

che  
cosa c'è

M.T.  
scans

TITOLO	AUTORE	FOTO	PAGINA
IL TRAMONTO DI SEBRING	Logan B. Lessona	Lini	43
BANDINI QUEL GIORNO	Marcello Sabbatini	Micci	58
LE BERLINE F. 1	Adriano Cimarosti	Cimarosti	68
NON E' SINCERA	Nanni Galli	Cavalli-Mingardi	73
SI GUIDA COME UNA F. 1	Arturo Merzario	Rossotto	76
CON LE MAXI MOTO L'AGOSTI-MINO	Gabriela Noris	Noris-Nasalvi	78
I CICLOTI	Franco Lini Toni Fasolato	Attualfoto	83

M.T.  
scans

2.

# AUTO SPRINT NIT mese

IL FATTO  
del

Queste le RUBRICHE di ogni mese:

**FOTOTECA SPRINT**  
Le più belle foto di corse pag. 46

**APRILE SPRINT**  
Sintesi ragionata delle gare del mese 60

**PAGELLE SPRINT**  
Le classifiche di tutti i campionati 64

**LA MIGLIORE DEL MESE**  
Il documento più originale 75

**DALLA 500 ALLA ROLLS**  
Il mercato dell'auto di tutti 86

**DALLA F. 1 ALLA 500**  
Il primo mercato dell'auto sportiva 96

**CRUCIAUTO**  
L'enigmistica sprint 98

La grande  
rinuncia



16 aprile 1972, 1000 Km. di Brands Hatch. E' il giorno che ha praticamente deciso la grande rinuncia Alfa alla 1000 Km. italiana di Monza. Una rinuncia molto criticata. Quel giorno a Brands Hatch il direttore generale dell'Autodelta, ing. Carlo Chiti, sembra convincersi, come mostrano le foto, che anche la speranza riposta nel tracciato « misto » per diminuire il vantaggio delle mattatrici 312 P Ferrari, era infondata. Fu lo stop al programma mondiale anche per l'altra 1000 Km. veloce, quella di SPA. Ma le vicende delle due gare fecero poi mordere le mani ai piloti Alfa. La Ferrari ebbe tanti problemi per la pioggia, tanto che avrebbe potuto perdere contro le 33 tt 3 per le quali fu poi deciso il ritorno, a cominciare dalla Targa Florio, mentre al banco di Settimo Milanese cominciava a ruggire augurale, il nuovo boxer 12 cilindri (455 cavalli già a 11 mila giri!) sul quale si punta per il riscatto '73.





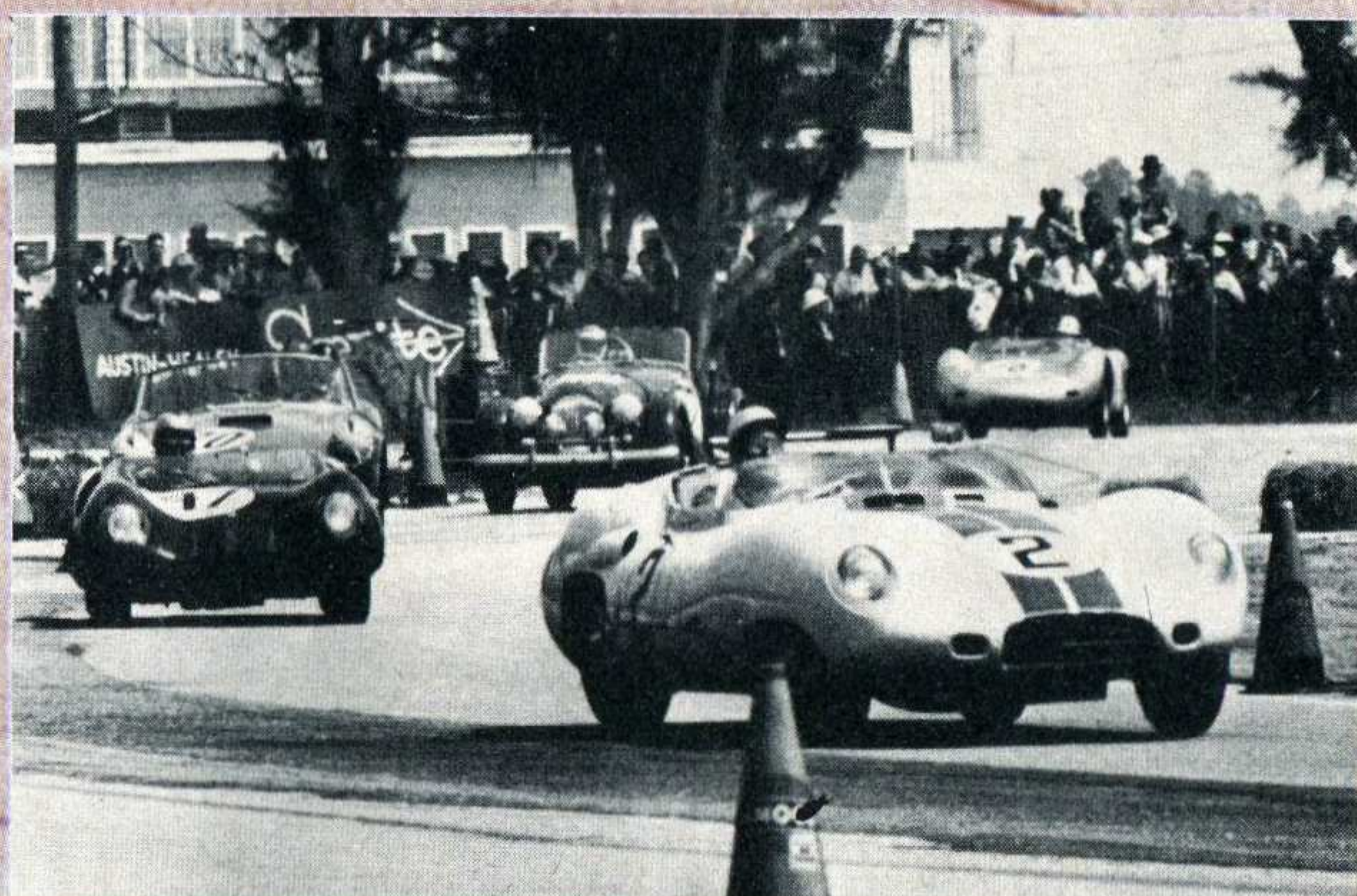
M.T. scans

M.T. scans

**SEBRING - 26 marzo.**  
 Ecco le due Ferrari dominatrici  
 dell'ultima edizione  
 della 12 Ore.  
 Sono le vetture di Andretti-Ickx  
 e di Peterson-Schenken  
 dominatrici a Baires,  
 alla 6 Ore di Daytona  
 e a Brands Hatch.



M.T. scans



Alcune immagini del passato di Sebring. In alto a sinistra Phil Hill e Oliver al trionfo dell'edizione 1959. Sotto, un'immagine di quella corsa: Hill mentre sta per superare la vettura di Thompson. In alto a destra la Lister Jaguar di Moss, più volte protagonista a Sebring. Sotto, la Giulia TZ di Gianni Bulgari ferma ai box nell'edizione del '64



M.T. scans

M.T. scans

SEBRING - Negli ultimi anni, ad ogni fine stagione, si dice che quella disputata, è l'ultima delle « 12 Ore di Sebring » che si svolge sulla pista dell'aeroporto di questa piccola città nel mezzo della Florida. E poi, l'anno seguente, sul calendario della FIA si vede iscritta la 12 Ore, gara valida per il mondiale marche. Quest'anno si dice di nuovo.

L'aeroporto di Sebring è stato costruito durante la seconda guerra mondiale per l'allenamento dei piloti (aviatori) e si chiamava Hendricks Field. Prima di allora, la vita della città era basata sul turismo, ma di gente ricca, che andava a passare l'inverno in un clima più dolce. Ora, il nome di Sebring è conosciuto nel mondo per la corsa che vi si svolge, ma la gente ci va ancora per giocare a golf (i ricchi) e a « shuffleboard » (quel gioco con i dischi di legno in uso sui transatlantici) per la gente in pensione. Per costoro, la 12 Ore di Sebring significa una invasione di matti che per una settimana mettono a soqquadro questa città tranquilla e sonnolenta.

Un fabbricante di porcellane di origine olandese, che si chiamava George E. Sebring, fon-

comprendeva ebrei, ma ragioni di economia — non esisteva più la clientela che svernava — hanno forzato la barriera. Il proprietario dell'Harder Hall, Victor Jacobson, avrebbe voluto giocare al golf diciannove anni or sono al Kenilworth, ma fu respinto. A lui piaceva tanto il clima di Sebring che comprò l'Harder Hall, organizzando tornei di golf nei quali ottenne grandi successi. Durante l'estate, Harder Hall è riservato ai giovani, ovvero si trasforma in « Summer Camp » (campeggio solare), una delle tante tradizioni statunitensi, ove i bambini, a cominciare dai sette anni, vanno a passare sette-otto settimane durante le vacanze estive per fare vita attiva all'aria aperta.

Per gli altri abitanti di Sebring, la dodici ore rappresenta l'invasione di oltre 50.000 persone per la durata di quattro, cinque giorni con conseguente afflusso di danaro per la città. Un enorme incremento, quindi, nei confronti della prima corsa svoltasi all'Hendricks Field il 31 dicembre 1950 con la partecipazione di 28 vetture e la presenza di appena 3000 spettatori. Quella corsa, sei ore di durata, si risolse con un ex-aequo fra due vetture, entrambe Cadillac-

lin Chapman-Pete Lovely iscritti con una Lotus Elite 1216 e, infine il governatore della Florida che a Riccardo Rodriguez, diciassettenne, disse: « STAI ATTENTO, GIOVANOTTO, SEI IL PRIMO PILOTA AL DI SOTTO DEI 21 ANNI A GUIDARE IN UNA CORSA NEGLI STATI UNITI ». Riccardo, in quell'occasione, fece omaggio di un porta dollari in oro al governatore che lo ricambiò con un paio di gemelli istoriati dalla bandiera della Florida.

Alec Ulmann, il « papà di Sebring », ricco industriale dell'aviazione (origiundo europeo), « scopri » per caso la pista, nel corso di una sua visita per affari all'aeroporto, abbandonato dall'Air Force dopo la guerra. Ulmann era un appassionato dell'automobilismo in quanto, assieme a Cameron Argetsinger, aveva organizzato la prima corsa del dopoguerra, nel 1948 a Watkins Glen. Rendendosi conto della lontananza della pista dal centro abitato, pensò di utilizzarla per le corse: gli spettatori erano 1 benvenuti, ma Ulmann non faceva gran conto su di loro; voleva soltanto dare un nuovo campo di gara ai piloti che, nella massima parte, erano dei « gentlemen drivers » desiderosi di poter



Sugli stretti rettili di Sebring, coabitano a fatica le Sport 3 litri e le grosse Turismo americane. Di giorno, raramente succedono guai, ma all'imbrunire comincia a diventare difficile intuire le traiettorie delle ingombranti derivate dalla serie. Nel fotocolor, ecco Hezemans con la 33tt3 Alfa, che porterà al terzo posto assoluto con Nino Vaccarella, sfilare di misura la Camaro di Tremblay

dò una città: Sebring nell'Ohio. Arrivato in Florida all'inizio del boom di sviluppo di questo Stato, decise di creare un'altra città, cioè, Sebring Florida in un ambiente ideale per la caccia e la pesca. La costruzione della città iniziò nel 1912 e volendo darle uno sviluppo turistico, George Sebring cominciò col costruire un albergo che esiste ancora oggi: il Kenilworth Lodge. Sebring aveva in mente di costruirne due di alberghi di lusso, ma il secondo fu opera, invece, di certi Harder e Hall per cui logicamente finì col chiamarsi Harder Hall. Oggi, questi due alberghi sono oasi di lusso, con piscine, campi da tennis, parrucchiere, « five o'clock tea », dove si paga da 18 a 21 mila lire al giorno al Kenilworth (pasti compresi) e da 35 a 45 mila lire all'Harder Hall. Anche qui pasti compresi, ma con aggiunta del golf. Sono « grandi dame » questi due alberghi, vecchi ma ancora eleganti, dipinti in rosa pallido all'esterno e con i pavimenti di legno che scricchiolano piacevolmente quando vi si cammina sopra.

Prima della seconda guerra mondiale v'erano personaggi ricchi e conosciuti che arrivavano magari col treno personale per passarvi tutto l'inverno. Ora, la sosta è ridotta a due settimane col solo scopo di partecipare a tornei di golf. Prima degli anni cinquanta la clientela non

Allard (e chi se le ricorda?): i quattro piloti vittoriosi Fred Wacker, Frank Burrell, Jay Davidson e George Weaver coprono la distanza di 646.471 km. alla media di 107,745 kmh.

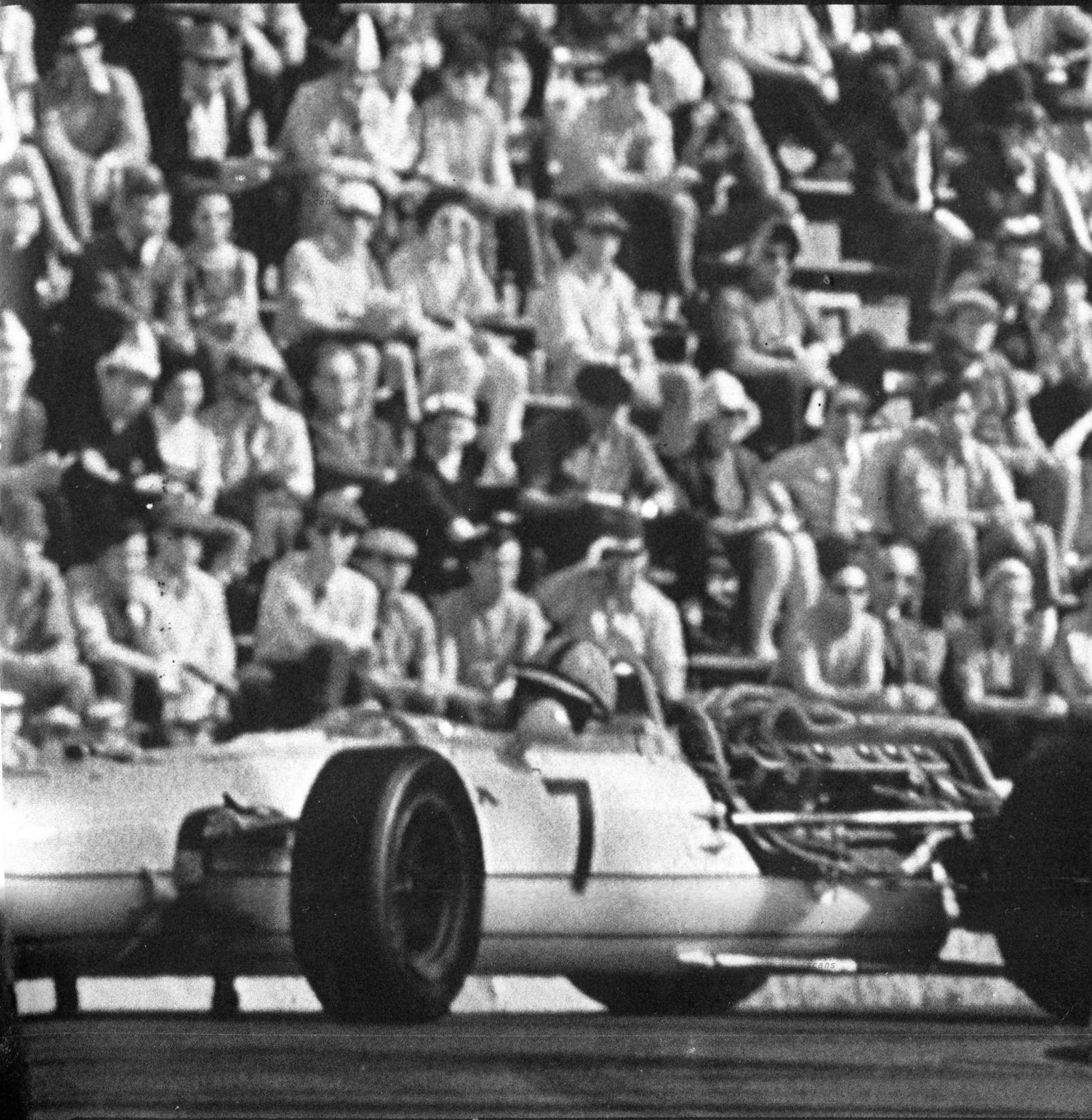
Nell'archivio di Sebring, si notano nomi di macchine e piloti che ispirano tanti ricordi: la Frazier-Nash che ha vinto nel 1952, anno in cui la corsa si trasformò nella « 12 Ore », Stirling Moss e Bill Lloyd che vinsero nel 1954 con una OSCA, la prima vittoria della Ferrari ottenuta nel 1956 da Fangio e Castellotti e il barone Huscke von Hanstein (con Hans Hermann) che si aggiudicò l'indice di rendimento con una Porsche, lo stesso premio guadagnato da Isabella e Alessandro De Tomaso nel 1958 con l'OSCA. E ancora la prima vittoria Porsche, nel 1960, con Olivier Gendebien e Hans Hermann al volante (lo stesso anno Giorgio Scarlatti, Fabrizio Serena e Carlo Abate vinsero fra le GT con una Ferrari), oppure la lista degli iscritti del 1959, dove si legge di una Fiat-Abarth tipo Monza 747 della Roosevelt Auto Co. di Washington con piloti Mario Poltronieri (l'attuale esperto TV di automobilismo), Alfonso Thiele, John Norwood, e Walter Cronkite, (il notissimo giornalista della CBS quello che ha fatto il viaggio con il presidente Nixon a Pechino) che nel 1959 pilotava la Lancia Aprilia Zagato di Charles Kreisler; Co-

provare le loro potentissime auto. La corsa è cresciuta da sola, con la gente che ogni anno aumentava e si entusiasmava sempre più.

Vera sempre stata atmosfera da gentlemen a Sebring perché era una occasione per i ricchi e l'alta società di riunirsi per una festa. Ancora oggi v'è una tenda privata, un club, dove si pagano 90.000 lire per mangiare e bere durante la corsa, fuori dalla folla. I nomi dei piloti « jet-set » come Rubirosa, de Portago, Reventlow, Pabst, ecc. sono scomparsi, tuttavia fra i sessanta ammessi si possono ancora trovare dei piloti ricchi che fanno la corsa per divertirsi. Le corse sono diventate oltrove cose da professionisti, ma a Sebring ancora esistono i piloti-gentiluomini, fra i quali si può annoverare l'attore Steve McQueen che nel 1970 arrivò secondo, rischiando di vincere.

Anche quest'anno archiviata la 12 Ore '72 ci hanno ripetuto che sarà davvero costruito il nuovo circuito, ma il portavoce dell'organizzazione, Mr. Smiley ha confessato: « LO SCORSO ANNO HO DETTO CHE ASSOLUTAMENTE ERA L'ULTIMO ANNO DI QUESTO CIRCUITO E POI SONO FINITO CON "L'UOVO SULLA FACCIA" (brutta figura n.d.r.) PER CUI QUESTANNO NON DICO NIENTE! ».

Logan B. Lessona



di  
Marcello SABBATINI

Sono passati cinque anni da quel tragico 7 maggio 1967 che vide il drammatico incidente che costò la vita a Lorenzo Bandini. Sembra ieri. Perché il ricordo è sempre vivo. Questo articolo che vi proponiamo, scritto dal nostro direttore per «Stadio» un anno dopo la morte di Bandini, lo conferma. Il racconto della vigilia, dello stato d'animo del campione della Ferrari, i precedenti della sua carriera automobilistica e le ansie di una vittoria che non doveva sfuggirgli, sono ancora emotivamente validi come lo erano in quei giorni. Questa che è, in fondo, una confessione di chi deve contemperare i suoi giudizi professionali ai rapporti umani, ai legami magari d'amicizia, in questo sport che finisce spesso per avere una posta molto alta, ci sembra mantenga ancor oggi la sua validità, cronistica e psicologica. Diventa non solo un ricordo e un omaggio, ma un contributo a capire gli uomini come Bandini che sacrificano tutto a un ideale di velocità, a un'ansia agonistica. Proprio perché amano tanto la vita.

**Q**uattro giorni fa, di un anno fa, a Montecarlo. Mancava poco a mezzogiorno. Il cielo era imbronciato. Veniva giù un'acquerugiola leggera ma noiosa. La festa paesana del mese di Pentecoste, che i maggiorenti del Principato monegasco riescono abilmente a contrabbandare come esplosione di «haute» internazionale, era più che nell'aria. Era per strada. Le strette vie brulicavano di auto.

Con alcuni colleghi risalivo il corso principale. Venivamo dalla periferia, dal garage Fiat, dove abitualmente pianta le sue tende la Ferrari per ogni Gran Premio di Monaco. C'era Bandini, c'erano i meccanici, c'era Margherita, la bella e giovane moglie felice. Tanto felice che disse a Lorenzo, indicandomi: «Hai visto chi c'è? E' vero, spesso ci fa arrabbiare con quello che scrive, ma oggi, se permetti, voglio dargli un bacio. Se lo merita. Hai letto che mi ha regalato un aggettivo? Slanciata, ha scritto che sono. E io che mi affliggevo di essere ingrassata ancora...».

Lorenzo, ammiccava. «Vacci piano eh?...», ma aveva altro per la testa. Stava leggendo un bigliettino speditogli a mano, dal clan Honda, dall'ex partner John Surtees, con su segnato il proprio tempo record del giorno prima. Toltami una biro di tasca, vergò la risposta guascona: «La targa-prova della mia monoposto è MO - 310».

Vigilia di Gran Premio. Vigilia di corsa. Vigilia impegnata. La mattina prima aveva picchiato contro un muro nella discesa della stazione, per cercare di carpire a Graham Hill il segreto di una certa curva. Ora era lì a scrivere messaggi e a coccolarsi da vicino la macchina che dovevano rimettergli a punto.

Tornavamo indietro lungo il corso. Lorenzo ci aveva lasciato prima. Solo. «Vado a mangiare — aveva detto a Margherita — Le prove sono alle due. Tu vieni dopo». Ed era andato via con la sua 124 spider rossa. Ora era lì, lui, il campione, il favorito del Gran Premio, imbottigliato tra cento altre macchine di guidatori di tutti i giorni. Loro irritati: chi strombettava, chi imprecava; lui no. Era silenzioso, serio. Meglio: assorto. Si teneva la fronte con la mano sinistra. Paziente ma pensoso.

Non ci vide. Ma a tutti e quattro venne fatto di chiederci: chissà cosa pensa uno come Bandini in momenti simili? Penserà che deve correre? Che deve vincere? O che rischia la vita a ogni metro?

Mezzogiorno del 6 maggio 1967. Ventinove ore dopo, un guizzo, uno schianto, un bagliore rosso, la tragedia. Poi le drammatiche 70 ore di ospedale, tra la vita e la morte. Una lotta in realtà che non c'è mai stata. Solo il suo cuore resisteva, il corpo era finito, la mente pure. Lorenzo aveva concluso la sua avventura terrena domenica 7 maggio, alle ore 17,05 in quell'82. giro del G.P. Montecarlo, alla «chicane» del porto, forse, scioccato, annientato dal ritmo della corsa, indispettito dal non riuscire a acciuffare quel benedetto Hulme, ebbe un attimo di defaillance; forse entrò una quinta al posto di una terza e la maledetta jella che non aveva mai avuto, che l'aveva risparmiato nei pochi incidenti della sua carriera, gli presentò tutta insieme all'incasso la cambiale della sorte. Una sorte che, da quella domenica nera, sembra abbia voluto riprendere ad accanirsi contro questo sport del volante che Lorenzo Bandini portava nel sangue come pochi.

Per diventare Bandini aveva forse pagato troppo. Il prezzo di chi, per arrivare, non ha né i mezzi economici, né le superqualità tecnico-agonistiche di un Clark. S'era costruito a poco a poco. Con pazienza. Aveva imparato a diventare un campione crescendo per gradi, di volontà. Magari sapeva che non sarebbe mai stato un Clark: «Mi fa rabbia quello lì — diceva certe volte — Arriva su un circuito fa un giro e, paf! eccoti il record!».

Lui no, lui aveva bisogno di mettere a punto, affinare, il suo rendimento. Proprio per questo si risentiva del minimo giudizio negativo. O sentiva la rivalità con un suo «pari». Come con Scarfiotti. Non lo diceva. Ma dentro di sé stava ancora male, perché il Lulù aveva vinto a Monza, l'anno prima. Perciò due settimane prima, il 25 aprile, nella 1000 km. aveva fatto fuoco e fiamme per non doverla dividere che col suo fresco partner Amon. Perciò aveva puntato i piedi quando s'era parlato della terza macchina Ferrari a Montecarlo: lui Amon e Lulù. Aveva fatto capire che lo irritava, che non ci volevano certe chiacchiere dei giornalisti. E Ferrari aveva messo a piedi Scarfiotti.

C'era anche il sottoscritto quel giorno. Era l'ultimo venerdì di aprile, il 28 mi pare. Mancavano dieci giorni a Montecarlo. Lorenzo ci teneva a che io mi pronunciassi sulle chiacchiere apparse nei giornali dopo la 1000-Monza, sulle sue «bizzate» perché era voluto partire per primo, per andare subito in te-



sta, rimanerci e vincere a Monza (come vinse). Mi sapeva amico di Scarfiotti e se ne dispiaceva. E' inutile nascondere: non mi considerava un suo estimatore.

Tutto era cominciato due anni prima, quando su un mensile cui collaboravo scrissero un articolo, a firma fasulla, contro di lui. Manco a farlo apposta lui vinse due giorni dopo il suo 1. Gran Premio, quello d'Austria. Pur soddisfatto della pronta smentita, mai nessuno gli tolse dalla testa che l'avessi scritto io quell'articolo. Perciò, non mi considerava un suo amico. E invece era vero il contrario. Ché io su Bandini scrissi il mio primo, convinto servizio, tanti anni prima, a Pescara, quando conquistò con Scarlatti su una Ferrari sport prestata alla « Centrosud » di Dei la sua prima grande corsa. Erano i tempi della « gelosia » con Baghetti. Tutti osannavano il Giancarlo e io detti favorito Lorenzo. E quando vinse mi fu facile scommettere più sul suo futuro che su quello di Baghetti. Ma questo Lorenzo non lo sapeva; forse non lesse mai quegli articoli. Non gli andava giù tutto il resto. Quella storia (falsa) del G.P. d'Austria, certi miei altri pezzi critici su alcune sue corse; non gli andava che avessi « sposato » — come diceva — la causa Surtees all'epoca del clamoroso defenestramento da Maranello. « Proprio credi che non valga nulla? », mi disse un giorno, promettendomi persino una « cascata » (sta per: colpo di casco) se non avessi smesso di fare il bastian contrario.

Forse per questo quel venerdì, al tavolo del tranquillo ristorante all'uscita dell'autostrada di Modena sud, ci teneva a che dicessi il mio parere. E mi lusingava: « Vedrai che articoli ti farò scrivere da Montecarlo. Vincerò io », diceva al commendatone. Si vedeva che era « carico ». Non nervosamente, ma serenamente. Però « carico ». Tanto, che lo stesso Ferrari si preoccupò. E quest'uomo che ha mangiato corse per cinquant'anni, che ha passato traversie di tutti i generi, che ha perso i piloti più diversi, che molti dicono un cinico (e non è assolutamente vero!), si preoccupò. Lui, Ferrari! Come un padre. Davvero. Lui che avrebbe dato chissà cosa perché la sua macchina vincessero dieci giorni dopo a Montecarlo, sentì il dovere di fermare il suo campione. Gli disse: « Stai buono, tranquillo. Io non voglio che a Montecarlo tu vinca. Voglio che arrivi secondo. Non mi serve la prima corsa dell'anno. Preferisco tu vinca le ultime. Sono quelle che si ricordano a fine stagione ».

Non era vero. Certo che voleva vincessero. Ma, aveva voluto frenarlo. Forse temeva il peggio.

Lorenzo sapeva. Sapeva che Ferrari stava smentendo il suo personaggio. Perciò non lo avrebbe preso sul serio. A Montecarlo avrebbe corso per vincere.

Probabilmente pensava a questo quella mattina di quattro giorni fa del 1967, a mezzogiorno, imbottigliato nella sua spider rossa nel corso centrale della cittadina monegasca. Pensava a come avrebbe fatto a vincere. Forse ci aveva visto. E pensava anche a noi. Pensava a quello che avremmo scritto « dopo », dopo la vittoria. E ci avrà pensato anche al '79., all'80., all'81. giro di domenica 7 maggio. Che avrebbero scritto i giornalisti? Che non era riuscito a vincere, a sopravanzare Hulme!... Si sentiva sfinito dalla fatica, dalla responsabilità, dalla rabbia di essere secondo. Ma non voleva rinunciare.

Ecco. Ve l'ho detto. Sì ho scritto, finalmente! E' il drammatico, atroce, straziante dubbio che porto in me da quel pomeriggio del 7 maggio 1967 a Montecarlo. E' drammatico, è atroce perché di Lorenzo Bandini, quale che fosse la sua convinzione, io mi sono sentito sempre amico. Certo non, l'amico delle lusinghe e degli osanna facili; piuttosto quello vero, convinto dei suoi mezzi e dei suoi limiti. Ma anche della grande carica di quell'inimitabile, coraggioso, sereno ragazzo che era. Un ragazzo, un pilota, un campione che ha perso il 10 maggio 1967 il Gran Premio della vita, proprio quando era giusto e onesto che lo vincessero.

M. S.

LA CORSA

## EAST AFRICAN SAFARI

30 marzo - 2 aprile

Terza prova del campionato internazionale marche dei rallies

## CORSA AL NURBURGRING

3 aprile

Prima prova del Campionato Interserie

## CORSA A THRUXTON

3 aprile

Seconda prova del campionato europeo F. 2

## 5° RALLY INTERNAZIONALE DELL'ISOLA D'ELBA

6-8 aprile

campionato italiano  
campionato europeo conduttori,  
campionato austriaco,  
campionato francese

## TROFEO PAUL RICARD

9 aprile

Prima prova del campionato europeo marche 2000

I «BIG» PRESENTI

Ufficialmente erano presenti le squadre della FORD con Mikkola-Palm, Makinen-Liddon, Joginder Singh-Davinder, Preston-Smith; della DATSUN con Andersson-Davenport, Aaltonen-Fall, Metha-Doughty, Hermann-Schuller; della FIAT con Pinto-Biondi mentre è mancata l'ALPINE iscritta con tre macchine.

Ganley (BRM 8100), Kauhsen (Porsche 917-10), Kelleners (McLaren 8100), Kinnunen (Porsche 917-10), Casoni (Lola), Loos (McLaren), Heyer (McLaren Mercedes). Doveva esserci anche Stommelen con un'Alfa T 33-3, ma la vettura non gli è arrivata.

Lauda (March 722), Cevert (March 722), Peterson (March 722), Jausaud (Brabham BT 38), Birrell (March 722), Scott (Brabham BT 38), Surtees (TS 10), Scheckter (McLaren M21), Westbury (Brabham BT 38), Gethin (Chevron B 20), Belso (Brabham BT 38), Hill (Brabham BT 36), Jarler (March 722), Dal Bo (Pygmée), Pace (Pygmée B 17), W. Fittipaldi (Brabham BT 38), Hailwood (TS 10), Beutler (March 722).

Le squadre ufficiali della LANCIA (Munari-Mannucci, Barbasio-Sodano, Ballestrieri-Bernacchini, Kallstrom-Haggbom, Pelganta-Mannini) della FIAT (Paganelli-Russo, Pinto-Macaluso, Trombottò-Enrico, Bisulli-Zanucoli, Tominz-Squaw, Ceccato-Bertollo, Tecilla-Lipizer, Smania-Zambelli) le VOLKSWAGEN austriache capitanate da Janger-Weslask e la BMW con Warmbold-Eisendle.

Lafosse (Lola T 290), Bonnier (Lola T 290), Merzario (Abarth-Osella), Burton (Chevron B 21), Edwards (Lola T 290), Hezemans (Abarth-Osella), Hine (Chevron B 21), Larrousse (Lola T 212), Facetti (Abarth-Osella).

IL FATTO NUOVO

La Fiat per la prima volta ha tentato l'avventura africana, ma la sua 125, condotta da Pinto, si è dovuta ritirare quasi subito per un incidente quando si stava comportando benissimo.

Kelleners portava in corsa per la prima volta la nuova McLaren M8S con motore Reynolds tutto in alluminio con una cilindrata di 8100 cc.

Causa gli scioperi non era presente la Elf (Alpine) di Cevert per cui quest'ultimo ha corso con una March del Team Coombs. In seguito all'incidente (nel corso delle prove) di Reutemann alla cui Brabham si è usurato un fuso, le vetture del Team Ronel sono state ritirate.

Carello-Oberti per la prima volta erano alla guida di una Lancia, mentre Rubbieri tornava alle corse con una Porsche della 4R Lloyd Adriatico.

L'Abarth-Osella presentava il telaio modificato nella parte posteriore, il muso aerodinamico ed il nuovo propulsore con 265 HP. Le vetture di Burton ed Hine montavano due motori Cosworth FVC maggiorati a 1900 cc. da Alan Smith.

30 giorni sulle piste

M.T.  
scans

M.T.  
scans

CRONOSINTESI

IL MOMENTO CHIAVE

LE CIFRE

All'inizio hanno preso il comando Hermann-Schuller (vincitori dell'edizione passata), ma ben presto Mikkola-Palm li hanno sostituiti in testa alla corsa. Regolarissima la gara di Zasada-Bien con una Porsche privata che si sono classificati al secondo posto.

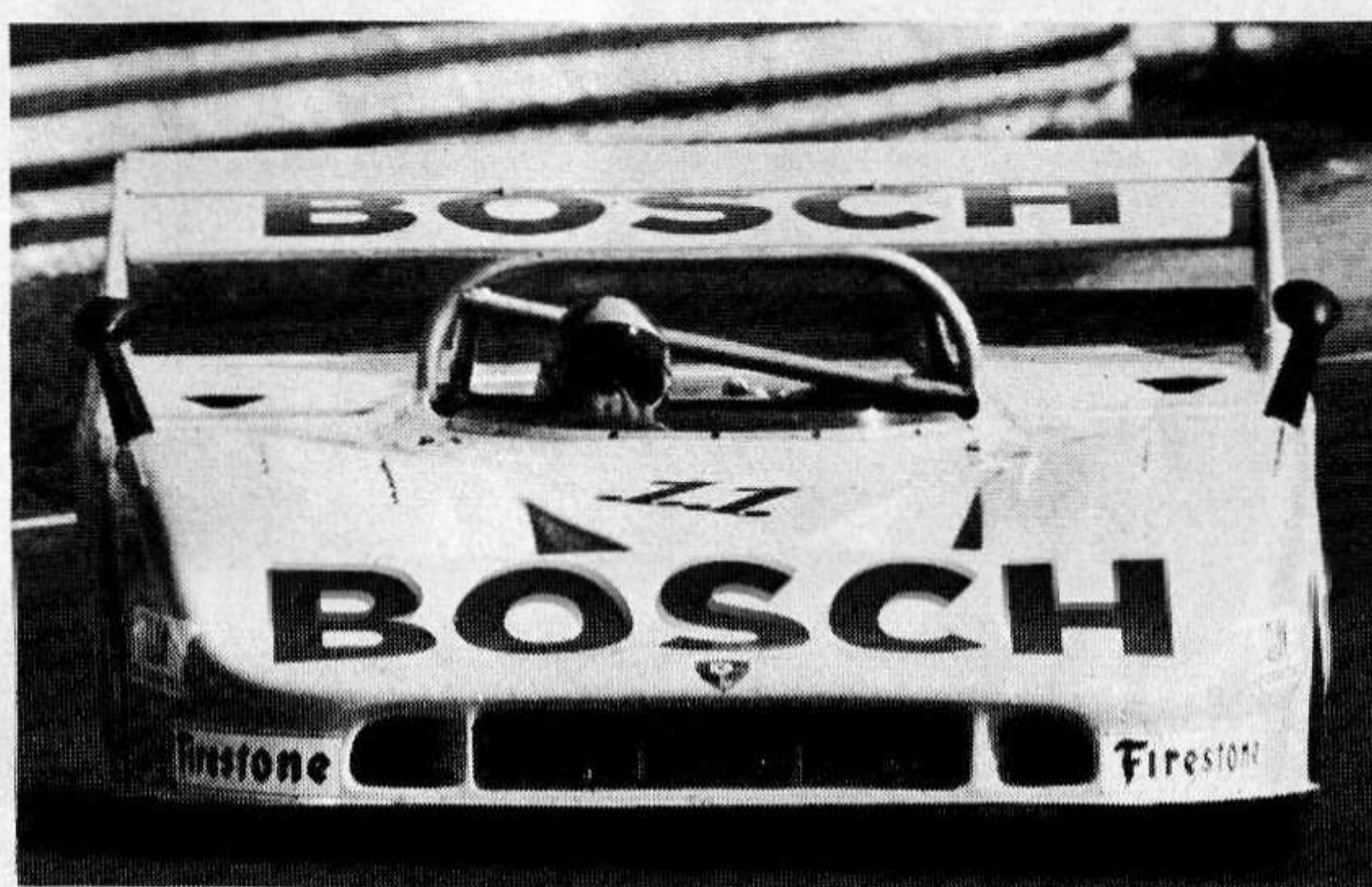
**A Magamaga (circa metà corsa) Hermann-Schuller operavano un fantastico recupero portandosi ad un solo punto da Mikkola-Palm, ma proprio quando era parso che potessero farcela ad ottenere il loro terzo successo consecutivo, la loro Datsun ha lamentato noie costringendoli a cambiare ritmo.**



**LA CLASSIFICA:** 1. Hannu Mikkola - Gunnar Palm (Ford Escort RS 1600) penalità 553; 2. Zasada-Bien (Porsche 911 S) 572; 3. Preston-Smith (Ford Escort RS 1600) 577; 4. Hillyar-Birley (Ford Escort RS 1600) 714; 5. Hermann-Schuller (Datsun 240 Z) 757; 6. Aaltonen-Fall (Datsun 240 Z) 769; 7. Harris-Austin (Peugeot 504) 866; 8. Mäkinen-Liddon (Ford Escort RS 1600) 867; 9. Shankland-Bates (Peugeot 504) 875; 10. Metha-Doughy (Datsun 240 Z) 889; 11. RhemtuMajvani (Datsun 1800 SSS) 984; 12. Andersson-Davenport (Datsun 1800 SSS) 1005; 13. Colchett-Drews (Triumph 2500) 1169.

Ganley non ha avuto difficoltà ad avere ragione dei suoi pochi avversari, il più temuto dei quali, Kinnunen, ha avuto di continuo noie al motore che non riusciva a prendere più di 6500 g/m.

**Al via della prima manche Kauhsen è riuscito a prendere il comando davanti a Ganley riuscendo a mantenerlo per due giri approfittando della scarsa visibilità (causa il violento acquazzone che si era scatenato sul Nurburgring) cui Ganley era costretto. Al terzo giro però era già primo.**

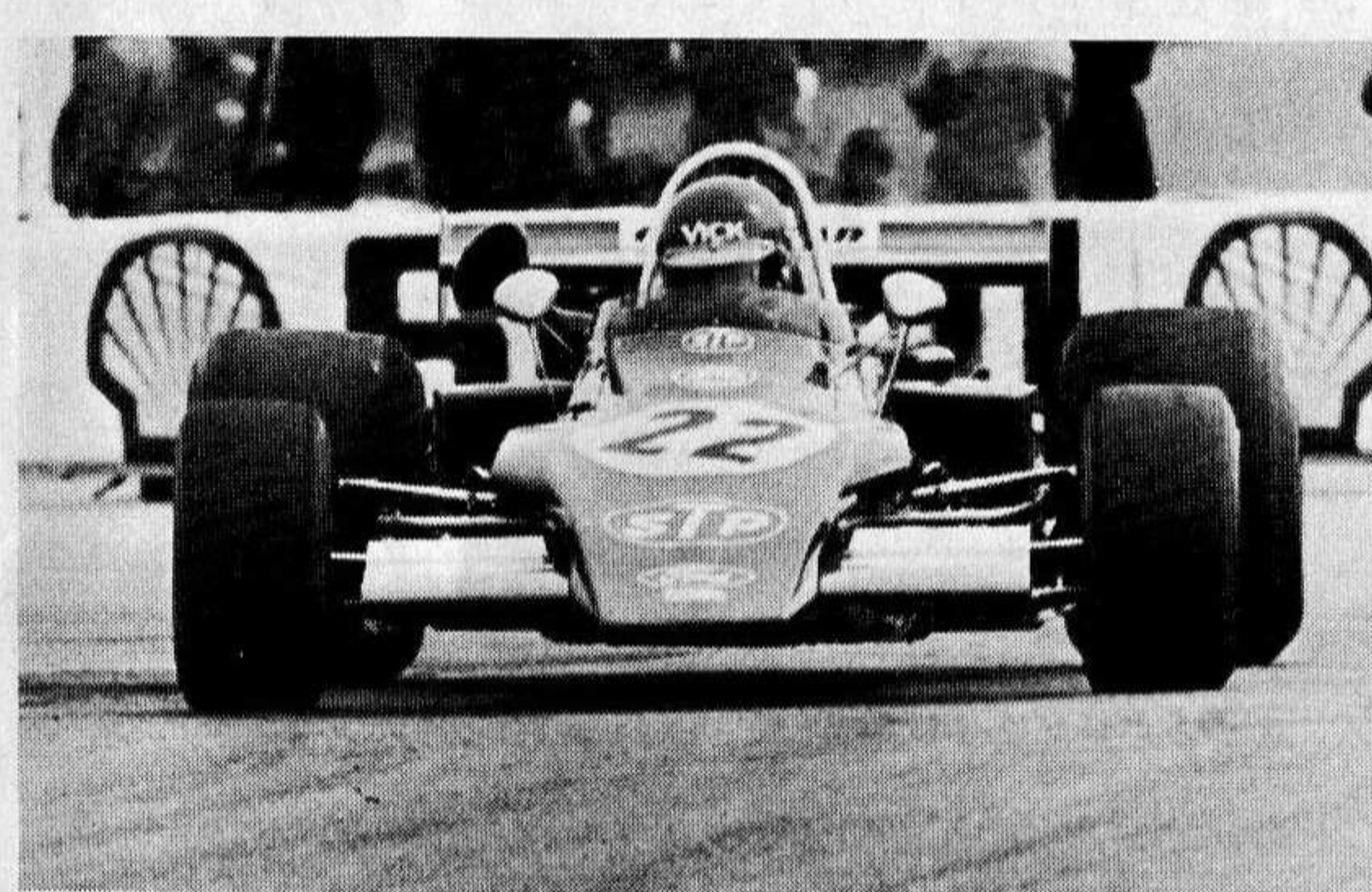


**LA CLASSIFICA:** 1. Ganley (BPM 8100) 2.10'59"8, media kmh 146,4; 2. Kauhsen (Porsche 917-10) 2.13'3"8; 3. Kelleners (McLaren 8100) 2.16'55"9; 4. Kinnunen (Porsche 917-10) 2.17'41"2; 5. Neuhaus (Porsche 917 spider) 2.19'3"5; 6. Casoni (Lola) 2.22'25"8; 7. Kraus (Porsche 917 spider) 12 giri; 8. Vonselow (Chevron) 4 giri; 9. Reiger (McLaren M8C) 3 giri; 10. Wisell (Lola) 1 giro.

**I PRIMATI:** giro più veloce Ganley in 9'07" alla media di kmh 150,3.

Nella prima manche lotta serrata tra Lauda e Birrell che si classificano nell'ordine. Nella seconda facile successo di Peterson che precede di 20" Cevert. Nella finale Peterson doppia tutti tranne Cevert. Francisci si classifica brillantemente quinto.

**Alla seconda curva della finale in un incidente venivano in collisione le vetture di Pace, Jaussaud e Duarte. Ad eliminare molti degli altri previsti protagonisti ci hanno pensato i continui incidenti meccanici.**



**LA CLASSIFICA:** 1. Peterson 1.00'19"4, media kmh 188,29; 2. Cevert 1.00'44"4; 3. Lauda 49 giri; 4. Dal Bono 48 giri; 5. Francisci 47 giri; non classificato Westbury.

**I PRIMATI:** giro più veloce di Peterson in gara in 1'11"8 alla media di kmh 190,11, nuovo record della pista.

Si ritirano subito Munari-Mannucci e Pinto-Macaluso. I dominatori iniziali sono comunque Paganelli-Russo, ma anche loro alla settima prova speciale devono abbandonare. Al comando (per restarci fino al termine) passano allora Trombotto-Enrico che bissano il successo dell'anno precedente.

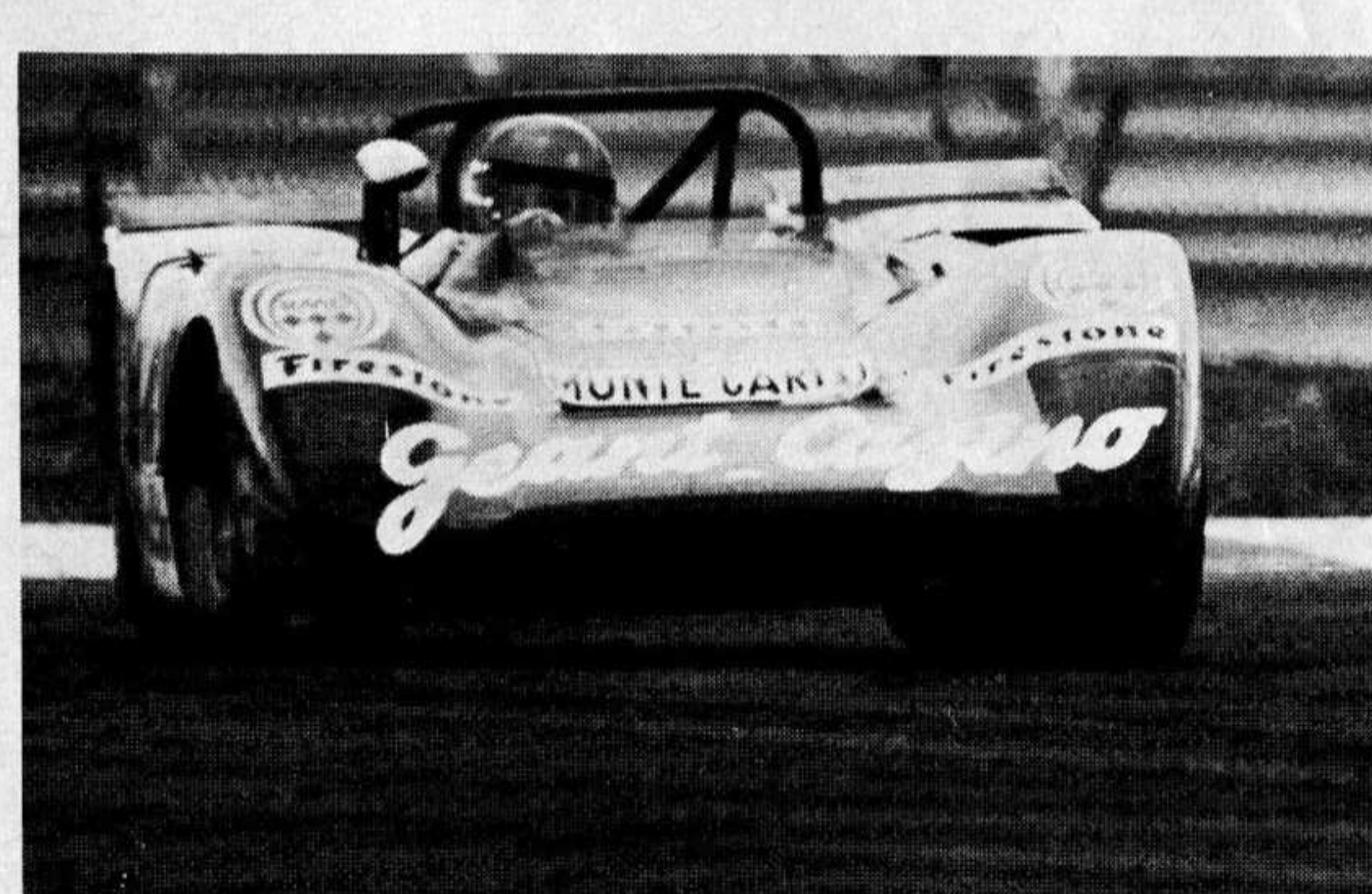
**Nel corso della prima speciale del secondo giro, causa una foratura, devono dire addio alle speranze di vittoria Janger-Wessiak che erano secondi e gli unici a poter infastidire Trombotto-Enrico. Finiranno in quinta posizione.**



**LA CLASSIFICA:** 1. Trombotto-Enrico (Fiat 124 S) pen. 174; 2. Barbasio-Sodano (Lancia HF) 254; 3. Kallstrom-Haggbom (Lancia HF) 462; 4. Verini-Quaranta (Fiat 124 S) 681; 5. Janger-Wessiak (VW 1302) 739,2; 6. Tominz-Squaw (Fiat 124 S) 1736,2; 7. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 1931; 8. Bossetti-Bocca (Lancia HF) 2144; 9. Besozzi-Brusati (Lancia HF) 2357; 10. Carello-Oberti (Lancia Fulvia) 2690; 11. Sonda-Monegato (Fiat 128 Coupé) 3120; 12. Gargini-Domenici (Lancia HF) 3155; 13. Berman-Bertocci (Fiat 125) 3286,2; 14. Betti-Betti (Fiat 125) 3568; 15. Fagnola-Falletti (Fiat 125) 3697; 16. Solarino-Bovati (Lancia HF) 5942,2; 17. Gottlieb-Stick (BMW 2002) 6371; 18. De Angelis-Fioretti (Lancia 1600) 6672,6; 19. Giraud-Pereno (Fiat 125) 6733,8; 20. Galullo-Galullo (VW 1500) 6839; 21. Salvatori-Salvatori (Fiat 127) 7365; 22. Gaetani-Micangeli (Fiat 125) 7397; 23. «Iccu Drac» Aldec (Fiat 125) 7978; 24. Signorini-Corsetti (Fiat 850) 8030; 25. Giovacchini-Staffari (Lancia HF) 9643; 26. Di Nasso-Bottai (Fiat 124) 10890; 27. Contesini-Viegand (Fiat 850) 14342,4.

Le due manche hanno visto sempre protagonisti Bonnier, Larrousse, Burton e Mieusset. Comunque la corsa era stata dominata sin dalle prove dall'Abarth di Arturo Merzario.

**Al trentasettesimo giro della prima manche Merzario conduceva la corsa con oltre 30" di vantaggio su Bonnier. Come l'anno scorso comunque Merzario è stato costretto al ritiro (il giro seguente) per la rottura della sospensione posteriore.**



**LA CLASSIFICA - 90 giri = km 293,736:** 1. Gérard Larrousse (Lola T212) 2.00'23"8, media kmh 146; 2. Mieusset (Chevron B19) 2.1'45"3; 3. Hine (Chevron B21) 89 giri; 4. Cochet (Lola T290) 89 giri; 5. Bosch (Chevron B21) 88 giri; 6. Edwards (Lola T290) 88 giri; 7. Bonnier (Lola T290) 89 giri; 8. Swietlik (Lola T290) 87 giri; 9. Juncadella (Chevron B21) 86 giri; 10. Zadra (Lola T290) 84 giri; 11. Dupont (Chevron B19) 84 giri.

**I PRIMATI:** giro più veloce di Merzario (Abarth 2000 S) in 1'17"8, alla media di kmh 151,022, nuovo record della pista.

APRILE '72

# Taccuino «minore»

2 aprile - NURBURGRING - Corsa di F. 3

1. Andersonn (Brabham) 2.4'21"3 media non comunicata; 2. Fontanesi (Tecno) 2.4'30"1; 3. Mohr (Brabham) 2.5'47"5.

3 aprile - SNETTERTON - Gara per vetture di F. 5000.  
1. McRae (Leda) 46'19"4, media kmh 155,12; 2. Redman (McLaren) 46'33"; 3. Van Lennep (TS 11) 46'33"2.

3 aprile - NURBURGRING - Prima prova del campionato europeo per vetture GT.

1. Fitzpatrick (Porsche 911S) 2.24'26"7, media kmh 132,8; 2. Haldi (Porsche 911S) 2.24'57"8; 3. Speckonig (Porsche 911S) 2.25'7"7.

9 aprile - MILANO-SANREMO - Gara nazionale di regolarità.

1. Giuliano Canè (Fulvia coupé 1,3); 2. Pavanello (Fulvia HF 1,6); 3. Luigina Imerito (Fulvia HF 1,6).

9 aprile - NIVELLES - Trofeo delle Dune - gara di velocità in circuito.

1. McRae (Leda) 1.11'44"6; 2. Pilette (McLaren M22) 1.11'57"1; 3. Allen (McLaren M18) a 1 giro.

9 aprile - VALLELUNGA - Trofeo della Lupa in circuito. G. 1: 1. Tamburini (Alfa GTV 2000); G. 2: 1. Finotto (Escort 1800); G. 3: 1. Nardini (Porsche); G. 5: 1. De Antoni (AMS-Alfa).

9 aprile - VARANO MELEGARI - terza prova del campionato di F. Ford.

1. Francia (Tecno) 23'38"6 media kmh. 100,493; 2. Mantova (BWA) 23'48"0; 3. Sassi (Lotus) 23'54"4.

9 aprile - VARANO MELEGARI - corsa in circuito. G. 2: 1. Pasolini (F. Abarth 1000) media kmh. 100,680; 2. Stefanelli (Fiat Abarth 1000); G. 4: 1. «Willer» (Fulvia HF 1300); 2. Donzelli (Fulvia Zagato 1300).

16 aprile - SALISBURGO - seconda prova del campionato europeo turismo.

1.a divisione: 1. Facetti (A.R. GTAJ) 50 giri in 1.25'21"73; 2. Wendlinger (A.R. GTAJ) a un giro. 2.a divisione: 1. Ertl (BMW) 75 giri in 2.12'22"12; 2. Birrel (Escort) a 2 giri. 3.a divisione: 1. Glemser (Capri 2800 RS) 80 giri in 2.11'06"88; 2. Stuck (Capri) 2.11'34"94.

16 aprile - MONZA - Gran Premio Campagnolo di F. 3 - Prima prova di campionato di F. 3.

1. Giorgio (Brabham Ford BT 35) in 28'19"6 media kmh. 157,918; 2. Fontanesi (Tecno Ford) 28'19"8; 3. Bodini (Tecno Ford) 28'21"4.

16 aprile - MONZA - Coppa Ariston di F. 850.

1. Del Giovane (Del Giovane) in 23'52"1 media kmh. 120,904; 2. Ragaiolo (Biraghi) 23'57"2; 3. Tomassini (Lucky) 24'17"0.

16 aprile - TROFEO LINEA MOBILI a Siena - Quinta prova del Trofeo dei Rallies Nazionali.

1. Pittoni (Porsche) p. 57; 2. Marzatico (Porsche) p. 59; 3. Ravaioli (HF 1600) p. 82.

16 aprile - CRITERIUM ALPINO - Rally internazionale.

1. Darniche-Mahè (Alpine); 2. Casseuil-Baron (Ford Capri); 3. Vinatier (Ford Capri).

16 aprile - CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - rally internazionale.

1. Adrianssen-Daemers (BMW 2002); 2. Rien-Bourguignon (BMW 2002); 3. Chavan-Lovens (Datsun).

16 aprile - G.P. DI PARIGI - seconda prova del campionato europeo GT.

1. Ballot-Léna (Porsche 911 S) media kmh. 124,368; 2. Jacquemin (Pantera De Tomaso); 3. Kellet (Porsche 911 S).

23 aprile - VALLELUNGA - quarta prova del campionato Chevron di F. Ford.

1. Mantova (BWA) in 22'01"6 media kmh. 130,746; 2. Francia (Pirola) 22'01"9; 3. Bertaccini (BWA) 22'02"2.

23 aprile - SILVERSTONE - gara internazionale di F. 3.

1. Williamson (GRD) in 31'27"5 media kmh. 179,690; 2. Mass (March) 31'41"3; 3. Hull (Brabham) 31'41"7.

30 aprile - TROFEO DELL'EIFEL - gara internazionale di F. 2 - Nurburgring.

1. Mass (March 722) in 1.20'05"4 media kmh. 171,100; 2. Bell (Brabham BT 38) 1.20'07"8; 3. Scott (Brabham BT 38) 1.21'25"1.

30 aprile - IMOLA - quinta prova camp. F. Ford

1. Sassi (Lotus Delta) in 19'18"9 media kmh. 155,878; 2. Francia (Pirola) 19'24"2; 3. Bossoni (Tecno) 19'25"7.

30 aprile - SALITA A DOBRATSCH - seconda prova del campionato europeo della montagna.

1. Perrot (March 722) in 5'36"03; 2. Mieusset (March 722) 5'37"31; 3. Pilone (Abarth 2000) 6'02"42.

LA CORSA

I «BIG» PRESENTI

IL FATTO NUOVO

## 1000 KM DI BRANDS HATCH

16 aprile

Ickx-Andretti (Ferrari 312 P), Regazzoni-Redman (Ferrari 312 P), Peterson-Schenken (Ferrari 312 P), Revson-Stommelen (Alfa 33tt3), Wisell-Bonnier (Lola T 280), Craft-Larrousse (Lola T 280), de Adamich-Elford (Alfa 33tt3), Merzario-Hezemans (Abarth-Osella), Galli-Marko (Alfa 33tt3), Bell-Van Lennep (Gulf Mirage M6).

Per la prima volta vengono applicate in corsa le nuove disposizioni internazionali per le carrozzerie delle vetture sport. Vengono imposti cioè dei para-fanghi completi per le ruote posteriori fino ad un'altezza minima da terra di 20 cm.

Quarta prova del campionato mondiale marche

## MEMORIAL JIM CLARK HOCKENHEIM

16 aprile

Lauda (March 712), Cevert (March 722), Brambilla (March 712), W. Fittipaldi (Brabham BT 38), Pace (Pymée MDB 17), Pescarolo (Brabham BT 38), Jaussaud (Brabham BT 38), Hailwood (TS 10), Francisci (Brabham BT 38), Beutler (March 722), Hill (Brabham BT 36), Ikuzawa (GRD 272).

Debutta in corsa la Elf 367 sotto l'ala organizzativa di Coombs. Il pilota è Depailler. Il telaio è in tubi, ma è molto rinforzato rispetto a quello della F. 3.

Terza prova del campionato europeo conduttori di F. 2

## INTERNATIONAL DAILY EXPRESS TROPHY SILVERSTONE

23 aprile

Fittipaldi (JPS Lotus), Gethin (BRM P 160), Beltoise (BRM P 160), Surtees (Surtees TS 9 B), Revson (McLaren M 19 A), Hailwood (Surtees TS 9 B), Pescarolo (March 721), Walker (JPS Lotus), Hulme (McLaren M 19 C), Hill (Brabham BT 37), Redman (McLaren M 10 B).

Al debutto due nuove vetture: la McLaren M 19 C di Hulme e la Brabham BT37 di Hill.

Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 1

## TROFEO GIUNTI VALLELUNGA

23 aprile

Bonnier (Lola T 290), Hine (Chevron B 21), Facetti (Lola-Abarth), Hezemans (Abarth-Osella), Burton (Chevron B 21), Lafosse (Lola T 290).

Bonnier ha fatto il tempo durante le prove con i nuovi pneumatici a miscela tenera Firestone B 26 a profilo basso. Facetti debuttava alla guida della nuovissima Lola-Abarth.

Seconda prova del campionato europeo marche 2000

## 1000 KM DI MONZA

25 aprile

Ickx-Regazzoni (Ferrari 312 P), Peterson-Schenken (Ferrari 312 P), Redman-Merzario (Ferrari 312 P), Wisell-Bonnier (Lola T 280), Larrousse-De Fierlant (Lola T 280), Facetti-Pam (Abarth-Osella), Pianta-Schon (Lola T 212), Casoni-Pooky (De Tomaso Pantera), Muller-Gagliardi (De Tomaso Pantera).

La Ferrari ha provato una nuova codq, un poco più lunga e un poco più bassa e piatta con un profilo alare all'estremità. La Lola si presentava per la prima volta con il «roll-bar» regolamentare e cioè simmetrico.

Quinta prova del campionato mondiale marche

## 15° RALLY DEL MAROCCO

20 - 30 aprile

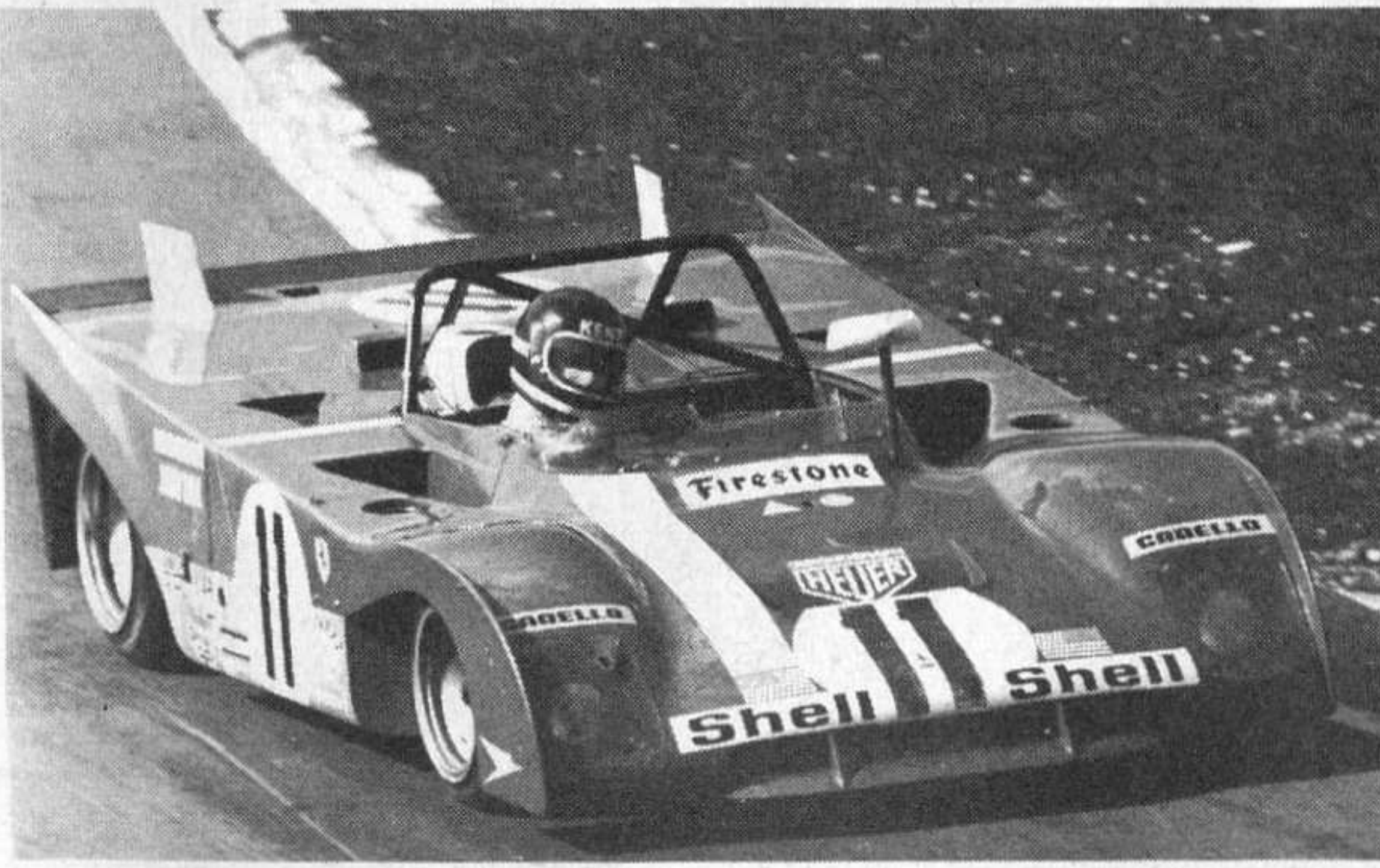
La LANCIA ufficiale di Lampinen-Andreasson, le CITROEN di Waldegaard, Aaltonen, Deschazeaux, Neyret, Roamaozinho, Ponnelle, le PEUGEOT di Mikkola, Fall, Guichet e Chasseuil.

In occasione di questa corsa hanno cambiato vettura Mikkola (della Ford), Waldegaard (della Porsche), Aaltonen e Fall (della Datsun) e Chasseuil (Ford o Alfa Romeo).

Quarta prova del campionato internazionale rallies per marche

Le Ferrari hanno dominato in largo ed in lungo, in particolare Andretti-Ickx hanno mantenuto quasi sempre la testa. Brillante comunque la corsa iniziale di Merzario con l'Abarth-Osella. Al contrario la Gulf-Mirage ha avuto sempre dei problemi e solo nel finale, con Van Lennep, ha fatto registrare buoni tempi. A trenta giri dal termine noie all'accensione costringono Regazzoni dal 2. al 6. posto.

Alla partenza il comando della corsa era stato preso da Regazzoni seguito a ruota da Ickx. In queste posizioni i due hanno percorso 42 giri e probabilmente avrebbero finito così se nel doppiaggio dell'Abarth degli italiani Ilotte-Berruto, Regazzoni non avesse tentennato.



**LA CLASSIFICA:** 1. Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) giri 235 in 5.55'27"5, alla media di 169,170 kmh; 2. Schenken-Peterson (Ferrari 312 P) 234 giri; 3. Stommelen-Revson (Alfa Romeo 33tt3) 233 giri; 4. Elford-de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 231 giri; 5. Robinson-Migault (Chevron-Ford B21) 220 giri; 6. Regazzoni-Redman (Ferrari 312) 220 giri; 7. Marko-Galli (Alfa Romeo 33tt3) 220 giri; 8. Hobbs-Edwards (Lola-Ford B 290) 218 giri; 9. Bamford-McInerney (Chevron Ford B 19) 212 giri; 10. Stuppacher-Rieder (Porsche 908-2) 201 giri; 11. Gray-Gaydon (Chevron Ford B 19) 199 giri; 12. Etmuller-Frey (Chevron Ford B 21) 191 giri; 13. Ilotte-Berruto (Abarth 2000) 190 giri; 14. Ridehalgh-Le Guellec (Dulon LD 11) 179 giri.

**I PRIMATI:** nuovo record sul giro di Ickx, Peterson e Schenken in 1'27"4 alla media di kmh. 175,660. Sulla distanza Andretti-Ickx alla media di kmh 169,170.

Nella prima manche scatta subito Lauda che viene però in breve raggiunto e superato da Pescarolo. Ma il francese deve subito fermarsi per rottura del motore. Dopo poco però si deve fermare anche Lauda ed il suo immediato inseguitore Mass. La corsa si risolve in un duello tra Jaussaud che vince davanti a Depailler. Nella 2.a manche Depailler si ritira: per Jaussaud è una passeggiata.

Tolto di mezzo Pescarolo sembrava proprio che le due March di Lauda (davanti) e Mass (che aveva quella di Peterson) dovessero farla da padrone, ma nel corso dello stesso giro entrambe si sono fermate per la rottura della pompa della benzina (Lauda) e della frizione (Mass).

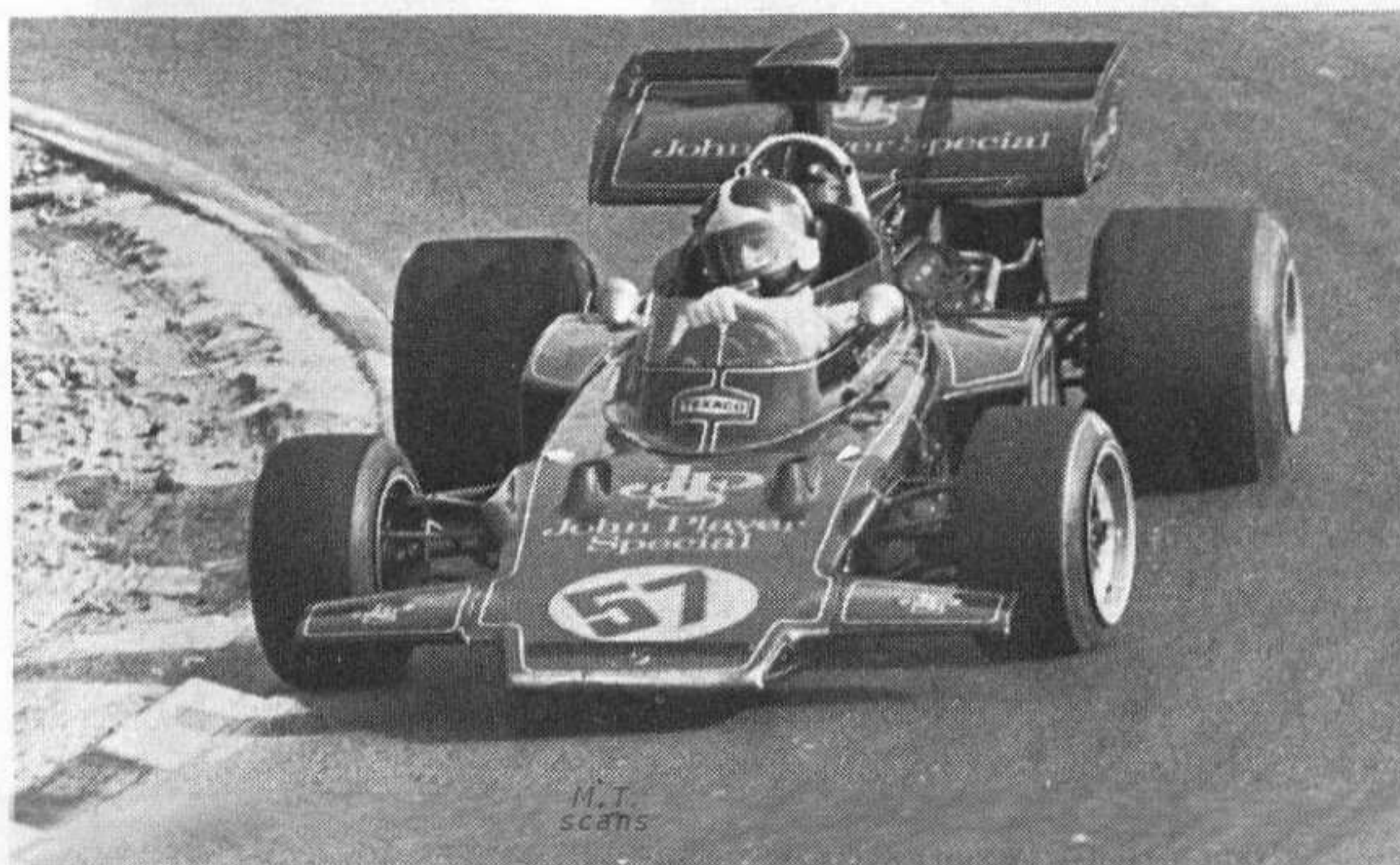


**LA CLASSIFICA finale per somma dei tempi:** 1. Jaussaud (Brabham BT 38) che compie i 40 giri in 1 ora 25'24"2; 2. Beuttler (March 722) 1.25'37"5; 3. Wollek (Brabham BT 38) 1.25'43"8; 4. Perrot (March 722) 1.28'05"3; 5. Belso (Brabham BT 38) 1.39'31"1; 6. Wingfield (Brabham BT36) a 1 giro; 7. Wilkins (March 722) a 1 giro; 8. Francisci (Brabham BT 38) a 2 giri; 9. Ikuzawa (GRD 272) a 2 giri.

**I PRIMATI:** giro più veloce in gara di Depailler in 2'06" alla media di kmh 194,00.

La corsa è vissuta a lungo sugli attacchi che Beltoise, Surtees ed Hailwood hanno portato a Fittipaldi che ha preso quasi subito il comando.

Dopo una esaltante rincorsa Hailwood è passato al comando al 25. giro superando di forza Fittipaldi. Il suo sogno di vittoria è durato però soli quattro giri, nei quali comunque aveva già distanziato tutti gli inseguitori, perché si è ritirato per la rottura di un pistone.

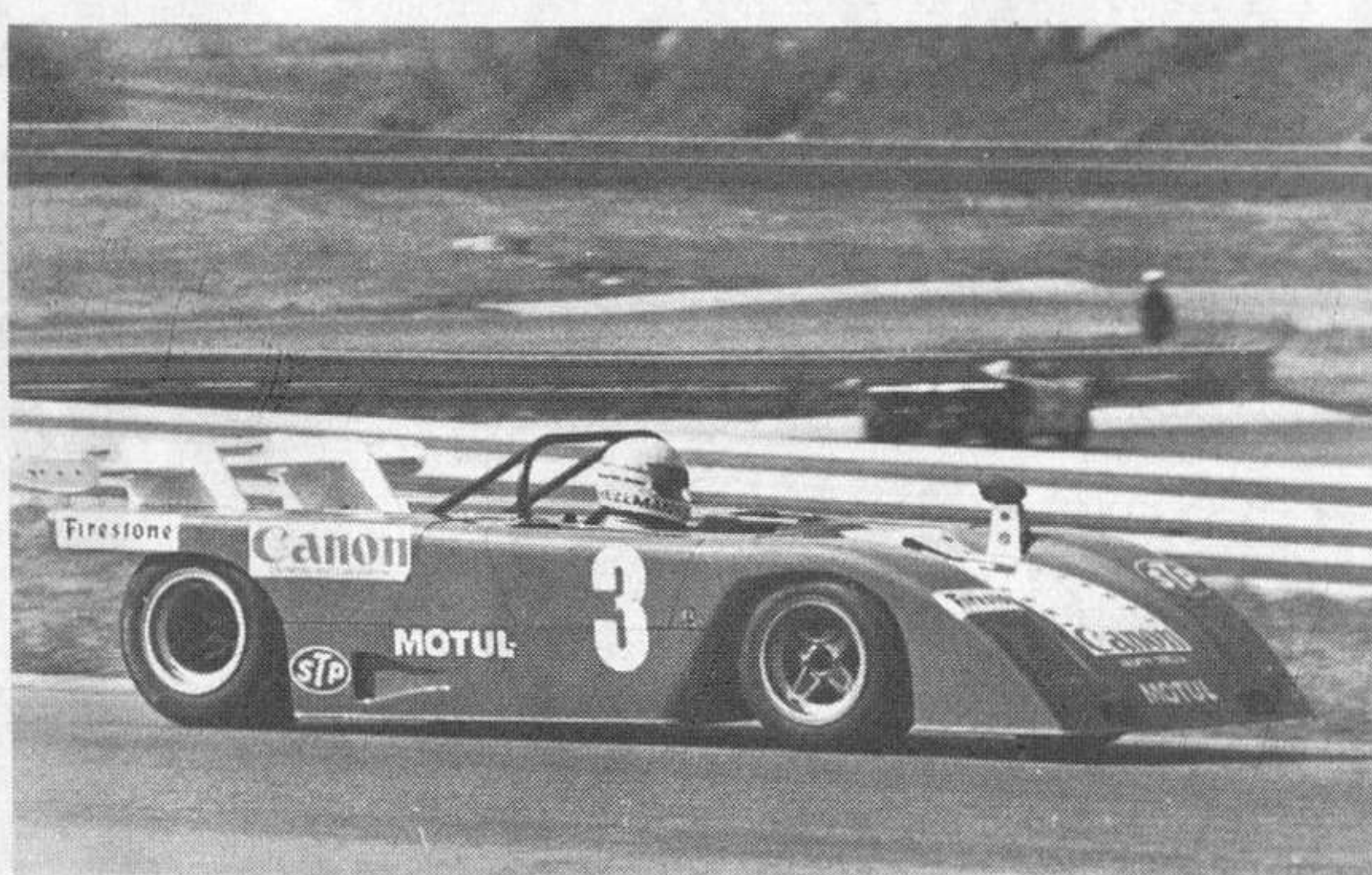


**LA CLASSIFICA:** 1. Emerson Fittipaldi (JPS) 53'17"8, media kmh 212,12; 2. Beltoise (BRM P 160) 53'19"6; 3. Surtees (TS9B) 53'28"6; 4. Hulme (McLaren M 19) 53'59"3; 5. Revson (McLaren M 19A) 54'00"1; 6. Gethin (BRM P 160) 54'11"3; 7. Hill (Brabham BT 37) 54'15"1; 8. McRae (Leda) 54'30"1; 9. Van Lennep (TS11) 39 giri; 10. Cannon (March 72 A) 39 giri; 11. Pilette (McLaren M 18) 39 giri; 12. Thompson (TS8) 38 giri; 13. Santo (McLaren M 10B) 37 giri; 14. Prophet (McLaren M 10B) 37 giri; 15. Rollinson (Lola T300) 33 giri.

**I PRIMATI:** giro più veloce in gara di Hailwood in 1'18"8 alla media di kmh 215,20.

Nella prima manche Hine ha preso subito la testa staccando Bonnier alle prese con il motore che perdeva olio, e che l'ha costretto a ritirarsi entro pochi giri. Alle sue spalle è arrivato Hezemans. Nella seconda manche, dopo il ritiro di Hine, Hezemans non ha avuto problemi a regolare tutti gli avversari e ad aggiudicarsi il Trofeo.

Nel corso del secondo giro della seconda manche la Lola di Lafosse ha sbandato ed è finita disintegrandosi contro il guard-rail. Dei rottami della Lola non si accorgeva il sopraggiungente Hine che non evitava l'impatto terminando così la corsa che stava dominando.



**LA CLASSIFICA finale per somma di tempi (80 giri, km 256):** 1. Toine Hezemans (Abarth Osella) 1. 43'00"8, media kmh 149,953; 2. Edwards (Lola T 290 FVC) 1.43'25"4; 3. Burton (Chevron B21 FVC) 1.43'34"9; 4. Juncadella (Chevron B21 FVC) a 2 giri; 5. Heiler (Lola T290 FVC) a 2 giri; 6. Facetti (Lola Abarth) a 3 giri; 7. De Bagration (Lola T290 FVC) a 3 giri; 8. Josa (Chevron B21 FVC) a 3 giri; 9. Swietlik (Lola T290 FVC) a 3 giri; 10. Humble (Chevron B21 FVC) a 4 giri; 11. Noghs (Veglia Grac FVC) a 5 giri; 12. Danieli (Lola T 290 FVC) a 8 giri; 13. Fasano (Abarth 2000) a 16 giri; 14. Wollek (Chevron B21 FVC) a 24 giri; 15. Hine (Chevron B21 FVC) a 38 giri; 16. Lafosse (Lola T290 FVC) a 39 giri; 17. Olivar (Chevron B21 FVC) a 39 giri.

**I PRIMATI:** giro più veloce in gara di Facetti ed Hezemans in 1'14"9 alla media di kmh 153,805.

La corsa è stata molto movimentata in seguito ai numerosi incidenti (meccanici e non) che l'hanno contraddistinta. La Ferrari di Ickx-Regazzoni è passata al comando praticamente solo alla fine, dopo che aveva perso molto tempo ai box nella parte iniziale della gara nella quale al comando era l'altra Ferrari di Peterson-Schenken anch'essa poi costretta ad una lunga sosta ai box.

Al 40. giro, con le Ferrari molto ritardate, il comando della corsa era della sorprendente velocissima Pantera De Tomaso condotta da Muller. Nel corso del sorpasso però della Dino di Lo Piccolo le due vetture venivano in collisione ed entrambe erano costrette al ritiro.



**LA CLASSIFICA:** 1. Ferrari 312 P (Regazzoni-Ickx) 174 giri in 5.52'05"6, media 170,494 kmh; 2. Porsche 908-3 (Jost-Schuler) 170 giri; 3. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 165 giri; 4. Porsche 907 (Mattli-Baard) 153 giri; 5. De Tomaso Pantera GTS (Locatelli-Pal-Joe) 147 giri; 6. Tondelli BT 10 (Tondelli-Formento) 129 giri; 7. De Tomaso Pantera (Casoli-Pooky) 122 giri.

**I PRIMATI:** giro più veloce in corsa di Peterson in 1'46"1 alla media di kmh 195,098.

Le Alpine hanno attaccato subito, ma la Lancia di Lampinen ha sempre tenuto il passo assieme alla Citroen Maserati di Waldegaard. Già all'inizio della seconda tappa però spariva la Citroen e la prima Alpine, quella di Nicolas seguita subito dopo dall'altra di Therier. La terza tappa decideva poi del tutto la corsa eliminando anche la restante Alpine di Andersson (già comunque terza).

Nel corso della seconda prova della seconda tappa un provvidenziale atterraggio dell'aereo della Lancia ha permesso di avvisare il sopraggiungente Lampinen della presenza di un profondo fosso in cui si era già fermato Therier.



**LA CLASSIFICA:** 1. Lampinen-Andreasson (Lancia) 19'42"1; 2. Neyret-Terramorsi (Citroen DS21) 20'14"31; 3. Ponnelle-De Serpos (Citroen DS21) 20'28"39; 4. Dupre-Ler Tahitien (Renault R16) 24'49"50; 5. Bacchy-Puigsegur (Peugeot 404) 27'04"20; 6. M.ime Trautman-Desvignes (Renault R16) 28'19"39.

**I PRIMATI:** La Lancia di Lampinen è stata la prima vettura che ha terminato un Rally del Marocco senza penalità ai vari Controlli orari.