

Taccuino «minore»

1 maggio - COPPA BENAGLIA - Corsa di F. 3 seconda prova del campionato italiano.



Quello di traverso alle Minerali è Fasolino, con la Tecno. Già è fuori combattimento la GRD di Spreafico, senza una ruota, e sta per centrarlo la Gozzoli di Minozzi, in disperata frenata.

1. Claudio Francisci (Lotus) in 26'08"7, media 172,736 kmh; 2. Giorgio (Brabham BT35) 26'09"3; 3. Pica (Brabham BT35) 26'23"3; 4. Cinotti (Brabham BT35) 26'23"4; 5. Venturi (Tecno) 26'23"5.

1 maggio - COPPA CITTA' DI MODENA - Rally nazionale.

1. Carlo Ravaioli (Fulvia HF 1600) penalità 324; 2. Pittoni (Fiat 128 Coupé) 364; 3. Cantelli (Lancia HF 1600) 400; 4. Marchioli (Lancia HF 1600) 404; 5. Kisvarday (Porsche 911) 409.

5-7 maggio - ELAN RALLY - Prima prova della Mitropa Cup.

1. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia Fulvia HF) punti 2735,4; 2. Pinto-Macaluso (Fiat 124 SS) 2768,0; 3. Verini-Eisendle (Fiat 124 SS) 2884,3; 4. Janger-Hopf (Volkswagen 1600) 2894,9; 5. Hainbach-Biebinger (BMW 2002) 3281,5.

13 maggio - TROFEO CADETTI AGIP - Prima prova del campionato di F. Monza.

1. Alberto Viale (Repetto) 14'27"2, media kmh. 89,854; 2. Capra (Repetto) 14'29"8; 3. Ottini (Melesi) 15'03"3; 4. Verrelli 15'03"9; 5. Miragliotta 15'04"8.

13-14 maggio - RALLY ESSEN - Seconda prova della Mitropa Cup.

1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 spider) pen. 4692,6; 2. Paganelli-Russo (Fiat 124 spider) 4701,6; 3. Kullang-Andersson (Opel Ascona) 4701,6; 4. Miersch-Loewenhardt (Opel Ascona) 5134,5; 5. Zweibaumer-Schons (BMW 1602) 5142,1.

13 maggio - GRAND PRIX DI MONACO - Gara internazionale di F. 3.



L'Alpine di Depailler sta per doppiare la Martini di Albers e la Ensign di Von Opel, in primo piano. Poi Von Opel ed Albers andranno ad urtarsi, ed il francese si romperà un braccio

1. Patrick Depailler (Alpine) 46'11", media 98,061 kmh; 2. Trimmer (John Player) 46'12"9; 3. Vandervell (Ensign) 46'14"3; 4. Sutcliffe (GRD) 46'30"7; 5. McCully (Brabham) 46'49"9.

18 maggio - TROFEO CADETTI AGIP - Seconda prova del campionato di F. Monza

1. Sergio Ravaglia (LAB) in 29'35"4 alla media di 97,532 kmh. (20 giri); 2. Bosio (Repetto) 29'39"1; 3. Borrello (CRM) 29'48"; 4. Redaelli (De Rui) 29'55"2; 5. Capra (Repetto) 30'27".

21 maggio - SALITA AL MONTSENY - Terza prova del campionato europeo della montagna.

1. Xavier Perrot (March 722) in 8'57"3, media 109,247 kmh; 2. Mieusset (March 722) 8'59"16; 3. Fernandez (Porsche 908-3) 9'06"9; 4. Kutz (Porsche 908) 9'55"68; 5. Juncosa (Fiat-Abarth 3000) 10'05"20.

30 giorni sulle piste

LA CORSA

I «BIG» PRESENTI

IL FATTO NUOVO

GRAN PREMIO DI SPAGNA

1 maggio

ICKX nelle nuvole

Terza prova del campionato mondiale F. 1.

Ickx (Ferrari 312 B2 M), Regazzoni (Ferrari 312 B2 M), Andretti (Ferrari 312 B2 M), Stewart (Tyrrell), E. Fittipaldi (Lotus 72), Hulme (McLaren M19), Amon (Matra 120 C.), Beltoise (BRM P 160), Peterson (March 721 X), Wisell (BRM P 160), Revson (McLaren M19), Cevert (Tyrrell), de Adamich (Surtees TS 9 B), Hailwood (Surtees TS 9), Schenken (Surtees TS 9), Hill (Brabham BT 37).

Ha esordito (con risultati però deludenti) la BRM P 180 con il nuovo musetto molto aerodinamico. Le Ferrari montavano i serbatoi dell'olio più in basso ed avevano l'alettone più arretrato appoggiato sulla trasmissione anziché sul motore.

COPPA SEGAFREDO A IMOLA

1 maggio

L'ombra di MARKO

Seconda prova del trofeo interserie.

Galli (Alfa 33-3), Kauhsen (Porsche 917-10), Kelleners (McLaren M8 F), Casoni (Lola T 222), Marko (BRM P 167), Kinnunen (Porsche).

L'Alfa ha provato il cofano posteriore allungato tipo Sebring, ma con scarsi risultati. Sulla McLaren di Pilette era montato un motore Chevrollet sovralimentato capace di raggiungere gli 800 cavalli a 7000 giri.

1000 KM DI SPA

7 maggio

La ruota decisiva

Sesta prova del campionato mondiale marche

Ickx-Regazzoni (Ferrari 312 P), Merzario-Redman (Ferrari 312 P), Peterson-Schenken (Ferrari 312 P), Larrousse-De Fierlant (Lola T 280), Bell-Van Lennep (Mirage Gulf M6), Jost-Kauhsen (Porsche 908-3), Muller-Chasseuil (De Tomaso Pantera).

La Mirage ha provato una nuova ala posteriore di dimensioni più ridotte ed in posizione sensibilmente più bassa. Sempre sulla Mirage la Firestone ha provato per la prima volta le gomme 13" (fino ad ora solo in F. 1 con mescola B33 e battistrada liscio).

GRAN PREMIO DI PAU

7 maggio

Quel pignone di CEVERT

Quarta prova del campionato europeo di F. 2

Depailler (March 722), Wisell (GRD 272), Cevert (March 722), Gethin (Chevron B 20), Jaussaud (Brabham BT 38), E. Fittipaldi (Lotus 69), Hailwood (Surtees 10), de Adamich (Surtees 10), Jabouille (Elf A. 367), Lauda (March 722), Beltoise (March 722).

E' il debutto stagionale di F. 2 di Andrea de Adamich che guida una Surtees TS 10 nuovissima con i colori italiani e patrocinata dalla Elf. Williamson esordisce alla guida di una March 722.

GRAN PREMIO DI MONACO

14 maggio

Fasten set BELT

Quarta prova del campionato mondiale di F. 1

E. Fittipaldi (Lotus JPS 72), Ickx (Ferrari 312 B2 M), Regazzoni (Ferrari 312 B2 M), Beltoise (BRM 160), Amon (Matra 120 C), Stewart (Tyrrell), Gethin (BRM 160), Hulme (McLaren M19), Redman (McLaren M19), Cevert (Tyrrell), Hailwood (Surtees TS 9), Peterson (March 721 X), Hill (Brabham BT 37), de Adamich (Surtees TS 9).

La Brabham adotta una nuova sospensione anteriore e dischi dei freni fortemente alleggeriti da forature (come la Porsche nelle sport). Anche la Matra posteriormente monta i dischi forati.





AUTO
SPORT
NT
MESE

maggio SPRINT

Nel G.P. di Spagna il 1. maggio Andrea de Adamich con la Surtees ha conquistato i primi punti mondiali dopo il lungo digiuno dei piloti italiani classificandosi al quarto posto dopo una gara esemplare

CRONOSINTESI

IL MOMENTO CHIAVE

LE CIFRE

Emerson Fittipaldi e Ickx si sono in breve staccati da tutti gli altri duellando a pochissimi secondi l'uno dall'altro. Alle loro spalle particolarmente validi il duello iniziale tra Stewart e Andretti (entrambi fermi, il primo sul finire della gara per un testacoda, il secondo già al 25. giro per rottura di un pistone) e la corsa di De Adamich giunto alla fine ottimo quarto.

La scelta delle gomme si è rivelata ancora una volta decisiva. Ickx e Fittipaldi montavano Firestone, ma il belga aveva quelle a miscela più tenera e quando dal 28. al 33. giro c'è stato un accenno di pioggia si è rifatto sotto a «Fitti», poi passate le nuvole tutto si è rivelato inutile.



LA CLASSIFICA: 1. Emerson Fittipaldi (JPS-Lotus 72), che compie i 90 giri del percorso pari a 306,36 km in 2.03'41"23, alla media di 148,627 kmh; 2. Jacky Ickx (Ferrari 312 B-2) in 2.04'00"15; 3. Clay Regazzoni (Ferrari 312 B-2) a 1 giro; 4. Andrea de Adamich (Surtees TS9b) a 1 giro; 5. Peter Revson (McLaren M 19) a 1 giro; 6. Carlos Pace (March 711) a 1 giro; 7. Wilson Fittipaldi (Brabham BT 33) a 2 giri; 8. Tim Schenken (Surtees TS 9) a 2 giri; 9. Graham Hill

Sul giro: Jacky Ickx (Ferrari 312 B-2) il 52. giro in 1'21"01; media 151,284 kmh. **Primato precedente:** Jack Brabham (Brabham BT 33) in 1'24"3, media 146,381 kmh (1970).

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi (JPS-Lotus), media 148,627 kmh. **Primato precedente:** Jackie Stewart (March-Ford 701), media 140,362 (1970).

E' il quindicesimo giro, al Jarama, ed Ickx si è riportato a 2" da Fittipaldi ma non riuscirà a superarlo. Ed inizia così la «danza» dei brasiliani, alla sua prima vittoria nel campionato mondiale 1972

Nella prima manche Kelleners prende subito la testa favorito da un testacoda di Kauhsen che comunque opera una bella rimonta con cui recupera la testa della gara. Bellissima anche la rimonta di Galli costretto ai box con una gomma a terra. La seconda manche vive tutta sulla stupenda corsa di Marko (fermo ai box nella prima) ma Kauhsen riesce comunque a finire terzo e così a vincere.

Per difficoltà all'alimentazione la BRM di Marko prende il via in leggero ritardo. Dall'ultima posizione l'austriaco arriva in breve alla seconda con una rimonta record, ma a questo punto è costretto di nuovo ai box per noie all'alimentazione e la rottura di una sospensione.

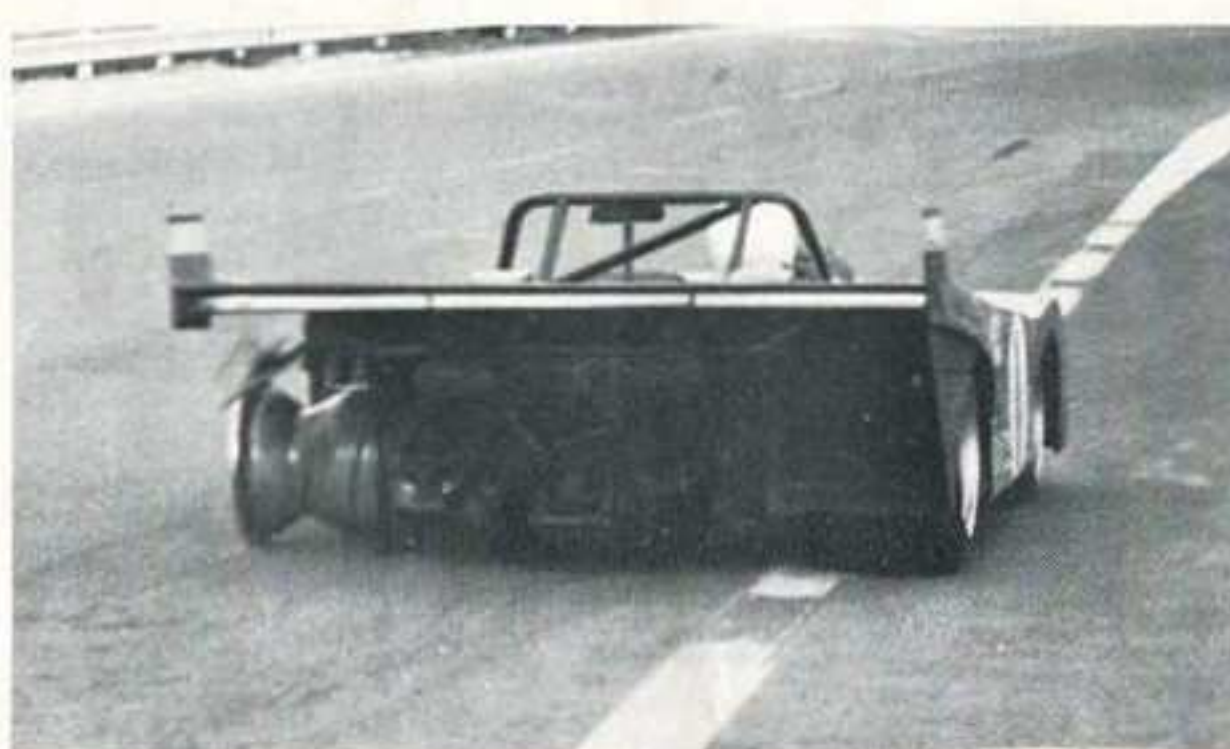


LA CLASSIFICA: 1. Willi Kauhsen (Porsche 917-10) in 1.33'02"1, media 194,168; 2. Kelleners (McLaren M8F); 3. Kraus (Porsche 917-10); 4. Galli (Alfa 33-3); 5. Loos (McLaren M8F); 6. Jost (Porsche 908-3); 7. Marko (BRM P167); 8. Weidner (McLaren M8E); 9. Seidler (McLaren M8E); 10. Pesch (McLaren M8E); 11. Dursch (Lola T222); 12. Pilette (McLaren M8E); 13. Tondelli (McLaren M8D); 14. Casoni (Lola T222); 15. Kinnunen (Porsche 917-10); 16. Heyer (AMG McLaren).

Willi Kauhsen, vincitore dell'Interserie di Imola, non ha avuto fortuna a Silverstone: eccolo arrancare prima del ritiro con la fiancata della sua Porsche sverciata dallo scoppio di un pneumatico

Come prevedibile, tutta la corsa è stata un monologo Ferrari. Ickx-Regazzoni sono stati sempre i più veloci e si sarebbero facilmente assicurati il successo se una foratura al 54. dei 71 giri non li avesse attardati favorendo la vittoria di Merzario-Redman.

Anche a Spa Regazzoni non ha perso l'occasione di mettere in mostra la sua malasorte nel «marce». Proprio quando il suo vantaggio sulle altre due Ferrari stava diventando consistente, la sua auto ha forato una ruota costringendolo ad un lento avvicinamento ai box.



LA CLASSIFICA: 1. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) 71 giri in 4.17'19"1, media 233,429 kmh; 2. Ferrari 312 P (Ickx-Regazzoni) 70 giri; 3. Chevron B 21 (Hine-Bridges) 65 giri; 4. Gulf-Mirage M6 (Bell-Van Lennep) 84 giri; 5. Lola-Ford-T 280 (Larrousse-De Fierlant) 64 giri; 6. Chevron (Humbley-May) 60 giri; 7. De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez) 59 giri; 8. Porsche 911S (Kremer-Fitzpatrick) 59 giri; 9. Chevron B 21 (Twaites-McInerney) 55 giri; 10. De Tomaso Pantera (Muller-Chasseuil) 53 giri; 11. Porsche 911 S (Christmans-Heyer) 58 giri; 12. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 56 giri; 13. Porsche 911 S (Sindel-Rang) 55 giri; 14. Dulon LD 11 (Ridehalgh-Le Guellec) 55 giri;

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

Ecco Regazzoni che infila mestamente la corsia dei box a Spa, nel corso della 1000 Km belga. Lo scoppio di un pneumatico, stracciatosi completamente, ha tolto allo svizzero una possibile vittoria

Nella prima batteria, sempre condotta da Depailler, si registra la bella rimonta di Beltoise che partito in fondo si classifica quarto. Nella seconda si ferma subito Cevert e Gethin non ha difficoltà a vincere mentre de Adamich finisce terzo. Nella finale ricca di carambole Gethin riesce a precedere Depailler ed a vincere.

Cevert sin dalle prove era apparso il più veloce ed in più aveva preso subito la testa al via della sua batteria (la seconda). La sua March comunque si è dovuta fermare quasi subito (al terzo giro) per rottura del pignone di distribuzione lasciando via libera a Gethin.



LA CLASSIFICA: 1. Gethin (Chevron B 20) in 1.33'40"8, alla media di kmh 123,740; 2. Depailler (March 722) 1.33'41"7; 3. Purley (March 722) a 2 giri; 4. Jaussaud (Brabham BT38) a 4 giri; 5. Hailwood (Surtees TS10) a 4 giri; 6. Wisell (GRD 272) a 5 giri; 7. Wolleck (Brabham BT38) a 6 giri.

Il giro più veloce non è stato assegnato per guasto al computer.

Roger Williamson in posizione scomoda in una delle curve più strette del difficile circuito cittadino di Pau. David Purley passa, mentre Fittipaldi lo schiverà per un pelo. Vincerà Peter Gethin

La corsa è vissuta tutta sull'inseguimento di Ickx a Beltoise che, preso un certo margine di vantaggio subito all'inizio, è riuscito a conservarlo sino al termine pur nell'altalena dei moltissimi doppiaggi che favorivano continui avvicinamenti e distanziamenti.

Sotto la pioggia, al «pronti via», Beltoise è stato il più svelto ad approfittare dell'indecisione di Ickx e Fittipaldi, impegnati nel controllarsi. E' il caso di dire: ma perché... non si sono «attaccati» al Beltoise? (per la cronaca in aereo: fasten set belt vuol dire allacciatevi le cinture).



LA CLASSIFICA: 1. Jean-Pierre Beltoise (BRM) che compie gli 80 giri del percorso pari a km 251,6 in 2.26'54"7, media 102,754 kmh; 2. Ickx (Ferrari) in 2.27'32"9; 3. Emerson Fittipaldi (Lotus JPS) a 1 giro; 4. Stewart (Tyrrell) a 2 giri; 5. Redman (McLaren) a 3 giri; 6. Amon (Matra-Simca) a 3 giri; 7. de Adamich (Surtees) a 3 giri; 8. Marko (BRM) a 3 giri; 9. Wilson Fittipaldi (Brabham) a 3 giri; 10. Stommelen (Elfeland) a 3 giri; 11. Peterson (March) a 4 giri; 12. Hill (Brabham) a 4 giri; 13. Beuttler (March) a 4 giri.

Sul giro: il 9. di Beltoise in 1'40"0, media non comunicata. **Primato imbattuto:** Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'22"2, media 137,737 (1971).

Sulla distanza: Beltoise alla media di 102,754 kmh. **Primato imbattuto:** Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1.52'21"3, media 134,359 kmh (1971).

14 anni dopo Maurice Trintignant, e dopo 49 sue presenze nei Gran Premi di Formula 1, Jean-Pierre Beltoise ha raggiunto il più alto gradino del podio, vincendo sotto il diluvio il G.P. di Monaco

Taccuino «minore»

CONTINUAZIONE DA PAG. 70

21 maggio - GRAN PREMIO DI BRNO - Terza prova del campionato europeo turismo.



Tragico sabato a Brno: ecco i resti dell'Alfa GTA Junior di Luigi Rinaldi, schiantatosi sotto la pioggia nel corso delle prove di qualificazioni nel pericolosissimo circuito cecoslovacco

1.a divisione: 1. Luigi Picchi (A.R. GTAJ) in 2.05'20"7, alla media di 135,4 kmh; 2. Larini (A.R. GTAJ) a 1 giro; 3. Wendlinger (A.R. GTAJ) a 1 giro. 2.a e 3.a divisione: 1. Glemser (Ford Capri) in 2.03'56"4, alla media di 158 kmh; 2. Fitzpatrick (BMW 3000) a 1 giro; 3. Mass (Ford Capri) a 1 giro.

21 maggio - CHALLENGE '72 - Prova valida per il trofeo dei rallies nazionali.

1. Leo Pittoni (Porsche 917S) pen. 187; 2. Bacchelli (Porsche 911S) 202; 3. Ravaoli (Lancia Fulvia HF 1,6) 211; 4. Forato (Alpine 1600) 216; 5. Svizzero (Opel Ascona 1900) 241.

21 maggio - SUPERSPORT 2000 A SILVERSTONE - Prova valida per il campionato interserie.

1. Kinnunen, 1.42'44", media 192,58; kmh; 2. Green; 3. Wiedmer; 4. Kraus; 5. Hepworth.

27 maggio - FORMULA 850 A MONZA - Quarta prova del campionato italiano.

1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) 21'32"9, media kmh 133,931; 2. Cerulli Irelli (De Sanctis) 21'35"9; 3. Dacco (BWA) 21'47"2; 4. Tommassini (Lucky) 21'47"4; 5. Cammarone (GDS) 21'47"6.

27 maggio - F. 3 A MONZA - Gara valida quale terza prova del campionato italiano.

1. Pino Pica (Brabham BT35) 28'42"2 media kmh 155,843; 2. Giorgio (Brabham BT35) 28'42"3; 3. Brambilla (Brabham BT38) 28'42"5; 4. Cinotti (Brabham BT35) 28'42"8; 5. Pesenti Rossi (Brabham BT35) 28'42"9.

28 maggio - F. FORD A MONZA - Prova valida per il campionato di F. Ford.

1. Lorenzo Sassi (Lotus Delta) 20'18" alla media kmh 142,109; 2. Mantova (BWA) 20'20"5; 3. Gallini (Tecno) 20'20"9; 4. Bertaccini (BWA) 20'21"1; 5. Trevisani (BWA) 20'30"1.

27-28 maggio - TROFEO MOBIL A LE CASTELLET - Gara di durata per vetture di G. 1.

Classifica « Combinata »: 1. Legrand-Escande (Alfa Romeo 2000) 0,7211; 2. Sola-M.le Christine (Alfa Romeo 2000) 0,6260. Classifica sulla distanza: 1. Sola-M.le Christine (Alfa Romeo 2000) media 122,5709; 2. Balas-Chevalier (Alfa Romeo 2000) 122,3032. Classifica « Indice di rendimento »: 1. Bussolino-Barbera (Fiat 127) 98,7269-7,8610; 2. Meregalli-Dalla Chiesa (Fiat 128S) 110,0934-11,2236.

28 maggio - COPPA D'ORO A OULTON PARK - Gara internazionale di F. 1.

1. Hulme (McLaren M19A) 57'15"6, media kmh 185,31; 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.

27-28 maggio - GIRO DELLE VALLI CANAVESI - Prova valida per il trofeo dei rallies nazionali.

1. Fulvio Bacchelli (Porsche 911S), penalità 134; 2. Marzatico (Porsche 911S) 184; 3. Pittoni (Porsche 911S) 217; 4. Biasuzzi (Lancia Fulvia 1300 HF) 313; 5. Brai (Opel Kadett) 361,2.

28 maggio - F. 3 A BRANDS HATCH - Gara internazionale di F. 3.

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".

LA CORSA

I « BIG » PRESENTI

IL FATTO NUOVO

56. TARGA FLORIO

21 maggio

La temuta squalifica

Settima prova del campionato mondiale marche

Merzario-Munari (Ferrari 312 P), Galli-Marko (Alfa 33tt3), de Adamich-Hezemans (Alfa 33tt3), Elford-Van Lennep (Alfa 33tt3), Vaccarella-Stommelen (Alfa 33tt3).

La foto a pag. 69 « Che cos'è? », mostra una insolita soluzione per le norme « stradali » che richiedono ruota di scorta e targa. In questo caso la protuberanza sulla fiancata nasconde la ruota di scorta e sopra, attaccati alla meglio hanno trovato posto libretto di circolazione e targa.

Munari ha debuttato in corsa alla guida della Ferrari 312 P. Prima d'ora l'unico prototipo che aveva condotto in una gara (se si eccettua quello derivato da Magnoli e Fiorio dalla Fulvia Sport) era stato l'Abarth di Osella lo scorso anno al Rally del Belgio.

TAUERNPOKAL A SALISBURGO

21 maggio

Ha deciso l'esplosione

Terza prova dell'euromarche 2000

Quester (Chevron BMW), Hine (Chevron FVCB), Burton (Chevron FVCB), Bonnier (Lola FVC), Bell (Abarth), Wollek (Chevron FVC).

Dieter Quester ha guidato per la prima volta la Chevron B 21 col motore BMW. Edwards sulla sua Lola T290 montava il motore Cosworth-Vega per la prima volta.

50 MIGLIA DI INDIANAPOLIS

27 maggio

Il « giallo » di Bettenhausen

Campionato americano USAC

Donohue (McLaren Offen), Revson (McLaren Offen), B. Unser (Eagle Offen), Andretti (Parnelli Offen), Savage (Eagle Offen), Posey (Eagle Offen), Foyt (Coyote Ford), Al Unser (Parnelli Offen).

Quest'anno è entrato in vigore per tutte le vetture di effettuare quattro rifornimenti di carburante anziché tre. C'è stata inoltre la corsa dei costruttori americani verso gli studi aerodinamici già introdotti lo scorso anno dalle McLaren.

RALLY DELL'ACROPOLI

25-28 maggio

La telefonata torinese

Quinta prova del campionato rallies per marche

Lampinen-Reynike (Lancia HF 1600), Lindberg-Eisendle (Fiat 124 Sp.), Kallstrom-Haggbom (Lancia HF 1600), Trombotto-Enrico (Fiat 124 Sp.), Smania-Zanucoli (Fiat 124 Sp.), Aaltonen-Davenport (BMW), Waldegaard (Porsche 911), Mikkola (Ford Escort), Blomquist (Saab).

Molti gli accoppiamenti originali tra i quali spiccano Lampinen-Reynike (quest'ultimo in precedenza è stato anche con Lindberg) e Lindberg-Eisendle e soprattutto quello tra Aaltonen e Davenport che sembra essere un po' in rotta (dal Safari) col suo abituale primo Andersson.

1000 KM DEL NURBURGRING

28 maggio

Quante volte Regazzoni?

Ottava prova del campionato mondiale marche

Peterson-Schenken (Ferrari 312 P), Bell-Van Lennep (Mirage Ford), de Adamich-Marko (Alfa 33tt3), Stommelen-Elford (Alfa 33tt3), Merzario-Redman (Ferrari 312 P), Regazzoni-Ickx (Ferrari 312 P), Bonnier-Larrousse (Lola T290), Burton-Craft (Chevron B 21), Jost-Casoni (Porsche 908-3).

Le Alfa Romeo montano pinne di deriva (le stesse del cofano a coda lunga montato e provato a Le Mans) prive però delle alette alle estremità. La Mirage dal canto suo ha montato una presa d'aria dinamica secondo la pratica seguita con i motori Cosworth nella Formula 1.

GARA DI CRYSTAL PALACE

29 maggio

Pur col « muso » tappato

Quinta prova del trofeo di F. 2

Surtees (Surtees TS 10), Beltoise (Brabham BT 38), Depailler (March 722), Birrell (March 722), Hill (Brabham BT 38), Lauda (March 722), Reutemann (Brabham BT 38), Elford (Chevron B 20), Cevert (March 722), de Adamich (Surtees TS 10), Hailwood (Surtees TS 10), Jaussaud (Brabham BT 38).

Rientrava dopo l'incidente di qualche mese addietro l'argentino Reutemann con la Brabham del Team Rondell, mentre era al suo debutto in F. 2 con la Chevron di Gethin l'inglese Elford.

La coppia tutta italiana della Ferrari ha condotto per nove degli undici giri della corsa. Negli unici due in cui era seconda al comando c'era l'Alfa di Galli-Marko. Quest'ultimo è stato l'autore di un violentissimo ruschi finale che ha portato l'Alfa al traguardo a pochi secondi dalla vettura di testa.

Nell'8. giro Galli è stato costretto ad una sosta a Campofelice per un rabbocco di benzina perdendo 1'40" che praticamente ha significato la sconfitta Alfa in Sicilia più del testa-coda « incriminato » dai dirigenti Alfa come causa della sconfitta per sfuggire alla possibile squalifica per il rifornimento vietato.



LA CLASSIFICA: 1. Merzario-Munari (Ferrari 312 P), 792 km in 6.27'48", media 122,537 kmh; 2. Galli-Marko (Alfa 33tt3); in 6.28'04"9; 3. de Adamich-Hezemans (Alfa 33tt3) in 6.46'12"2; 4. Zadra-Pasolini (Lola T 290) a un giro; 5. Pica-Gottifredi (Porsche 911) a un giro; 6. Steckkonig-Von Huchke (Porsche 911) a due giri; 7. Virgilio-Taramazzo (Abarth 2000) a due giri; 8. Zanetti-Locatelli (Lola AR) a due giri; 9. Schmid-Floridia (Porsche 914) a due giri; **Sul giro:** Helmut Marko (Alfa 33tt3) l'undicesimo giro in 33'41", alla media di 128,253 kmh. **Primato imbattuto:** Leo Kinnunen (Porsche 908-3) in 33'36", media 128,571 kmh (1970). **Sulla distanza (di 11 giri):** Merzario-Munari in 6.27'48", media 122,537 kmh. **Primato precedente:** Siffert-Redman (Porsche 908-3) in 6.35'30"3, media 120,151 kmh (1970).

L'Alfa n. 5, alla Targa Florio, è la vettura senz'altro più « chiacchierata ». Questo sia per gli exploit di Marko (che vediamo in un rifornimento), sia per la sosta « imprevista » di Galli

La gara, che si è disputata su due manches, ha visto il prevalere nella prima di Burton davanti a Quester alle prese con noie al cambio, mentre nella seconda è stato Quester a dominare dopo che a Burton il cambio è addirittura esploso per un errato cambio di marcia nel rettilineo dei box.

Quester era nettamente più veloce comunque Burton era ben deciso a rendergli la vita dura ed in effetti ci stava riuscendo finché al 27. dei 40 giri non gli è esploso, come diciamo a fianco, il cambio.



LA CLASSIFICA: 1. Dieter Quester, 40 giri in 1.39'40"9; 2. John Hine a 1 giro; 3. Joakim Bonnier a 2 giri; 4. Claude Swietlick a 2 giri; 5. Jorge De Bagration a 2 giri; 6. Niki Bosch a 4 giri; 7. Gabriele Serblin a 5 giri; 8. Max Oliver a 6 giri; 9. José Junca-della a 6 giri.

Debutto-choc del 4 cilindri BMW nell'Euro 2000 '72, montato su questa Chevron B 21 che Dieter Quester ha portato al successo al Salzburgring, favorito dall'esplosione del cambio di Burton

Per tutta la prima parte della corsa gli appassionati americani hanno assistito al dominio di Bobby Unser che si è però dovuto fermare dopo 28 giri per un guasto al motore. Passava quindi in testa Bettenhausen che conduceva sin quando anche il suo motore non accusava noie e lo costringeva a lasciar via libera a Donohue.

Al 175. giro Bettenhausen era nettamente al comando ed all'accensione delle luci gialle aveva rallentato l'andatura. Allorché si è trattato di ripartire col ritmo precedente, la sua vettura non gli ha più risposto, forse perché gli si sono imbrattate le candele, si è dovuto fermare.



LA CLASSIFICA: 1. Mark Donohue (McLaren Sunoco Offy) 200 giri in 3.03'31"55, media 263,070; 2. Al Unser (Parnelli Offy); 3. Joe Leonard (Parnelli Offy); 4. Sam Session (Lola Ford); 5. Sam Posey (Eagle Offy) a 1 giro; 6. Mario Andretti (Parnelli Offy) a 4 giri; 7. Lloyd Ruby (Atlanta Ford) a 5 giri; 8. Mike Hiss (Eagle Offy) a 5 giri; 9. Jimmy Carruthers (Scorpion Ford) a 5 giri; 10. Yarborough (Atlanta Ford); 11. Snider (Coyote Ford) a 14 giri; 12. Jerry Grant (Eagle Offy); 13. Simon (Lola Ford) a 14 giri; 14. Dall'Enbach (Lola Ford) a 17 giri; 15. Bettenhausen (Brabham Offy) a 21 giri; 16. Hurtbise (Coyote Ford) a 28 giri; 17. Martin (Brabham Offy) a 31 giri; 18. Kunzman (Gerhardt Offy) a 69 giri; 19. Kenyon (Coyote Ford) a 74 giri; 20. Zimmermann (McLaren Offy) a 74 giri; 21. Johncock (McLaren Offy) a 80 giri.

Le luci gialle hanno giocato un brutto scherzo a Gary Bettenhausen, che era in testa quando, la sua McLaren (che vediamo dietro a quella del vincitore Donohue con Andretti) non gli ha più risposto

Protagonisti della fase iniziale della corsa sono stati Waldegaard e Kallstrom. Tutti questi due per incidenti meccanici sono venuti alla ribalta Lindberg e Lampinen che hanno avuto la meglio sulla pericolosa BMW di Warmbold.

Nella fase finale della gara c'è stata una certa incomprensione tra i direttori sportivi delle nostre due Case tant'è che Lampinen si è trovato battuto per un errato calcolo del suo vantaggio. Pare che una telefonata da Torino dell'ing. Guazzini avesse ordinato di non infastidire la Lancia.

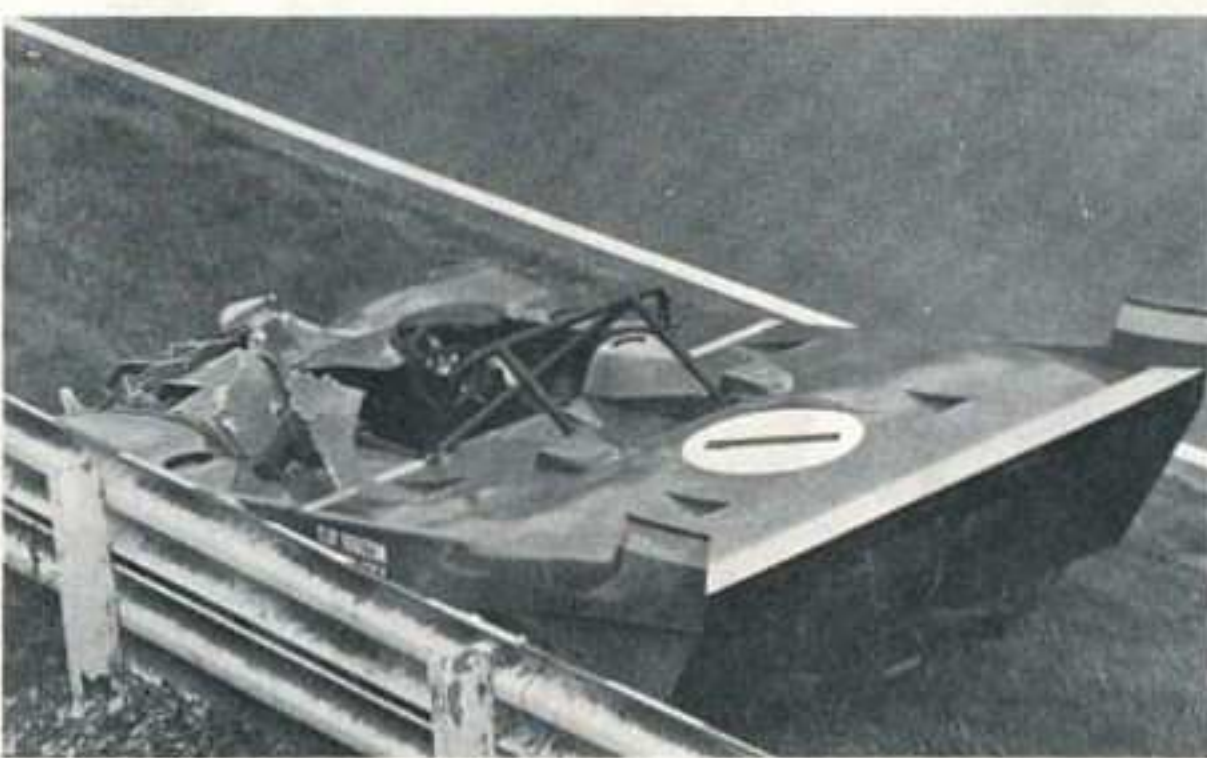


LA CLASSIFICA: 1. Lindberg-H. Eisendie (Fiat 124 Spider), 6.18'8"; 2. S. Lampinen-B. Reinicke (Lancia Fulvia 1600), 6.18'37"; 3. A. Warmbold-J. Dorfler (BMW 2002 T1), 6.19'55"; 4. L. Trombetta-M. Enrico (Fiat 124 Spider), 6.25'57"; 5. T. Fall-M. Wood (BMW 2002 T1), 6.27'3"; 6. S. Mehta-P. Easter (Datsun 240Z), 7.3'4"; 7. A. Smania-A. Zanucchi (Fiat 124 Spider), 7.8'47"; 8. Sirocco-M. Andriopoulos (Alpine Renault 1600), 7.32'15"; 9. R. Fiat-A. Beauchef (1.9 Opel Ascona), 8.4'30"; 10. A. Sipahi-O. Tan (BMW 2002 T1), 8.14'18"; 11. A. Jarszewicz-A. Szulc (Polski Fiat 125), 8.58'47"; 12. W. Isopp-W. Pucher (Renault Gordini R12), 9.6'44"; 13. G. Argyris-El Nak (Datsun 1600SS), 9.15'28".

Hahan Lindberg, ha vinto un po' a sorpresa il Rally dell'Acropoli, con la efficientissima Fiat 124 Sport Spider. Nella foto, il rallyista nordico trasformato in pilota da circuito sull'autodromo di Tatoi

Le tre Ferrari hanno dato subito il ritmo alla corsa, ma questa volta la Mirage di Bellvan Lennep si è battuta con molta decisione e sfruttando anche un ardito tipo di gomme si è pure insediata per un certo tempo al comando, che poi è stato ripreso e mantenuto sino al termine da Peterson-Schenken.

Protagonista è ancora una volta lo svizzero Clay Regazzoni che, nel momento del suo massimo impegno per riacciuffare la Mirage al comando, è stato protagonista di una paurosa uscita di strada che si è risolta fortunatamente senza danni personali.



LA CLASSIFICA: 1. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 44 giri, 1004 km in 6.01'40"2 alla media di 166,683 kmh; 2. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) a 4'29"7; 3. Alfa Romeo 33tt3 (de Adamich-Marko) a 1 giro; 4. Gulf Mirage Ford M6 (Bell-Van Lennep) a 2 giri; 5. Chevron B21 (Hine-Bridges) a 3 giri; 6. Lola T290 (Bonnier-Larrousse) a 5 giri; 7. Ford Capri 2600 (Glemser-Mass) a 6 giri; 8. Ford Capri 2600 (Soler Roig-Stuck) a 6 giri; 9. Porsche 911 (Kremer-Fitzpatrick) a 6 giri; 10. Porsche 911 (Steckkonig-Schmid) a 7 giri; 11. Alfa Romeo 33tt3 (Stommelen-Marko) a 7 giri; 12. Porsche 911 (Schickentanz-Kauhsen) a 7 giri; 13. Porsche 911 (Keyser-Barth) a 7 giri; 14. Porsche 911 (Fischhaber-Bayern) a 8 giri; 15. Chevron B21 (Heawens-Garton) a 8 giri.

Giro più veloce: Stommelen (Alfa 33tt3) in 7'2"2 media 177,900 kmh.

Una volta di più, Clay Regazzoni ha terminato una corsa fuori strada. Ecco la sua Ferrari 3 litri contro il guard-rail del Nurburgring, nel corso della sua caccia alla Mirage di testa nella 1000 Km

Nella prima batteria dopo una paurosa carambola iniziale di diverse vetture ed un breve dominio di Beltoise è Reutemann a vincere. Nella seconda il più forte è Hailwood mentre Cevert ha noie al motore. Nella finale Hailwood cerca subito di staccarsi ma nel finale viene raggiunto e passato da Scheckter.

Dopo aver duellato a lungo in batteria, Hailwood e Scheckter si sono ripetuti in finale dove il primo è riuscito a prendere un leggero vantaggio. Ma sul finire ad Hailwood si è staccata la barra stabilizzatrice posteriore e Scheckter ha vinto (pur con il pezzo di plastica nel radiatore, come mostra la foto).



LA CLASSIFICA: 1. Jody Scheckter (McLaren M 21) 50 giri in 41'32"4, media 181,550 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS 10) 41'34"6; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 41'35"8; 4. Elford (Chevron B 20) 41'37"7; 5. Cévert (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: Cévert e Scheckter in 48"6, media 165,59 kmh.

Non ostante il radiatore della sua McLaren fosse semi-otturato da un sacchetto di plastica, Jody Scheckter ha vinto al Crystal Palace la sua prima corsa in Formula 2, battendo Hailwood su Surtees

questo mese
proviamo una corsa

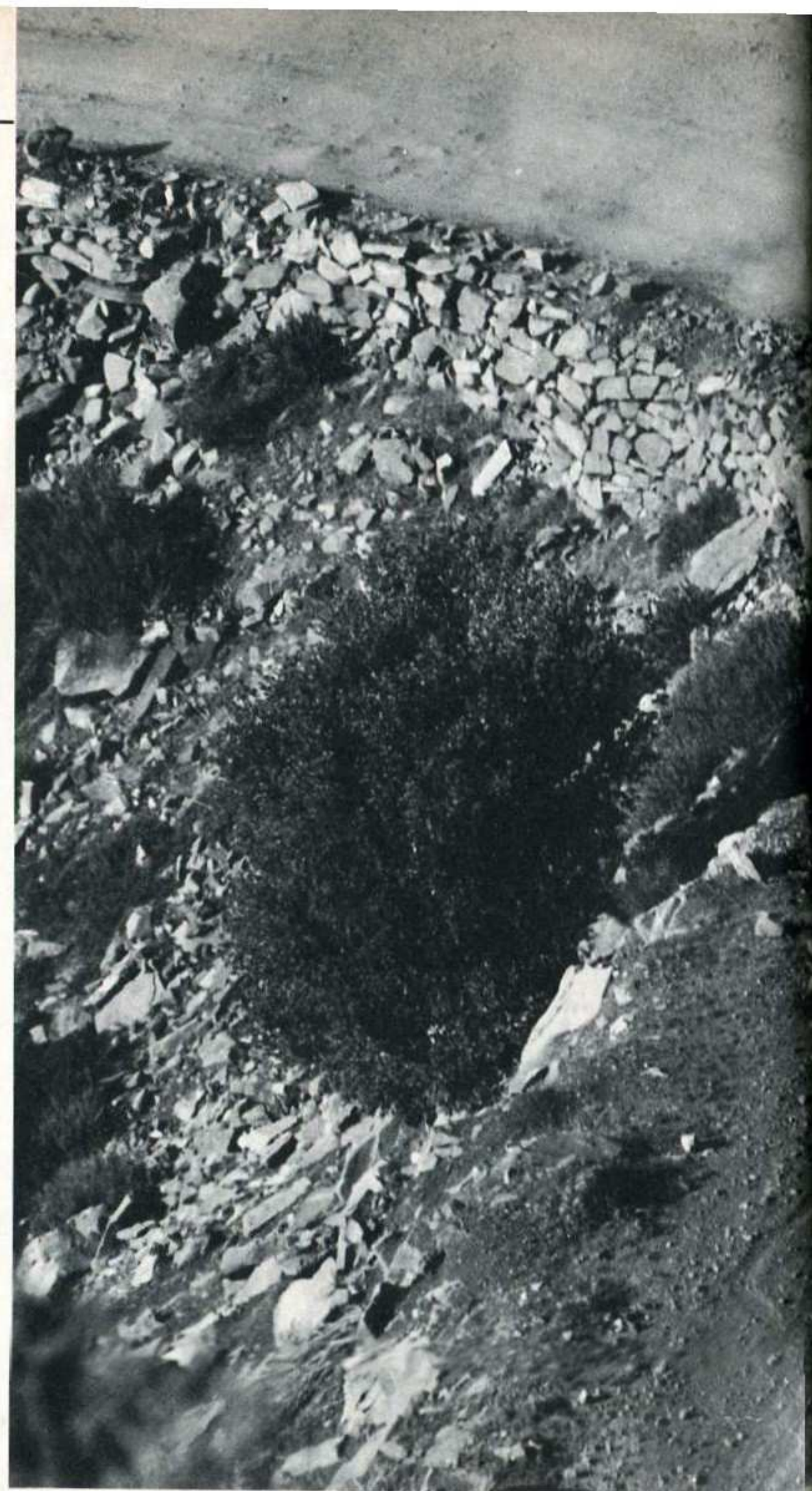
AUTO
SPRI
NT
mese

SPRINTTEST

Il nostro collaboratore, **JACQUES JAUBERT**, giornalista ma anche coéquipier semiprofessionista — ha corso, fra l'altro, con Jean Ragnotti in un certo numero di rallies — ha partecipato al **RALLY DEL MAROCCO** con il collega belga, Jean-Marie Jacquemin, al volante di una Renault 12 Gordini preparata dall'officina, ma iscritta privatamente per i colori del team Blindex Battery-Radio Montecarlo. Qui di seguito Jaubert ci dà le sue impressioni di corsa, impressioni tecniche, ma anche di colore, umane



Correre sulle piste desertiche del Marocco col ritmo di un Therier (foto sotto) o del vincitore Lampinen (a destra) è tutt'altro che facile. A spiegarcelo ci prova il nostro Jaubert che in coppia con Jean-Marie Jacquemin vi ha partecipato con la Renault 12 Gordini che vedete nella foto sopra



Decollare

Partecipare a un rally africano è il sogno di molti rallyisti. Quello del Marocco in particolare ha il vantaggio di essere meno dispendioso del grande Safari. Si tratta infatti di una gara che attira i migliori piloti «stradisti» europei ed è ritenuta la più difficile d'Europa. Finanziati in parte dalla società Blindex Battery e da Radio Montecarlo, con l'appoggio di Kleber, Elf, Ferodo, March e Promo-Course, Jean-Marie Jacquemin e il sottoscritto hanno potuto vivere tale sogno. Se sottolineo i nomi suddetti, lo faccio perché nonostante un buon premio di partenza, il Rally del Marocco implica un budget dell'ordine di sei, otto mila franchi francesi e cioè dalle 100 mila al milione circa, a patto di non fare ricognizioni...

La nostra vettura, una Renault 12 Gordini, era quella affidata a Thérrier nel Rally di Svezia. Anche se è stata la Renault a intercedere in nostro favore, perché la vettura preparata nelle officine Alpine a Dieppe per Blomqvist, (l'accordo non si è poi concluso) ci venisse prestata, eravamo però considerati semplici clienti. Equipaggiata con un motore di 1600 cc, 160 HP, la vettura appariva del tutto adatta all'itinerario del Rally. I risultati ci hanno dato ragione, ma il fatto di non avere svolto alcuna prova sulle micidiali piste è stato nocivo. Le noie che abbiamo avuto sarebbero infatti state registrate in prova e si sarebbe potuto rimediare, prima della gara.

Nonostante il ritiro a meno di duecento chilometri dal traguardo della seconda tappa, questa partecipazione alla corsa ci ha comunque fornito qualche soddisfazione. Prima di tutto il terzo tempo assoluto nel settore chiave di Tata e il sesto posto, nonostante una forte penalizzazione di 51' per distacco di un cavo elettrico sotto il cruscotto, che ci ha costretti a fare un raccordo diretto bobina-batteria e a coprire con cautela 160 chilometri senza illuminazione e con scatola del silenziatore troppo vulnerabile; gli urti contro i sassi l'hanno presto ostruita e abbiamo dovuto fermarci per rimediare, con una pinza. Alla fine ci è stata fatale la rottura della traversa di rinforzo posteriore.



ad ogni curva

Procedendo senza appunti, su un terreno che ci era del tutto nuovo, il risultato ottenuto — al quale ha contribuito il servizio di assistenza dell'Alpine, sempre molto efficiente — mette in luce le qualità della R12 su questo terreno molto particolare. Tanto per la cronaca, aggiungiamo che il nostro era il solo equipaggio a disporre di pneumatici Kléber K175. Inoltre siamo stati uno dei rari equipaggi che non abbia mai forato. Ideato dalla Kléber-Italia per il Rally dei Fiori, questo pneumatico neve-fango caratterizzato da una piacevole elasticità di utilizzazione e da un comportamento del tutto accettabile su fondo asfaltato asciutto o umido, è stato adottato dal servizio corse francese e i risultati sono stati fonte di meraviglia, al punto che l'Alpine ha deciso di svolgere prove con Thérier.

Bisogna partecipare al Rally del Marocco, per crederci. Qualunque cosa io potessi scrivere sullo stato delle piste, sulle condizioni in cui si svolge la gara, s'imbattebbe

nella generale incredulità: «guadi» quando si sbucca da una curva, buche sulle quali si decolla, (decollare è niente, è l'atterraggio che si rivela micidiale), rocce che sporgono sulla pista e peggio, pietre taglientissime, sabbia e distese di ghiaia ove ci si pianta, guadi in secca e l'eterna polvere che s'infiltra ovunque, per non parlare del caldo. E' un'atmosfera lunare, da inferno dantesco, in un paesaggio desertico, orribilmente arido, a volte pauroso.

Al via c'erano 53 equipaggi, all'arrivo soltanto sei. Forse questa quindicesima edizione del rally è stata eccessivamente dura (alcune piste erano vere e proprie «spacca-macchine») e quindi non dimostra gran che. Aggiungiamo che il coupé Lancia Fulvia di Lampinen ha «consumato» dodici serie di ammortizzatori e due traverse di rinforzo.

Il nostro numero, il 18, ci ha permesso di osservare i primattori di questo rally, cioè Citroen, Alpine e Peugeot. Non vogliamo infatti soffermarci a parlare delle Saab e delle Renault 16 TS iscritte

da privati, dato che l'ambizione di questi equipaggi non andava oltre la meta di portare a termine la competizione e le vetture si «trascinavano» quindi sulle piste. Claudine Trautmann e Marie Odile Desvignes meritano però di essere nominate, per avere portato fino al traguardo la loro R16TS, ed è la prima volta che un equipaggio femminile si classifica, in una prova che richiede tanto al fisico del pilota (Jacquemin ha dovuto fermarsi a metà della prova di Tata, ormai mezzo svenuto). La prestazione delle due conduttrici è dunque degna di lode.

Per contro il comportamento dell'Alpine lascia perplessi: erano state alzate di circa tre centimetri e la preparazione era stata particolarmente accurata, ma il fatto di averle viste segnare i tempi di cui sono state accreditate su queste piste, resterà comunque fonte di meraviglia.

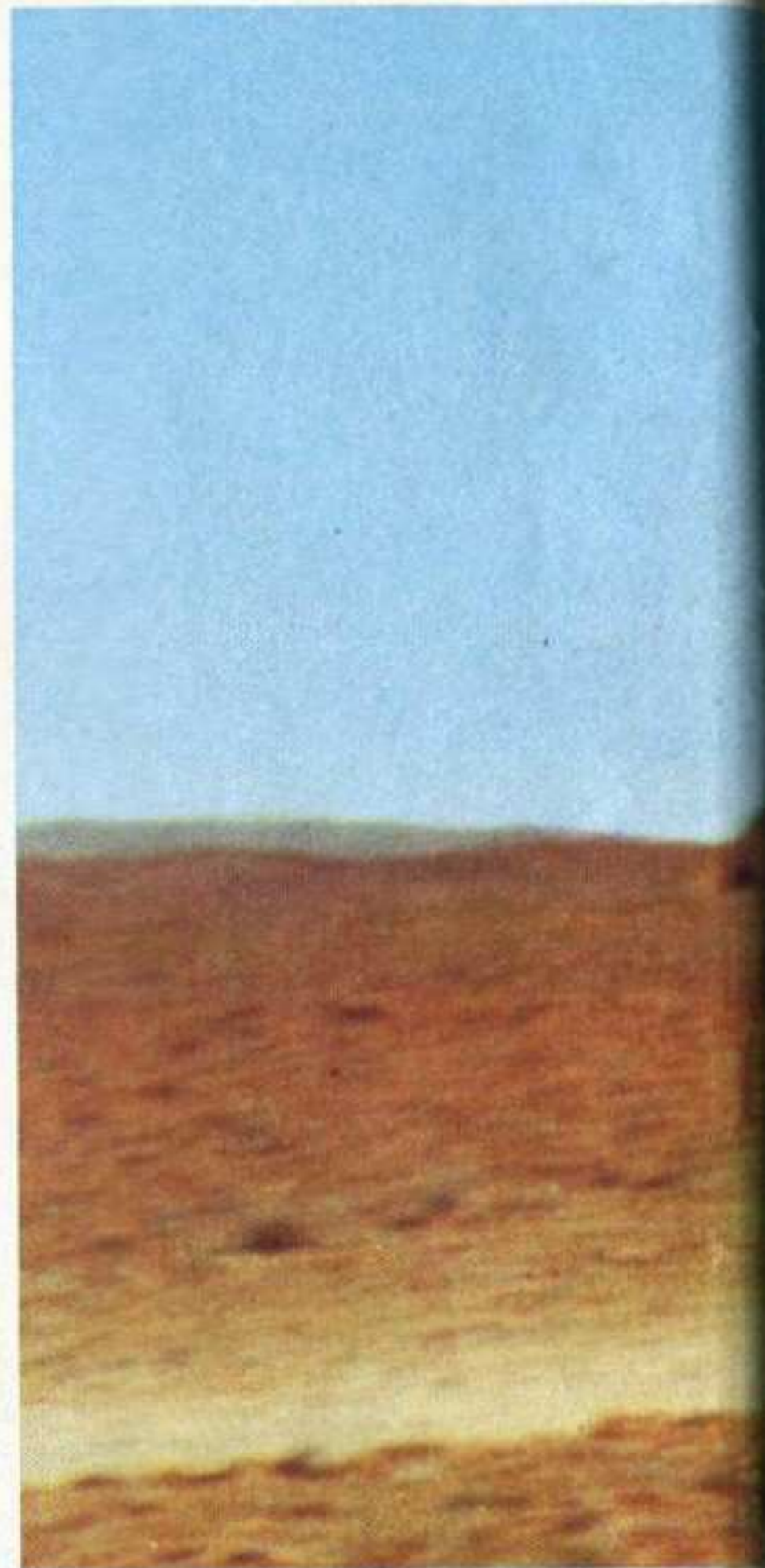
Lo stile di Waldegaard era

Jacques R. Jaubert

CONTINUA A PAGINA 78

Per seguire le sue vetture Madame Cotton, responsabile del reparto corse della Citroen, si è adattata a viaggiare in aereo (guardandosi la corsa con la prospettiva della foto sopra) in auto ed addirittura in bicicletta come documentano le due foto sotto. Tutto il suo impegno comunque non è servito ad evitare, nell'edizione '72, alla Citroen una sconfitta doppiamente amara perché subita dall'unica Lancia presente e in più alla sua prima esperienza marocchina





ammirevole e la sua Citroen SM sembrava assorbire facilmente le tremende asperità del terreno (Aaltonen, costretto a chiedere al suo coéquipier di spingere la vettura a ogni partenza, perché la frizione non funzionava, non ha potuto esprimersi completamente e neppure Deschazeau, che ci ha doppiati andando come un pazzo, benché si fosse in una tappa di collegamento facile), dando l'impressione di poter fare anche meglio. Siamo rimasti piacevolmente sorpresi anche di fronte al comportamento delle Peugeot 504 sulle piste: le vetture avevano l'

aria di trovarsi a loro agio e si sono rivelate veloci e sicure. Era molto difficile tenere il loro passo. La sicurezza di Neyret e della sua DS 21 gr. 2 era prevista. La DS non ha mai dato l'impressione di forzare e il pilota ha adottato uno stile assolutamente adeguato alla vettura.

Molto difficile da doppiare... in discesa, la DAF 55 di Laurent le cui prestazioni sono state tanto più degne di lode dato che il servizio di assistenza era ridotto ai minimi termini. Quanto a Lampinen, non abbiamo mai avuto modo di vederlo in opera, ma in compenso siamo rimasti ester-

refatti per l'assistenza della Lancia, che pure essendo «leggera», si è dimostrata efficientissima. I meccanici avevano bisogno di un tempo minimo, per cambiare gli ammortizzatori o la traversa di rinforzo posteriore. Si può dire che la vittoria di Lampinen sia stata anche la vittoria dei meccanici.

Queste immagini del rally sono per forza fuggevoli e brevi, dato che anche noi avevamo tanti problemi da risolvere e nei momenti di calma dovevamo tenere gli occhi fissi sul tratto di strada davanti al muso della nostra macchina, per individuare i « traboc-

chetti », al punto che finivamo per non vederli.

Alpine, Citroen e Peugeot, ognuna aveva qualità specifiche che potevano portare la vettura alla vittoria, ma nel Rally del Marocco la fortuna svolge un suo ruolo. E Lampinen ha avuto anche fortuna, altri sfortuna. Spietato banco di prova, questo rally è pur sempre una magnifica gara e si spera che l'anno prossimo la Datsun e la Ford siano presenti all'appuntamento e così pure la Fiat, in modo che la sedicesima edizione sia un vero campionato.

j. r. j.