

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE Sopresse la gara in salita di Bachel-
lerie (18 giugno), la gara Can Am St.
Jovite (25 giugno), la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto) e la Bassano
Montegrappa (11 giugno).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 999 minuti (6-7 mag-
gio): rinvio a data da desti-
nare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinvio a data da desti-
nare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinvio a settembre ● Auto-
giro 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 ri-
mandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinvio a data da desti-
nare. 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. La Coppa Canaletti (21 maggio) è
rinvio a data da destinare. Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno),
la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), Gara a Vallelunga (velo-
cità in circuito, 11 giugno), rinvio a data da destinare. L'Agordo-Frasenè
è rinvio dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinvio a ottobre.
Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinvio a data da destinare.
La Città di Rovigo (11 giugno) è stata sospesa.

GIUGNO

Le corse chiave dal 5 al 15 giugno 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
8/11	Rally Semperit				●●● Camp. int. rallies piloti		
10/11	24 Ore di Le Mans	Francia	Circuito di Le Mans km. 13,459		●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	Marko - Van Lennep (Pors- che) media 222,304, nuovo record. Record sul giro: Oli- ver (Porsche) 3'18"4, media 244,397.
10/11	Rally Diesel	Germania			●	Rally	
11	Corsa a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	(non valida) Reutemann (Brabham) in 1.15'24"9, media 189. Nuo- vo record: Reutemann 2'6"19 media 192,58.
11	Corsa a Mosport	Canada	Circuito di Mosport km. 3,95		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Hulme (McLaren). Record: Gurney (McLaren) (1970)
11	Coppa Sila	AC Cosenza	Part. Cedica Arr. Montescuro km. 15,100	Part. ore 10 arr. ore 13,30	●●●	Velocità in salita	Scola (Abarth) 8'6"51 me- dia 102,373. Record: Scola 8'44"1 media 103,700 (1970)
11	Trofeo Comune Varano	Pro Varano		Part. ore 13,30 Arr. ore 18,30	●	Velocità in circuito	
11	Autocross	Sp. Club Maggiara	Tracciato mt. 1200		●	Autocross	
11	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito di Interlagos		● F. F.	Velocità in circuito	
11	Rallycross	AC Firenze			●	Rallycross	
11	Trofeo Erg	Scud. Grifone			●	Regolarità	Polese (Alpine)
11	Trofeo Cusano Milanino	Scud. Sporturismo	Circuito Milanino	Part. ore 9 Arr. ore 20	●	Autotorneo	Barlassino (Innocenti) (1970)
11	Corsa di Fagnes	Francia			●	Velocità in salita	Swysen 2'1"36
11	Corsa del Lure	Francia			●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 6'47" nuovo record
11	Corsa di Echelette	Francia			●	Velocità in salita	
11	Ballon d'Alsace	Francia			●	Velocità in salita	
11	Corsa di Coursac	Francia			●	Velocità in salita	Swietlik (Lola) media 126,61 Record: Bayard (1970)
15	Trofeo Cadetti	Sias Monza	Circuito di Monza - km. 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	

Trofeo Notturmo	●	Autotorneo	
17-18 Scud. Sporturismo MILANO			
17-18 Circuito Estoril PORTOGALLO	●●● F. 3	Velocità in circuito	
17-18 Rally Carbone Acciaio GERMANIA	●	Rally	
17-18 Rally Orense SPAGNA	●●●	Rally	
17-18 Colli Euganei AC PADOVA	●	Regolarità	
18 Martini Trophy Silverstone INGHILTERRA	●●● Trofeo mond. marche 2000	Velocità in circuito	Hezemans (Chevron) - in 1.56'25"7, media kmh 194,16. Nuovo record: Craft, Lar- rousse 1'25"2, media kmh 199.

18 G.P. Repubblica Italiana Vallelunga AC ROMA	●●● F. 1	Velocità in circuito	
18 Mont Ventoux FRANCIA	●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 10'14"3. Record: Ortner (Abarth) in 10'00"5 (1969).
Mallory Park 18 INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	
18 Corsa di Koralpe AUSTRIA	●	Velocità in salita	
18 Coppe Avvenire (Nivelles) BELGIO	●●● F. 3	Velocità in circuito	

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



Festeggiata INDY dalle macchine arancione con un «en plein» nel lunedì inglese

F. 1 (OULTON PARK) F. 2 (Crystal Palace)



Il Fordsport Day a Brands Hatch ha visto correre alternativamente con le Capri i piloti ed i direttori sportivi. Ecco Hulme con Phil Kerr

Il Fordsport DAY a Brands Hatch

Bandiere nere in F. 3 per i battistrada

BRANDS HATCH - Nonostante la giornata grigia, autunnale e fredda, una fitta ed entusiasta folla è accorsa a Brands Hatch per il Fordsport Day, il 28 maggio. Le gare principali per mcncposto si correvano all'insegna di una nuova severità, infatti piloti avviati alla vittoria si vedevano sventolare le bandiere nere perché erano passati mentre si sventolavano quelle gialle e appena arrivati al box venivano rispediti in pista con penalizzazioni robuste, per le loro marachelle.

Per la gara di F. 3 c'erano trenta piloti che tentavano di qualificarsi per occupare i venti posti disponibili e i primi sedici hanno segnato tempi staccati di pochissimo. In prima fila c'erano due Ensign, una di Mike Walker, l'altra di von Opel; in mezzo la BT28 di Harness. In seconda fila due March 723 con musci nuovi. Una era l'unica March ufficiale in gara, che dopo la lite (con Hunt) di Monaco in questa gara era affidata a Russell Wood (si dice che il posto di Hunt sarà preso da Alan Jones, che si affiancherà a Mass).

Walker è andato in testa, seguito da Harness e da Brise (in terza fila) in una partenza piuttosto caotica. Alla prima curva Brise ha fatto un testa-coda, perdendo ben sette posizioni. Gli altri sono arrivati alla quarta curva, ove Walker a sua volta è incappato in un testa-coda, in testa al gruppo, ed è stato urtato da Harness. Entrambe le March, che erano partite dalla seconda fila, si sono trovate coinvolte e dal caos è saltato fuori in prima posizione Evans su March. L'ha conservata fino alla conclusione. Ripresosi dall'iniziale testa-coda, Brise ha raggiunto Evans, ma poi gli è stata sventolata la bandiera nera ed è dovuto ripartire ultimo. Hull, secondo per vari giri, è stato pure fermato dalle bandiere nere quando il radiatore ha cominciato a staccarsi dalla sua BT33.

GARA DI F. 3 - Gara di velocità in Circuito - Brands Hatch, 28 maggio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Evans (March) 17'3", media kmh 140,42; 2. Von Opel (Ensign) 17'5"6"; 3. Sutcliffe (GRD) 17'6"; 4. Magee (Palliser) 17'10"2; 5. Rousselot (GRD) 17'20"; 6. McGuire (Brabham) 17'20"; **Giro più veloce:** Opel e Brise 49", media kmh 133,58.

CEVERT e l'ing. GARDNER in accoppiata

BRANDS HATCH - Naturalmente il «clou» del Fordsport Day è stata la corsa in due manche per le Capri 3000: la prima manche per i piloti, la seconda per i concorrenti (o, in certi casi, per giornalisti). Già al primo giro Muir, Allen e Ganley hanno fatto aggraziati testa-coda contemporaneamente e, poco dopo, l'unica conduttrice in gara, Gill Fortescue Thomas, è riuscita a urtare Hulme facendogli fare un testa-coda alla forcella. Grazie a tutto questo, dopo conducevano due specialisti della turismo, Matthews e Brodie, ma Brodie era tallonato con energia da Graham Hill. Cévert si è piazzato quarto e il suo concorrente (per una strana combinazione) era l'astuto pilota di turismo, Frank Gardner.

Lo schieramento per la seconda manche si è formato al contrario dei risultati sicché, essendo arrivato ultimo, Hulme aveva conquistato la prima posizione al via per Phil Kerr. Questi ha condotto soltanto fino alla prima curva, poi è passato in testa Frank Williams che ha conservato la posizione fino all'ultimo giro. Nella fase conclusiva della gara, però, Williams aveva Gardner appiccicato. Stando a quanto ha poi raccontato quest'ultimo, il piede gli è scivolato via dal pedale del freno, alla forcella nell'ultimo giro, e ha fatto fare un testa-coda alla vettura di Williams.

Gardner rideva a tal punto che per un pelo non è uscito di pista, ma si direbbe che Williams non si sia seccato troppo, dato che si era prefisso la meta di battere Chapman e ci è riuscito (in parte perché Colin non è mai riuscito a liberarsi di un gruppo di vettura). Eccleston ha fatto una gara senza rivali: ultimo dal principio alla fine. Cévert ha accolto Gardner con giubilo, dato che per somma dei tempi sono risultati i vincitori. Finalmente è caduta la pioggia, ma il pubblico era contento e viene fatto di pensare che a volte le corse serie sono carenti, nel fattore divertimento.

LA CLASSIFICA
1. Cévert-Gardner 12 punti; 2. Matthews-Mansfield 9; 3. Beuttler-Williams 6; 4. Brodie-Pateman 5; 5. Lauda-Stone 4; 6. Hill-Eccleston 4; 7. Hulme-Kerr 3; 8. Belso-Dron 2; 9. Woodman-Walton 2; 10. Fittipaldi-Chapman 1.



OULTON PARK - Denny Hulme ha completato un magnifico week-end per la McLaren, con una netta vittoria nella Coppa d'Oro, terminando la gara con 3" di vantaggio su Fittipaldi, l'unico altro pilota che abbia coperto tutta la distanza.

Al termine della gara di F. 5000, di cui riferiamo a parte, i piloti hanno avuto il tempo di riprendersi un poco prima di schierarsi per la Coppa d'Oro di F. 1. La vettura che risvegliava maggiore interesse, dal punto di vista meccanico, era la March 721X che era stata notevolmente modificata, con la rinuncia, per il momento, al complesso sospensione posteriore/trasmmissione, in favore dell'insieme convenzionale, con cambio Hewland FG400. Herd ha spiegato che si tratta di una soluzione provvisoria (di alcuni mesi, forse) dato che occorre

COPPA d'ORO per HULME

SPECIALE PER AUTOSPRINT

tato Parnell — Non facciamo che riportarne.» In quarta fila Peterson (1'28"6) con Allen. Schenken (1'29"8) ha passato buona parte delle prove a cambiare pneumatici al momento sbagliato.

Mentre si formava lo schieramento, nuvole nere in cielo e pista asciutta. Quasi tutti i piloti di F. 1 hanno ammesso che non si potevano permettere il rischio di partire con pneumatici intermedi, per cui hanno giocato sugli slicks e sul tempo asciutto. A pochi minuti dal via, invece, sono cadute alcune gocce di pioggia, per cui sulla vettura di Fittipaldi sono stati montati pneumatici intermedi, mossa che ha probabilmente stabilito il risultato della competizione.

All'abbassarsi della bandiera è scattato Gethin e subito oltre i boxes i due svedesi sono entrati in collisione.

Un festival

più tempo del previsto per modificare il cambio Alfa, passandolo dalle sport alla F. 1.

Comunque, le prime posizioni al via erano state stabilite due giorni prima, con tempo asciutto anche se ventoso. Al palo c'era Gethin con la BRM (1'24"6), con Hulme (1'24"8) e Fittipaldi (1'25"2). In seconda fila Walker (1'25"8) e Vern Schuppan, che debuttava in F. 1 con una BRM P153 aggiornata.

Schuppan aveva pilotato la vettura per la prima volta due giorni prima e aveva intenzione di non forzare (anche se poi, in effetti, ogni tanto è apparso al limite). Rollinson era in terza fila con Wisell, al quale toccava ora di lottare con la recalcitrante BRM 180 (« Cambiamenti? — ha borboto

COPPA D'ORO - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. 1 e F. 5000 - Oulton Park - 29 maggio 1972.

LA CLASSIFICA
1. Hulme (McLaren M19A) 57'15"6, media kmh 125,31; 2. Fittipaldi (JPS Lotus) 57'53"; 3. Schenken (Surtees TS9B) 39 giri; 4. Redman (Chevron) 39 giri (vincitore F. 5000); 5. Schuppan (BRM P153) 39 giri; 6. Allen (McLaren M18) 38 giri; 7. Edwards (McLaren M10B) 33 giri; 8. Ashley (Lola T191) 37 giri; 9. Pilette (McLaren) 27 giri. **Ritirati (F. 1):** Peterson (March 721X) 1. giro (incidente); Wisell (BRM P180) 1. giro (pilota ferito); Gethin (BRM P130) 8. giro (guasto); Walker (JPS Lotus) 31. giro (cambio). **Giro più veloce F. 1:** Hulme 1'25"8, media kmh 189,47, nuovo record. **Giro più veloce F. 5000:** Redman 1'25"8, media 195,40, nuovo record.

Con la nuova Chevron B. 24 REDMAN batte il «re 5000»

OULTON PARK - Un fattore d'interesse notevole, nella giornata di Oulton Park è stato il sensazionale debutto della nuova Chevron B24 di F. 5000, che Redman ha condotto a una vittoria incontrastata nella corsa, appunto di F. 5000, che ha preceduto la Coppa d'Oro; Redman si è poi piazzato quarto nella gara principale, nonostante una fermata al box.

La gara del campionato Rothmans di F. 5000, che ha dato inizio alla manifestazione, ha visto l'iscrizione di due nuove vetture, la Chevron B 24, di cui Redman ha detto: « E messa a punto bene, un'ottima vettura », e la Leda 27GM1A, che era stata completata all'alba del giorno della gara. McRae ha detto: « Mi limiterò a girare tranquillamente, non è ancora veloce come la vettura di prima ». La Chevron ha il caratteristico muso largo e sospensione anteriore inclinata in avanti. Il motore della nuova Leda è spostato più in avanti, mentre il passo è uguale a quello della vettura precedente; la sospensione è stata modificata e così pure i freni posteriori entrobordo. McRae si era qualificato per la terza fila, ma quando si è mosso per la gara il motore si è grippato.

Il sole brillava, mentre si formava lo schieramento, ma un nuvolone nero minacciava la pioggia. Tutti i piloti in primo piano, salvo Redman, hanno deciso di partire con pneumatici da bagnato, mentre Brian si è arrischiato con quelli intermedi. All'abbassarsi della bandiera è scattato in testa Rollinson, ma ben presto Redman lo ha superato e al termine del primo giro conduceva con un vantaggio di cento metri. Da quel momento gli altri piloti hanno visto la bianca Chevron soltanto quando appariva nei loro specchietti, in procinto di doppiarli. Il resto del gruppo era capeggiato da Rollinson, Pilette, Taylor, Holland e van Lennep.

Ormai molto dipendeva da come se la sarebbero cavati i concorrenti con pneumatici da pioggia, su pista completamente asciutta. In complesso quelli le cui vetture montavano Firestone per bagnato se la cavavano meno bene, soprattutto van Lennep che è notevolmente arretrato. Al decimo giro, cioè a metà gara, Redman aveva un vantaggio di 34" e aveva doppiato tutte le vetture, meno otto. Van Lennep era stato ricacciato in sesta posizione, ad opera di Edwards, mentre Pilette riusciva soltanto a mantenere costante il distacco con Rollinson. Nella seconda metà della corsa non ci sono stati mutamenti degni di rilievo, ma Redman ha continuato ad aumentare il suo vantaggio fino alla conclusione, battendo Rollinson di un minuto esatto: un debutto fantastico per la nuova Chevron.

La March di Peterson è volata in aria, inclinata di 90°, poi è ricaduta sull'erba con pochi danni. Mentre Rollinson si avviava all'avvio al box, è arrivato Wisell che abbandonava a sua volta, dopo avere coperto un altro giro a lenta andatura: si è fratturato un dito, per l'urto contro il volante durante la collisione. Ormai il gruppo aveva terminato il primo giro e conduceva Hulme, seguito da Gethin, Fittipaldi, Redman e Rollinson. I primi quattro hanno cominciato a staccarsi rapidamente e Redman teneva il passo con le F. 1 in modo magnifico. Mentre il ritmo della gara si assestava, Schenken attaccava Walker per la sesta posizione ed Allen duellava con Schuppan per l'ottava. La BRM di Gethin scodinzolava molto, mentre il pilota cercava di non perdere il contatto con Hulme e intanto Redman non mollava Fittipaldi, exploit degno di lode.

Al sesto giro Walker è arrivato lentamente al box, con un pneumatico posteriore afflosciato, e ha perso così un giro, in rapporto ai leaders, mentre veniva fatta la sostituzione. Ormai Hulme si staccava da Gethin il quale non molto dopo doveva abbandonare per guasto. E così Hulme è rimasto con un vantaggio di 10" su Fittipaldi, mentre Schenken cominciava a raggiungere Rollinson, anche se l'ha soltanto superato al 15. giro.

A metà gara Hulme precedeva Fittipaldi di 17" e mezzo e, più o meno allora, ha stabilito un nuovo record sul giro. Quattro tornate più tardi ha doppiato Schuppan, che occupava la quinta posizione. L'australiano si è poi fatto avanti, quando Redman ha dovuto sostare brevemente al box, aspettando un guasto alla sospensione, ma dopo, in soli quattro giri, Redman lo ha di nuovo raggiunto e superato.

Nonostante la pioggerella, la vittoria di Hulme è apparsa sicura negli ultimi giri, quando alla vettura di Schenken si è rotto un tubo del carburante e il pilota ha dovuto rallentare, doppiato prima della conclusione, e quando il motore della vettura di Fittipaldi ha cominciato a non andare bene. Walker, per quanto tardi, ha abbandonato a sua volta per noie al cambio.

d. h.

SCHECKTER agevolato dalla barra rotta di HAILWOOD

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CRYSTAL PALACE - Malgrado la concomitanza della 1000 Km. del Nurburgring e della F.1 a Oulton Park, un folto e qualificato gruppo di piloti si è dato appuntamento per l'addio (si spera ma ormai è certo) al circuito di Crystal Palace. Alla fine di questa stagione il piccolo circuito che sorge in un parco nell'area urbana di Londra cesserà la sua anacronistica attività potendo comunque vantare sul suo albo d'Oro nomi di tutto rispetto e gare spettacolari. Ma è la giusta legge della sicurezza a dover evitare ogni rimpianto per questi circuiti che sembrano costruiti nel giardino di casa. Dopo oltre un anno di supremazia numerica della March in questa occasione sono state le Brabham ad avere la fetta più grossa della torta composta dalle 38 macchine presenti.

Ben 16 di cui 14 del modello 72 monoscocca denominata BT 38. Col rientro di Reutemann il Rondell ha tutte e quattro le sue vetture: quella dell'argentino monta il motore Cosworth 1930 mentre quelle affidate a Pescarolo e Wollek hanno il Racing Services pure di 1930 cc e quella di Beltoise il RES 1930.

L'ASCA ha le sue macchine blu e oro per i soliti Jaussaud e Potoky che usano entrambi il motore Hart 1856.

Le altre otto BT 38 sono la Jagermaister di Hill, la Bardhal-Varga di W. Fittipaldi, la Marlboro di Moser, quelle di Scott, Morgan, Belso, Westbury e quella nuovissima Jolly Club del nostro Gagliardi che viene assistita da Frank Williams. Nuova anche la macchina di Wilson Fittipaldi dopo che la sua solita è andata completamente distrutta durante una sessione di prove Firestone che il brasiliano ha fatto al Nurburgring nei giorni scorsi. L'unica BT 36 è del tedesco Binder e la BT 29 F. Atlantic è guidata dall'inglese Dick Barker.

La March schiera 11 macchine tutte del modello 722: Lauda e Mass hanno le STP ufficiali, Cèvert e Depailler quelle super assistite dall'espertissimo Coombs che dirige il team della Elf.

La Sports Motors ha iscritto la Coca-Cola-March per Birrell e il team francese Arnold-Schell ha affidato la sua macchina a Dohlem dopo che Jariier ha rinunciato a proseguire l'attività fino a quando non verranno risolti i problemi finanziari in cui il team si trova.

Beuttler, Wilkins, Lunger, Kazato e Purley completano la rappresentanza di questa marca.

Le TS 10 Surtees sono quattro: le due Matchbox di Surtees e Hallwood, la C.A.P. di Ruesch e la FINA del nostro Andrea de Adamich.

La Chevron ha affidato la sua B 20 ad Elford per l'impegno di Gethin con la BRM a Oulton, mentre la McLaren ha portato la M 21 di Scheckter con alcune modifiche rispetto al solito nell'assetto e nella posizione dell'alettone. Rientrata la Leda-Tui alla guida di Watson che era rimasto immeritabilmente appiedato per la totale sparizione di sponsor irlandesi in questo difficile periodo di guerra civile; la G.R.D. infine ha due macchine per Wilkinshaw e Bourgoignie. La prima è quella usata a Pau da Wisell annunciata col motore Amon ma che poi è apparsa con un 1840 Wood. La seconda, iscritta dal Ford-BP-Racing Team Belga ha il motore preparato dalla specialista di motori BDA turismo della Ford, Moore.

Purtroppo sono mancate la Pygmée del B.E. Team per un guasto al camion che portava in Inghilterra i motori dalla Francia. Pace, Duarte e Dal Bo sono così rimasti inoperosi. Assenti anche Claudio Francisci e Tino Brambilla le cui macchine non sono risultate pronte in tempo per la trasferta.



Scheckter ed Hailwood, primo e secondo, dopo l'arrivo e (foto sopra a sinistra), durante la loro battaglia a Crystal Palace

McLAREN

CRYSTAL PALACE - Jody Scheckter, il giovane sud-africano rivelazione della F. Ford dello scorso anno, è riuscito a portare alla vittoria la sua McLaren a Crystal Palace battendo in un finale entusiasmante niente meno che Mike Hailwood dominatore di due terzi della gara.

Con questo successo Scheckter scrive il suo nome sull'ultima pagina dell'albo d'oro di questo anacronistico circuito inglese che con la fine del '72 andrà in pensione. Si tratta certamente di un onore perché i precedenti vincitori del meeting di fine maggio sono stati Rindt, Clark, Brabham, Ickx, Stewart ed Emerson Fittipaldi.

Scheckter, va ricordato, arrivò lo scorso anno dal Sud Africa e corse la sua prima gara europea con la Merlyn F. Ford ex-Fittipaldi ex-Vandervell nello stesso giorno della corsa dei Campioni di F.1. In quell'occasione noi eravamo presenti e fu abbastanza facile predirgli, proprio da queste pagine, un brillante avvenire.

Scheckter ha vinto, alla sua quarta esperienza in F. 2, potendo contare come avviene in qualsiasi vittoria su alcune circostanze fortu-

Le combattute prove

DE ADAMICH (via aerea) stupisce

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CRYSTAL PALACE - Più che una vera preoccupazione di qualificarsi, il principale obiettivo che i piloti si proponevano nelle prove era di poter guadagnare una buona posizione nello schieramento della batteria a cui avrebbero preso parte. Con due batterie di 16 partenti, infatti, sarebbero stati esclusi solo quattro dei 36 presenti, mentre lo strettissimo circuito londinese di Crystal Palace non dà molte possibilità a chi è dietro di passare per cui a volte basta un pilota un po' più lento a dividere a metà il gruppo e pregiudicare ogni congiungimento.

Le prove si sono articolate su due turni di un'ora per ciascuna batteria in una giornata con vento fortissimo a raffiche che ha perfino causato la rottura di rami di alberi. Il vento portava nuvole gonfie di pioggia per cui a momenti pioveva ed a momenti usciva il sole che col vento asciugava la pista.

La maggior apprensione per questo tempo l'abbiamo avuta per de Adamich che è arrivato con un aereo privato dal Nurburgring giusto in tempo per l'ultimo turno del pomeriggio quando il sereno aveva appena lasciato il posto alle nuvole. Andrea è salito ed ha fatto solo pochi giri prima che si mettesse a piovere per cui si temeva che rimanesse in coda al gruppo. Per fortuna poco dopo è tornato il sole che asciugando la pista gli ha permesso di segnare un 49"4, sotto il vecchio record e ottavo miglior tempo assoluto, che ha stupito. Nello stesso raggruppamento solo due piloti hanno fatto meglio di lui: il leader Cèvert che ha portato la March-Elf di Coombs col motore Hart 1856 cc ad essere l'unica macchina sotto i 49" (48"8 per l'esattezza) e la McLaren

I BATTERIA		
JOHN SURTEES (Surtees TS 10) 49"0	J. P. BELTOISE (Brabham BT 38) 49"2	PATRICK DEPAILLER (March 722) 49"2
GERRY BIRRELL (March 722) 49"2	GRAHAM HILL (Brabham BT 38) 49"2	
NIKI LAUDA (March 722) 49"4	MIKE BEUTTLER (March 722) 49"6	RICHARD SCOTT (Brabham BT 38) 49"8
CARLOS RUESCH (Surtees TS 10) 49"8	CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 38) 50"0	
VIC ELFORD (Chevron B 20) 50"0	JOHN WATSON (Leda-Tui BH 2) 50"4	TOM WILKINSHAW (GRD 272) 50"6
ADRIAN WILKINS (March 722) 51"2	WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 38) 52"2	
ROLAND BINDER (Brabham BT 36) 53"4		
II BATTERIA		
FRANCOIS CEVERT (March 722) 48"8	JODY SCHECKTER (McLaren M 21) 49"2	ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 10) 49"4
DAVID MORGAN (Brabham BT 38) 49"6	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 10) 49"6	
JOCHEN MASS (March 722) 50"0	DAVID PURLEY (March 722) 50"0	J. P. JAUSSAUD (Brabham BT 38) 50"2
BRETT LUNGER (March 722) 50"2	SILVIO MOSER (Brabham BT 38) 50"4	
JOSE' DOLHEM (March 722) 50"4	HENRI PESCAROLO (Brabham BT 38) 50"6	BOB WOLLECK (Brabham BT 38) 50"6
TOM BELSO (Brabham BT 35) 51"6	HIROSHI KAZATO (March 722) 51"8	
DICK BARKER (Brabham BT 29) 52"0		
FINALE		
MIKE HAILWOOD	JODY SCHECKTER	ANDREA DE ADAMICH (non partito)
CARLOS REUTEMANN	VIC ELFORD	
RICHARD SCOTT	JOHN WATSON	BOB WOLLECK
DAVID PURLEY	ADRIAN WILKINS	
SILVIO MOSER	J. P. BELTOISE	J. P. JAUSSAUD
PATRICK DEPAILLER	JOHN SURTEES (non partito)	
JOCHEN MASS	FRANCOIS CEVERT (riserva)	MIKE BEUTTLER (riserva)



Ottimo, tutto sommato, il rientro alle gare di Reutemann, qui con la moglie. Purtroppo, «Lole» è stato vittima di un banale incidente, restando con un dito nel battente di una portiera, forse fratturato

nate ma dovendo anche cavarsela di fronte ad imprevisti che solo se si è naturalmente dotati possono essere risolti. La circostanza fortunata è stata la rottura della barra di torsione che ha rallentato Hailwood negli ultimi giri facendogli diventare la macchina troppo sottosterzante. Ciò ha permesso a Scheckter di recuperare il centinaio di metri che lo separava dall'inglese e di batterlo. Va però anche detto che a partire dal 18. giro dei 50 previsti, un pezzo di plastica portato dal vento gli è andato ad infilarsi nella presa d'aria anteriore della McLaren otturando a metà il radiatore. In queste condizioni la temperatura dell'acqua è presto salita a valori molto alti rischiando di compromettere il motore. Abilmente il sud-africano è stato capace di rallentare leggermente il ritmo in due occasioni per non arrivare a limiti di rottura e poi, per due volte, si è rifatto sotto.

CONTINUA A PAGINA 8



David Hodges

Classifica dell'Europeo Piloti F. 2

	Mallory Park	Thruxton	Trofeo di Germania	Trofeo di Pau	Crystal Palace	Totale
LAUDA	6	3	—	—	—	15
JAUSSAUD	—	—	9	3	—	12
SCHECKTER	3	—	—	—	9	12
HAILWOOD	2	—	—	2	6	10
GETHIN	—	—	—	9	—	9
MORGAN	9	—	—	—	—	9
DEPAILLER	—	—	—	6	2	8
REUTEMANN	4	—	—	—	4	8
BEUTTLER	—	—	6	—	—	6
DAL BO	—	6	—	—	—	6
WOLLECK	—	—	4	1	—	5
PURLEY	—	—	—	4	—	4
FRANCISCI	—	4	—	—	—	4
PERROT	1	—	3	—	—	4
ELFORD	—	—	—	—	3	3

di Scheckter, ora dotata di uno sponsor, il Garage IMPACT, che col suo Cosworth 1930 ha segnato 49"2.

Hailwood ha invece faticato ad ottenere il tempo e Surtees era raggiante quando ha potuto segnalargli il 49"6 che gli garantiva un posto in seconda fila. «Tutte e quattro le mie macchine sono tra i 49" e 49" e 8 decimi. Mi sembra che non sia male e vuol dire che tutti i piccoli problemi che abbiamo avuto fino ad oggi ci stanno abbandonando.»

In effetti la prestazione di insieme delle Surtees, è stata positiva perché lo stesso «Big John» ha segnato il secondo miglior tempo delle prove, e primo dell'altro raggruppamento, con 49 secondi netti, mentre Ruesch è riuscito a portarsi a 49"8 con la sua bianca TS 10 finanziata dai produttori di Carne Argentiniani.

Tutte le Surtees hanno il 1856 di Brian Hart meno quella di de Adamich che ha il piccolo Cosworth 1790 ottimamente messo a punto da Pedrazzani a Novara. Nello stesso raggruppamento di Surtees con altri 7 ad essere sotto i 50" oltre a lui e Ruesch. Si tratta di Beltoise, in questa occasione alla guida della Brabham del Rondel lasciata libera da Schenken impegnato a Oulton Park con la Surtees F. 1; di Birrell con la sua March tornata ad un decente livello di competitività; Graham Hill che ritorna al vertice ora che dispone della nuova BT 38; Lauda, con la sua March STP che usa uno dei pochi 1930 Cosworth e Richard Scott che va via via riconfermandosi buon pilota dopo la deludentissima stagione 71 con la Lotus della LIRA.

Si tratta quindi di ben 14 piloti in un secondo e due decimi tra una batteria e l'altra, con 12 al livello o sotto

il record della pista. C'è di quanto basta per lasciare nell'incertezza anche il più prudente dei pronostici.

Reutemann, benché avesse già provato a guidare la sua monoposto nei giorni precedenti, è apparso ancora un po' incerto e si è tra l'altro esibito in un testacoda piuttosto violento che ha fatto perfino temere un urto della barriera. Il piede continua a dolergli, anche se lui maschera molto bene zoppicando con disinvoltura; forse causa della prestazione non brillantissima può essere anche la non perfetta preparazione delle macchine del Team Rondel. Questo Team, che è stato sempre indicato nel corso del 71 come il meglio organizzato, ha compiuto l'imprudenza di voler schierare quattro macchine che sono tante e richiedono uno sforzo notevole in uomini e mezzi. Che qualche cosa non vada lo dimostrano anche i cattivi tempi di Pescarolo e Wollek.

Problemi anche per Wilson Fittipaldi, Jaussaud e Westbury che è andato a sbattere, dopo un testa coda, piegando sospensioni e tubo di scarico e dovendo poi rinunciare alla gara. Non si è qualificato il nostro Gagliardi che, contrariamente all'opinione di Williams, suo manager quest'anno, ha voluto provare ugualmente la sorte benché la macchina fosse finita da poche ore. Prima un tubo del freno poi la frizione lo hanno arrestato impedendogli di scendere a tempi competitivi.

Stessa sorte per Bourgoignie, il giovane belga esordiente in F. 2, che ha avuto continui problemi al motore 1800 che Moore ha preparato per la sua nuova GRD. Escluso anche Potoky che ha provato poco.

d. h.



Crystal Palace

♣ CONTIN. DA PAGINA 7

La McLaren M21, da parte sua, si è dimostrata macchina di eccezionale equilibrio ed ottimo assetto. «L'ha provata Hulme e ha suggerito di mettere l'allettone più piccolo spostato più indietro rispetto a prima. Mi ha anche ritoccato l'assetto e credo che sia stato capace di far migliorare la macchina più lui con queste prove di quanto avrei potuto fare io in tre mesi!»

Bene anche il motore, il Super Cosworth 1930 che questa volta ha retto magnificamente allo sforzo oltre che apparire di una potenza più che rispettabile: «Quando siamo partiti nella seconda batteria» diceva poi Cevert che era al fianco di Scheckter e de Adamich nella prima fila «io sono scattato un momento prima che si abbassasse la bandiera ma mentre de Ada-

mich è rimasto subito indietro col suo Cosworth 1790, Scheckter mi è restato a fianco in tutte le marce e sono potuto andare in testa solo perché ero in pole position e la prima curva era a mio favore. Quel motore è certamente fantastico».

Dall'altra parte dei box, dopo la conclusione, Hailwood era tutt'altro che soddisfatto di essersi visto sfuggire una vittoria che si era costruita con la tenacia e la grinta che lo caratterizzano. Nei primi giri quando Scheckter era primo e sembrava andarsene Hailwood ha fatto cose incredibili con la sua Surtees che non appariva un capolavoro in frenata, e si è portato sotto per poi passare al comando.

Brillante terzo è arrivato un pilota che tutti attendevano al suo ritorno dopo l'incidente di Pasqua a Thruxton: Carlos Reutemann. L'argentino ha corso con l'obiettivo di finire la gara non sentendosi ancora perfettamente in forma dopo la lunga pausa. E' riuscito egregiamente vincendo la prima man-

che e tenendo la sua Brabham alle spalle dei due leaders per tutta la finale. Purtroppo la sua gioia di essere tornato al podio ed ai giri d'onore è stata bruscamente interrotta da un incidente tanto stupido quanto, forse, più serio di quello che poteva apparire a prima vista. Mentre saliva sulla macchina che doveva portarlo a fare il giro dei vincitori insieme a Scheckter ed Hailwood, qualcuno ha chiuso violentemente la portiera nel momento in cui la sua mano era vicina al cardine, chiudendogli in mezzo un dito. E' stato prontamente medicato ma si teme che possa trattarsi di frattura che vorrebbe significare una nuova ingessatura con tutto quel che segue.

Nella lista degli sfortunati, che non sono stati pochi quest'oggi, deve essere messo anche de Adamich: dopo un eccellente tempo in prova che gli è valso un posto in prima fila, ottenuto per giunta tra un aereo e l'altro facendo la spola col Nurburgring dove era impegnato con l'Alfa Romeo, Andrea

Per l'autobloccante distrutta la TS di Andrea prima della finale

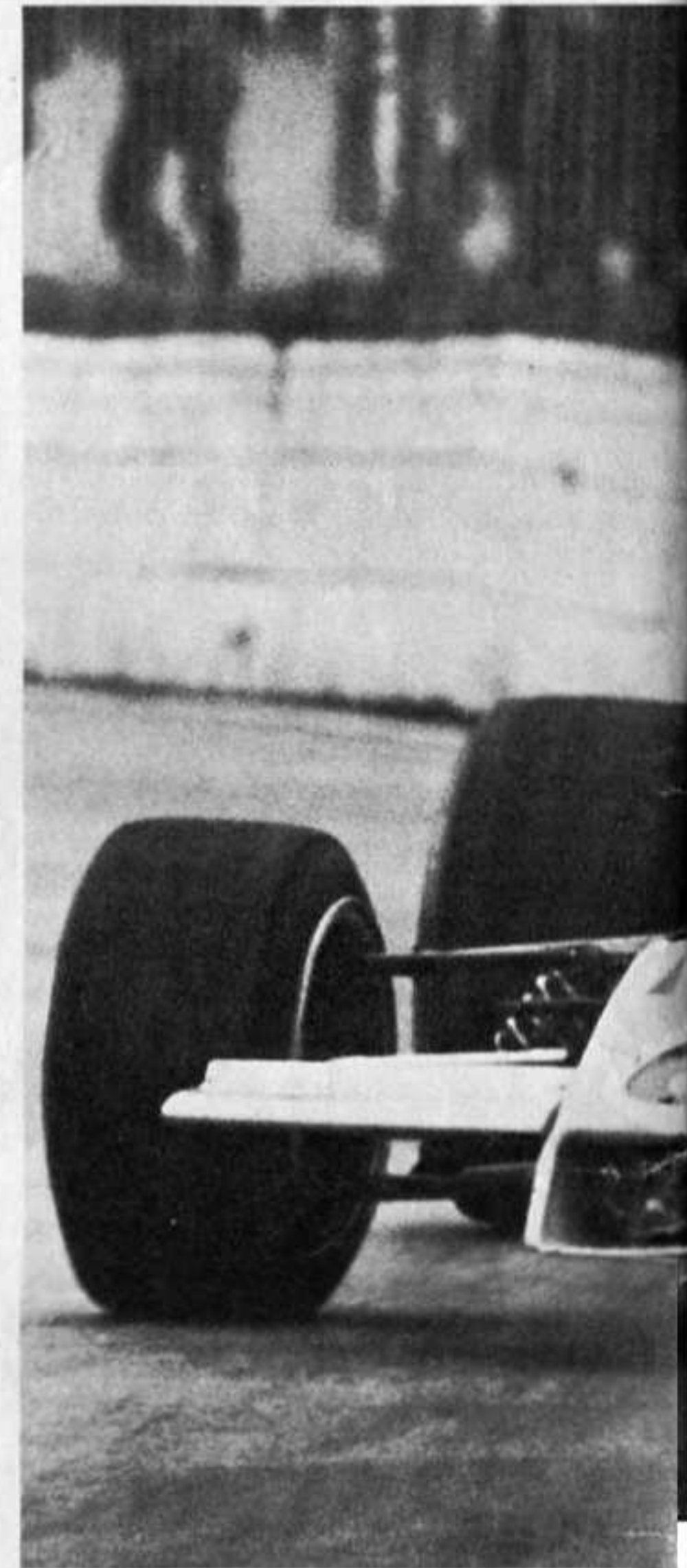
ha finito terzo la batteria guadagnandosi anche una posizione in prima fila per la finale a fianco di Hailwood e Scheckter grazie al terzo miglior tempo assoluto.

Quando tutte le macchine avevano compiuto il giro di lancio e lo schieramento era completo, l'italiano è arrivato a piedi pallidissimo: «Io non so cosa sia successo! Stavo facendo la curva in salita che porta qui al traguardo a una velocità di tutta sicurezza, in terza, quando la macchina è improvvi-

samente partita dietro e sono uscito perdendo una ruota e danneggiando seriamente la scocca. Io non capisco cosa possa essere stato: escludo una gomma o dell'olio perché avrei avuto un minimo di preavviso. Invece mi sono trovato contro la staccionata praticamente senza neppure rendermi conto di cosa capitasse». Conoscendo de Adamich, la sua correttezza in gara ed il buon senso che usa guidando non c'è da mettere in dubbio quanto ha dichiarato:



Alla partenza della finale, vediamo in primo piano la McLaren del futuro vincitore Scheckter alla cui sinistra c'è la Surtees di Hailwood. Non c'è de Adamich, uscito nel giro di lancio per rottura dell'autobloccante, rovinando completamente la scocca della sua Surtees TS 10



Jody Scheckter, autoritario vincitore in F. 2 e del suo giovane pilota su-

PRIMA BATTERIA

REUTEMANN si ripresenta e BIRRELL sale in testa a Hill!

I 95 giri di gara sono ripartiti tra 45 da corrersi in due batterie di 16 piloti ciascuna e 50 da disputare in una finale tra i 6 meglio qualificati di ciascuna batteria ed i 4 esclusi che hanno ottenuto i migliori tempi sul giro più veloce.

La prima batteria ha un avvio drammatico: con la pista molto stretta e lo schieramento di tipo 3-2-3-2 le macchine si trovano tutte ammassate in un fazzoletto. In prima fila sono Surtees, Beltoise e Depailler mentre alle loro spalle si trovano Hill e Birrell alla cui sinistra dietro è Lauda e via via gli altri. Quando le macchine hanno percorso una cinquantina di metri si vedono ruote e pezzi di carrozzeria volare e poi distintamente la macchina di Hill che urla il terrapieno a un buon metro da terra e ricade di traverso in mezzo alla pista. L'incidente può essere ricostruito solo parzialmente alla fine: pare che Hill si sia spostato sulla sinistra verso Birrell per cercare di sfruttare un varco lasciato da Beltoise, mentre Birrell non ha potuto andare a sua volta a sinistra perché lo spazio era già occupato da Lauda che lo aveva inflato benissimo. «Mi sono trovato la ruota di Hill tra

le mie di destra» dice Birrell «e sono stato catapultato in alto andando a finire contro il terrapieno». Lauda, da parte sua, ha un ricordo approssimativo dell'episodio «Io ho fatto una partenza molto migliore del solito tanto che ho superato subito Birrell e mi sono infilato dietro a Surtees. Che fosse successo qualcosa me ne sono accorto perché ho sentito un gran colpo dietro. Lì al momento non ho avuto di che lamentarmi perché con quella spinta ho guadagnato ancora qualche metro su Surtees!»

Alla fine del primo giro Beltoise è al comando con la Brabham del Rondel seguito da Surtees, Lauda, Depailler e Beuttler. Elford guida un secondo gruppo di cui fa parte anche Reutemann, futuro vincitore, che ha preso il via da una posizione arretrata. Beltoise riesce a contenere gli attacchi di Surtees per 7 giri, momento in cui l'inglese non passa più per la rottura del motore. Il giro dopo anche Lauda, che aveva preso il secondo posto, non passa per lo stesso motivo e dietro Beltoise si porta Depailler che è incalzato da Beuttler a cui si è già aganciato Reutemann che è riuscito a farsi largo nel gruppo dei secondi.

Anche Beltoise però non riesce a mantenersi ancora a lungo al comando perché deve rientrare precipitosamente al box a sostituire una gomma che si è bucata. Poco prima della sosta Depailler, che si vedeva Reutemann sempre più vicino negli specchietti, aveva tentato di sorpassare Beltoise senza riuscirci aprendo involontariamente la strada all'argentino che in un solo giro passa da 3. a primo. Come se non bastasse anche Depailler dopo due giri rompe il motore e dietro Reutemann resta solo Beuttler che arranca a causa del motore che funziona irregolarmente per il distacco del terminale quattro in uno del tubo di scarico. Alle spalle di Beuttler è Elford che incalza insieme

a Watson che guida la Leda-Tui per la prima volta. Più indietro sono Scott e Wilson Fittipaldi che a furia di maltrattarsi a vicenda hanno perso il contatto.

Volgendo al termine la batteria Reutemann rallenta leggermente il ritmo mentre Elford, Watson e Scott riescono a superare Beuttler il cui motore e sull'orlo del collasso, che infatti avrà poco dopo. Si è fermato intanto Wilson Fittipaldi col filo dell'acceleratore rotto lasciando il quinto posto a Wilkins e consentendo a Beltoise, ripartito con una nuova gomma, di piazzarsi sesto a un giro e di qualificarsi matematicamente per la finale.

L'ultima emozione la dà Watson il cui motore cede proprio nell'ultimo giro pur consentendogli di finire quarto ma compromettendo ogni sua possibilità per la finale.

Per la finale si qualificano così Reutemann, Elford, Scott, Watson, Wilkins e Beltoise mentre sono ammessi per i giri veloci Surtees, e Depailler.

SECONDA BATTERIA

Dura poco CEVERT poi Hailwood

La seconda batteria ha inizio subito dopo in modo regolare. Va in testa Cevert che riesce a precedere Scheckter e de Adamich che lo affiancavano in prima linea. Alle loro spalle si insedia Hailwood mentre Mass e Jausaud hanno già staccato Wollek, Lun-

ger, Moser e via via gli altri. Cevert riesce a tenere la prima posizione solo per poco perché gli si allenta il copercchio che racchiude gli assi a camme sulla testata e la sua March comincia a fare un gran fumo d'olio bruciato, per cui decide di prendere la strada dei box. Anche Pescarolo entra subito al box col motore che non va bene e Scheckter prende il comando su Hailwood che nel frattempo ha superato de Adamich. Con la fermata di Cevert la situazione appare stabilizzata: Scheckter ha un discreto vantaggio su Hailwood. De Adamich sembra poter controllare Mass e Jausaud che lo seguono. Invece, nei venti giri successivi si hanno alcuni cambiamenti importanti: Hailwood, che a un certo punto era passato più atardato probabilmente per una sbandata, inizia un attacco a fondo a Scheckter che lo porta a prendere il comando al 26. giro. Dietro Jausaud supera Mass, che poi andrà ai box per un guasto alla bobina, e si lancia all'inseguimento di de Adamich che riesce a superare ma a cui deve restituire la terza posizione poco dopo per il cedimento del motore.

Quarto è Wollek che precede le March di Dolhem e di Purley che si stanno disputando accanitamente il 5. posto. Lunger, che era partito bene e che comincia ad assuefarsi alle nervose corse all'europea, è ormai molto più indietro per un inconveniente alla pompa della benzina che finirà con l'arrestarlo. Doppiati Moser, che ha una perdita d'olio ai freni e non può osare più di tanto e Barker che poco dopo sarà protagonista, con la sua Brabham di Formula B che sta guidando troppo forte rispetto alle possibilità del mezzo, di un pauroso incidente in cui la macchina prende fuoco e da cui viene estratto fortunatamente quasi illeso. Più volte doppiato anche Cevert che è tornato in pista per poter segnare un tempo che gli consenta di schierarsi in finale. Il

motore però non va più come prima e il francese riuscirà nel suo intento solo perché Surtees non prenderà il via lasciando libero il suo posto.

La batteria si conclude con pochi mutamenti: Hailwood, Scheckter e de Adamich sono i primi a giri pieni mentre Wollek riesce a contenere l'attacco di Purley per il quarto posto e Moser finisce sesto perché Dohlem è stato fermato dalla rottura di un morsetto della batteria. Con i tempi si qualificano Jausaud e Mass.

FINALE

Un tappo non ferma SCHECKTER

La definizione dello schieramento di partenza si mantiene incertissima fino all'ultimo momento: nel recinto del box stanno cambiando febbrilmente il motore il qualificato Depailler e le riserve Beuttler e Lauda.

Rispetto allo schieramento distribuito dagli organizzatori Cevert, che è prima riserva, prende il posto di Surtees mentre Beuttler si trova inaspettatamente al posto di de Adamich vittima di un'uscita di strada durante il giro di lancio per un cedimento meccanico. Per la verità Beuttler avrebbe fatto meglio a non partire dato che già alla prima curva esce perdendo una ruota posteriore e costringe anche Beltoise a seguirlo. Il francese può riprendere, seppure col muso danneggiato.

certamente la macchina deve aver ceduto in qualche elemento. Purtroppo però le condizioni in cui si è ridotta non consentono di capire quale organo potrebbe essere alla causa dell'incidente. E' un peccato anche perché, dopo la bella impressione destata a Pau, de Adamich si stava accingendo a conseguire un risultato positivo; d'altra parte c'è da ringraziare la sorte che l'incidente non sia successo durante il primo giro quando avrebbe avuto alle spalle praticamente tutto il gruppo.

In fatto di incidenti il piccolo e suggestivo circuito londinese di Crystal Palace non ha voluto dare un addio amichevole a questa formula e, se per fortuna solo Barker ha riportato qualche ferita e Graham Hill è rimasto contuso, c'è da essere contenti che le corse in queste condizioni abbiano termine. Sono andate completamente distrutte le macchine di cinque piloti mentre altre due sono state seriamente danneggiate. Oltre a de Adamich han-

no perso la vettura Hill e Birrell in una paurosa collisione in partenza: « Mi metterò a correre in moto » diceva Birrell guardando la sua March con due sole ruote « almeno lì di ruote se ne hanno due »; Wilkins ha demolito la March uscendo tutto solo e Barker la sua Brabham che si è anche incendiata. Anche Beuttler e Westbury hanno danneggiato seriamente le loro macchine in altrettanti incidenti.

A fare da pendant alle distruzioni ci sono stati i sempre tanti motori rotti: tra le batterie e la finale hanno provato a cambiarli Lauda, Beuttler, Depailler e Surtees. I primi tre sono riusciti ma Lauda non ha potuto prendere il via perché era quarta riserva ed ha dovuto rinunciare ancora una volta ad aggiungere qualche nuovo punto per il Campionato ai 15 messi insieme nelle prime due gare stagionali. Surtees invece non ce l'ha fatta ed ha lasciato a Cevert e Beltoise l'onere di tenere alto il nome dei piloti di categoria A che non hanno avuto una buo-

na giornata qui a Crystal Palace. Tra il volo di Hill (tra lui e Birrell hanno percorso molti metri sollevati da terra) la rottura del motore di Pescarolo e di Surtees, il quinto e sesto posto dei due francesi non è neppure disprezzabile considerando che anche loro hanno avuto problemi. Bravo invece Elford « mi piacerebbe correre di più in monoposto ma non trovo chi mi affida la macchina », che è arrivato quarto con la Chevron ufficiale. Naturalmente come è ormai consuetudine, anche questa volta c'è poco da dire del Campionato Europeo: Lauda, che non prende punti da tre gare, continua ad essere primo a livello 15 seguito da Scheckter e Jaussaud che sono a 12. Hailwood coi 6 punti di oggi va a quota 10 davanti a Morgan e Gethin che ne hanno 9 e Reutemann e Depailler saliti a 8. Per avere un'idea della democrazia con cui i piloti si dividono i punti del Campionato quest'anno, basti pensare che sono in 18 a spartirsi i 119 fino ad oggi assegnati.

GARA DI CRYSTAL PALACE, velocità internazionale valida quale quinta prova del Trofeo d'Europa Formula 2 - Circuito di Crystal Palace, Londra, 29 maggio 1972

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Carlos Reutemann (Brabham BT 38) 45 giri in 37'35"6, media 160,66 kmh; 2. Elford (Chevron B20) 37'50"0; 3. Scott (Brabham BT38) 38'03" e 6; 4. Watson (Leda-Tui BH 2) 38'04" e 4; 5. Wilkins (March 722) a 1 giro; 6. Beltoise (Brabham BT38) a 1 giro; 7. Beuttler (March 722) a 2 giri; 8. Binder (Brabham BT 36) a 2 giri.

Giri più veloci: Surtees, Depailler, Reutemann, Watson, Elford e Beltoise in 49"2, media 163,69 kmh.

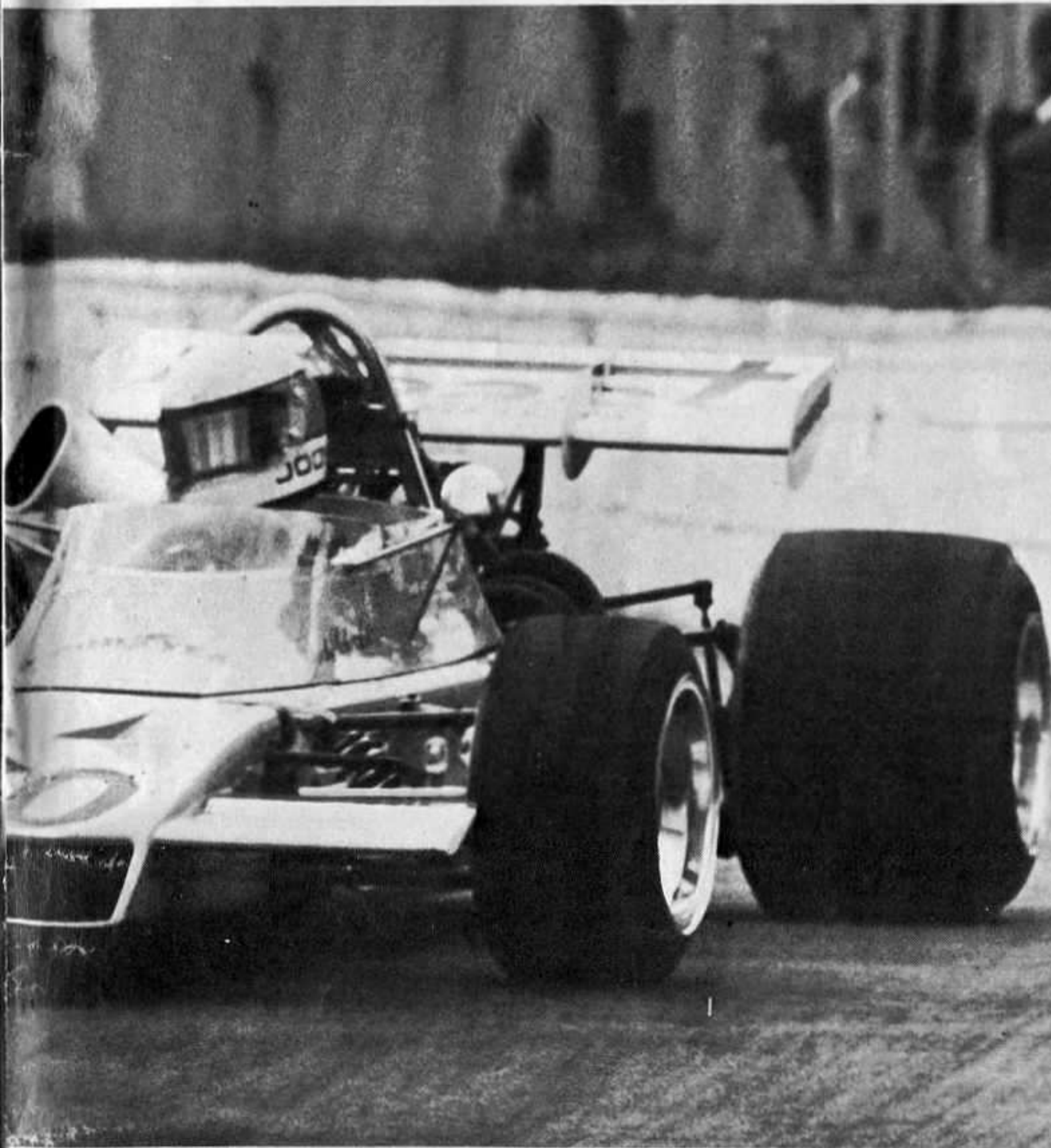
2. batteria: 1. Mike Hailwood (Surtees TS 10) 45 giri in 37'19"2, media kmh

161,84; 2. Scheckter (McLaren M 21) 37'23"0; 3. de Adamich (Surtees TS 10) 37'34"8; 4. Wollek (Brabham BT 38) a 1 giro; 5. Purley (March 722) a 1 giro; 6. Moser (Brabham BT 38) a 1 giro.

Giro più veloce: Hailwood in 48"4, media 166,39 kmh.

Finale: 1. Jody Scheckter (McLaren M 21) 50 giri in 41'32"4, media 161,550 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10) 41'34" e 6; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 41'35"8; 4. Elford (Chevron B 20) 41'37" e 6; 5. Cevert (March 722) 41'44"2; 6. Beltoise (Brabham BT 38) 42'14"0; 7. Depailler (March 722) 42'15"8; 8. Mass (March 722) 42'16"2; 9. Moser (Brabham BT 38) a 2 giri; 10. Wollek (Brabham BT 38) a 4 giri.

Giri più veloci: Cevert e Scheckter in 48"6, media 165,69 kmh.



la gara del Crystal Palace. Si tratta questa della prima vittoria della McLaren no. Mike Hailwood è stato rallentato dalla rottura della barra antirollio



Ottimo il debutto in Formula 2 di Vic Elford, con la Chevron lasciata libera da Gethin, impegnato ad Oulton Park. Dietro a Elford sono nell'ordine, Wilson Fittipaldi, Watson e la GRD di Wilkinshaw

A parte questo episodio la partenza è stata regolare e Scheckter si è posto al comando con autorità lasciando a una trentina di metri Hailwood e Reutemann che a loro volta hanno guadagnato qualcosa su Elford, Scott, Purley, Watson, Wollek, Cevert, Depailler e Mass. Moser è già molto più indietro e precede Jaussaud, il cui motore denuncia chiaramente lo sforzo accusato in batteria, Wilkins e l'accidentato Beltoise.

Scheckter fa di tutto per mantenere il suo vantaggio ma verso il decimo giro Hailwood si è portato ormai molto vicino alla McLaren operando un forcing che è costato il contatto a Reutemann rimasto terzo solo. Elford con bella sicurezza ha distaccato Scott e gli altri che si sono sgranati col passare dei giri. Solo Cevert in questa fase ha tratto un vantaggio concreto portandosi sesto grazie anche all'arresto di Purley.

All'undicesimo dei 50 giri previsti Hailwood passa in testa ma Scheckter gli si attacca alla coda e non cede di un metro fino a quando un pezzo di plastica che svolazza per la pista gli si infila nel musetto offurandogli per metà il radiatore dell'acqua. Con la temperatura che sale Scheckter sceglie la strada del risparmio di qualche giro pur restando sempre a vista del leader e a rispettosa distanza da Reutemann.

Dietro di loro Cevert continua la sua azione e passa quinto ai danni di Scott che poco dopo è fermo al box definitivamente. Alle sue spalle c'è un bel duello tra Depailler e Mass ai quali s'è unito Beltoise che ha recuperato gran parte del terreno perso all'inizio. Più che ai primi, sembra di doversi interessare a questa lotta, visto che Hailwood non pare attaccabile. Invece Scheckter ci prova: una prima volta attorno al 30. giro ma senza poter ridurre lo svantaggio fino a prendere contatto; quando ci prova la seconda volta interviene un elemen-

to imprevisto che gioca a suo favore: la macchina di Hailwood è diventata meno stabile per la rottura della barra di torsione posteriore e l'inglese non può mantenersi sui tempi segnati fino a quel momento. La cosa viene segnalata a Scheckter che si butta a capofitto e si avvicina fino a prendere quasi contatto. Come se ciò non bastasse a creare un finale emozionante ed incerto, Adrian Wilkins, che girava attardato con la sua March 722, esce violentemente nel tratto misto prima dei box e si ferma di traverso alla pista, dopo aver urtato il terrapieno in una semi-curva, diventando un pericoloso ostacolo.

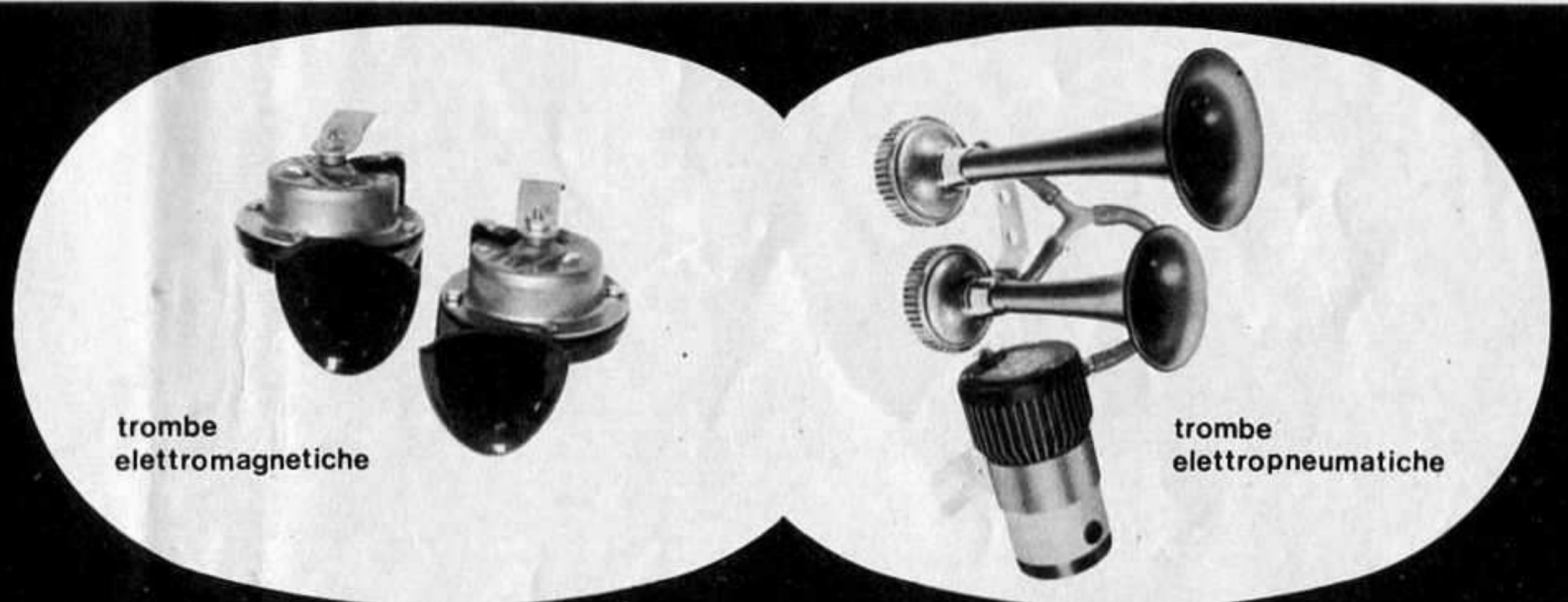
Le bandiere gialle vengono agitate e tutti rallentano adeguatamente. E' quanto basta perché Scheckter si porti in scia e poi superi l'avversario staccandolo di due secondi negli ultimi tre giri. Terzo è il regolare Reutemann che ha raggiunto il suo obiettivo di arrivare in fondo con qualche punto e quarto un Elford brillantissimo e raggiante per il bel risultato ottenuto in monoposto. Quinto è Cevert che quest'anno non ha ancora potuto aggiudicarsi una prova anche se occupa sempre una parte importante per lo spettacolo.

Ultimo sprint anche tra Depailler, Mass e Beltoise per il sesto posto: quest'ultimo supera entrambi gli avversari proprio all'ultimo giro favorito anche dal fatto che Depailler si trova nella curiosa situazione di dover guidare una macchina a cinque ruote. Incredibile ma vero: un bullone del portamozzo anteriore si è allentato e per tutta la gara ha strisciato contro l'interno del cerchio segnandolo esattamente in due. Appena tagliato il traguardo la March del francese si è accostata a lato e tra la sorpresa dei presenti si è visto come il cerchio fosse esattamente diviso in due parti.

g. n.

TORINO NOVEMBRE 1971 - DALL'« OPERAZIONE SICUREZZA » SVOLTA CON IL PATROCINIO DELL'ISPETTORATO GENERALE CIRCOLAZIONE E TRAFFICO E L'AUTOMOBILE CLUB TORINO, È RISULTATO CHE

34 macchine su 100 hanno un avvisatore inefficiente! E la vostra?



Scegliete una tromba sicura

Date più sicurezza ai vostri viaggi con una Tromba FIAMM. Nella vasta gamma delle trombe FIAMM, potete sempre trovare il modello adatto per la vostra macchina e per la vostra velocità di crociera.

FIAMM: la stessa Casa che fabbrica le note Batterie - Montecchio Maggiore (VI)

FIAMM
+ -

NURBURGRING - Per la prima volta in una di queste prove del campionato mondiale per marche, le macchine si presentano completamente prive di innovazioni tecniche, anche piccole. Segno evidente di assillo, derivante dal numero ragguardevole di queste corse e dalla loro eccessiva vicinanza: c'è appena il tempo di fare revisioni e di seguire la preparazione delle vetture.

Infatti, non possiamo considerare novità tecniche le pinne di deriva allestite sulle Alfa Romeo, tanto più che sono le stesse del cofano a coda lunga già provato a Le Mans, a cui mancano le alette alla estremità, ed assomigliano notevolmente a quelle della Porsche 908-3; ed altrettanto dicasi per la presa d'aria dinamica aggiunta alla Mirage, secondo la pratica seguita con i motori Ford-Cosworth nella «Formula 1». Qui si potrebbe fare un accenno al regolamento, che prima le proibiva e che ora le consente, con una recente deroga alla norma conosciuta degli 80 centimetri dal punto più basso non sospeso, fatta eccezione per il «roll-bar». Anzi, questa deroga, già conosciuta dalla Matra, che ha provato simile presa nelle prove di marzo a Le Mans, sembra ora invogliare altri costruttori, come l'Alfa Romeo, che la proverà a Le Mans, in congiunzione con un cofano posteriore ulteriormente rinnovato.

Le potenze di un anno fa

In mancanza di elementi tecnici nuovi, l'occasione sarebbe stata propizia per tutta una serie di valutazioni sulle due principali vetture a confronto, Ferrari e Alfa Romeo, data la dovizia degli elementi a disposizione su questo circuito, con tutti i riferimenti dell'anno scorso, nella definizione dei progressi raggiunti in una annata di sviluppi. Ma pure questi confronti di prestazioni si basano solitamente sulle prove, giacché in corsa, date le distanze, assai raramente si possono segnare i migliori tempi sul giro. E le prove questa volta hanno tradito i tecnici, che erano molto interessati a questi raffronti, e non una delle due giornate ha avuto un andamento normale, a causa del maltempo.

Infatti, i motori della Ferrari e dell'Alfa hanno le stesse potenze di punta d'un anno fa, salendo da regimi di 10.800 a 11.000 per il 12 cilindri modenese e con **plafond** di 9.800 giri per il V8 milanese. E mentre per la prima macchina il distanziamento delle marce e le velocità corrispondenti sono restate quasi uguali, con variazioni dell'ordine di 3-4 km orari, per l'Alfa si sono avuti sensibili allungamenti dei rapporti alle prime tre marce, quasi invariati quelli in quarta e quinta. Quindi, sensibile variazione nelle utilizzazioni, consentite anche dal rivoluzionamento della parte telaio. Ciò incide parecchio nel miglioramento delle prestazioni, per accelerazioni e percorrenza delle curve, essendo le velocità massime quasi in-

variate in entrambi i casi, dell'ordine dei 285-290 km orari per l'Alfa e dei 295 km all'ora per la Ferrari. E nel rivoluzionamento della parte telaio bisogna aggiungere anche il ruolo delle gomme, che un anno fa erano del diametro maggiore, di due pollici, oltre a tutti i progressi per strutture e mescole. Tuttavia, essendo mancata nel corso delle prove l'esperienza con le gomme «slick» ed essendosi dovuto provare con pneumatici B24 o G31 (Firestone e Goodyear rispettivamente) da pioggia o intermedi, tutta questa serie di raffronti è andata in fumo e sono restite soltanto le considerazioni teoriche ed i più labili riferimenti in corsa.

Trecento all'ora a undicimila

Un vero peccato, giacché si sarebbero potute trarre importanti conclusioni sulle principali caratteristiche funzionali, spiegando anche i vantaggi avuti dall'Alfa Romeo con il nuovo telaio per le doti di stabilità e le perdite in aerodinamica, con deportanze più forti, dato l'uso leggermente maggiore di spoilers. Infatti, con una minore sezione frontale e con le note differenze di potenza, le stesse velocità punta dovrebbero riuscire più simili. Invece, queste condizioni aerodinamiche e il consueto gioco delle utilizzazioni, lo stesso che fanno i V8 Cosworth nella «F. 1», creano questo divario, che sarebbe accettabile solo in caso di prevalenza sensibile nelle accelerazioni. Nondimeno, anche su un tracciato come questo si fanno sentire i tratti di velocità massima, che per la Ferrari sfiorerebbe anche i 300 km orari, dal calcolo degli sviluppi, a 11.000 giri in quinta.

Un vero peccato, per il completamento delle valutazioni, è la mancanza della Lola, che ha ripiegato sulle due litri, si dice allo scopo d'una buona preparazione per Le Mans. La presenza della Lola, meglio delle prestazioni della Mirage, avrebbe aggiunto una parola decisiva alle possibilità dei motori V8 in queste condizioni di utilizzazione.

Telaio in alluminio

Quanto all'Alfa Romeo, infine, l'impiego alternato del telaio a traliccio in tubi di alluminio in alternativa con quelli in acciaio questa volta non avviene essendo il primo tipo di telaio d'una decina di chili più leggero usato soltanto per la vettura d'allenamento con cui ha già girato prevalentemente Marko, la macchina non è stata usata in corsa perché non completamente revisionata dopo la Targa Florio. E' comunque incerto quale dei due tipi di telaio sia preferibile in base alle prestazioni, insignificante essendo la differenza di peso: alcuni piloti lo preferiscono altri no mentre i tecnici affermano che a parità di assetto e di prestazione la due versioni si equi-

valgono.

Anche l'ALFA tornerà al periscopio

1000^{km}

NURBURGRING

Nella foto sotto, Bell aiuta Van Lennep a sistemarsi nell'abitacolo della Gulf-Mirage, la Sport inglese venuta prepotentemente alla ribalta alla 1000 Km tedesca. Notare la presa d'aria a periscopio per il Cosworth DFV, sul tipo di quelle in uso nella formula 1

La TECNICA si aggiorna per LE MANS



I capricci del tempo falsano sempre i giudizi

NURBURGRING - Torniamo un momento sulle prove della 1000 KM tedesca. E' bastato un attimo, non già di bel tempo, in quanto entrambe le giornate di prove sono state ostacolate dalla pioggia, ma di semplice schiarita, con pista quasi asciugata dal forte vento, per consentire alla Ferrari di Peterson un tempo di rilievo. Veramente una occasione fortuita, alla metà del turno di prove del sabato, giacché dopo questo sprazzo di luce, le condizioni sono nuovamente e rapidamente precipitate. Peterson è stato l'unico dei «big» a trovarsi in pista in quel momento, con un giro lanciato, pronto ad essere cronometrato, ed è stato anche l'unico a potersi spingere al disotto degli otto minuti al giro, concludendo con 7'56"1 a 172.600 km orari di media. Esattamente 20" dal primato ufficiale di Ickx dell'anno scorso e un po' meno distante dal record ufficiale in gara, dello stesso pilota belga, in 7'40"8 a 178.400 km all'ora.

Dunque, una prestazione di grande rilievo, questa di Peterson, date le condizioni; ma fin dove avrebbero potuto giungere le Ferrari, con prove su asfalto asciutto? Ickx e Regazzoni si sono detti convinti di poter varcare la soglia dei 7'30"; e già la stessa Alfa Romeo di Stommelen, nel corso di prove private di qualche giorno prima, aveva girato in 7'35". Tuttavia, la pioggia ha tanto inferito, che

a nessun altro concorrente di prima grandezza è riuscito di cogliere un attimo favorevole, per segnare un tempo di qualche significato. L'occasione non s'è presentata agli uomini dell'Alfa Romeo, che pure avevano compiuto un tentativo con le gomme «slick»; e tanto meno ai fortissimi Ickx e Regazzoni, al cui motore la rottura d'una candela ha causato qualche danno, tanto da richiederne la sostituzione a fine prove. Per contro, ad entrambe le Alfa Romeo i motori sono stati sostituiti dopo la prima giornata, ciò perché si trattava di propulsori che già avevano disputato una corsa, ovvero la Targa Florio.

Molta pioggia, come s'è detto fin dalla prima giornata di prove ufficiali, con momenti favorevoli soltanto allo scadere del turno d'allenamento, con progressivo asciugarsi della pista, lungo le traiettorie, per lunghi tratti. E' stato qui che Merzario, pure molto veloce nel pieno dell'acquazzone, ha lasciato tutti a bocca spalancata con il suo eccellente tempo di 8'28"1 a 161.800 km orari di media, un tempo che quattro anni fa era record sull'asciutto. La stessa occasione è stata egualmente sfruttata dall'Alfa Romeo: Andrea de Adamich, in gran vena, partito un po' prima, era riuscito a segnare 8'34"9, quanto mai equivalente, dato il rapido variare delle condizioni.

Anche Regazzoni s'era preparato per

stabilire un tempo importante, sul finire della seduta, spingendosi ancor più in là, giacché s'era fatto montare, contro il parere di Ickx, il quale aveva girato in 8'44"8, le gomme intermedie. Ma alla prima curva dopo il rettilineo delle tribune, alla prima frenata, Regazzoni ha compiuto un ampio testa a coda e tutto è andato in fumo. Lievissimi i danni alla sua Ferrari, con distorsione di un tubo di scarico e rottura del cofano posteriore all'estremità, sull'ala. Quindi, con la terza Ferrari, Peterson otteneva 8'51"4, mentre, nel pieno della pioggia, Marko girava in 8'47"4 con il «muletto» dell'Alfa Romeo e Elford in 9'45". Qui si inseriva la Porsche 908-3 di Jost con 8'56"7, mentre la Mirage di Bell restava a 9'51". Sempre Edwards il migliore delle due litri, con la Lola, in 9'17"2, contro 9'42"6 di Cabral e 9'44" di Larrousse con lo stesso tipo di macchina. Di grande rilievo i tempi delle Ford Capri RS, con 9'20"4 di Mass e 9'27"2 di Soler Roig, al livello delle due litri Sport, che si sono lasciate alle spalle le prestazioni della 911-S Porsche, tutte sopra i 10'; e l'impresa riusciva anche alla BMW-Alpina 2002, con 9'43"5 dell'esperto Furtmayr.

Nella seconda giornata di prove, oltre all'exploit di Peterson, qualche miglioramento delle prestazioni è stato possibile a più di un concorrente, dato il lieve miglioramento di condi-

zioni, sia pure per un tempo brevissimo. Stommelen ha saputo portarsi 8'09"7, imitato da un ottimo De Adamich, con 8'16" netti. Degli altri «alfisti», Marko ha sempre provato al volante del «muletto» con telaio in alluminio, scendendo da 8'47"4 a 8'21"6, ed Elford, dopo le prove del venerdì, è volato in Inghilterra, per qualificarsi per la corsa di «Formula 2» di Crystal Palace di lunedì. Una grossa minaccia veniva dalla Porsche di Jost, che passava da 8'56"7 a 8'18"7; ma quando è avvenuto il turno di Casoni, l'afflosciamento d'una gomma posteriore ha causato un brutto incidente. Il nostro pilota, infatti, in pieno rettilineo, dopo il Flugplatz, s'è trovato di colpo di traverso, a causa della gomma, e dopo un ampio testa coda è finito contro un terrapieno, danneggiando le sospensioni anteriori e posteriori sinistre, che sono state riparate nella nottata.

Verso il finale, Bell scendeva ad un ottimo 8'08"5, mentre era quanto mai sorprendente l'8'34"2 della due litri Chevron di Hine, con il favore del citato momento di schiarita. Allo stesso modo Bosch è riuscito a sorprendere con il suo 8'57"2 ed hanno potuto affiorare anche le berline e le GT di Furtmayr, Stekkonig, Soler-Roig e Kelleners, pur piloti di valore ed ottimi conoscitori del difficile tracciato.

Enrico Benzing

L'ALPINE di KERN ha ragione di MOHR in F. 3

NURBURGRING - Le gare di Formula V, Super V e «Formula 3», a parte qualche incidente, hanno avuto uno svolgimento abbastanza lineare. Nella Formula V per piloti nazionali, il predominio è stato di Jaktlund, dinanzi a Dietrich e Roos. Nella «Formula 3», dopo un ottimo inizio di Mohr, è stata l'Alpine di Kern ad imporsi abbastanza nettamente.

FORMULA 3, gara nazionale - 28 maggio 1972.

1. Kern (Renault-Alpine) 53'10"3, kmh 123,8; 2. Mohr (Brabham) 53'43"5; 3. Sommer (Eiffelland) 55'21"6; 4. Schommers (Renault-Alpine) 55'56"2; 5. Deutsch (Eiffelland) 55'58"8; 6. Dötsch (Eiffelland) 57'03"1; 7. Kölmel (Lotus) 58'21"9; 8. Schmidt (Eiffelland) 1.01'32" e 1; 9. Breidstein (Lotus) 1.01'47"3; 10. Ertl (Lotus) a un giro.

Formula V. nazionale

1. Jaktlund (Rüb) 54'49"3 124,9 kmh; 2. Dietrich (Kaimann) 55'12"2; 3. Roos (Horag Has 4) 56'11"0; 4. Berstermann (Kaimann) 57'15"6; 5. Vogt (Kaimann) 57'41"2; 6. Schmickler (Kaimann) 57'43"9; 7. Töpfl (Motul) 58'09"4; 8. Buess (Horag Has 4) 58'31"4; 9. Kaufmann (Horag Has 4) 58'54"6; 10. Trint (Lola) 58'58"6.

E' una 24 Ore mutilata, questa di Le Mans '72. Il forfait, a 10 giorni dal via, annunciato dalla Ferrari, ha tolto molto valore alla gara francese. Non c'è dubbio. Anche se gli assenti hanno sempre torto, la corsa, sia sul piano dello spettacolo che su quello tecnico, ne soffre. Si ha un bell'argomentare sul significato non più valido di queste lunghe corse di durata; per il tipo di macchine impegnate. Si ha un bel dire che le F. 1 « matrimoniali », come oggi son diventate gli sport-prototipi, hanno diritto a gare nervose, di 1000 Km o massimo 6 ore di durata! Ma che differenza c'è allora con i Gran Premi? Nessuna.

E allora se un significato

Dopo la rinuncia FERRARI alla 24 ORE



Il gallo MATRA si sente già vincitore

nelle gare di durata c'è solo nell'impegno più lungo. D'altronde un Ferrari, che con le grandi volate subsoniche delle sue macchine alle Hunaudières, ha costruito molta della sua gloria, faceva pensare che nell'anno del suo mondiale Marche ritrovato tentasse lo stesso la carta del rischio di rottura. Non fosse altro perché i suoi rivali hanno l'abitudine di ripetergli che « vince solo quando ha avversari degni » e ora disertando Le Mans, dove per la prima volta quest'anno ci saranno tutti, Matra compresa, non fa che avallare questa diceria!...

Le Mans mutilata dunque. Un'avaria alla frizione a Monza (che guarda caso si è ripetuta nelle prove delle F. 1 a Nivelles) e un « 12 boxer » (pare) rotto al banco a Maranello, dopo 18 ore e mezzo

MARANELLO - Questo è il comunicato diffuso dalla Ferrari mercoledì 31 maggio scorso: « La FERRARI non parteciperà alla prossima 24 Ore di Le Mans. La decisione è motivata unicamente dalla impossibilità di far rientrare la corsa francese nel programma tecnico agonistico Ferrari 312P avente per obiettivo un Campionato Mondiale Marche impostato su distanze di 1000 km o 6 ore. La Ferrari esprime il proprio rammarico agli sportivi e agli organizzatori di Le Mans per la forzata rinuncia. »

Figurano in elenco altre vetture iscritte nella lista «supplenti», fra cui: la Porsche 908-3 di Casoni-Jost e le De Tomaso Pantera di Jacquemin-Deprez e di Muler-Cohen.

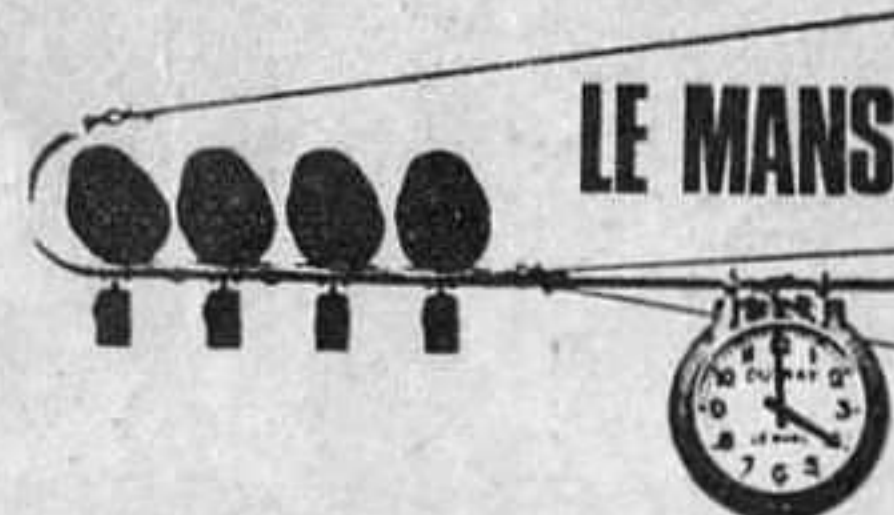
Fra coloro che hanno rinunciato all'iscrizione, invece, citiamo ENNIO BONOMELLI che avrebbe dovuto fare la 24 ore con la PORSCHE 911 2500 che gli è stata rubata in Sicilia, e che purtroppo non è stata ancora ritrovata.

di test durissimo, hanno fatto decidere per il forfait che è stato « preso male » — dicono — dai piloti che l'hanno appreso in Belgio (da Regazzoni a Peterson e C.). Il forfait Ferrari ha fatto ricredere l'Alfa, che aveva deciso per tre macchine e invece ha rimesso in lizza subito la quarta che figurava negli iscritti, richiamando Vaccarella (che si era già offerto per una Pantera) e Nanni Galli che era stato di nuovo depennato per far posto a Revson, il quale però aveva detto no.

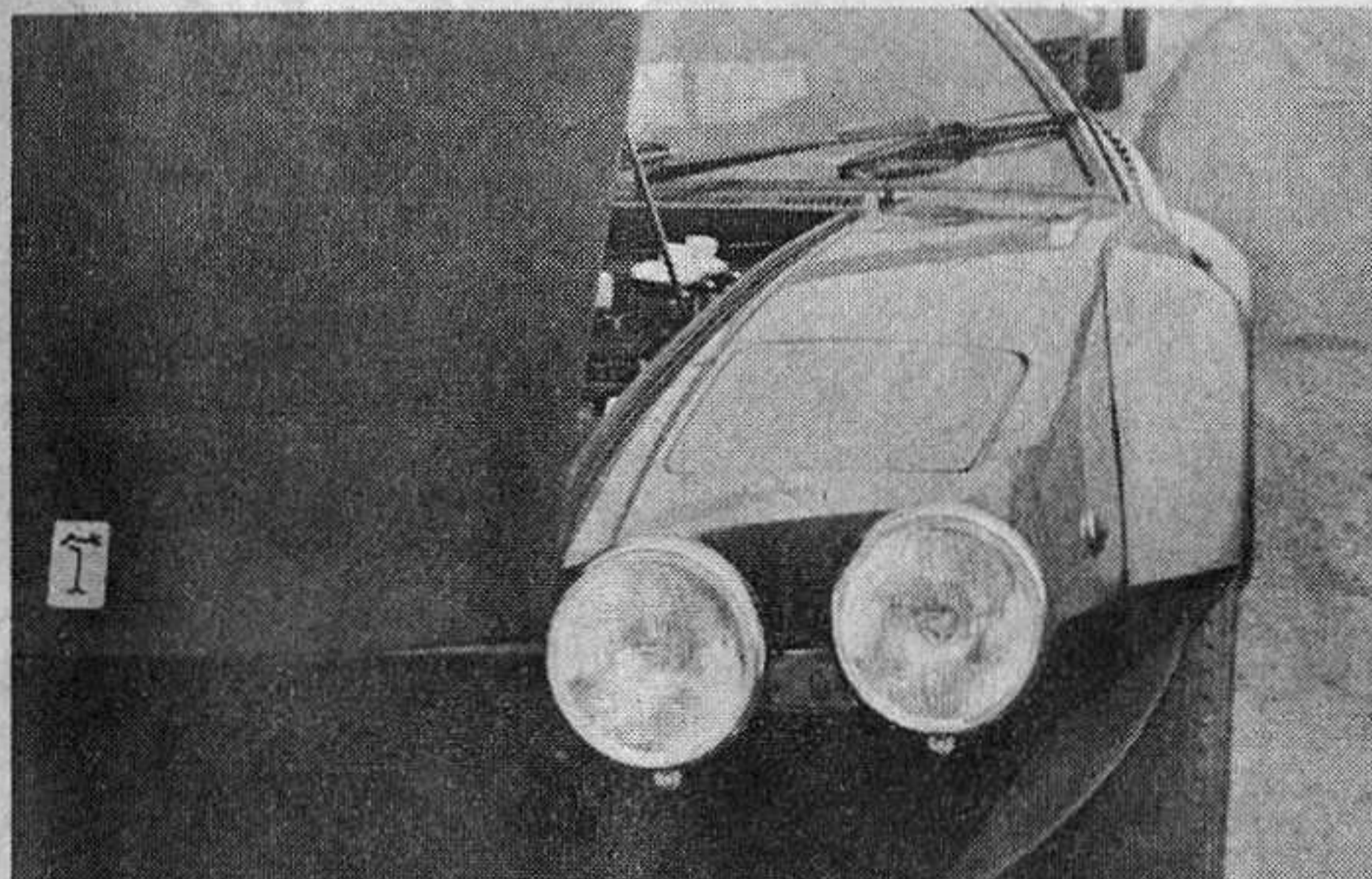
Quattro Alfa, dunque, adesso per far muro contro il poker-blu Matra che « fortissimamente vuole » Le Mans '72. E le premesse della vigilia sono tutte per una 24

Ore blu. La Matra con i suoi sponsor Simca e Shell ha già preparato « decals » che non sono soltanto augurali, ma buone anche per dopo la vittoria. Da Lola, Mirage e Alfa non si aspetta di più che una onorevole difesa e non si pensa che ci possano sul serio scappare le outsiders Pantera o Ligier (con motore Maserati). Intanto il gallo-MATRA la sua prima vittoria considera di averla già ottenuta: « facendo fuggire » — come hanno scritto alcuni giornalisti francesi — il « drago » di Maranello.

Tutti questi i PROTAGONISTI del 1972



SPORT gruppo 5		
N. di gara	MARCA	PILOTI
4	Ferrari 312 P (Nart)	X - X
5	Porsche 908-03	Fernandez - De Bagnation - Bosch
6	Porsche 908-2	Weigel - Krause
7	Lola T. 280	Bonnier - Larrousse - Wisell
8	Lola T. 290	Pilon - Cochet
10	Gulf-Mirage Ford	X - X
11	Gulf-Mirage Ford	Bell - Van Lennep
12	Matra-Simca	Beltoise - Fiorentino - Amon
14	Matra-Simca	Cevert - Ganley
15	Matra-Simca	Pescarolo - Hill
16	Matra-Simca	Jabouille - Hobbs
17	Alfa Romeo 33tt3	Elford - Marko
18	Alfa Romeo 33tt3	De Adamich - Vaccarella
19	Alfa Romeo 33tt3	Zeccoli - Facetti - Hezemans
20	Alfa Romeo 33tt3	Galli - Stommelen
21	Ligier JS 2	Ligier - X
22	Ligier JS 2	X - X
56	Ligier JS 2	Laurent - Delanda
23	Lola T. 290	Edwards - Farjon
24	Porsche 907	Mattli - Brun
25	Bellico	Tsutsuni - Takahara
26	Grac	Noghes - Cyprien
27	Lola T. 290	Lignonnet - Smith
GRAN TURISMO gruppo 4		
28	Chevrolet-Corvette	Cordts - Yenko - Greenwood
29	Chevrolet-Corvette	Beaumont - Cudini - Greder
30	De Tomaso Pantera	De Baviera - Juncadella
31	De Tomaso Pantera	«Pooky» - «Pam»
32	De Tomaso Pantera	Chaillet - Currien - Dubois
33	De Tomaso Pantera	Chasseuil - Vinatier
34	Ferrari 365 GTB-4	Cheneviere - Vetsch
35	Ferrari 365 GTB-4	Parkes - Lafosse
36	Ferrari 365 GTB-4	X - X
37	Ferrari 365 GTB-4	Westbury - Hine
38	Ferrari 365 GTB-4	X - X
39	Ferrari 365 GTB-4	Andruet - Ballot-Lena
40	Porsche 911 S	X - X
41	Porsche 911 S	Garant - X
42	Porsche 911 S	Haldi - Keller
43	Porsche 911 S	Mesange - «Gedehem»
44	Porsche 911 S	Sage - Greub - Hanrioud
45	Porsche 911 SB	Touroul - Banner
46	Ferrari Dino 246 GT	Laffeach - Forestier - Doncieux
47	Datsun	Grant - Birrane
TURISMO gruppo 2		
48	Mercedes AMG 300 Sel	Heyer - Schickentanz
49	BMW	Herzog - Koob - Pankl
50	BMW	Moorkens - Derom - Haxhe
51	X	Cohen-Olivar - Aeschlimann
52	Ford Capri 2600 RS	Glemser - Soler Roig
53	Ford Capri 2600 RS	Mass - Stuck
54	Ford Capri 2600 RS	Birrell - Bourgoignie
55	Citroen S.M.	Verrier - Foucault

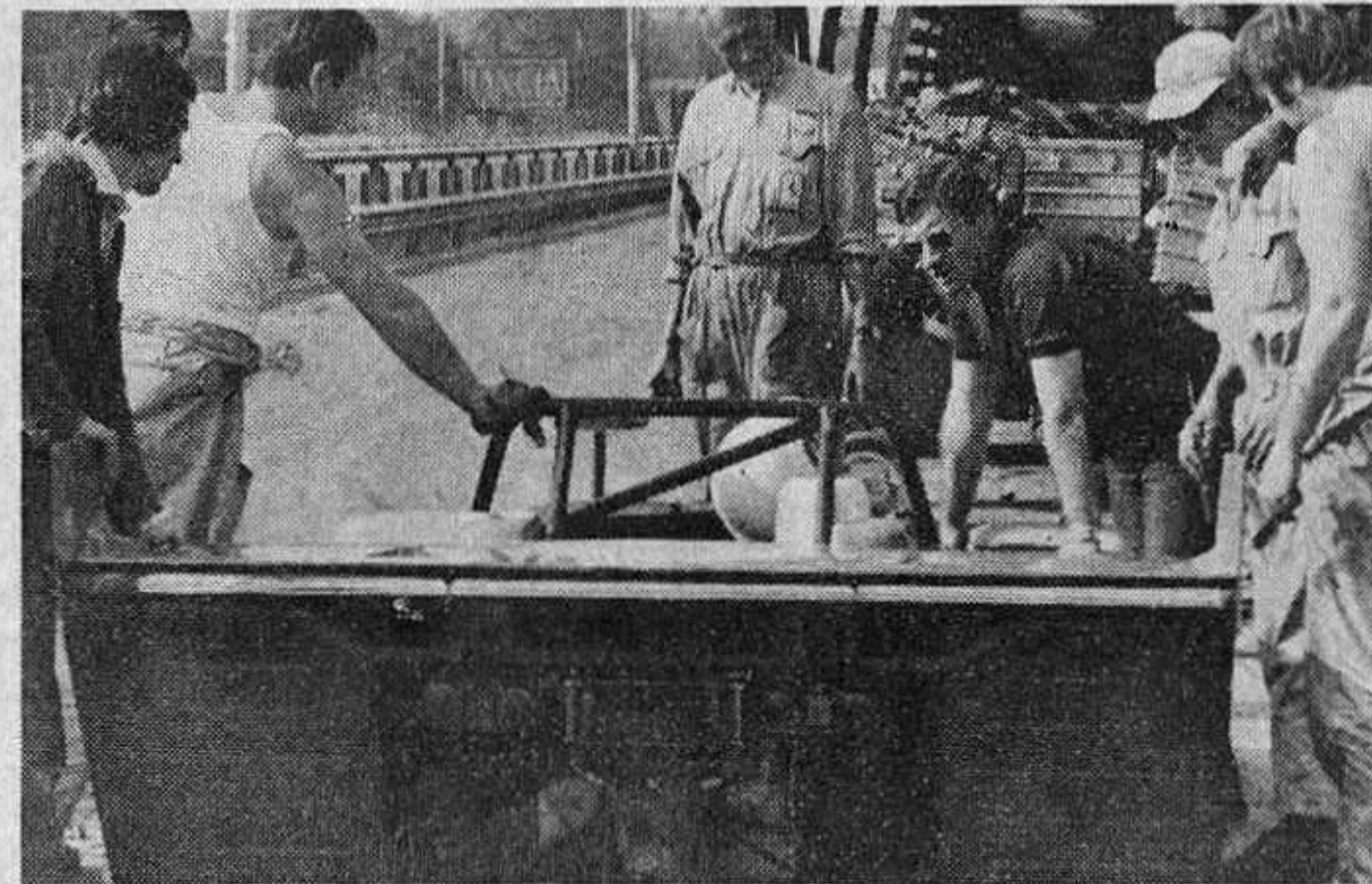


Sono state collaudate anche le De Tomaso Pantera che andranno alla 24 Ore di Le Mans con ottime chances nella classifica Gran Turismo. Ecco due dei quattro proiettori supplementari adottati

MODENA - Prove all'autodromo per le De Tomaso Pantera che, nelle mani di piloti di varie scuderie, saranno al via della 24 Ore di Le Mans. Collaudatore comune Herbert Muller, lo svizzero che nelle ultime corse si è dimostrato uno dei più veloci con le Gran Turismo modenesi. Le Pantera hanno ricevuto un nuovo motore più potente direttamente da oltre Atlantico, ed ora sono perfettamente a punto per l'impegno del 10-11 giugno prossimi. Naturalmente, Muller a Modena non ha compiuto un test di durata, ma ha verificato la buona condizione generale delle vetture. Quella di Le Mans è una tappa molto importante nella, per ora, breve vita della De Tomaso corse, dopo il rientro, ed in Francia ci saranno senz'altro molti osservatori della Ford, forse lo stesso Henry Ford II. Molto dipenderà dalle prestazioni delle Ferrari Daytona, con una delle quali Parkes ha girato a Monza in 1'43"8.

La PROVA della RINUNCIA ➔ e quella della ← SPERANZA

MONZA - La Ferrari era giunta all'autodromo nazionale lunedì 29 maggio mattina e per primo era sceso in pista Sandro Munari, in attesa che gli altri piloti, reduci dalla vittoria del Nurburgring rientrassero in Italia. Munari compiva diversi giri sul piede dell'1'30". Meglio di lui faceva Regazzoni, giunto nel pomeriggio, che bloccava i cronometri sull'1'26"5, mentre Arturo Merzario a sua volta, dopo essersi insabbiato in parabolica, riusciva a girare sull'1'28". Complessivamente, sotto il costante controllo dell'ing. Colombo, venivano percorsi nella prima giornata ben 980 km: le prove dovevano essere interrotte alle 18,30 perché la direzione autodromo non ne consentiva il proseguimento per il rumore. Si riprendeva la mattina seguente: in pista Merzario e Regazzoni ed era l'elvetico a ottenere la migliore prestazione, girando sull'1'25" e facendo girare a lungo la vettura su medie nettamente superiori ai 220 km orari, medie praticamente molto simili a quelle



La rottura della frizione sulla 312P nel corso delle prove-verità a Monza, ha fatto prendere alla Ferrari la impopolare decisione di non andare a Le Mans. Ecco Regazzoni a consulto con Caliri

che vengono stabilite nella corsa della 24 ore. La macchina reagiva molto bene: soddisfazione nel clan Ferrari, che dopo aver sottoposto la macchina a una prova di quasi 3000 km cominciavano a pensare seriamente alla partecipazione della squadra alla corsa francese. Quattro le macchine che avrebbero dovuto partecipare per Ickx-Andretti, Peterson-Schenken, Regazzoni-Redman e la coppia tutta italiana Merzario-Munari. Ma la delusione è giunta all'inizio del terzo giorno di

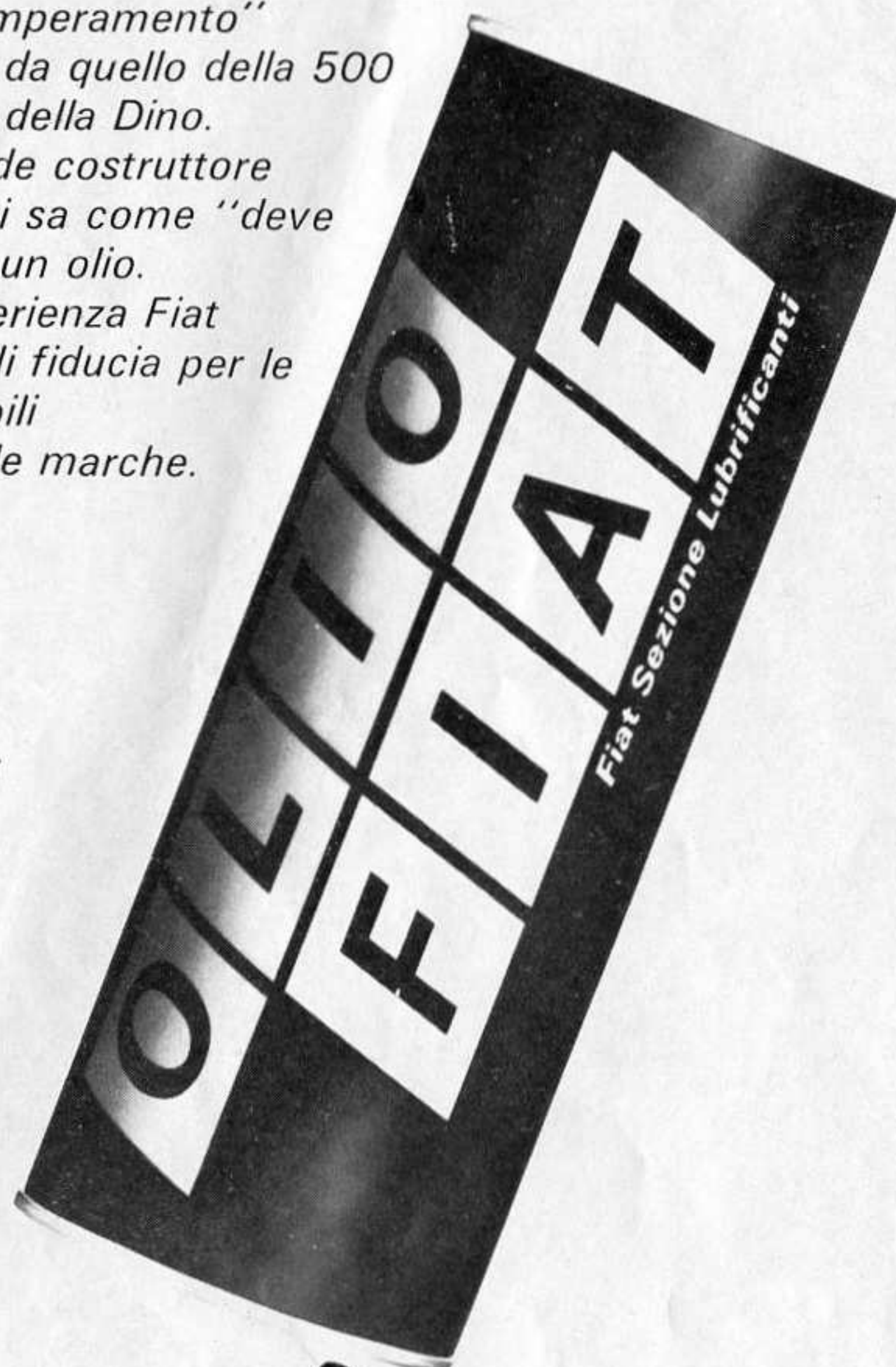
prova, quando soli altri 200 km la frizione speciale a tre dischi ha ceduto di schianto, lasciando appiedato il pilota che si era prefisso il traguardo dei 4000 km. Al termine di questa giornata, che concludeva la serie di prove iniziate con i tests autodromali per le carenatura e terminate qui a Monza, alla Ferrari decidevano quindi per l'abbandono, lasciando per la prima volta via libera agli avversari, che fino ad ora non avevano ancora conosciuto la soddisfazione della vittoria.

L'olio è la vita del motore. Tutti i motori Fiat vengono collaudati, rodati e riforniti con l'olio che la Fiat stessa produce.

I motori Fiat sono tanti e di "temperamento" diverso: da quello della 500 a quello della Dino.

Un grande costruttore di motori sa come "deve essere" un olio.

Dall'esperienza Fiat un olio di fiducia per le automobili di tutte le marche.

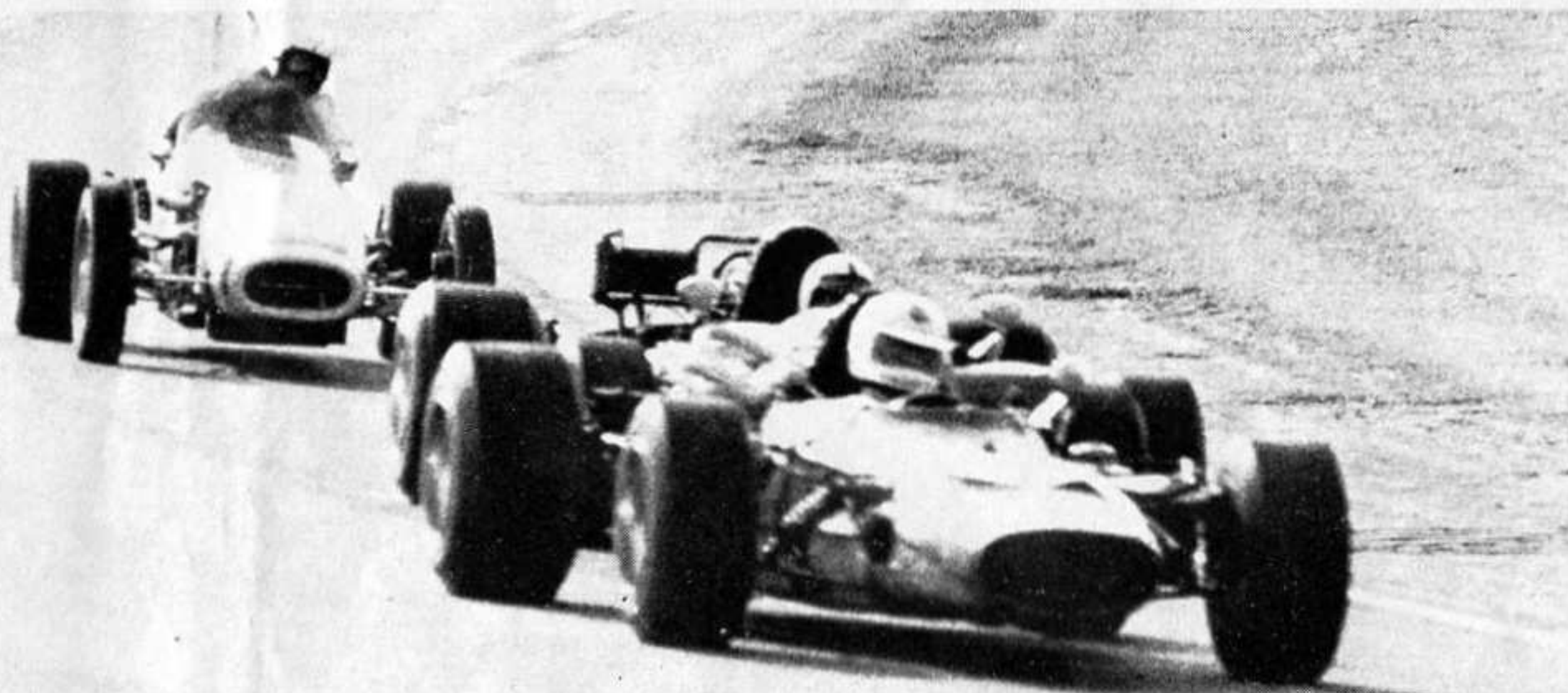


L'olio auto mobilistico

MONGUZZI nella 500 Miglia argentina

Uno straccio tradisce Di PALMA a Rafaela

RAFAELA. Notare la terza macchina, cioè una di quelle che correva quando ancora il catino di Rafaela era di quelli in terra battuta



RAFAELA - 34.a edizione della « 500 Miglia argentina » sul circuito di Rafaela di metri 4.624,46 da percorrersi 174 volte pari a 804,756 km. Record del circuito di Cupeiro a 215,660 kmh. Tempo non molto bello con raffiche di vento alquanto tese. Il via viene dato con lo stile Indianapolis con le vetture incolonnate due a due. Al via sono Garcia, Monguzzi, Plà, Salatino, Almeida, Di Palma, Andreetta, Ternengo, Favre, Cuvertino, Prono, Requejo, Bianchi, Sotro, Alonso, Pino, Bertolini, Sancho.

Scatta subito Monguzzi che passa in testa al primo giro, superato poi da Marito Garcia, mentre già si fermano Ternengo e Di Palma. Qui i meccanici di quest'ultimo si rendono conto che in una delle prese d'aria del carburatore era rimasto uno straccio. Lo tolgono, cambiano candele e Di Palma riparte. Ai 25 giri Garcia ha 34" su Monguzzi e si allontana sempre più. Poi rompe Salatino e si ritira prendendo il terzo posto Plà. Garcia gira comodo in 1'12" avendo un giro di vantaggio su Monguzzi. Al 40. giro la situazione era inalterata mentre Di Palma era decimo, con quattro giri meno. Al 45. giro, quando i box sono pronti per i rifornimenti le macchine passano così: Garcia, Monguzzi, Almeida, Plà, Prono, Favre, Di Palma, Andreetta, Sancho e "Andrea".

Si fermava quindi Favre con problemi di surriscaldamento, lo faceva Di

122. giro Almeida riprende a Prono il secondo posto e si ferma Andreetta con problema di valvole. Mentre Monguzzi cammina senza difficoltà la lotta fra Prono e Almeida conserva un poco di interesse alla gara, poi Plà riesce a superare quest'ultimo e si colloca terzo. Prono si ferma a cambiare la ruota destra posteriore e riparte sempre secondo. Monguzzi vince così la 34.a edizione delle 500 Miglia Argentine.

Augusto C. Bonzi

La nebbia un ostacolo a Mosport

MOSPORT PARK - Fitti banchi di nebbia hanno avvolta la pista di Mosport così intensamente che ad un certo punto sembrava dovesse venire eliminata la seconda prova del campionato Bulova per le F. Ford e le Turismo.

Con il dissiparsi della nebbia (poco prima delle ore 14) il programma della giornata veniva ridimensionato eliminando così le due batterie di qualificazione per la F. F. e limitando le prove: a mezz'ora ciascuna: sia per le formula che per le turismo.

Le prime ad uscire sono state le turismo con cilindrata massima fino ai due litri e mezzo e nonostante dei piccoli problemi con la carburazione, Giorgio Comacchio non ha avuto nessuna difficoltà ad aggiudicarsi il « poll position ». Sempre durante questa prima mezz'ora di prove, Don McKnight (Volvo 122S) per la perdita di una ruota posteriore finiva sul terrapieno della curva numero nove riducendo così la vettura ad un cartoccio. Per ciò che riguarda la F. Ford, assente quest'anno David Loring un bel gruppetto si sta veramente mettendo in luce: Terry Douglas (Palliser WD) pur non portando a termine la gara, ha dimostrato di valere quanto la prima vittoria di tre settimane fa; Bob Beyea (Hawke DL2A) Hugh Cree (Lotus 69A), Dough Hoy (Royale RP3) e Dan Burritt (Titan Mk6).

Diciotto vetture prendevano il via nel tardo pomeriggio per la gara delle Turismo, e Comacchio (Fiat 124 Sport) prendeva subito il comando seguito da Don Sobering (Morris Cooper S), Rod Bremner (Cooper S) e poi tutti gli altri. Durante il primo giro, Werner Gudzus (BMW 2002) urtava il guard-rail con il parafrangente posteriore destro e perdeva così quattro giri cercando di riportare la vettura in pista.

Al quinto dei venti giri in programma Dave Johnson (Ford Capri) che arrancava in dodicesima posizione è costretto a rientrare ai box con il motore che non funziona mentre il distacco fra Comacchio e Bremner (ora in seconda posizione) è di 8 secondi. Con Comacchio che continua a far salire il distacco di circa un secondo e mezzo ad ogni tornata le posizioni rimangono pressoché immutate per ancora alcuni giri.

A metà gara la Fiat è sempre al comando con 14 secondi sulla Cooper di Bremner, terza è la BMW 2002 di Klaus Bertels, quarta la Fiat 124 Sport di Piero Nicosia e quinta la Cooper S di Ted

• In pericolo la corsa SUD-AM che si doveva svolgere fra argentini e brasiliani. Infatti si era giunti ad un accordo per cui le corse si dovevano svolgere con macchine di produzione locale, escludendo i telai che potevano essere importati. Le corse, il 28 maggio a Interlagos, 18 giugno Autodromo Municipale di Buenos Aires, 16 luglio a Cordoba e 24 settembre a Taruma, Brasile. Il problema consiste nel fatto che i brasiliani vogliono correre con auto Sport prototipo importate totalmente e gli argentini si oppongono. Sono in corso trattative per risolvere il problema.

Woodhouse. Rientrato in pista, Gudzus con la BMW cerca di recuperare e ci riuscirà in parte ma quattro giri persi all'inizio sono troppi.

Al diciottesimo giro, Bartels riusciva a passare Bremner dopo averlo pressato per otto giri e passava così in seconda posizione mentre Nicosia, sempre in quarta posizione desisteva dall'attacco e terminava così la gara.

Nella prova di venti giri della F. Ford, Dan Burritt (Titan) balzava al comando, seguito a ruota da Doug Hoy (Royale), John Scratch (Palliser) Terry Douglas (Palliser), Clive Rayman (Merlyn).

Al quinto giro, uscita di strada di Burritt e formidabile rimonta di Beyea che passa al comando dalla sesta posizione seguito sempre dal treno di vetture composte da Scratch, Douglas, Ziccardi e Burritt.

All'undicesimo giro, Burritt si porta in seconda posizione alle spalle di Beyea e Douglas abbandona lungo il percorso per guasto meccanico. Un secondo separa Burritt e Beyea al quattordicesimo giro mentre Donato Ziccardi supera Scratch e si porta così in terza posizione e al sedicesimo giro Burritt riuscirà a riprendere il comando portando a termine così la gara.

Gilberto Gatto

CORSE A MOSPORT - Le classifiche

Turismo di serie
1. Giorgio Comacchio (Fiat) in 36'46" media 123,49 kmh; 2. Bartels (BMW) in 37'13"; 3. Bremner (Cooper S) in 37'23" e 5; 4. Nicosia (Fiat) in 37'31"; 5. Woodhouse (Cooper S) in 37'42".
Giro più veloce: Comacchio in 1'48"5 media 131,27 kmh.
1. Dan Burritt (Titan) in 2'55"; 2. Beyea (Hawke) in 32'58"3; 3. Ziccardi (Crossle) in 33'2"; 4. Scratch (Palliser) in 33'11"6; 5. Leonelli (Lola) in 33'42"3.

LUZARDO in F. 2 in Uruguay

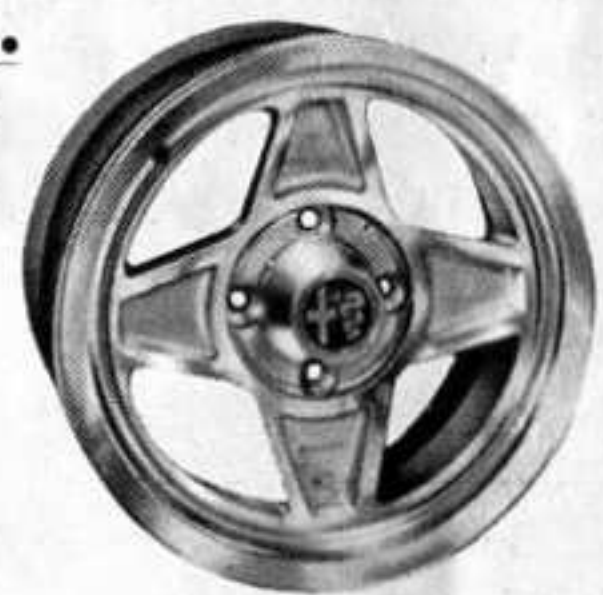
MONTEVIDEO - Il pilota uruguayano Carlos Luzardo con una Bertete-Ford ha vinto la gara di F.2 disputata all'autodromo « Victor Borrat Fabini » in Uruguay. La vittoria di Luzardo è stata favorita dal ritardo, nella prima manche, dal compatriota Pedro Passadore su Lotus-Renault, attardato da noie meccaniche, e dall'argentino Carlos Gonzales su Masquerre-Peugeot anch'esso in difficoltà con il motore. Luzardo si guadagnava il primo posto collezionando ben tre giri di vantaggio che risultavano poi incolmabili per gli avversari nella seconda manche e tali da consentirgli di non spingere troppo evitando così possibili rotture. Alle spalle di Luzardo si sono classificati l'uruguayano Ameglio seguito dall'argentino Pelaia, mentre Passadore deve accontentarsi del quarto posto.

CLASSIFICA GENERALE

1. Carlos Luzardo (Bertete-Ford) media 123,539 kmh; 2. Miguel Ameglio (Bertete-Fiat) a 1'20"; 3. Alfredo Pelaia (Rafaela-Fiat) a 1 giro; 4. Pedro Passadore (Lotus-Renault) a 2 giri; 5. Héctor Morás (B.S.M.-Renault); 6. Carlos González (Masquerre-Peugeot); 7. Fernando Ferrari (Crespi-Peugeot); 8. Luis Bourdet (Rafaela-Fiat).

STAR G.T. 6.50 x 14

ALFA



RUOTE IN LEGA LEGGERA

STIL auto
20149 MILANO
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE GARANTISCE LA QUALITÀ

Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose senza cedimenti. Da anni i dischi freno **BREMBO** colgono le più belle vittorie. In queste competizioni la riprova della loro qualità.

DISCHI FRENO BREMBO



500 MIGLIA - LA CLASSIFICA

1. Monguzzi con Dodge, 174 giri in 3.43'59"9, media 215,534; 2. Prono con Tornado, 166 giri, 3.44'15"2; 3. Plà con Trueno Chevrolet, 165 giri, 3'44"37"; 4. Almeida con Dodge, 152 giri, 3.44'45"9; 5. Sancho con Chevrolet, 158 giri, 3.44'00"2.
Giro più veloce: Garcia in 1'10"8, media 225,142.
CAMPIONATO ARGENTINO: Plà 39 punti; Monguzzi 34; Di Palma 26; Favre e Prono 21; Requejo 16; Almeida 8; Bianchi, Andreetta, Sancho 5; Carubia 3; N. Garcia 1.

Palma per rifornimento impiegando 40 secondi, ma dopo due giri abbandonava con problemi al motore. Al 61. giro si ferma Garcia per rottura cinghia ventilatore e perde 6'32" che permettono a Monguzzi di andare in testa con un vantaggio di tre giri su Prono, Almeida mentre Garcia è quarto. Si rifornisce Monguzzi mentre allo stesso tempo Garcia si ferma a 400 metri dai box, abbandonando per surriscaldamento del motore. Monguzzi riceve istruzioni di girare in 1'15" per conservare la macchina. Di Palma intanto si accorge che il problema viene dalla 5.a marcia, cambia tutta la scatola del cambio e torna in gara con 33 giri di ritardo. Al 112. giro si ferma Almeida a caricare benzina e perde il secondo posto presogli da Prono. Al 118. giro si ferma Monguzzi per rifornimento e perde 1'24", al

La PORSCHE
di
DONOHUE
sfida
le nuove
Mc LAREN 20

Al via il campionato CSI più ricco

1000 cavalli per 1 milione di dollari

6 anni di
CAN-AM

1966
John SURTEES
LOLA

1967
Bruce McLAREN
McLAREN

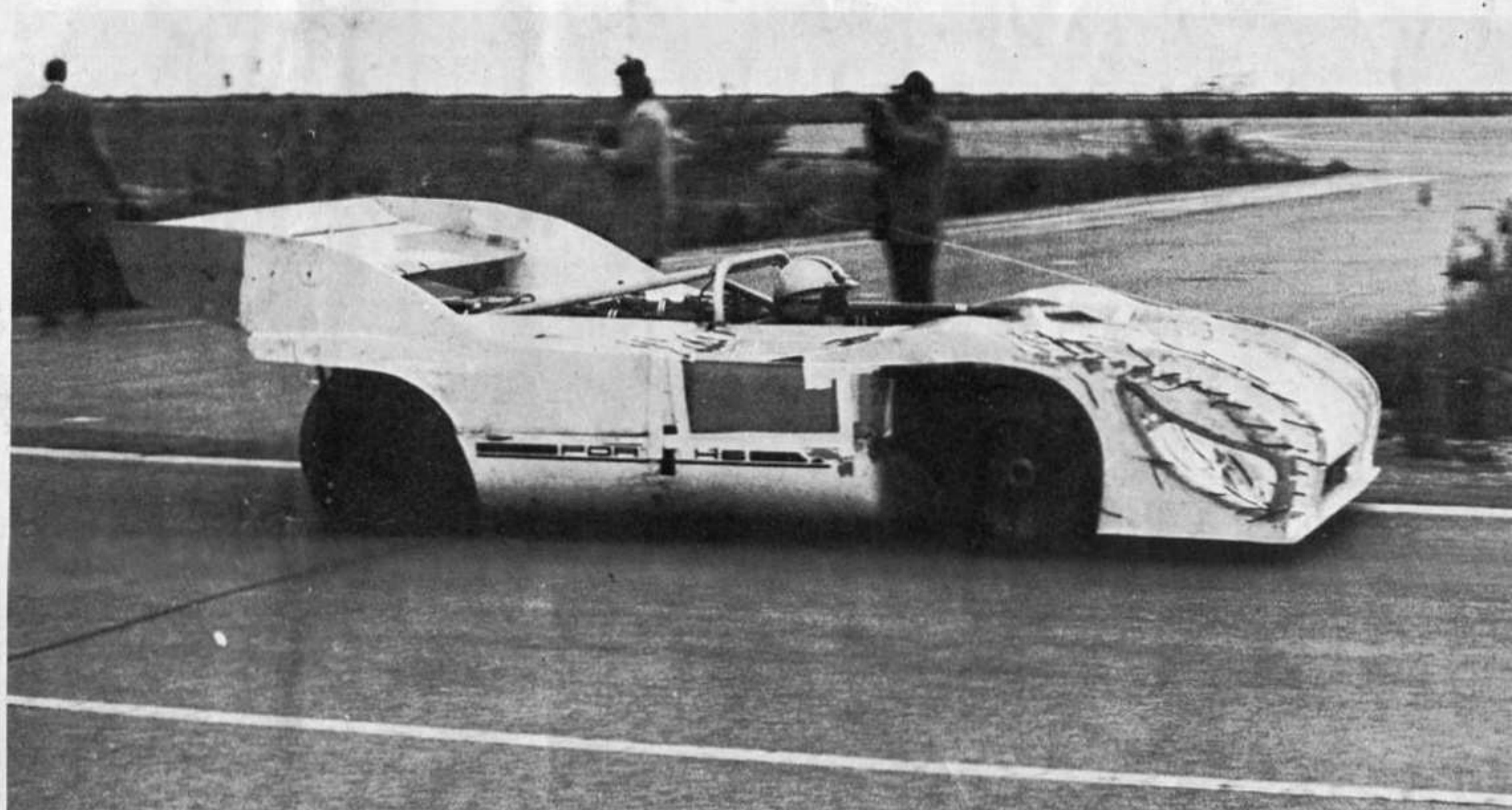
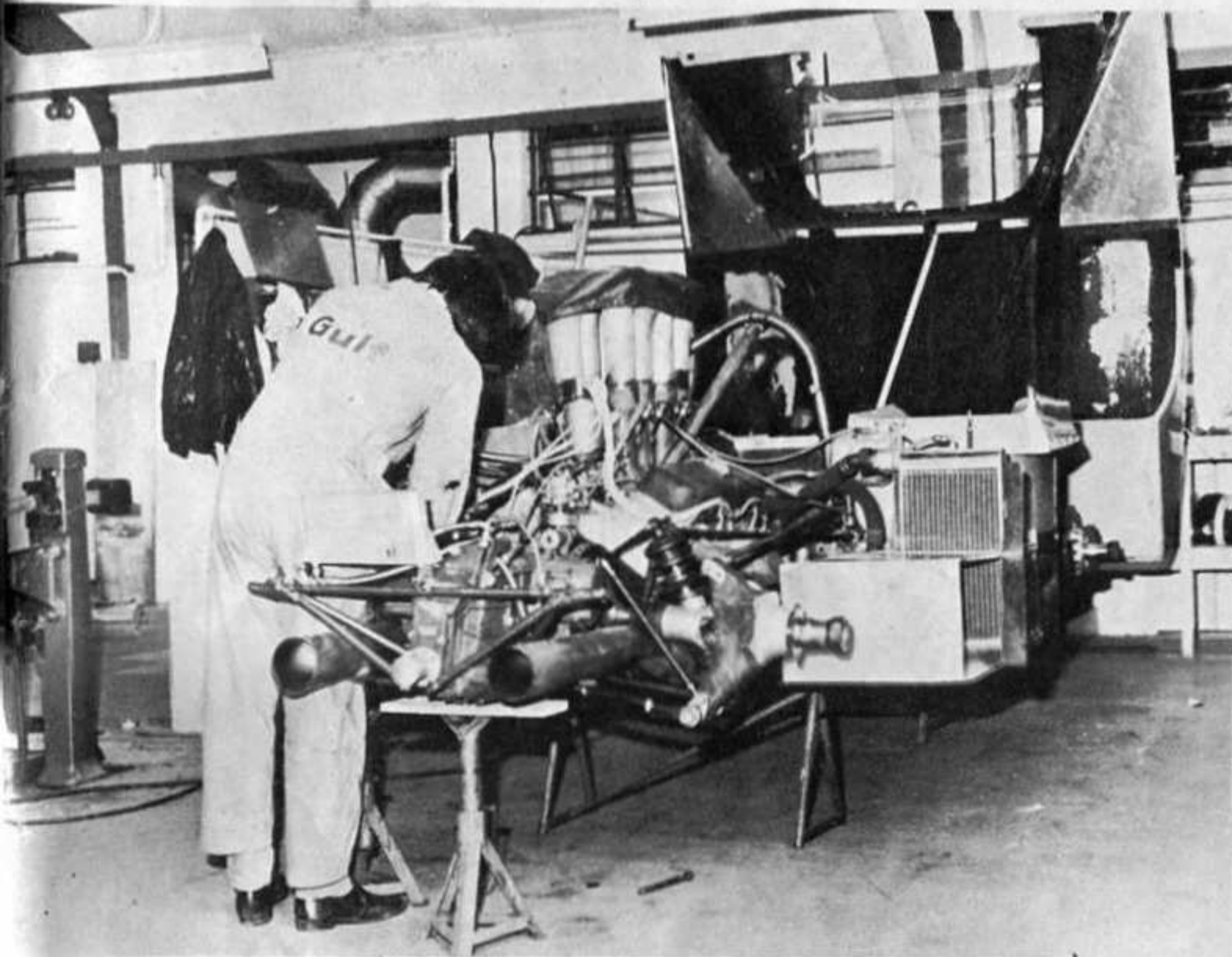
1968
Denis HULME
McLAREN

1969
Bruce McLAREN
McLAREN

1970
Denis HULME
McLAREN

1971
Peter REVSON
McLAREN

Sul « poster » pubblicitario del primo appuntamento con l'edizione '72 della Canadian-American Challenge Cup, in programma a Mosport Park, incombe l'immagine della Porsche, che con il duo Donohue-Penske si annuncia come pretendente all'egemonia delle potenti McLaren



La McLaren M 20 usa uno Chevrolet-Reynolds 8.500 tutto in alluminio, ed utilizza radiatori acqua montati ai lati del posto di guida.

Nelle prove condotte dalla Porsche nella pista presso il centro ricerche vicino a Stoccarda, molto l'interesse per i ritocchi aerodinamici. Ecco un nuovo muso, con due derivate anteriori molto pronunciate

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Quando nel 1966 iniziò la serie Can-Am, organizzata dagli « Sports Car Clubs » canadese e americano, lo scopo consisteva nell'introdurre gare in circuito internazionali nel vasto continente nord americano con maggior frequenza di quelle della Formula 1, che prevede una sola corsa per nazione all'anno. Si sperava anche che le vetture del gruppo 7, equipaggiate con motori di cilindrata illimitata, sarebbero giunte dai paesi sulle due sponde dell'Atlantico e che fra i piloti non si sarebbero avuti favoriti « permanenti », come accade in F.1.

Guardando però indietro ai primi sei anni della serie, vediamo che mentre gli americani non avevano opposizione in fatto di motori (Chevrolet) in fatto di vetture e piloti vincenti predominavano gli inglesi (o oriundi). Per quanto riguardava le vetture, la macchina campione del 1966 fu la Lola T70 pilotata da Surtees (con motore Chevrolet) ma nel periodo 1967-71 il binomio vincente fu quello McLaren-Chevrolet, il quale monopolizzò le vetture a tal punto che tutta la serie (da un

milione di dollari l'anno) diventò una parodia. In quei cinque anni fu Bruce McLaren e il suo compagno Hulme vinsero la serie due volte per uno e, non più tardi dello scorso anno, Revson fu il primo americano a « gustare lo champagne » e ad aggiudicarsi il trofeo del vincitore.

Alla fine dello scorso anno fu dunque chiaro che se nel 1972 non fossero state iscritte vetture nuove, in grado di gareggiare con successo contro le imbattibili McLaren, la serie avrebbe anche potuto sparire dalla scena. Quali ulteriori problemi, Stewart lasciò il team Lola per entrare nel team « Kiwi » (McLaren), sostituendo Revson. In effetti Stewart l'anno scorso fu l'unico conduttore a opporre resistenza al team McLaren, ma dobbiamo ammettere che le sue due vittorie furono dovute al fatto che le McLaren incapparono in guasti in quelle due corse.

Era facile prevedere che il nuovo superteam, formato da Hulme e da Stewart, avrebbe scoraggiato qualsiasi avversario, senza contare che il loro team era finanziato da grosse società quali la Guif, la Goodyear e altre. Quale risultato, la Johnson Wax, Casa patrocinata

9 appuntamenti 1972

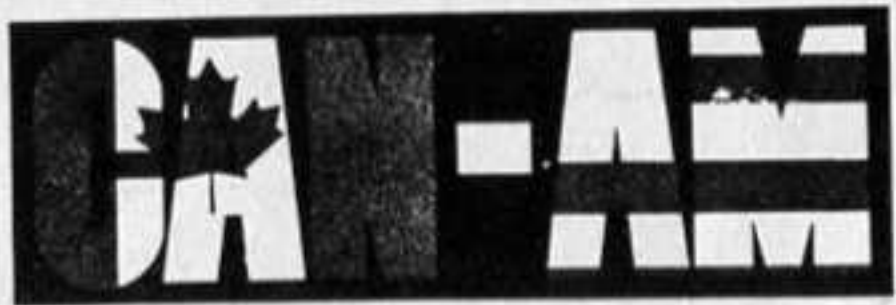
LE DATE '72	I CIRCUITI	I PRIMATI
11 giugno	MOSPORT 3950 mt.	Dan GURNEY (McLaren M8D) 1'18" media 184,950 (1970)
9 luglio	ROAD ATLANTA 4055 mt.	Jackie STEWART (Lola 7-260) 1'17"42 media 188,629 (1971)
23 luglio	WATKINS GLEN 5430 mt.	Jacky ICKX (Ferrari 312 B) 1'43"47 media 189,090 (1971)
20 agosto	MID-OHIO 3860 mt.	Peter REVSON (McLaren M8F) 1'28" media 165,924 (1971)
27 agosto	ROAD AMERICA 6440 mt.	Denis HULME (McLaren M8F) 2'08"14 media 180,860 (1971)
17 settembre	DONNYBROOKE 4830 mt.	Denis HULME (McLaren M8F) 1'27"86 media 197,783 (1971)
1 ottobre	EDMONTON 4020 mt.	Denis HULME (McLaren M8D) 1'23"7 media 174,900 (1969)
15 ottobre	LAGUNA SECA 3040 mt.	Peter REVSON (McLaren M8F) 1'00"66 media 180,296 (1971)
29 ottobre	RIVERSIDE 5310 mt.	Denis HULME (McLaren M8D) 1'32"23 media 200,810 (1969)

trice della serie fino dal 1966, nel dicembre scorso annunciò « che non avrebbe più fornito garanzie per il monte-premi ». Per fortuna la STP-Porsche 917 del fu Jo Siffert dimostrò tali promesse, l'anno scorso, nonostante il motore con scarsa potenza che Penske firmò un contratto con la Porsche-Audi per mettere a punto la nuova vettura destinata al suo « pilota-asso » Donohue, uno dei conduttori americani del momento più versatile e dotato. Si aggiunge che vennero fatti piani per equipaggiare il motore con un compressore, allo scopo di portare gli HP dei motori disponibili di 5 o 6 litri a parità con i Chevrolet delle McLaren.

E' inutile aggiungere che questa mossa ha in teoria ridato vita alla serie, senza parlare della nuova vettura, la UOP Shadow, che sarà pilotata da Jackie Oliver ed è stata progettata e costruita in California; ora fa parte delle numerose iscrizioni per la stagione in corso. Purtroppo è anche molto probabile che, se la combinazione Porsche-Donohue non riuscirà a frenare il monopolio 1971 della McLa-

Charles G. Proche

CONTINUA A PAGINA 44



CONTINUAZ. DA PAGINA 43

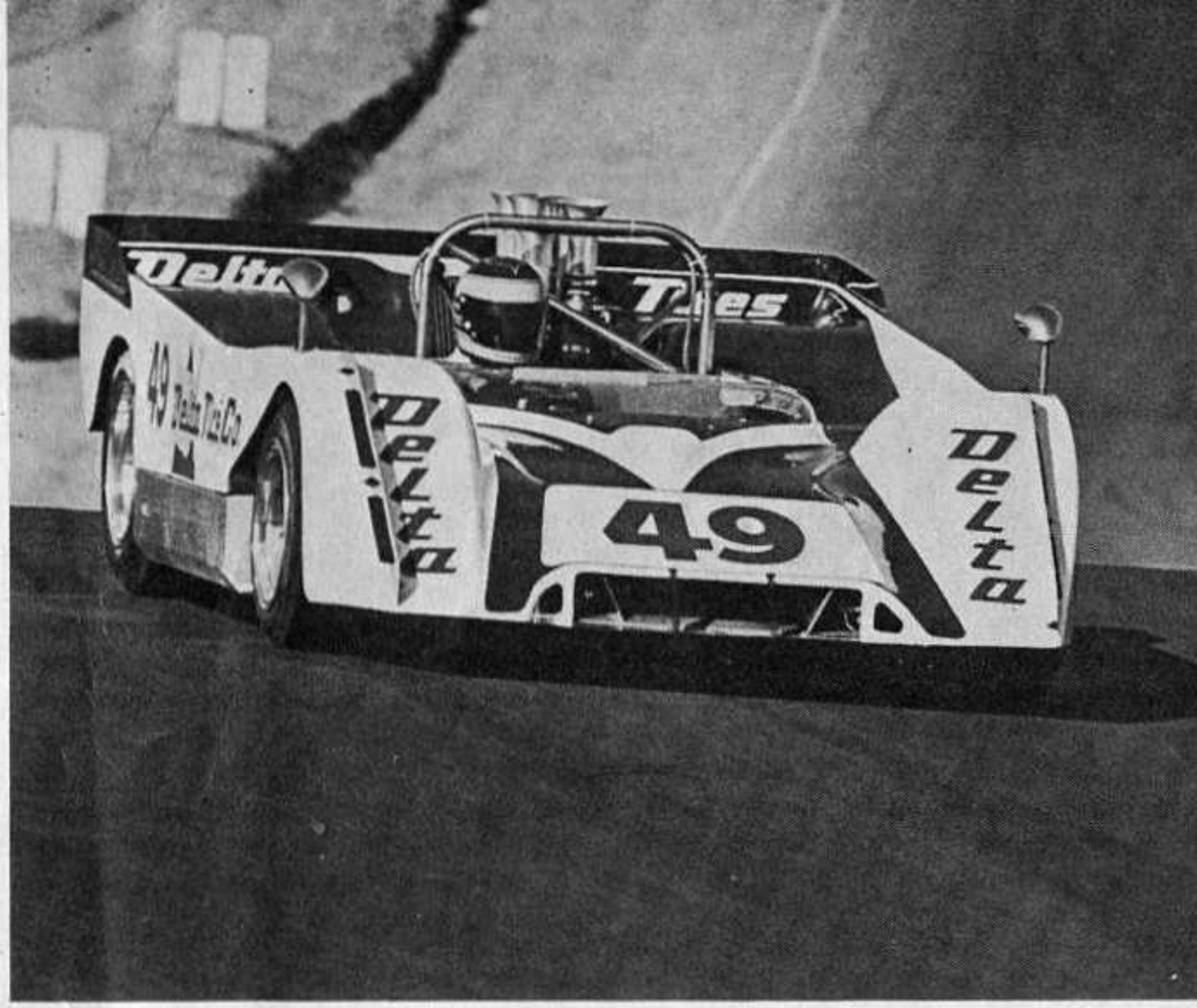
ren, ciò abbia conseguenze disastrose, che equivarranno al funerale della serie più ricca del mondo.

La **PORSCHE-AUDI**, che sarà presentata ufficialmente al pubblico soltanto il 9 giugno, due giorni prima dell'inizio della serie a Mosport, fu già provata nello scorso dicembre sotto forma di prototipo, affidata a Donohue che la pilotò sul circuito di Road Atlanta. A quell'epoca le preoccupazioni principali riguardavano l'aerodinamica della sezione di coda, la sistemazione più alta degli alettoni e le modifiche alla sezione del muso. Com'è noto, i progettisti di

record sul giro in 1'17"2, tempo che l'ha indotto a dire: «Non vedo come noi (lui e Jackie) potremmo non vincere la serie quest'anno...»

La nuova purosangue americana, la **SHADOW** progettata da Peter Bryant (nato in Inghilterra) di Long Beach, inizierà la sua carriera senza compressore, ma il finanziatore della vettura, la Universal Oil Products, insisterà perché prima o poi si aggiunga un compressore alla Reynolds Chevrolet di 8400 cc, cioè quando sarà necessario per opporsi con maggior successo alla Porsche-Audi e alle McLaren.

A giudicare dalle prove svolte da Oliver sul difficile circuito di Laguna Seca, la Shadow saprà opporre una buona resistenza tanto alla Porsche-Audi che alle McLaren. Oliver ha abbassato il vecchio record delle McLaren, portandolo a



La Autocoast Ti 22, che lo scorso anno si è dimostrata altrettanto veloce delle McLaren, è attualmente in vendita, con un motore Chevrolet di 8100 cc. Per ora essa non ha né un pilota né un patrocinatore



Come aveva già fatto in precedenza, Mark Donohue è stato a Stoccarda per collaudare personalmente le ultime modifiche nella Porsche Can-Am. Eccolo (sopra) nell'abitacolo e sotto pronto in pista con il nuovo muso per le prove aerodinamiche

Com'è andata la CAN-AM '71

PILOTA	VETTURA	CIRCUITI											TOTALE PUNTI
		MOSPORT 13 giugno	St. JOVITE 27 giugno	ROAD ATLANTA 11 luglio	WATKINS GLEN 25 luglio	MID OHIO 22 agosto	ELKHART LAKE 29 agosto	DONNYBROOKE 12 settembre	EDMONTON 26 settembre	LAGUNA SECA 17 ottobre	RIVERSIDE 31 ottobre		
Peter REVSON	Gulf-McLaren M8F-Chev	15	12	20	20	4	20	20	—	20	15	146	
Denis HULME	Gulf-McLaren M8F-Chev	20	15	15	15	—	—	15	20	12	20	132	
Jackie STEWART	L&M-LOLA T260 Chev	—	20	—	—	20	6	6	15	15	—	76	
Jo SIFFERT	Stp-PORSCHE AUDI 917/10	—	—	—	12	15	15	8	10	8	—	68	
Lothar MOTSCHENBACHER	Paul Newman-McLAREN M8D-Chev	12	8	12	—	—	10	—	4	6	—	52	
Milt MINTER	Yaseu Polau PORSCHE 917-spider	—	3	8	—	6	—	4	8	2	6	37	
Tony ADAMOWICZ	Jerobee-McLAREN M8B-Chev	—	—	10	8	12	—	—	—	4	—	34	
Chuck PARSONS	Paul Newman-McLAREN M8E-Chev	—	10	—	—	8	—	—	3	1	8	30	
Vic ELFORD	T.E.S.T.-McLAREN M8-D-Chev	—	—	—	3	—	12	10	—	—	—	25	
Hiroshi HAZATO	LOLA T222-Chev	2	6	—	1	—	8	2	—	—	—	19	

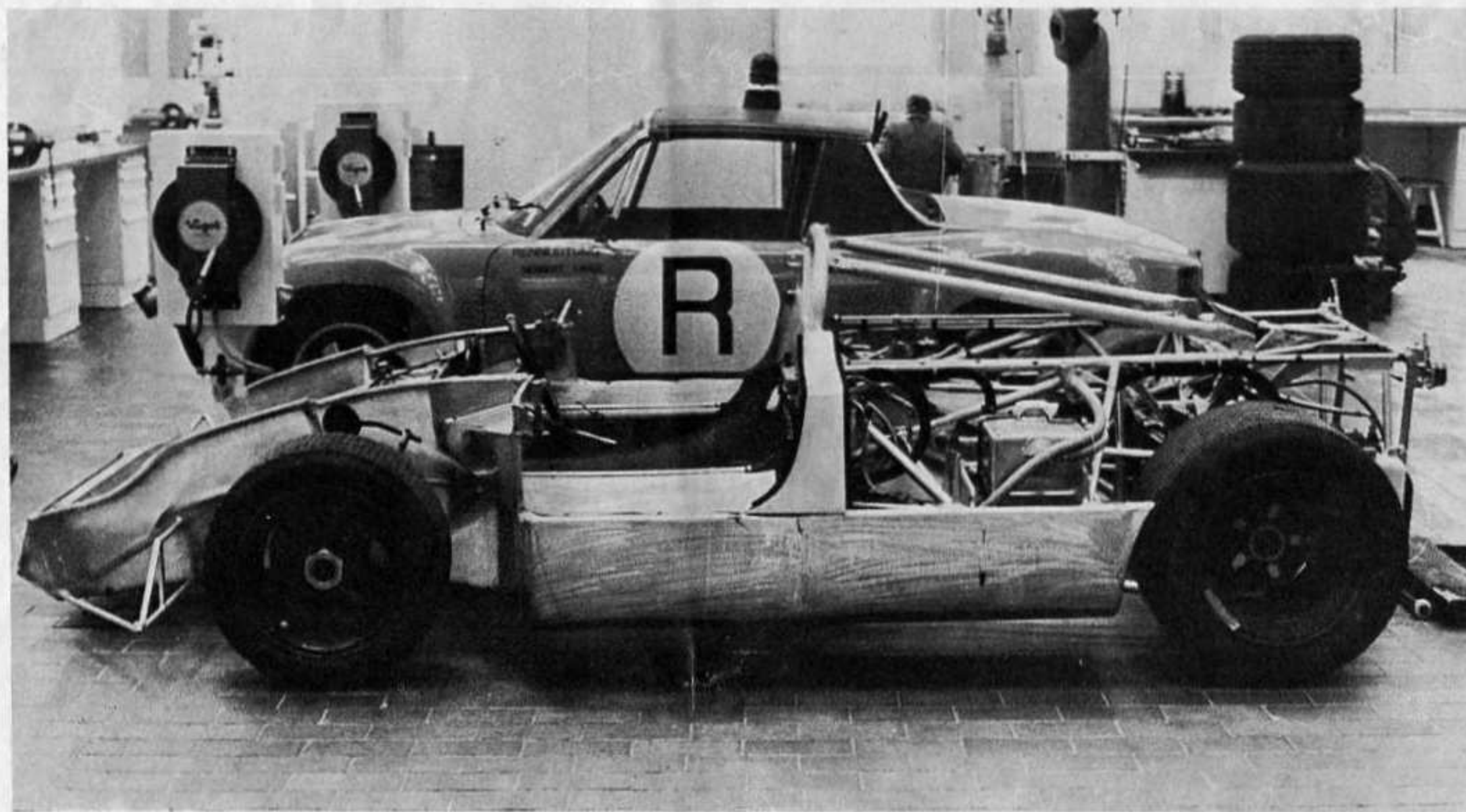
Seguono **POSEY 16; CAUSEY e CORATS 14; DUTTON, YOUNG, OLIVER e GANLEY 12; MULLER 11; ANDRETTI, BONDURAN, REDMAN e McCAIG 10; BROWN, DURANT e ADAMS 7; MATCHETT 5; DE ADAMICH, DROLSOM e WILSON 4; KEMP 3; VAN LENNEP 2; BUTCHER e NAGEL 1.**

Penske avevano concetti diversi da quelli originali degli stabilimenti tedeschi, per quanto riguardava certe sezioni della vettura. Donohue, comunque, disse che ad Atlanta la vettura era stata veloce quanto lo fosse mai stata una Can-Am prima di allora.

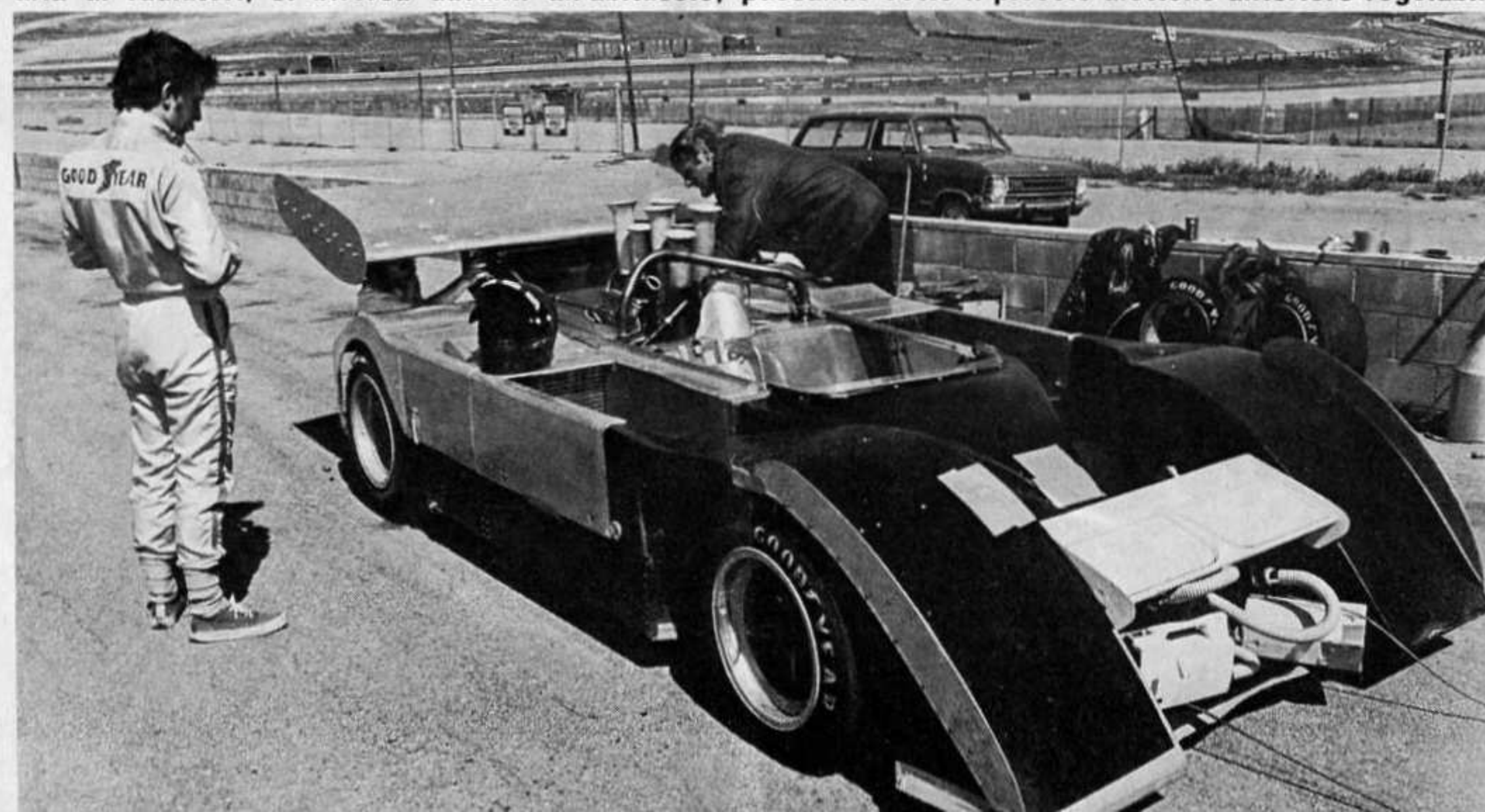
Da quel momento Donohue è andato più volte in Germania per provare versioni migliorate della vettura sulla pista di prova a Weisach e, due giorni prima di qualificarsi per la 500 Miglia d'Indianapolis con la McLaren, ha detto ai giornalisti: «La nostra Porsche-Audi, patrocinata dalle sigarette Ligget e Myers ha stabilito un nuovo record in 47" sulla pista di Weisach, contro i 53" segnati l'anno scorso da Siffert con la vettura senza compressore. Useremo motori o di 5000 o di 5400 cc, equipaggiati di un doppio compressore, e siamo pronti a sfidare le McLaren.»

D'altro canto, pare che i problemi di compressione delle nuove **McLAREN 20** non siano ancora stati risolti, quindi nelle prime gare tanto Hulme che Stewart avranno vetture che ne sono prive, con motori quindi scarsi di potenza, in confronto con la Porsche di Donohue. Mentre le nuove sezioni di coda e di muso delle McLaren funzionano in modo soddisfacente, il progettista Coppuck non pare del tutto soddisfatto con il sistema di raffreddamento. Mentre il motore Reynolds-Chevrolet di 8500 cc era abbastanza «fresco» nell'umido clima inglese, con quello caldo di certe località americane si surriscalderebbe subito.

Il vincitore dello scorso anno, Revson, ha girato a Goodwood alla identica velocità raggiunta da Stewart, segnando un miglior giro in 1'17"6, e sfiorando i 260 orari sul rettilineo. Dopo ha girato Hulme che ha stabilito un nuovo



Sopra, in una sala della linda officina sperimentale della Porsche ecco la versione 917 Can-Am messa a nudo. Sotto, la nuova versione della UOP Shadow è caratterizzata dal tunnel che, prima di portare aria ai radiatori, si biforca davanti all'abitacolo, passando sotto il piccolo alettone anteriore regolabile



57"95 da 58"25, utilizzando carburante ad alto numero di ottani, senza l'aggiunta di piombo, messo a punto nelle raffinerie della società.

Dopo la gara all'Ontario la serie si sposterà in Georgia, a New York, nell'Ohio, nel Wisconsin, nel Minnesota, ad Alberta, a Laguna Seca e si concluderà a Riverside il 29 ottobre. Ognuna delle nove prove garantisce un minimo di 75.000 dollari e ci saranno premi speciali per i cinque piloti più veloci nelle prove di qualificazione.

Oltre ai piloti già citati, dovrebbero essere in lizza anche Dean (McLaren), Hobbs, con la Lola iscritta dalla Casa, Ganley con la BRM, Kauhsen con la Porsche 917/10, mentre il contingente nord americano comprenderà Motschenbacher, Parsons, Young, Wilson, Minter, Hansen, Cordts, Eaton, McCaig e altri.

Nella maggioranza queste iscrizioni sono appoggiate da ricchi patrocinatori ed è facile capire che un montepremi di un milione di dollari attira spesso alcuni «avventurieri» che, pur mancando di esperienza, fidano sulla fortuna o sperano in un miracolo. Uno di questi ha iscritto una McLaren M12 con un cinque litri Ford con compressore, derivato dai motori usati nella serie Trans-Am (Mustang, Camaro, Javelin ecc.), però con teste cilindri speciali Gurney-Weslake e perciò il proprietario della vettura (tuttora senza patrocinatore) dichiara di disporre di circa 1000 HP al dinamometro.

Se gli attuali piani per abbinare la Can-Am all'Interserie dovessero concretarsi, gli spettatori europei avrebbero la possibilità di vedere molti dei suddetti piloti americani in azione.

c. g. p.