

# DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:  
**CHALLOILS**  
via Radicofani 35  
00138 ROMA  
tel. 84 00 643

**l'additivo  
del  
meccanico**

**LE GARE SOPRESSE** La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto), la S. Benedetto del Tronto (2 luglio), la Guarcino Campocattino (9 luglio).

**QUESTE DATE CAMBIANO** ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinviato al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinviata al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (in programma per il 18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinviata a data da desti-

nare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno) rinviata a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. L'Agordo-Frasenè è rinviata dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinviato a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Val Camonica è rinviata al 20 agosto. La S. Stefano-Gambarie al 9 luglio, la Coppa Teramo a data da destinare. La gara di Hockenheim (2 luglio, campionato marche 2 litri) è rinviata al 16 luglio.

## LUGLIO

## Le corse chiave dal 6 al 9 luglio 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
6	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
7-9	Rally Egeo	Turchia			●	Rally	
8-9	Coppa Liburna	AC Livorno	Part. Rotonda di Ardenza Arr. idem km 340,400	Part. ore 23,01 (8) Arr. ore 8 (9)	● Trofeo naz. rallies	Regolarità	Polese (Alpine)
9	Coppa Tchen agopuntura cinese	Scud. Sporturismo	Circuito di Varano	P. ore 14-19 (8) A. 8,30-19,30 (9)	●	Autotorneo	
9	Rindt Memorial	Austria	Osterreichring km 5,911		●●● Trofeo europ. F. 2 Interserie	Velocità in circuito	Int.: Gethin (McLaren) 1'53"3"5, media 174,822. Nuovo record: Gethin 1'24"2 media 178,981.
9	G.P. Turismo	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● Camp. europ. T	Velocità in circuito	Glemser-Marko (Capri) 6.3' 29"4, media 143,200.
9	Trofeo Leinster	Irlanda	Circuito di Mondello Park km 1,99		●●● F. 2	Velocità in circuito	Watson (Brabham) 38'02"6, media 124,69. Nuovo record: Watson e Westbury 56", media 128,25.
9	Cesana Sestriere	AC Torino	Part. Cesana Arr. Sestriere km 10,400	Part. ore 11	●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Ortner (Abarth) 4'59"7, media 124,925. Record: Schetty (Ferrari) 4'53"3, media 127 e 650 (1969).
9	S. Stefano Gambarie		Part. S. Stefano Arr. Gambarie km 7,830	Part. ore 10	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 5'33"3, nuovo record
9	VILA REAL	Portogallo			●●● Camp. mond. marche 2 litri	Velocità in circuito	
9	Pedavena Croce d'Aune - Trofeo Dreher	AC Belluno	Part. Pedavena Arr. Croce d'Aune km 8	Part. ore 11,01	● Trofeo mont.	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 4'25", media kmh 108,679
9	Rallycross	AC Brindisi			●	Rallycross	
9	Autocross	AC Reggio Emilia	Pista Barcaccia		●	Autocross	
9	Road Atlanta	Stati Uniti			●●● Can-Am	Velocità in circuito	Revson 1.42'9", media 180 e 953. Giro più veloce: Stewart 1'17"42. uguaglia-to record circuito.
9	Corsa di Gives	Francia			●	Velocità in salita	
9	Corsa del Beauvais	Francia			●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 7'46", nuovo record
9	Corsa di Millau	Francia			●	Velocità in salita	
9	Corsa di Coudon	Francia			●	Velocità in salita	

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



# STEWART torna alla BRM? (per i milioni MARLBORO)

La notizia è grossa ma l'indiscrezione (è più che una voce), riguarda Jackie Stewart. C'è chi lo dà rinunciatario alla fine della stagione, chi invece è convinto che questa decisione è rinviata ancora per qualche tempo. La novità è questa (ci informa il nostro BENZING): che per il '73 il campione del mondo scozzese entrerà nel giro Marlboro. Tutto sta a vedere se la Casa di sigarette svizzere finanzia la Tyrrell oppure se Stewart nella nuova dimensione pubblicitaria tornerà alla BRM

## INSENSATO!

### 250 litri di benzina nelle F. 1 nel '73

LONDRA - Le corse di F. 1 l'anno prossimo per il Campionato del mondo piloti si disputeranno su una distanza minima di 200 miglia o 2 ore senza alcuna sosta ai box. Così è stato deciso dalla CSI a Londra la settimana scorsa, dopo aver accettato tutte le pretese dei costruttori. Le macchine potranno trasportare un massimo di 250 litri di benzina ripartita in tre serbatoi, da 80 litri ciascuno, che dovranno essere ben protetti. Il peso minimo delle macchine di F. 1 dovrà essere di 575 kg; i costruttori hanno tre mesi per alcuni suggerimenti sulla dimensione dell'alettone e sulla possibilità di ridurre la larghezza dei cerchi.

E' una resa totale, questa, dei «calabre» CSI! Ormai sono i costruttori che decidono la sorte dello sport automobilistico. E, purtroppo, la decidono tenendo conto soltanto dei propri interessi. Così vengono dimenticate anche quelle minime remore che dovrebbero consigliare tutti ad assicurare la continuazione di questo sport anche tenendo conto delle giuste esigenze di sicurezza. Invece siamo di fronte a questa INSENSATA decisione.

Diventa perlomeno provocatorio, mentre si discuteva sulla necessità di ridurre la quantità di carburante sulle vetture monoposto, che purtroppo si sono guadagnate per colpa dei costruttori l'appellativo di «bare fasciate di benzina», decidere addirittura l'aumento del carburante sulle macchine con la realizzazione di un terzo serbatoio!

Il peggior nemico dello sport dell'automobile non avrebbe potuto fare di peggio! E tenete a mente che proprio questi costruttori, fra i quali non sono solo gli inglesi in prima linea, avevano osteggiato fino all'ultimo e reso vano proprio a Londra, il progetto dell'adozione dei serbatoi di sicurezza Autodelta, appunto per ragioni di aumento di peso. Il peso è stato aumentato sulle monoposto, col limite a 250 litri, ma senza remore per le protezioni. Il cosiddetto ser-

batoio «Uniroyal» di sicurezza è un palliativo che serve solo a salvare la faccia a queste decisioni dei costruttori supinamente accettate dalla CSI.

Quello che disturba di tutto ciò è che la maniera come è stato finora condotto e diretto lo sport dell'automobile anche in sede internazionale, ha reso possibile questo «colpo di stato» dei costruttori con l'accordo dei piloti. E nel futuro c'è da attendersi di peggio! C'è il pericolo che quello che era una battuta diventi una realtà totale: cioè che le maggiori competizioni internazionali si trasformino in un vero «circo», F. 1 e prototipi. Manca solo la proprietà indipendente dei «teatri» di gara. Ma, forse, con qualche finanziamento di sponsor interessato si arriverà anche a questo!...

● Merzario ha vinto a Silverstone con l'Abarth di Osella, nonostante che sia stato penalizzato di un minuto e fatto partire in ultima fila, perché presentatosi tardi all'allineamento non volendo la macchina andare in moto.

● L'ing. Mauro Forghieri, l'ex direttore tecnico della Ferrari, prestissimo approderà con il suo staff disegnatori nella palazzina a fianco di quella direzionale all'interno della pista di Fiorano. I lavori sono in corso. Al momento egli svolge la sua attività di progettista a Modena, nella ex sede della Scuderia Ferrari.

Marcellino

## Le nostre PREMIAZIONI



Il Presidente dell'Ente Fiere di Bologna dottor Giancarlo Lenzi consegna al dott. Zuppet il fiore d'Oro di AUTOMOBILISSIMA '72. Sotto lo stesso presidente porge il casco di bronzo, speciale, a Vic Elford



## ELFORD e AUTOMOBILISSIMA

Martedì 27 giugno scorso, nel Residence Oro Pilla di Castelmaggiore si è svolta una simpatica cerimonia a conclusione del referendum per l'elezione di Automobilissima '72 il referendum indetto da AUTOSPRINT e GIO' 70, la Fiera dei giovani. Presenti circa 300 invitati tutti esponenti del mondo automobilistico, sportivo e no, tra cui alcuni piloti, è stato consegnato al dottor Zuppet che rappresentava la FIAT, il Fiore d'Oro di Automobilissima '72, assegnato a furor di popolo alla FIAT 127. Il Rag. Datri per la Lancia e il Dott. Bussinello per la De Tomaso hanno ritirato i fiori d'argento assegnati rispettivamente alla «Fulvia Montecarlo» e alla Pantera GTS, classificate al primo posto nella categoria media e super cilindrata. Dopo lo standing dinner svoltosi all'interno della villa, nel magnifico parco è avvenuta la consegna dei premi alle auto vincitrici, consegna che è stata preceduta da un breve discorso del Presidente dell'Ente Fiere di Bologna, dott. Giancarlo Lenzi e da un intervento del nostro direttore, Marcello Sabbatini, che ha illustrato il significato «diverso» di questa iniziativa. Mentre i presenti applaudivano ancora i premiati, grazie alla collaborazione della RAI TV e della RTF, è stato possibile assistere al drammatico filmato delle scene di Le Mans, relative all'incidente che costò la vita al compianto Bonnier e che vide il pilota inglese Vic Elford protagonista di un gesto di coraggio e sportività. Mentre le immagini scorrevano sullo schermo si è fatto tra i presenti un gran silenzio. La voce del nostro direttore Sabbatini ha commentato quelle scene drammatiche: la Ferrari Daytona che prende fuoco, il pilota che esce e si ripara oltre il guard-rail, la frenata di Elford che arriva, si ferma, attraversa la pista e apre lo sportello dell'auto in fiamme credendo che il pilota fosse rimasto prigioniero. Poi Elford si volta, si sente chiamare. Resosi conto che il pilota è salvo, Elford riparte. Un lungo applauso ha accompagnato Vic Elford sul palco dove gli è stato consegnato dal Pres. dell'Ente Fiera Dott. Lenzi, il casco di bronzo speciale di AUTOSPRINT.

La serata è continuata con uno spettacolo cabaret condotto dai bravissimi Svampa e Patruno.

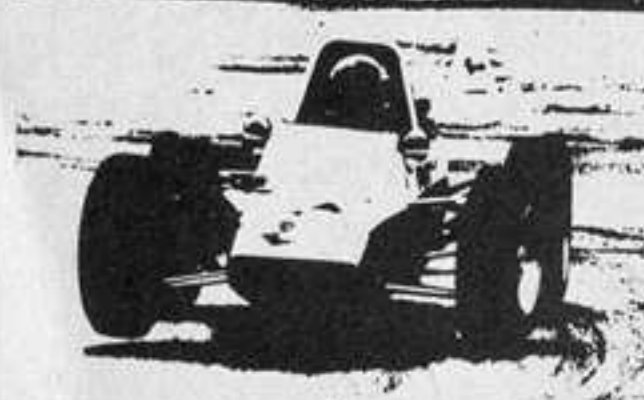


Il nostro direttore premia per la De Tomaso, il dott. Bussinello. A destra, il rag. Datri della Lancia riceve il fiore d'argento dalle mani del dottor Giulio Cesare Alberghini, segretario generale dell'Ente Fiere di Bologna

LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

## I problemi della F.ITALIA



La doppia  
resa  
CSAI



Correre  
in scala

il pallottoliere  
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale  
delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 37 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECCI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

# Divisi così i MILIONI (più fortunati nel centro)

Questo l'elenco dei biglietti vincenti della Lotteria di Monza, con i rispettivi abbinamenti:

serie V numero 78406, abbinato a Graham Hill, venduto a Milano: 150 milioni - serie AB numero 29128, abbinato a Silvio Moser, venduto a Firenze: 75 milioni - serie T numero 65230, abbinato a J. P. Jarier, venduto a Roma: 50 milioni - serie A numero 86637, abbinato a Claudio Francisci, venduto ad Arezzo: 30 milioni - serie G numero 36115, abbinato ad A. de Adamich, venduto a Milano: 20 milioni - serie G numero 74683, abbinato a Vittorio Brambilla, venduto a Roma: 5 milioni - serie N numero 66917, abbinato a Richard Scott, venduto a Parma: 5 milioni - serie G numero 56854, abbinato a Peter Westbury, venduto a Roma: 5 milioni - serie C numero 64158, abbinato a Brett Lunger, venduto a Genova: 5 milioni - serie AA numero 17918, abbinato a Ronald Binder, venduto a Roma: 5 milioni - serie C numero 67271, abbinato a Ernesto Brambilla, venduto a Imperia: 5 milioni - serie O numero 70158, abbinato a David Purley, venduto a Genova: 5 milioni - serie S numero 56688, abbinato a Hiroshi Kazato, venduto a Napoli: 5 milioni - serie O numero 17602, abbinato a Adrian Wilkins, venduto a Roma: 5 milioni - serie AA numero 67142, abbinato a C. Bourgoignie, venduto a Genova: 5 milioni.



Graham Hill, raggiante sul podio, ha trovato a Monza un ulteriore sprazzo di giovinezza vincendo alla maniera forte entrambe le manches del Lotteria. Eccolo a sinistra con Francisci, primo degli italiani, e a destra vincere la volata della seconda corsa davanti (come nella prima) a Moser e Jarier

## La differenza cresce nei motori

● I 1790 cc Cosworth, coi loro 245-252 HP a seconda se sono nati male o bene, cominciano a sentire netto il divario di potenza dal 1930 cc. Questo fatto ha portato molte lagnanze da parte dei fedeli alla Novamotor che quest'anno si limita alle revisioni dei 1790 cc. Dopo molte insistenze da parte di de Adamich, Francisci e Wilson Pittipaldi, Gianni Pedrazzani ha finalmente deciso di produrre un 1930 cc Nova. Parte dal blocco BDA che svuota completamente risalando all'interno le nuove canne e riportando il materiale con trattamenti da alta chirurgia meccanica. Pare che un blocco del genere costi 750.000 lire!

● Anche se siamo a metà stagione tutti non vedono l'ora che questo incubo degli striminziti BDA superspremuti e delicatissimi si risolva. La Novamotor ha in avanzata fase di realizzazione il nuovo Lotus, derivato dal Jensen Healey, di cui noi per primi abbiamo parlato a partire da marzo. Con 1997 cc, quattro valvole per cilindro e blocco in alluminio potrà ruotare vicino ai 10.000 giri e dare potenze non molto distanti dai 300 HP. Dopo l'estate ne verranno consegnati tre esemplari alla Lotus per E. Pittipaldi e, visti i risultati, verrà dato inizio alla produzione per i clienti.

● Sempre nel quadro di sviluppo dei motori è confermato che da settembre

sarà omologato il basamento in alluminio del BDA Ford con cui si arriverà ai 2000 cc ed a parecchi cavalli in più. Brian Hart ha già pronto questo motore che è lo stesso usato da Surtees al G.P. del Giappone. Tutti però temono il BMW 2000 cc edizione '73: non c'è da stupirsi perché lo sta sviluppando Neerpasch.

● I fratelli Brambilla forse hanno capito che le loro doti di piloti potrebbero essere messe meglio in evidenza se dedicassero meno tempo al lavoro in officina. Quanto loro costi continuare a lavorare direttamente lo si è visto mercoledì a Monza: sono arrivati in tempo solo alle prove del pomeriggio ed esausti per avere lavorato come forsennati per ore ed ore senza mangiare e dormire. Vittorio, dopo l'abbandono dell'Alfa che gli aveva promesso il Montreal senza forse neppure rendersi conto della portata del problema, ora è passato al Nova-Cosworth. Tino è stufo del Dino che gli è costato centinaia di ore di lavoro e molti soldi. Anche lui ha comprato un Cosworth pure assistito dalla Nova.

● Mamma e papà Kazato sono venuti dal Giappone per vedere cosa stia facendo il figlio in Europa. Lui, tutto compito come se fosse qui a fare un lavoro da scrivania, si è presentato a cena al Principe Savoia col suo seguito di piccoli orientali.

● Il motore di de Adamich andava tanto male che alla mattina, quando la macchina aveva gomme larghe ed alettoni grossi, fuori dalle scie invece di salire di giri, scendeva. Una volta Andrea ha perfino dovuto mettere la quarta in rettilineo per riuscire a proseguire.

g. n.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**MONZA** - Hill ha salvato Monza. Ne più ne meno, visto che se fossero mancati il suo nome in cima alla classifica e la sua combattività in corsa, ci sarebbe stato ben poco da dire di una manifestazione tanto povera di contenuto e di partecipanti. Solo una settimana fa scrivevamo da Rouen di aver assistito alla più bella gara di F. 2 dell'anno. Oggi possiamo dire che quella che ci aspettavamo come la più brutta è stata riscattata dal ritorno alla vittoria di un campione particolarmente caro agli sportivi. Un campione di cui si sente spesso chiedere perché continui, ma che a Monza è stato maestro nel gruppo dei 15 piloti che gli organizzatori avevano faticosamente messo insieme per questa prova non titolata.

### Meglio pochi piloti!

Gara brutta prevedevamo, oltre che per i pochi e solo in parte qualificati presenti, anche per la solita, velocissima, non selettiva e pericolosa pista stradale di Monza. Soprattutto tanto pericolosa in caso

di incidenti che gli stessi responsabili dell'AC Milano e dell'autodromo erano contenti che all'appuntamento fossero venuti meno piloti del previsto. Suonerà incredibile ma siamo arrivati a questo, mentre le sospirate chicane restano nel limbo. Si aspettano i pareri politici ma c'è speranza seria per un sì anche perché, se non si interverrà entro settembre, il G.P. d'Italia potrebbe andarsene davvero ad altri lidi. Oggi la

fortuna è stata ancora una volta amica ed anche l'incidente di Bourgoignie, che in pieno rettilineo ha sbandato per lo scoppio della ruota posteriore destra, è avvenuto quando il belga era in fondo al gruppo e si è risolto con la distruzione della sua GRD e seri danni alla March di Kazato. Ma se fosse successo ad uno di quelli che stava davanti al gruppetto? Le macchine si riparano, ma per gli uomini è diverso.

**G.P. LOTTERIA DI MONZA - Gara internazionale di velocità in circuito F. 2 - Autodromo di Monza, 29 giugno 1972.**

#### CLASSIFICA 1. MANCHE (20 giri)

1. Graham Hill (Brabham T 38) 31'16''80, media kmh 220,353; 2. Moser (Brabham BT 38) 31'19''66; 3. Jarier (March 722) 31'19''68; 4. Francisci (Brabham BT 38) 31'19''77; 5. de Adamich (Surtees TS 10) 31'20''59; 6. Scott (Brabham BT 38) 31'20''62; 7. Wilkins (March 722) 31'20'' e 82; 8. Lunger (March 722) 31'21''46; 9. Kazato (March 722) 31'33''28; 10. Bourgoignie (GRD 272) 32'14''48; 11. Purley (March 722) 32'50''25; 12. Binder (Brabham BT 36) a 5 giri; 13. V. Brambilla (March 712) a 8 giri; 14. T. Brambilla (March 712) a 15 giri; 15. Westbury (Brabham BT 38) a 18 giri.

**Giro più veloce:** il 4. di Silvio Moser in 1'31''8 media 225,490 kmh.

#### CLASSIFICA 2. MANCHE (20 giri)

1. Graham Hill (Brabham BT 38) 31'11'' media kmh 221,177; 2. Moser (Brabham

BT 38) 31'12''01; 3. Jarier (March 722) 31'12''25; 4. Francisci (Brabham BT 38) 31'24''07; 5. de Adamich (Surtees TS 10) 31'24''14; 6. Purley (March 722) 31'56''35; 7. Lunger (March 722) 31'56''35; 8. Wilkins (March 722) 32'11''18; 9. Scott (Brabham BT 38) a 1 giro; 10. Binder (Brabham 36) a 6 giri; 11. Kazato (March 722) a 12 giri; 12. Bourgoignie (GRD 202) a 12 giri; 13. V. Brambilla (March 712).

**Giro più veloce:** il 14. di Hill e il 15. di Moser in 1'31''8. Media 225,490 kmh.

#### CLASSIFICA FINALE SOMMA DEI TEMPI

1. Graham Hill 1.02'30''60, media kmh 220,734; 2. Moser 1.02'31''67; 3. Jarier 1.02'31''93; 4. Francisci 1.02'43''84; 5. de Adamich 1.02'44''73; 6. Lunger 1.03'17''81; 7. Wilkins 1.03'32''; 8. Purley 1.04'14''88; 9. Scott, giri 39; 10. Binder, giri 29; 11. Kazato, giri 28; 12. Bourgoignie, giri 28; 13. V. Brambilla, giri 12; 14. T. Brambilla, giri 5; 15. Westbury, giri 2.

Un'altra settimana « piena ». Si è corso, in Italia e nel mondo, da giovedì 29 a domenica 2 luglio. Perciò ecco un giornale (quasi) tutto resoconti. Buona lettura.

# week-end SPRINT

**Una corsa che non fa certo reclame allo sport auto il «LOTTERIA» F.2**

MONZA - Stando al comunicato degli organizzatori si aspettavano 32 macchine. Ne sono arrivate 15, un numero realistico per una corsa che non è di Campionato e si inserisce con una data infelice tra due prove importanti come quella di Rouen e quella austriaca di Zeltweg. Un numero che risente anche della precaria situazione dei motori creata dalle facili rotture e da una inconcepibile lentezza nella consegna dei blocchi da parte della Ford.

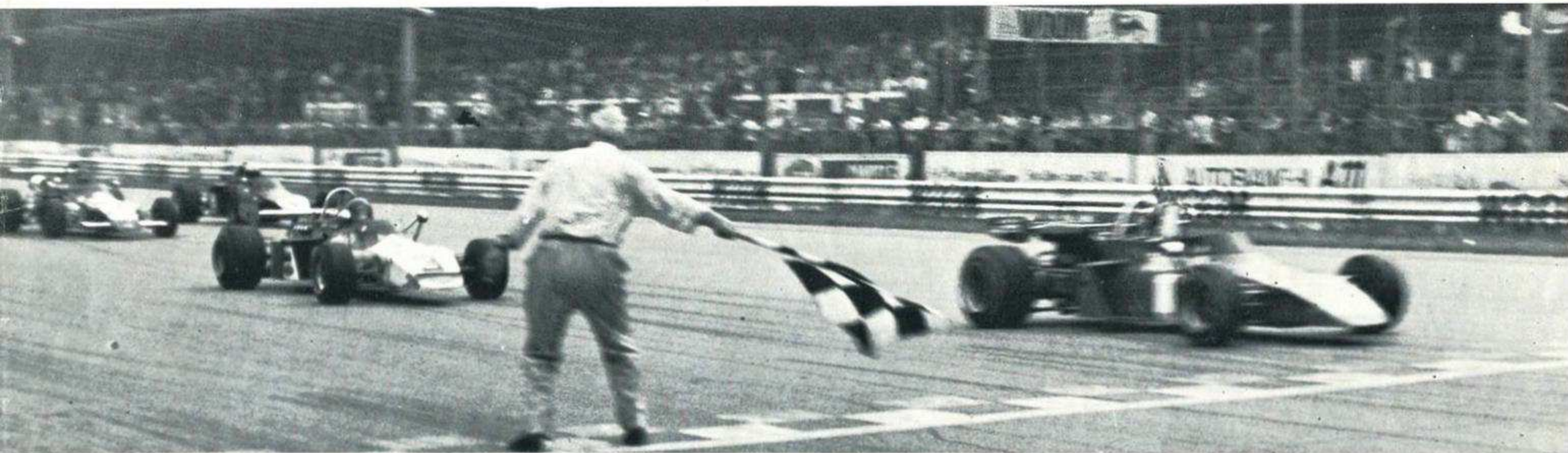
Numero uno e principale attrazione per il pubblico, Graham Hill con la sua Brabham Jaegermeister ed uno dei pochi motori di grande capacità presente: il Racing Servicer 1930 cc. L'altro pilota di F. 1 del lotto è il nostro de Adamich con la sua Fina Surtees ricostruita dopo Crystal Palace ed ancora bisognosa di messa a punto. Per lui il motore il 1790 cc Cosworth revisionato dalla Novamotor, non essendo ancora pronto il Nova 1930 cc uguale a quello usato da Wilson Fittipaldi a Rouen. Gli altri tre italiani sono Francisci con la sua Elcom Brabham Cosworth 1790 cc, Vittorio Brambilla con la Beta

March 712 ex Pescarolo pure col Cosworth e Tino Brambilla che ha montato forse per l'ultima volta il Dino 6 Tino al suo fedele telaio March 712.

Assente invece la macchina di Gagliardi, l'altro italiano che partecipa attivamente alla stagione, dopo i danni subiti a Rouen.

Jarier è rientrato qui al volante della 722 March Cosworth dopo che la macchina è stata guidata da Dolhem nelle ultime tre gare. Sempre con le March il californiano Lunger, che usa un McLaren Cosworth 1790 comprato a Rouen dopo aver rotto i suoi due R.E.S.; David Purley col 1930 R.E.S.; Adrian Wilkins col 1856 cc di Hart e il giapponese Kazato che, in attesa di un 1930, dispone ancora del Broadspeed 1800 cc. Con la BT38 Brabham Richard Scott prova un nuovo motore 1860 cc. Richardson che sembra andare molto bene, mentre Westbury e Moser continuano coi soliti Felday 1963 e Cosworth 1790 rispettivamente. Per arrivare a 15 macchine si devono aggiungere la BT36 Brabham di Binder col solito Cosworth e la G.R.D. 727 di Bourgoignie col 1800 Moore.

## «Baffo» salva MONZA



Ma veniamo agli uomini appunto: dopo Hill si è inserito un Moser combattivo e tenace quale non lo vedevamo dal Crystal Palace del '71, davanti a Jarier che è stato felicissimo del terzo posto ottenuto alla guida della March che avrebbe dovuto aprirgli la strada al titolo europeo ma

che è riuscito a stare anche in testa ad un certo punto, ha finito col motore provato da un pesante fuori giri che ha fatto, senza neppure troppa colpa, all'inizio della seconda manche. De Adamich, che era favorito insieme ad Hill, ha continuato ad arrancare dalla metà della prima manche per

ra pieno di guai, Vittorio è stato tanto forte da riuscire ad andare in testa e prendere anche un certo vantaggio sul gruppo, prima che Hill e gli altri riprendessero contatto e poi un pneumatico anteriore lo arrestasse al curvone.

Degli altri poco da dire perché gli Scott, i Purley, i Lunger, i Wilkins e i Kazato si sono equivalsi nella mischia. Alcuni erano partiti con alettoni e baffi per stare più attaccati in terra, in curva ed in frenata; altri avevano preferito togliere tutto e contare sulla velocità, ma il risultato è stato eguale per tutti tanto che alla fine l'unico commento che si sentiva fare della corsa era questo: Funny! (buffa), dal gruppo qualsiasi numero avrebbe potuto uscire cosa che, tutto sommato, è abbastanza coerente per un Gran Premio che si chiama della Lotteria.

**Gabriela Noris**

• Il peggiore accordo per aiutarsi con le scie lo hanno fatto Francisci e Jarier avrebbe dovuto passare prima doveva tirare nei pezzi dritti mentre Jarier avrebbe dovuto passare prima del curvone per fare l'andatura fino ad oltre Lesmo, sfruttando i requisiti dati dall'alettone. Il guaio è che Francisci, per farlo passare, doveva... staccare prima del curvone. Così hanno fatto un brutto tempo in due senza accorgersi che alle loro spalle c'era il gruppetto dei tempi buoni.

**Manches in «copia»**

### La sorpresa Brambilla jr.

La corsa segue il criterio delle due manche con classifica per somma dei tempi. E' una scelta che non abbiamo capito in questa occasione visto che l'intervallo tra l'una e l'altra prova era così breve da non consentire grandi riparazioni e che, in una pista dove si temono i grupponi, due partenze possono solo facilitarli. Si schierano tutti e quindici i piloti che hanno provato, con diverse soluzioni per quanto riguarda sezioni di gomme ed uso o meno di alettoni o baffi. Chi li elimina punta sulla velocità, ma si vedrà che la scelta giusta è quella di poter frenare più tardi e girare più in fretta sfruttando la deportanza degli alettoni, dato che in dritto « tutte le scie aiutano ».

Al via c'è una sorpresa: invece di Scott o Westbury, che

sono in prima fila, si fa subito strada Vittorio Brambilla che riesce perfino a prendere una cinquantina di metri di vantaggio. Hill che tira il gruppo nel corso della seconda tornata, tenta di staccarsi sfruttando la maggior potenza del suo « Racing Services » 1930 cc ed al terzo passaggio prende contatto con Vittorio al comando. I due iniziano una gara in buon accordo tanto che si pensa possano restare soli fino alla fine, visto che quelli dietro potrebbero danneggiarsi correndo tutti in gruppo. Ma quelli dietro questa piega di gara non l'avevano prevista e de Adamich, Jarier, Scott e Moser si fanno attivi per cercare di colmare lo svantaggio. Intanto si è fermato Tino Brambilla, partito col suo Dino già pieno di guai, e Westbury il cui motore riscalda pericolosamente. Coi due primi sempre soli, nel gruppo il movimento si fa sempre più intenso tanto che Purley viene letteralmente spinto fuori in parabolica e riparte attardato. Ma siamo prossimi al ricongiungimento ed è Moser che riesce a sentire le scie

g. n.

### Nazionalismo e antifiamma

Graham Hill ha ricevuto in omaggio due tute in FTP della Linea Sport. E' rimasto così impressionato dalla dimostrazione che gli è stata fatta da Mario Alquati che gestisce il negozio di abbigliamento sportivo dell'autodromo, che voleva a tutti i costi pagarle! Una volta accettato l'omaggio si è fatto dare un campione del tessuto FTP per ripetere la dimostrazione in Inghilterra: che sia la volta che un inglese sostiene un nostro prodotto contro le sentenze di certe giurie che per la sicurezza fanno le classifiche senza dimenticare il nazionalismo? (Ogni riferimento alla Jim Clark Foundation è sicuramente voluto).

che, per mancanza di finanziamenti, gli viene affidata solo occasionalmente.

Gli italiani li troviamo al quarto e quinto posto: si tratta di posizioni inferiori a quelle che avrebbero potuto occupare, ma le circostanze non sono state favorevoli a nessuno dei nostri. Francisci,

la rottura della pompa meccanica della benzina che gli ha causato scarsa pressione del carburante e potenze inferiori al normale anche sul nuovo motore montato dopo le prove. Ritirati invece i fratelli Brambilla, ma se Tino ha fatto una partenza simbolica col suo Dino Fiat anco-

CONTINUA A PAGINA 6



A sinistra, la « meteora » Vittorio Brambilla, che al via della prima manche era riuscito a prendere un leggero vantaggio. Poi è stato riassorbito, ed infine ha forato una gomma. Sopra, « trenino » fuori da Lesmo, guidato da Jarier e da Moser. A destra, le F. 2 in ordine sparso in parabolica: guida Francisci, seguito da Jarier, Lunger, Scott, Moser e Hill

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

di Hill e Brambilla e a fare da elemento di congiunzione.

Siamo a metà manche e tutto è da rifare tanto che vanno in testa anche Jarier, Moser e il nostro Francisci che si prepara ad un bel finale. De Adamich invece ha cominciato ad avere gli inconvenienti dovuti alla pompa meccanica che si è rotta e si tiene in coda. Il gruppo che si prepara alla voltata è così composto: Hill, Moser, Scott, Jarier, Francisci, Lunger, Wilkins, Kazato e de Adamich. Purley e Bourgoignie sono più indietro mentre Binder è molto attardato col motore che non funziona bene. Manca Vittorio Brambilla che al 14. giro resta sul percorso con una gomma anteriore bucata ed il transistor in avaria. Moser tenta il tutto per tutto ed è primo al penultimo passaggio. Hill però sa il fatto suo e si porta avanti già prima del curvone dove Moser, Jarier e Francisci sono alle prese per il secondo posto. Ciò facilita Hill che si stacca e vince solo, mentre i tre arrivano nell'ordine. Quinto riesce ad infilarsi de Adamich che sorprende

Scott, Wilkins e Lunger che sbaglia la cambiata proprio durante la volata. Kazato è nono dopo aver perso la scia, mentre Bourgoignie precede Purley per il decimo posto.

## La solita grande paura

Le macchine tornano in pista meno di un'ora dopo per la seconda manche, anch'essa su venti giri. Sono 13 perché Tino Brambilla e Westbury non si allineano. Prova invece a partire Vittorio, ma già nel giro che precede la partenza lanciata il transistor si rompe di nuovo ed il monzese rinuncia. Moser, Hill e Jarier tengono le loro posizioni di testa, ma per cinque giri tutti restano insieme a esclusione di Binder che va ai box. Anche Scott, che ha preferito montare il musetto normale al posto di quello rotondo usato in prova per fare il miglior tempo, e l'alettone, deve andare al box per fissare il raccordo del distributore di benzina che si è allentato. Riparte nello stesso giro, ma ha compromesso la sua gara.

Al sesto passaggio il gruppo si divide in due con Hill, Moser, Jarier davanti e Francisci, Purley, Bourgoignie, Lunger, Kazato e Wilkins subito dietro. Il giro dopo, il secondo gruppo è decimato: Dietro a Francisci, Purley e Lunger c'è il vuoto. Si è verificato l'incidente prima del curvone tra Bourgoignie e Kazato e Wilkins, che era subito dietro, ha dovuto frenare ed ha perso tempo e scia. I tempi dei primi scendono da 1'35" delle prime battute ad 1'33" ed è in questa fase che de Adamich segna un 1'32"2 che resta il giro più veloce fino a quando Hill, al 14. passaggio e Moser al 15. si portano ad 1'31"8.

E' proprio de Adamich però a cedere per la scarsa pressione di benzina ed al comando si installa Hill relativamente indisturbato. Dietro di lui Moser e Jarier si scambiano il posto con l'intromissione di Scott che, benché doppiato, si è trovato tra i primi e non li ha più lasciati. Il gruppo dei secondi si riduce da quattro a tre perché Lunger si gira in « parabolica ». Così la corsa si conclude con alle prime cinque posizioni gli stessi piloti della prima manche. Hill, Moser e Jarier precedono Francisci che supera de Adamich e Purley. Sesto assoluto è Lunger che precede Wilkins. Alla premiazione, sul podio insieme ad Hill, sale anche Francisci cui i genitori di Giovannino Salvati consegnano una coppa in memoria del figlio che aveva vinto, esordendo in F. 2, proprio il Lotteria del '70.

g. n.

## I tempi delle due sessioni di prove

N. GARA	PILOTA	VETTURA	POMERIGGIO	MATTINO
8	SCOTT	Brabham BT 38	1'31"27	1'35"75
7	WESTBURY	Brabham BT 38	1'32"36	1'34"66
1	HILL	Brabham BT 38	1'32"41	1'33"00
30	BRAMBILLA	March 712	1'33"41	—
22	LUNGER	March 722	1'33"47	1'37"46
26	PURLEY	March 722	1'33"73	1'39"80
10	FRANCISCI	Brabham BT 38	1'33"82	1'34"87
27	KAZATO	March 722	1'33"83	1'36"78
2	DE ADAMICH	Surtees TS 10	1'34"12	1'37"08
20	BOURGOIGNIE	GRD 272	1'34"12	1'36"03
24	JARIER	March 722	1'34"34	1'34"39
25	WILKINS	March 722	1'34"52	1'36"65
3	MOSER	Brabham BT 38	—	1'34"84
11	BINDER	Brabham BT 36	—	1'37"17
29	E. BRAMBILLA	March 712	1'39"68	—

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.

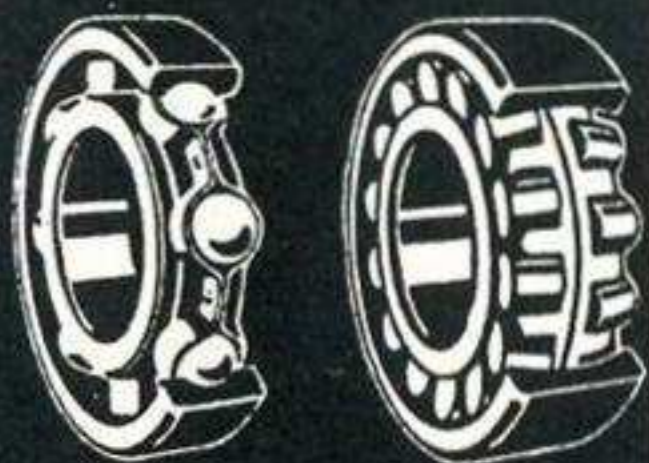
## COSI' (IN 15) AL VIA

SCOTT (Brabham BT38 G.Y.) 1'31"27/100	WESTBURY (Brabham BT38 FIR.) 1'32"36/100
HILL (Brabham BT38 G.Y.) 1'32"41/100	V. BRAMBILLA (March 712 FIR.) 1'33"41/100
LUNGER (March 722 G.Y.) 1'33"47/100	PURLEY (March 722 FIR.) 1'33"73/100
FRANCISCI (Brabham BT38 G.Y.) 1'33"82/100	KAZATO (March 722 FIR.) 1'33"83/100
DE ADAMICH (Surtees TS10 FIR.) 1'34"12/100	BOURGOIGNIE (GRD 272 FIR.) 1'34"12/100
JARIER (March 722 FIR.) 1'34"34/100	WILKINS (March 722 G.Y.) 1'34"52/100
MOSER (Brabham BT38 G.Y.) 1'34"84/100	BINDER (Brabham BT36 FIR.) 1'37"17/100
E. BRAMBILLA (March 712 FIR.) 1'39"68/100	
G.Y. - GOODYEAR FIR. - FIRESTONE	

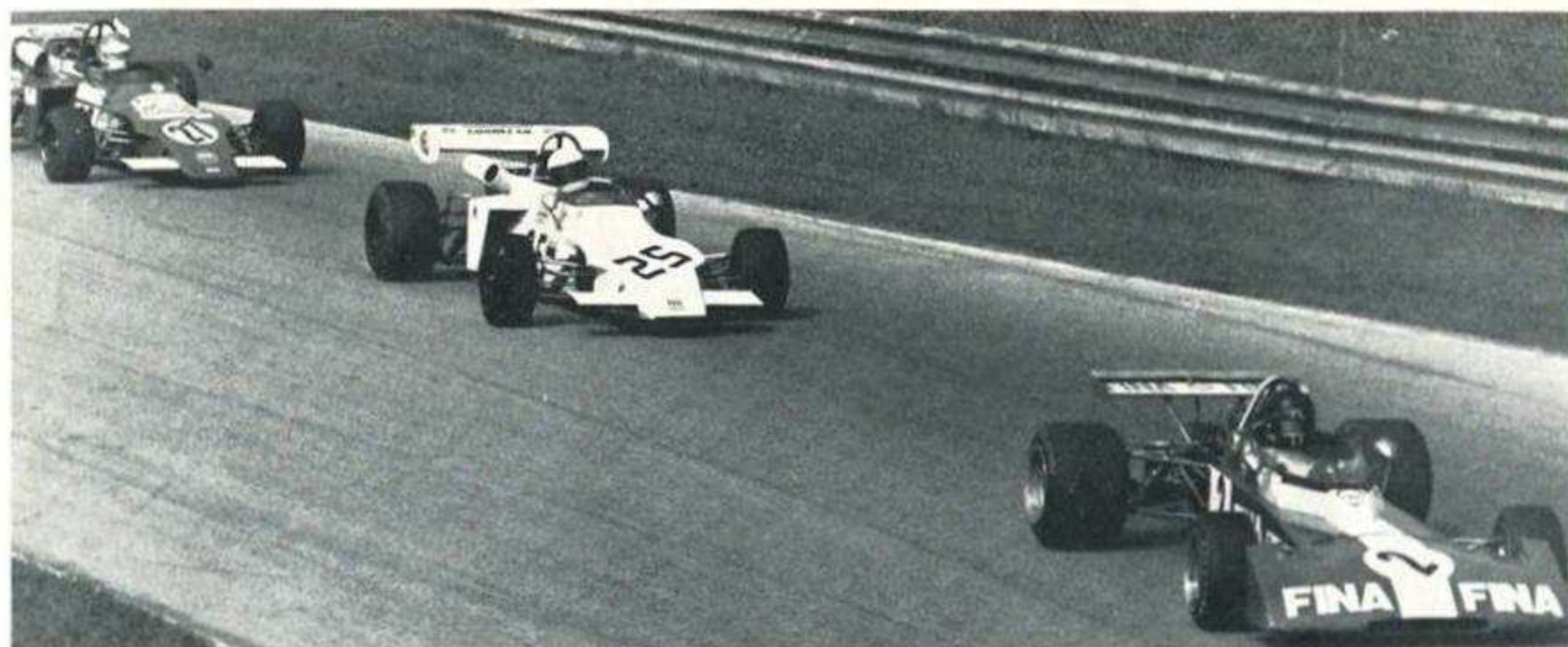
## ZADRA lascia

● Ormai definitivamente deciso l'abbandono di Antonio Zadra dal mondo delle corse: il giovane trentino, che da molti anni correva, prima con lo pseudonimo di «Kandaru» in Italia e all'estero, ha venduto la sua Lola T 290 due litri a Pasolini, assieme a tutte le altre parti di ricambio che aveva acquistato da poco. Gli amici dicono che sia rimasto particolarmente scosso dalla recente scomparsa di Bonnier, al quale il giovane industriale di Trento era legato da sincera amicizia.

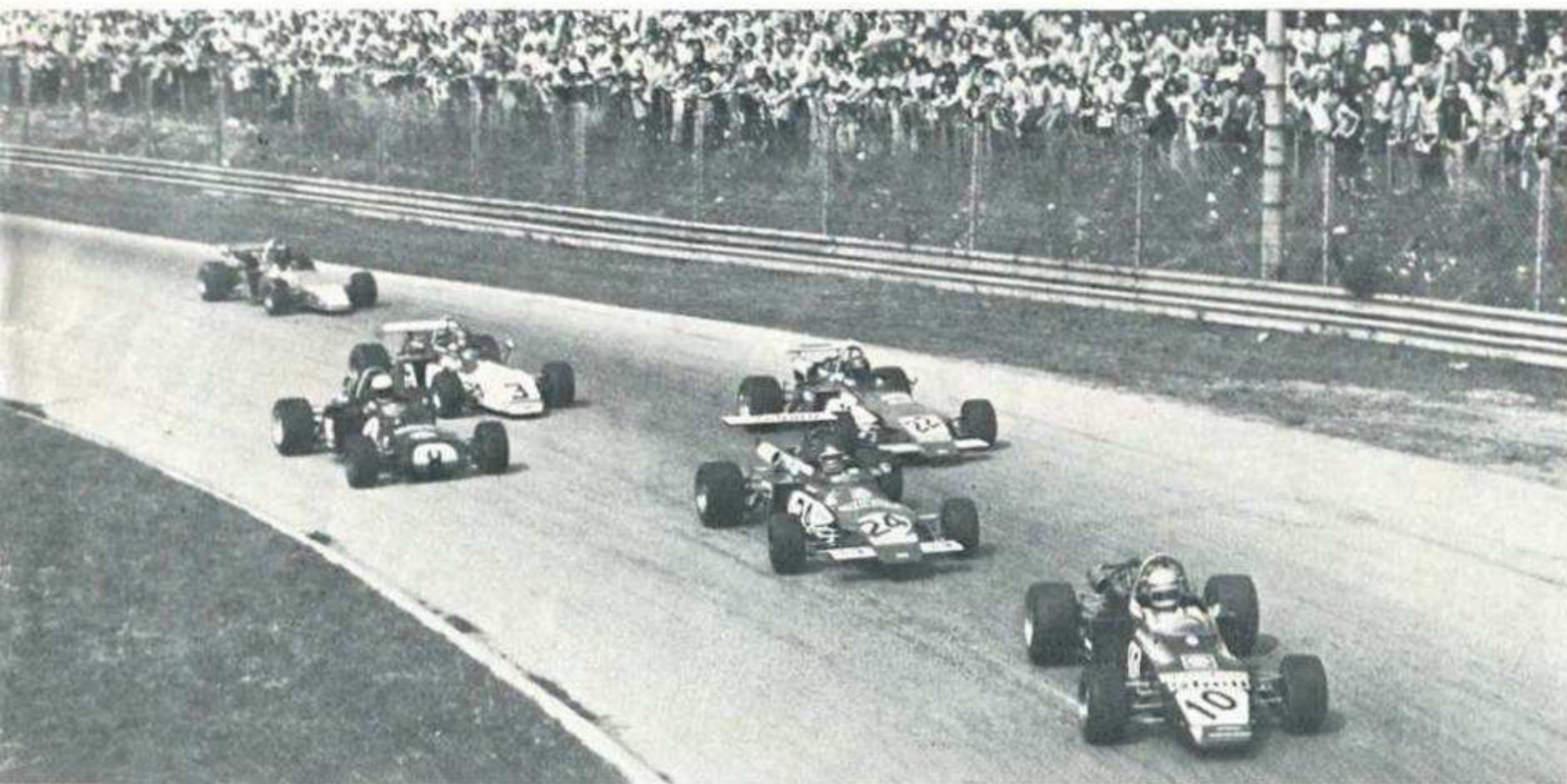
● Pare definito il recupero delle due gare di F. 3 (Monza 7/5 e Imola) non disputate nel corso della stagione: verranno sostituite naturalmente con validità per il campionato italiano da due gare a Varano il 16 luglio e 6 agosto, mentre la gara di Pergusa avrà una nuova data nel 15 agosto. Anche Vallelunga avrà una gara supplementare, che sarà organizzata il 17 di settembre.



**FAG**  
cuscinetti volventi



Andrea de Adamich ha fatto quello che ha potuto, con la sua Surtees. Ecco entrare in parabolica



La madre di Giovanni Salvati con Francisci, che ha vinto il trofeo intitolato a suo figlio

Problema  
gomme nelle  
qualificazioni

## Troppo poche le vetture per i «treni»

MONZA - Le prove hanno luogo in due turni di un'ora e trenta nella giornata di mercoledì. Già al mattino è molto caldo e la maggior parte dei piloti che scendono cerca di trovare il miglior compromesso tra velocità di punta e tenuta di strada: alcuni eliminano interamente alettoni e baffi mentre altri preferiscono mantenere l'alettone in posizione quasi neutra per usufruire di una maggior aderenza soprattutto al curvone. Hill scende ad 1'33 secondi netti che resta il miglior tempo della mattinata ma che è superiore di oltre un secondo al record del '71 con la F. 2 1600 cc. Poco dopo gli scoppia una delle quattro Goodyear, che sono di mescola abbastanza dura siglate G60/61, e si deve fermare. Mancando l'assistenza della Goodyear e non disponendo di coperture di scorta, Hill fa poi montare delle Firestone per il pomeriggio. Con le gomme non vanno bene neppure gli altri: le Firestone dei tipi 32 e 34 sono troppo morbide per il caldo che c'è tanto che si dimostrano migliori le vecchie B24 che la maggior parte dei piloti si porta dietro di scorta.

Le prove non danno molte emozioni; anche i tradizionali e paurosi «treni» monzese stentano a costituirsi per le poche macchine in pista. Alla fine del turno della mattina il secondo tempo è di Jarier, il terzo di Westbury, il quarto di Moser ed il quinto di Francisci che resta però a quasi 3" da Hill. Indietro Purley, che rompe un semiasse quasi subito e de Adamich che ha dovuto montare le gomme della F. 1 troppo alte e larghe per la poca potenza del fiacco 1790 cc di cui dispone.

Per le prove del pomeriggio la Firestone decide di dare a de Adamich e Westbury un tipo nuovo di coperture con mescola molto dura e quindi particolarmente adatte per il caldo che è sempre più insistente. Con queste gomme, anche se attardato dalla rottura della pompa dell'acqua, Westbury segna un 1'32"36 con cui resta secondo solo a Scott che riesce a portare la sua Brabham, senza alettone e con il piccolo muso rotondo, ad un apprezzabile 1'32"27. I tempi comunque escono da un gruppo ben assortito che offre buone scie. Meno fortunati

con le scie Francisci e de Adamich che non scendono oltre il limite di 1'33"82 e 1'34"12 rispettivamente. De Adamich, sempre alle prese con un motore bizzoso, non ha bisogno di aspettare la fine delle prove per vederlo rompersi. Bene invece Vittorio Brambilla che in pochi giri si porta ad 1'33"41 che gli vale una posizione in seconda fila. Al contrario, Tino continua ad avere noie col suo Dino di cui la principale è la bassa circolazione dell'olio che non vuol saperne di uscire dalla coppa ed andare in circolazione. Commentando per voce del fratello, Vittorio diceva «Io non so quel motore: gli abbiamo messo due pompe per il recupero dell'olio così potenti che se le montassimo su di un Ford tirerebbero fuori anche le bielle...».

A parte i guai di Tino Brambilla tutto si conclude senza particolari sobbalzi e con gli organizzatori tranquillizzati dall'autorizzazione ad abbinare solo 15 biglietti della Lotteria alle macchine invece dei 20 previsti.

g. n.



Brutto ma efficiente, il musetto corto della Brabham di Scott, dato che l'inglese ha ottenuto il miglior tempo nelle qualificazioni



Non ostante questo pneumatico stracciato, l'Opel di Rosselli non ha perso (grazie a Pianta) il secondo posto nella 2000 GT

tano proprio la soluzione radicale agli attuali problemi delle vetture da corsa più evolute, a cominciare dalle F. 1; per rigidità e funzionamento delle sospensioni con oscillazioni ad alta frequenza e minime masse non sospese. Un collaudo ed un debutto positivo, se si considera che soltanto un punto ha preoccupato, quello degli eccessivi attriti delle guarnizioni dei cilindretti e degli elementi elastici, con cattivo funzionamento soltanto alle basse frequenze.

Enrico Benzing

In attesa del Lotus-Novamotor i Ford dominano

## i BDA di transizione

MONZA - Motori, pneumatici e caratteristiche aerodinamiche hanno fornito i principali motivi di interesse tecnico a questa pagina di Formula 2 sulla pista di Monza, per il 14. G.P. della Lotteria, anche se i desideri degli intenditori sarebbero stati appagati soltanto dall'intervento della nuova Lotus e da quella McLaren che è stata un po' la rivelazione della stagione.

I motori, per una definizione di questa situazione transitoria, in cui si hanno molti adattamenti dei Ford-Cosworth esistenti, tutti con testa BDA, senza ancora una soluzione definitiva; ed è stato già molto che il grado di tenuta, alla difficile prova monzese, sia andato oltre ogni previsione. Indiscutibilmente, le rese più alte sono state fornite dalla versione di 1.930 cmc. del motore della Racing Services consegnato a Graham Hill, la cui Brabham BT 38 era anche l'unica a disporre delle ultime Goodyear tipo 1961 di 11,0-23,0-13 pollici, con mescola perfettamente indovinata per il più veloce asfalto monzese. Con ogni certezza, soltanto il motore di Felday (Westbury) avrebbe potuto validamente controbattere quello di Hill, pur essendo chiaramente lontano dai 260 cavalli a 8.600 giri vantati da questo specialista inglese per la sua versione di 1.973 cmc.

Per il resto non s'è avuta che una generalizzazione dei BDA di 1.790 cmc., di cui quella della Novamotor di Vittorio Brambilla, de Adamich, Francisci e Jarier hanno dimostrato un'ottima stabilità di resa e prestazioni di alto rilievo, dal terzo al quinto posto, dovendosi la eliminazione di Brambilla ad altri motivi. E pur mancando i migliori motori di Hart (Wilkins) e Broadspeed (Kazato), il quadro è stato abbastanza completo ed il momento di transizione è accentuato dall'attesa per l'impostazione che la Cosworth darà ai motori di questa categoria ed anche ai progetti della Novamotor, che sta portando a termine l'esecuzione del primo motore Lotus 2.000 a 16 valvole, che verrà omologato tra pochi giorni, un motore con bielle in titanio, albero e pistoni speciali, che già ruota a 10.000 giri e da cui si attendono oltre 270 cavalli, contro i 250-252 CV a 8.800-9.000 giri degli attuali 1.790 cmc.

Absolutamente tagliato fuori dalla contesa è stato il V6 Dino allestito da Brambilla, per inadeguatezza di mezzi e per limitata preparazione.

Quanto alle gomme, è significativo come in questa Formula le costruzioni della Goodyear abbiano preso il sopravvento (Hill e Moser), grazie alle ultime mescole. Inadatte, per eccessiva morbidezza di mescola, sono state le B34 e B32 della Firestone, per cui la maggioranza ha preferito un ritorno alle B24 dell'anno scorso, mentre un nuovo tipo (de Adamich e Westbury), a cui manca ancora la sigla (sara B36?) è stato sperimentato con soddisfazione; esso ha il battistrada largo 12,1 anziché 13 pollici ed una mescola assai adatta ai circuiti veloci.

In tema aerodinamico, con queste potenze e con queste gomme, sul rapido asfalto monzese, molto si deve alla suggestione dei piloti;

infatti, non sapremmo proprio stabilire le differenze tra un limitato profilo alare, sensibilmente arretrato (de Adamich e Jarier), per usare piccolissimi angoli di incidenza ed eliminare ogni «spoiler» anteriore, e la macchina perfettamente nuda (Brambilla, Scott nella prima prova, Francisci, Bourgoignie, Purley) o con ala assai orizzontale.

Ben arrivata,  
MOMO!

Poi, una innovazione tecnica di grossa portata la si è avuta tra le Sport, con il debutto della rivoluzionaria Momo 2.000, con ruote a cuscinetti anulari di grande diametro, freni anteriori sospesi, con tiranteria interna, e soprattutto con sospensione a circuito idraulico d'alta pressione. Nonostante le limitate prove (non ha preso parte agli allenamenti ed è partita in ultima fila, per la rottura del volano del suo motore Abarth-Osella) ed in considerazione delle innovazioni tecniche quanto mai ardue, l'essere riuscito Moretti a portarla in fondo alla corsa, con un bell'inseguimento e con un onorevole sesto posto, rappresenta una grossa conquista, di cui l'ing. Valentini può andare fiero.

Infatti, le caratteristiche proposte da questa vettura rappresen-



Il debutto della F. ABARTH ha lasciato qualche dubbio: qui vi spieghiamo quali

# F. ITALIA col Bozzetto



In alto - Bozzetto, primo vincitore, tra Sguazzini, Rogano e Ponti presidente dell'AC Milano; sotto a sinistra un gruppo all'entrata di parabolica; nell'ordine Angelini, Ghinzani e Caneva; sotto a destra, ecco Ghinzani in variante: notare l'eccessivo coricamento



1. TROFEO CSAI DI F. ITALIA - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture di F. Italia - Autodromo di Monza, 25 giugno 1972.

#### LE CLASSIFICHE

1. batteria (giri 12 pari a km 28,860)  
1. Paolo Bozzetto 13'33"9 media 127,652; 2. Filannino 13'39"4; 3. Gunnella 13'41"4; 4. Troyer 13'50"7; 5. Long John - 14'08"2; 6. Ferrari 14'08"4; 7. Tonussi a 2 giri; 8. Castiglioni a 3 giri; 9. Ruggeri a 9 giri.

Giro più veloce: il 12. di Gunnella in 1'03"5 media 135,346.

2. batteria (giri 12 pari a km 28,860)  
1. Piercarlo Ghinzani in 12'18"7 media 140,647 kmh; 2. Angelini 12'30"6; 3. Caneva 12'31"3; 4. Morvillo 12'39"4; 5. Farneti 13'19"4; 6. Spataro a 1 giro; 7. Nencini a 1 giro; 8. Sangiulo a 4 giri; 9. Corelli a 9 giri; 10. Piccolomini a 11 giri.

Giro più veloce: l'11. di Ghinzani in 59"7 media 145,025 kmh.

Finale (giri 20 pari a km 48,100)  
1. Paolo Bozzetto in 20'05"1 media 143,570; 2. Ghinzani 20'26"1; 3. Farneti 20'38"8; 4. Ferrari 21'02"2; 5. Troyer a 1 giro; 6. Tonussi a 1 giro; 7. Castiglioni a 4 giri; 8. Angelini a 11 giri; 9. Morvillo a 12 giri.

Giro più veloce: l'11 di Ghinzani in 59"3 media 148,507.

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Un piccolo cancello serve qui a Monza a separare il mondo « normale » con la pista e varcando questo cancello ci si sente molto più importanti di quanto non lo si sia mai stati prima di quel faticoso momento. Per molti dei giovanissimi piloti, poi, questo cancello rappresenta indubbiamente una tappa decisiva e oltrepassandolo, ancora senza casco, assumono strane facce centrate, sembra che non vedano più le persone che li circondano.

Uno solo di questi mi ha salutato entrando in pista, Paolo Bozzetto, e col pollice alto in augurale segno di vittoria e questo ragazzo è andato a vincere indubbiamente la sua gara più bella. Molta era l'attesa per queste sospirate monoposto: forse ci si aspettava molto di più e molti sono stati delusi. Non per il tipo di formula, sia ben chiaro: anzi il concetto della monoposto con motore strettamente di serie, perfettamente uguali per tutti e ad un prezzo ragionevole, ci sembra un'iniziativa che non possa sollevare altro che consensi. Ma per la realizzazione pratica della vetturessa, che a questa prima vera prova (non che le prove precedenti con Merzario ed altri fossero non vere: certo è che Merzario è un professionista, mentre questa volta la macchina ha dovuto superare il collaudo di giovani con una esperienza minima) a questo primo « test » dicevamo ha palesato molte deficienze.

E i risultati parlano chiaro: su quindici macchine partite, più dei due

terzi si sono perse per la strada, accusando avarie ricorrenti che hanno bloccato sul più bello l'azione di questi animosi giovani. La crisi maggiore è venuta dai giunti che uniscono i semiassi alle ruote: se ne sono rotti molti, troppi e ancor di più se ne erano avariati la giornata precedente. E pare che il difetto non sia da attribuirsi alla solita partita avariata di questi aggeggi, ma alla geometria stessa delle sospensioni, che costringe il giunto a lavorare sempre sotto sforzo (il semiassi è troppo inclinato rispetto all'asse della ruota) fino al cedimento dello stesso.

Poi la lubrificazione: anche qui molte bronzine « saltate » poiché l'olio nella coppa non è sufficientemente raffreddato e soprattutto, nelle curve, la pompa non pesca lasciando private di lubrificazione parti essenziali del motore. Altri guai minori sono venuti dai gommini nelle pompe dei freni, ma questi sono inconvenienti che si possono eliminare. Non vediamo invece come si possa far funzionare la barra di torsione, che già sacrificata per essere stata infulcrata troppo « stretta » trasmette quel poco di lavoro che dovrebbe svolgere a due grossi gommini che la trattengono in tale posizione. Per non parlare poi della scarsissima accessibilità alle parti interne: per togliere il serbatoio bisogna smontare mezza macchina e soprattutto staccare i puntoni delle sospensioni, col rischio di spostare anche l'assetto della vettura.

E si potrebbe continuare per un bel pezzo: per esempio, il discorso dei serbatoi come andrà a finire? Ci sono diversi ragazzi che hanno già mescolato più volte il fluobrene con la benzina: d'accordo, ora non succederà più (dal momento che è stato fatto togliere d'ufficio) ma la sicurezza contro il fuoco dove va a finire? Sarà bene che all'Abarth si rimbocchino le maniche in fretta: ci sono veramente molte cose da fare per rendere questa vettura allo stesso livello delle colleghe europee.

Resta da parlare un attimo dei piloti, che si sono comportati veramente molto bene. Il direttore di gara li aveva strigliati notevolmente prima della partenza e forse è anche un po' merito suo se la corsa è filata liscia e da parte di tutti si è potuta riscontrare una « pulizia » e una correttezza nella guida che ormai nel settore delle monoposto sembrava da diversi anni estinta.

#### Batterie e FINALI

## La beffa per GHINZANI

MONZA - Se c'era una cosa che tutti i piloti della nuova formula temevano veramente era il bagnato: è noto infatti che le Firestone di cui sono dotate le monoposto sono delle ottime gomme per l'asciutto, ma a detta di tutti non certo ideali su pista bagnata. E puntualmente, per la prima batteria si sono trovati a lottare oltre che fra di loro per la prima volta, anche con questo imprevisto agente atmosferico.

Naturalmente moltissimi i testacoda, soprattutto all'uscita della variante e nella curva cosiddetta del ponte al centro della variante stessa, forse anche a causa di molte foglie che rendevano il terreno insidiosissimo. Fra gli undici partenti della prima batteria è Castiglioni a prendere subito il comando, seguito da Gunnella, Troyer e Bozzetto. Subito inizia la serie dei testacoda: alcune macchine vengono in contatto tra loro e al quarto giro già mancano due concorrenti (il terzo, Grilli, non era riuscito a fare neanche il primo giro per la rottura di una bronzina). Per diverse tornate le posizioni rimangono invariate: Castiglioni, forte della recente esperienza in F. Ford conduce sicuro davanti a Filannino, rinvenuto molto forte, poi

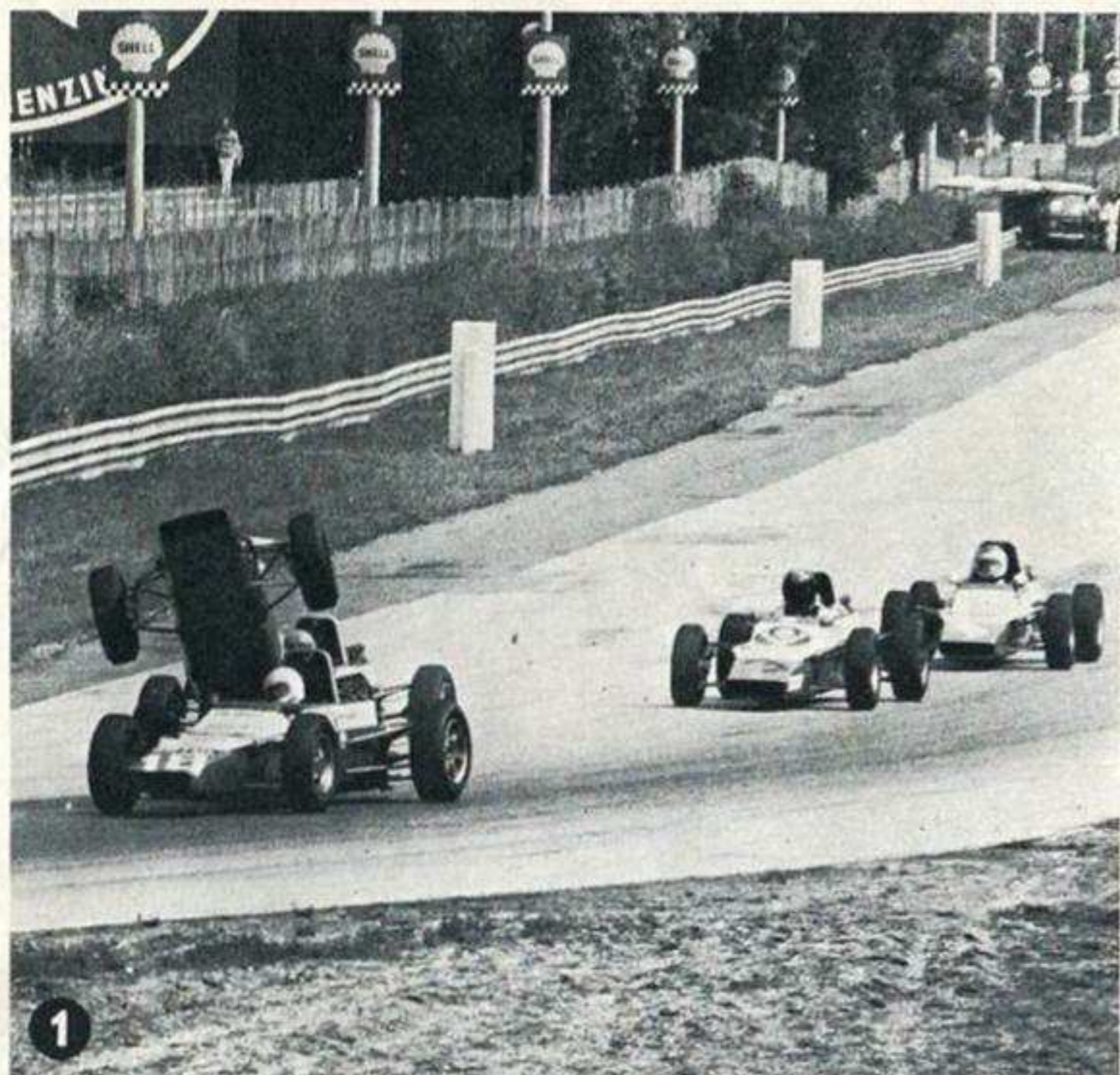
I. c.



**FAG**  
cuscinetti volventi

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 10



1 In queste quattro immagini la sequenza completa del volo di « Long John », dal decollo (foto 1) sul motore di Filannino, poi il volo (foto 2) e quindi il brusco atterraggio con conseguente entrata nella sabbia di parabolica. Le F. Italia, comunque, sono molto robuste



Il primo giudizio tecnico sulle miniposto tricolori in gara condizionato dalle «inesperienze»

## Il prezzo del noviziato

MONZA - Il debutto monzese della Formula Italia è stato abbastanza soddisfacente, nel senso che, dinanzi alla situazione vista alla vigilia, qualche apprensione poteva dirsi ben giustificata. Infatti, s'è avuto un buon numero di macchine in campo, con un raggio di prestazioni (tempi da F. 3 del '71) fin troppo elevato per degli esordienti, ma nell'insieme con un grado di preparazione e di affidabilità troppo basso. Tuttavia, conoscendo l'ammontare delle difficoltà per l'allestimento d'una categoria con queste finalità economiche e propedeutiche, potremmo parlare addirittura di successo, in quanto, nonostante i ritardi scontati, questa Formula Italia è andata in porto, con una gara, tutto sommato,

economica occorra smontare tutto il retrotreno per staccare il cambio, specie quando si avranno due scatole, con rapporti lunghi o corti oppure con l'aggiunta dell'auto-bloccante, in arrivo per il mese venturo; né tolleriamo una carrozzeria che per essere tolta debba richiedere il distacco dei puntoni, né questi puntoni (superiori) con « uniball » ad una sola delle estremità di attacco, né tanto meno quella barra di torsione con rapporto così sfavorevole di lunghezza. Il risultato, su una pista come Monza, è penoso, per quei concorrenti che già sono apparsi in grado di sfruttare un poco la macchina: bastava dare gas e scaricare coppie d'un certo rilievo, per vedere di colpo alzare la ruota interna alla

fuorigiri. Comunque, i cedimenti sono stati ragguardevoli, con circa un cinquanta per cento degli abbandoni in batteria, di cui 70-80 per cento per questi motivi meccanici, mentre le percentuali sono riuscite più alte in finale, con 15 macchine soltanto in lizza e 5 all'arrivo, due delle quali con motore seriamente compromesso. Ovviamente, fin che si parla di fuorigiri, tutto resta ben comprensibile; il fatto è che si sono aggiunti problemi di bancata, di bronzine e di lubrificazione, accentuati dalla centrifugazione che si ha in curve tipo parabolica, cioè che spiega talune fusioni e che impegnerà i tecnici a rivedere e a perfezionare questa parte. Quanto alle varie rotture di giunti, forse non è un problema di inclinazione dei se-

## Quando volano le F. ITALIA

L'unico incidente abbastanza spettacolare nella finale della F. Italia si è verificato nel corso del quarto giro, alla curva parabolica. Roby Filannino si scompone leggermente: proprio in quel giro « Long John » che lo seguiva dappresso aveva deciso di ritardare la staccata per superare l'avversario. Trovatose lo davanti in posizione non naturale « Long John » non è riuscito nemmeno a frenare e col muso è salito sul motore della vettura di Filannino. Poi tutti e due sono entrati nella sabbia della parabolica: hanno « arato » tutto il tratto di decelerazione per fermarsi contro la prima rete di smorzamento. Filannino senza una ruota; « Long John » col musetto e radiatore fuori uso, ma entrambi i piloti senza un graffio

abbastanza buona: altre categorie di questo tenore hanno avuto un punto di partenza ancor più scarso. Critiche e rilievi tecnici, vengono fatti al solo scopo di stimolare al perfezionamento la CSAI, quindi con finalità positive, pur restando sempre del nostro avviso sui concetti di base, già più volte espressi in sede di presentazione e diremmo di confezionamento della formula.

La prima critica riguarda il telaio: oltre alle considerazioni puramente teoriche già fatte, eccoci ora alla constatazione pratica. La macchina rivela deficienze imperdonabili, che senza la fabbricazione unificata non si sarebbero avute. Infatti, il grado di resistenza alla torsione di questo telaio e la efficienza delle sospensioni non soddisfano affatto, se si vedevano le macchine, nelle curve più strette, con ampi sollevamenti della ruota anteriore interna.

Effettivamente, pur giudicando abbastanza buoni i cinematismi e le geometrie di queste sospensioni, consideriamo che un minimo di regolazione deve essere pur lasciato anche a piloti principianti. Non concepiamo che in una costruzione

curva, con conseguenti riduzioni di tenuta laterale. Evitiamo di proposito l'argomento dei serbatoi di sicurezza, argomento che ci porterebbe troppo lontano e restiamo sul tema dell'affidabilità.

Certo, l'elevato numero di principianti (solo pochi hanno già accumulato qualche esperienza di corsa) ha avuto il suo peso negli errori di guida, segnatamente per l'impiego dei motori, con parecchi

miassi, ma proprio caratteristiche degli snodi, che devono poter lavorare normalmente anche ad angoli di maggiori ampiezze. Incontestabilmente una falcidia eccessiva per ragioni tecniche, considerandosi soltanto due uscite, con piegamento o distacco di ruota, una anteriore e l'altra posteriore, ed un solo incidente derivante dalla corsa in gruppo, che è durata tre giri soltanto nella finale, con un tamponamento all'ingresso della variante. I pessimisti si attendevano molto peggio; ma in realtà, questi giovani, visibilmente incapaci di correre in gruppo, hanno dimostrato molto buon senso e molta circospezione, soprattutto nelle batterie, con pista bagnata o soltanto umida. Infatti, abbiamo sempre sostenuto che la consegna di macchine perfettamente uguali a piloti principianti sia negativa da questo lato; ciò è stato provato dall'incidente del quarto giro in finale; ma nell'insieme il comportamento di questi ragazzi s'è meritato ogni approvazione, per giudizio ben superiore a quella dei piloti della Formula Ford e soprattutto della semiprofessionistica « F. 3 », ed a loro va tutta la nostra ammirazione e simpatia.

### COSI' QUALIFICATI I 22 DELLA F. ITALIA

Paolo Bozzetto 59"2, media kmh 146,250; Giovanni Angelini 59"2; Antonio Castiglioni 59"5; Piercarlo Ghinzani 59"5; Aldo Gunnella 59"6; Umberto Caneva 59"7; Alfredo Ruggeri 59"8; Eros Corrolli 59"8; Roberto Filannino 1'00"1; Giorgio Spataro 1'00"3; Roberto Tonussi 1'00"3; Alfredo Monvillo 1'00"3; Amedeo Ferrari 1'00"5; Franco Nencini 1'00"6; « Long John » 1'00"7; Roberto Farneti 1'01"2; Erwig Troyer 1'01"7; Giovanni Abate 1'02"7; Mario Grilli 1'03"; Stefano Piccolomini 1'06"2; Alfonso Giordano 1'06"4; Arturo Sangiuolo 1'21"9.



CONTINUAZ. DA PAGINA 8

nell'ordine Bozzetto, Troyer, Gunnella, Ferrari e « Long John ».

Tonussi viene doppiato all'ottavo giro, quando Filannino passa a condurre: Castiglioni per resistere all'incalzare del primo si gira alla curva del ponte. Da questo momento sembra che le cose si siano sistemate: ma non è così e proprio negli ultimi metri Filannino incappa nell'errore lasciando il primo posto a sorpresa a Bozzetto che stava conducendo una gara regolarissima.

Più fortunati gli undici della seconda batteria, che trovano la pista in migliori condizioni, quasi completamente asciutta a metà dei loro 12 giri. Dopo lo scatto bruciante di Angelini è un altro formulista a prendere il comando: si tratta di Ghinzani, che si trascina nella scia Angelini e Caneva. Questi tre fanno gara a sé per sei giri: poi Ghinzani con la ruota interna sempre vistosamente alzata aumenta il ritmo e se ne va, lasciando gli altri due a disputarsi la piazza d'onore. Dietro di loro Morvillo, poi Spataro e Farneti.

Cerulli è fermo col radiatore buca-

## Un litro di troppo per FACETTI contro NORIS

MONZA - Questa corsa era indubbiamente molto attesa per gli innumerevoli spunti tecnici: in tutte le categorie vi erano infatti macchine molto diverse e per telaio e per motore, delle quali alcune debuttavano sul tracciato monzese.

Nella due litri i favori del pronostico erano tutti per Carlo Facetti, che al volante della Abarth Osella non ha deluso i suoi fans: buone erano anche le chances di

in partenza da Eris Tondelli e l'abbandono di Formento, è rimasto in gara il solo Buonapace che ha resistito per tre quarti di gara solo e ha dovuto abbandonare per il cedimento della guarnizione della testata.

Bella invece la gara nella 1300 dove Filannino, partito col motore molto freddo, aveva perso tempo nei primi giri: poi ha recuperato nei riguardi di Zanetti (Lola Alfa Monzeglio) per alternarsi con lui al comando negli ultimi 5 giri e spuntarla poi nella volata finale. Anche questa categoria vedeva schierate macchine tutte diverse: oltre alle prime due vi erano la bellissima Lola T 290 Abarth di Varese, poi la AMS Alfa Angelini di De Antoni (non partita) e la Chevron B 21 Cosworth di Pasquale Anastasio.

Ma la lotta più entusiasmante si è avuta nella più piccola delle ca-

**COPPA SPORT - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato italiano - Autodromo di Monza, 25 giugno 1972.**

1. « Noris » (Porsche 908-3) 32'05"9 media 215,299; 2. Facetti (Abarth) 32'06"6 (primo della classe 2000); 3. Pianta (Lola T 210) 32'28"2; 4. Serblin (Chevron B 19) 33'00"2; 5. « Pal Joe » (Fiat Abarth) 33'31"6; 6. Rassega (Chevron B 19) a 1 giro; 7. Moretti (Momo) a 1 giro; 8. Filannino (Lola Abarth 1300) a 2 giri (primo della classe 1300); 9. Zanetti (Lola Alfa Monzeglio) a 2 giri; 10. Cerulli (AMS Cosworth) a 2 giri (primo della classe 1000); 11. Anastasio (Chevron B 21) a 2 giri; 12. Barone (AMS Nova) a 2 giri; 13. Bernasconi (AMS Cosworth) a 3 giri; 14. Garrone (AMS Nova) a 3 giri; 15. Pasolini (Lola T 290) a 7 giri; 16. Buonapace (Chevron B 21) a 8 giri (primo della classe 1600); 17. Locatelli (Daren Fiat Ferraris) a 10 giri.

**Giri più veloci:** classe 3000 «Noris» (Porsche 908) 1'34"3 media 219,512; classe 2000, Facetti (Abarth) 1'34"2 media 219,745; classe 1600, Buonapace (Chevron B 21) 1'43"3 media 200,387; classe 1300, Filannino (Lola Abarth) 1'48"2 media 191,312; classe 1000, Cerulli (AMS) e Locatelli (Daren Ferraris) in 1'47"8 media 192,022 kmh.

## Monologo PANTERE (con Pooky)

MONZA - La mattinata accesa dalle esordienti monoposto di F. Italia era chiusa da una gara per vetture GT, valevole per il campionato italiano. Poche incertezze per la vittoria assoluta, che non poteva sfuggire a una delle due Pantera De Tomaso di « Pooky » e « Alval ».

A parte quindi le strapotenti Pantera (per quella di « Alval » preparata da Romeo Ferraris a iniezione si parla di 475 CV) che hanno fatto



Duello in famiglia fra i due portacolori della Brescia-Corse, Facetti e «Noris». Facetti ha fatto di tutto (come qui in parabolica) per scrollarsi di dosso la Porsche, ma alla fine ha dovuto cedere



A sinistra, ecco «Noris» al termine della sua gara vittoriosa. «Pooky» (a destra) soddisfatto per la sua vittoria con la De Tomaso



to, dopo aver sbattuto contro un guardrail mentre Sanguio procede lentamente. La corsa si conclude in quest'ordine: Ghinzani inoltre batte il record sul giro della prima batteria, spiccando al penultimo passaggio un buon 59"7.

La finale prende il via pochi minuti dopo la seconda batteria: i partecipanti a quest'ultima si affrettano agli ultimi ritocchi, mentre il direttore di gara chiama in pista le vetture, minacciando di lasciarle fuori dai cancelli se non si presentano immediatamente. Si schierano così 15 macchine (manca Spataro, anch'egli vittima di un giunto) e alla partenza, data dall'ing. Rogano scattano meglio di tutti Ghinzani, Angelini e Bozzetto. E sono questi tre a prendere subito il largo, mentre si fermano al box prima Nencini, poi Caneva col solito giunto a pezzi e infine Gunnella coi freni inchiodati.

Mentre i primi tre se ne vanno compie un'ottima rimonta Castiglioni, che partito in ultima fila al nono giro passa addirittura a condurre. La lotta per il primo posto ora è aperta a quattro piloti, solo per un giro però perché Angelini, che per tre tornate era passato in testa viene bloccato dalla rottura del solito giunto. Dal decimo passaggio in poi, quindi, lotta tra Castiglioni e Ghinzani, mentre Bozzetto non si inserisce tra i due preferendo una tattica d'attesa. Molto bello anche il duello per la quarta posizione: per tutta la gara lotteranno ruota a ruota Farneti e Troyer e solo all'ultimo giro si risolverà la questione tra i due quando Troyer rimarrà senza benzina, lasciandoci a bocca asciutta quando ci aspettavamo una bella volata tra i due.

Colpo di scena al sedicesimo giro: con un gesto di stizza Castiglioni abbandona proprio davanti alle tribune la gara, vittima del solito giunto. E non sarà l'ultimo: proprio all'ultimo giro anche Ghinzani, unico antagonista rimasto al regolarissimo Bozzetto sarà costretto a cedere la posizione e riuscirà a tagliare il traguardo sull'abbrivio. Bozzetto potrà quindi tagliare il traguardo solo, dimostrando a braccio alzato tutta la sua gioia per questa prima bella, sospirata vittoria.

**I. C.**

Giorgio Pianta (Lola Ford), mentre era attesa la Momo di Giam-piero Moretti. Vi erano poi le tre Chevron di Serblin, Nesti e Rassega, tutte con motore Ford e la Lola T 290 (ex Zadra) di Pasolini e infine la Fiat Abarth di «Pal Joe».

Su tutti i conduttori della sua categoria ha prevalso nettamente Carluccio Facetti, che ha trovato come unico avversario il «veterano» ma pur sempre valido «Noris» al volante di una Porsche tre litri. La corsa dei due è stata avvincente: dopo lo scatto del veronese che si portava subito in testa, Facetti iniziava a insidiarlo da vicino, finché nel corso della sesta tornata lo infilava in staccata alla parabolica e si portava in testa alla gara. Ma questo lieve vantaggio durava ben poco, esattamente due giri perché all'ottavo giro era di nuovo «Noris» a guidare la corsa.

Dice Facetti: «Ce l'avrei fatta coi rapporti più corti, ma avrei quasi certamente rotto: ad ogni modo scrivi pure su Autosprint che anche per noi della sport il tracciato di Monza non ha più niente da dire, è diventato una pista monotona e senza senso».

Detto dei due protagonisti va messa in giusto risalto la prestazione di Giorgio Pianta, al volante della ormai vecchietta Lola T 210 del Jolly, sempre saldamente al terzo posto dietro a «Noris» e Facetti, poi della debuttante Momo, che per diversi giri ha tenuto il passo delle altre due litri con nomi ben più famosi. La vettura dell'ing. Valentini è apparsa un po' «ballerina», specie nel retro-treno, ma in complesso ha offerto una prova soddisfacente. Nella 1600 crisi assoluta: dopo il forfait dato

tegorie di questa Coppa Sport, nella gara delle 1000. Dal primo giro ruota a ruota la Daren-Fiat-Ferraris di Locatelli e la AMS Cosworth SCA di Francesco Cerulli Irelli, mentre gli altri della categoria seguivano leggermente distaccati. Evidente la differenza di stabilità tra la curata AMS e la vecchia Daren di Locatelli: evidenti pure le noie al cambio della macchina inglese, che alla fine saranno determinanti per la rottura, dovuta infatti a un fuori giri per quella dannatissima seconda che non ne voleva sapere di entrare.

Al quinto passaggio Cerulli passava con le maniere forti all'esterno della parabolica, ma al giro seguente era di nuovo Locatelli al comando: e la lotta si protraveva ancora qualche giro, quando al 12. passaggio Locatelli transitava con la mano alzata. Il suo bel motore Ferraris (di derivazione Fiat 128) era costretto ad arrendersi, ma ha lasciato in tutti un'ottima impressione.

### Così qualificati (in 25) nella coppa Sport

Facetti (Abarth) 1'32"3; «Noris» (Porsche 908) 1'34"7; Pianta (Lola) 1'36"9; «Pal Joe» (Fiat Abarth) 1'40"5; Serblin (Chevron B 19) 1'40"7; Nesti (Chevron B 21) 1'41"1; Buonapace (Chevron B 19) 1'43"6; Formento (Tondelli BT 16) 1'45"7; Tondelli (Tondelli BT 16) 1'45"7; Filannino (Lola Abarth) 1'49"3; Locatelli (Daren Ferraris) 1'49"3; Zanetti (Lola Alfa Monzeglio) 1'49"5; Cerulli (AMS) 1'49"6; Varese (Lola Abarth) 1'50"5; De Antoni (AMS Alfa) 1'52"2; Bernasconi (AMS) 1'52"6; Barone (AMS) 1'52"6; Anastasio (Chevron B 21) 1'54"1; Garrone (AMS) 1'56"1; Rassega (Chevron B 19) 1'41"7; Pasolini (Lola T 290) 1'45"2; Moretti (Momo) 2'06"1.

### «COPPA GRAN TURISMO SPECIALE» - CLASSIFICA GENERALE

1. «Pooky» (De Tomaso Pantera) 34'59"5, media kmh 197,1; 2. «Alval» (De Tomaso Pantera) 35'02"7; 3. Bonomelli Ennio (Porsche 911 S) a 1 giro; 4. Monti Paolo (Opel GT) a 1 giro (1. classe 2000); 5. Gottifredi Gabriele (Porsche 911 S) a 1 giro; 6. Mingotti Sergio (Porsche 911 S) a 1 giro; 7. Rosselli Alberto (Opel GT) a 1 giro; 8. Pianta Giorgio (Opel GT) a 1 giro; 9. Pica Pino (Porsche 911 S) a 2 giri; 10. Corini Paolo F. (Porsche 911 S) a 2 giri; 11. Chiapparini Angelo (Alfa Romeo GTA) a 2 giri (1. classe 1600); 12. Paleari Emilio (Renault Alpine) a 2 giri (1. classe 1300); 13. Bersano Aldo (Renault Alpine) a 2 giri; 14. Ramolino Romano (Renault Alpine) a 3 giri; 15. Bologna Erasmo (Lancia Fulvia Zagato) a 3 giri; 16. Fusar-Bassini G. Pietro (Alfa Romeo GTA) a 3 giri; 17. Barilaro Ugo (Renault Alpine) a 3 giri; 18. Friso Paolo (Fiat Abarth OTS) a 4 giri (1. classe 1000); 19. Costamagna Bruno (Fiat Abarth OTS) a 5 giri; 20. «Nemo» (Fiat Abarth OTS) a 6 giri; 21. Bonfanti (Alfa Romeo GTA) a 6 giri.

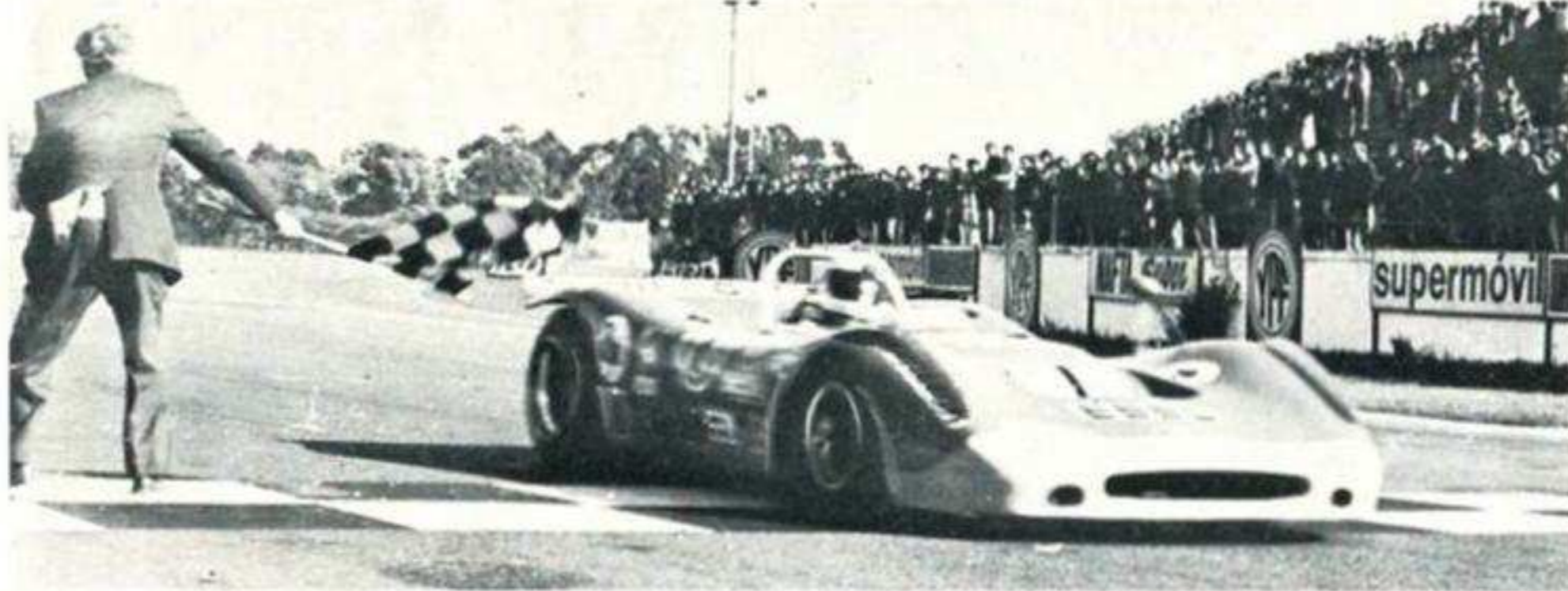
**Giri più veloci:** classe oltre 2000: Alval» (De Tomaso Pantera) 1'43"7, media 200,97; classe 2000 Pica (Porsche 911) 1'50"2 media 187,840; classe 1600 Chiapparini (Alfa GTA) 1'56"7 media 177,377; classe 1300 Bersano (Alpine) 1'58"8 media 175,126; classe 1000 «Nemo» (Abarth OTS) 2'13"9 media 154,592.

### Così i qualificati (in 25) nella Coppa GT

«Pooky» (De Tomaso Pantera) 1'41"2; «Alval» (De Tomaso Pantera) 1'46"4; Bonomelli (Porsche 911 S) 1'48"9; Pica (Porsche 911 S) 1'50"5; Monti (Opel GT) 1'51"5; Rosselli (Opel GT) 1'51"7; Mingotti (Porsche 911 S) 1'52"7; Pianta (Opel GT) 1'52"8; Gottifredi (Porsche 911 S) 1'54"1; Borri (Porsche 911 S) 1'55"1; Bigliuzzi (Alfa GTA) 1'56"1; Finotto (Alfa GTA) 1'56"6; Fusar-Bassini (Alfa GTA) 1'56"8; Chiapparini (Alfa GTA) 1'57"7; Bonfanti (Alfa GTA) 1'58"5; Bersano (Alpine) 1'59"9; Barilaro (Alpine) 2'01"1; Bologna (Fulvia Z) 2'01"8; Paleari (Alpine) 2'01"9; Ramolino (Alpine) 2'03"9; «Nemo» (Abarth OTS) 2'13"9; Brambilla (Abarth OTS) 2'14"9; Friso (Abarth OTS) 2'15"3; Costamagna (Abarth OTS) 2'16"5.

**I. C.**

# Quando Berta filava...



BUENOS AIRES - A sinistra, Luis Di Palma con la sua Berta-Tornado ha vinto da lontano la prima prova del SUDAM accumulando un'altra forte scorta di punti nella classifica del campionato argentino SP. Sotto: Esteban Fernandino è stato l'unico valido competitor di Luis Di Palma nella prima prova del campionato sudamericano. Eccolo alla guida del suo McLaren-Ford precedere tutti gli inseguitori

BUENOS AIRES - Clima di festa all'autodromo municipale e vittoria di Luis Di Palma nella prima corsa della Coppa SUDAM, il campionato sudamericano prototipi, che ha radunato alla partenza, in fatto di internazionali, soltanto tre conduttori con altrettante vetture, giunti dal Brasile: Fernandez con un'Alfa 33.3, De Lamare con un Chevrolet e Antunez con un Tornado; quest'ultimo poi non ha preso parte alla gara avendo fuso il motore durante le prove.

Al via della prima serie (ne dovevano essere disputate due con classifica finale a somma di tempi) va subito in testa Di Palma su Berta Tornado, seguito da Fernandino che lo tallona da presso, mentre l'ufficiale Berta V8 di Bertolini rimane

subito distanziata fra la cupa disperazione del suo costruttore. Dopo che al 17. giro, per un pauroso incidente capitato a Del Rio che slitta sull'olio e si schianta contro il guard-rail, fortunatamente senza alcuna conseguenza per lui, la gara aveva vissuto un momento di suspense, Di Palma rinsaldava la sua posizione al comando e vinceva senza preoccupazioni.

Nella seconda serie, con alla partenza 18 conduttori, Di Palma si ripete e conduceva tutta la corsa in testa mentre alle sue spalle ne succedevano di tutti i colori come il definitivo ritiro della 33.3 di Fernandez, quello di De Lamare e la spettacolare uscita di strada di Plano per rottura della scatola di guida: a sarabanda terminata, Plano era incolume ma la

vettura distrutta. Dopo una fugace apparizione di Fernandino alla guida della corsa, Di Palma lo superava nuovamente e restava a condurre sino al termine.

Fra la prima e la seconda serie del SUDAM si è svolta una gara per F. 4 nettamente dominata da Jarque sul quale pende tuttavia la spada di Damocle di una possibile squalifica in quanto sembra che la testata del suo motore non fosse regolare.

In sostanza, la prima gara SUDAM ha deluso e se non fosse stato per la tenace opposizione di Fernandino con la sua McLaren alla schiacciante superiorità di Di Palma, il pubblico si sarebbe presto annoiato.

a.c.b.

## Pari e patta in Uruguay

MONTEVIDEO - All'autodromo di El Pinar, un circuito molto variato di 2.700 metri, si è svolta una gara riservata alle vetture fino a 1.300 cc e oltre. Nella categoria maggiore, nonostante la fiera resistenza degli argentini Gallo-Martins e Lustig-Repila, la vittoria è andata agli idoli locali Facal-Ameglio che nelle sei ore di gara hanno compiuto 217 giri del circuito.

Nella classe fino a 1300 gli argentini si sono presi una netta rivincita piazzandosi ai primi due posti, con Guiral-Bragadio e Branda-Asudara, mentre i piloti uruguayiani Silvera-Etchegoyen erano terzi.

CORSA A EL PINAR - Gara di velocità in circuito - Montevideo, 18 giugno '72.

LE CLASSIFICHE

Classe oltre 1300: 1. Facal-Ameglio che

in 6 ore compiono 217 giri; 2. Gallo-Martins, giri 212; 3. Lustig-Repila giri 211; 4. Calafi-Semproni, giri 211.

Classe fino a 1300: 1. Guiral-Bragadio che in 6 ore compiono 209 giri; 2. Branda-Asudara, giri 203; 3. Silvera-Etchegoyen, giri 201.

• Dopo l'ottimo successo ottenuto dalla prima edizione della «Coppa Città di Modena» continua intensa la partecipazione dei piloti della Scuderia «Modena Corse» alle gare nazionali. Nelle prove in salita si sono distinti Papa e Trenti, quest'ultimo ha ottenuto, alla guida di una VW Porsche 914/6, due primi posti nella classe 2000. In circuito oltre al 6. posto in finale di Maselli, alla guida di una F. 850, Scardino, al volante di una Formula Ford, si è piazzato al terzo posto.

Coppa SUDAM - Gara di velocità in circuito - Autodromo di Buenos Aires, 19 giugno 1972.

LE CLASSIFICHE

Vetture SP - Prima serie: 1. Luis Di Palma (Tornado) in 52'16"12 media 134,410 kmh.; 2. Fernandino (Ford) 52'48"07; 3. Perkins (Tornado) 53'23"92; 4. Ternengo (Tornado) a 1 giro.

Giro più veloce: Di Palma media 143,088.

Seconda serie: 1. Luis Di Palma (Tornado) in 53'32"18 media 131,299; 2. Fernandino (Ford) 54'14"18; 3. Pauloni (Chevrolet) a 1 giro; 4. Salatino (Chevrolet) a 1 giro.

Giro più veloce: Di Palma, media 138,945.

Classifica finale (per somma dei tempi) 1. Luis Di Palma (Tornado) in 1.45'48"30; 2. Fernandino 1.47'22"25; 3. Pauloni a 2 giri; 4. Ternengo a 3 giri.

Classifica F. 4: 1. Carlos Jarque in 33'20"50 media 120,414; 2. Stegmann 33'22"96; 3. Faverio 33'53"58; 4. Puerta 34'17"78.

Giro più veloce: Stegmann, media 124,445.

## «Sfida» anche col maltempo «della CORDIGLIERA» 6 di rivincita per NASIF

SAN JUAN - Nasif Estefano, con la rabbia in corpo per essere stato squalificato dopo la sua bella vittoria sul circuito 25 de Mayo, squalifica dovuta ad una pretesa irregolarità del motore e che gli è costata i 26 punti validi guadagnati per la graduatoria finale del campionato argentino TC, ha vinto con oltre sei minuti di vantaggio la «Sfida della Cordigliera», una gara dura, piena di imprevisti, che ha dato molto lavoro ai piloti, ai motori e ai freni il cui uso è stato davvero impressionante. Una gara avversata dal maltempo e dal freddo, lungo un percorso di 11,400 km da ripetersi due volte, con 1.126 curve molte delle quali difficilissime altre invece che lo sembravano e che invece si potevano prendere «in pieno». Erano iscritte 33 vetture con i piloti che vanno attualmente per la maggiore.

Il primo a partire era Bordeu e gli altri seguivano sgranati di due in due minuti. Al primo controllo Carlos Marinovich precedeva tutti gli avversari con il «nuovo» Garré che lo teneva sul chi vive sino a che non era costretto al ritiro. A circa metà gara Bordeu che si era pericolosamente avvicinato al leader forava una gomma, e nella fretta della riparazione, assieme al suo meccanico, cambia quella... buona. Insiste nella rincorsa ma avendo subito una nuova foratura e non avendo altre gomme di scorta deve abbandonare. A Calingasta Marinovich era ancora primo, ma Estefano incalzava dappresso e man mano riduceva le distanze sino a portarsi con 10" di vantaggio a portata del primo. La sua rincorsa era

poi facilitata dalla rottura del motore di Marinovich per cui Nasif Estefano non aveva più nessuno che lo potesse impensierire per la vittoria.

Il ritiro di Marinovich toglieva alla gara l'emozione finale, ma bisogna dire che Nasif Estefano avrebbe potuto vincere comunque, vista la grande determinazione che egli metteva nella corsa: una specie di rivincita morale sui dirigenti della CADAC che con la squalifica inflittagli gli avevano pregiudicata la posizione nella classifica del campionato.

Con i punti guadagnati a San Juan Estefano torna in vetta alla graduatoria a dimostrazione che egli è ora uno dei migliori della categoria.

Augusto C. Bonzi

SFIDA DELLA CORDIGLIERA - Gara su strada valida per il Campionato argentino TC - 12 giugno 1972.

LA CLASSIFICA

1. Nasif Estefano (Falcon) 1.53'4"5, media 107,608 kmh; 2. Traverso (Torino) 1.59'59"2; 3. Boero (Chevrolet) 2.00'07"7; 4. Manzano (Torino) 2.3'51"1; 5. Castanon (Peugeot) 2.4'5"1; 6. Luaces (Torino) 2 ore 4'33"1; 7. Giordano (Torino) 2.5'30"4; 8. Malnatti (Torino) 2.5'52"1; 9. Brischetto (Peugeot) 2.6'43"3; 10. Lizeviche (Torino) 2.10'15"3; 11. Villagas (Torino) 2.11'35"1; 12. Parodi (Dodge) 2.12'46"1; 13. Ocampo (Torino) 2.13'48"1; 14. Riva (Torino) 2.14'27"4; 15. Conti (Torino) 2.16'19"1.

CHINETTI ha nostalgia di ITALIA e F. 1

MODENA - Solito via vai di gente da tutto il mondo al «Real Fini». Toh, chi si rivede! Gigi Chinetti. Era accompagnato da (autorevoli) personaggi americani in vena di acquistare delle Ferrari. E' sempre stato ed è un fedelissimo della Ferrari, Luigi Chinetti, e amabilissimo e con visibile letizia sottolinea che le macchine schierate dalla sua NART alla 24 Ore di Le Mans hanno fatto ancora bella figura.

«E' stato sfortunato mio figlio che era in coppia con Gregory, mio fedele amico e collaboratore,» dice Chinetti, «ma l'aver piazzato al sesto posto assoluto e seconda del gruppo 4 la 365 GTB 4 di Posey-Adamovic è stato per me un grande successo. E' dimostrato che tutta la produzione Ferrari è all'avanguardia. Insomma le altre marche non sono esistite nel gruppo 4. E debbo anche sottolineare la prova regolare di Jarier-Buchet al nono posto assoluto. Avevo anche una Chevrolet-Corvette con Johnson-Heinz al quindicesimo posto, mentre la Dino 246 GT si è classificata al 17. posto assoluto con Laffeach-Doncieux.

Chinetti intanto non ha archiviato il suo sogno di partecipare alle corse di F. 1. Ma per il momento niente da fare. «D'altra parte,» sottolinea, «i piloti oggi costano troppo e io non ho possibilità di mantenerli; correre con corridori di secondo piano non è produttivo...».

m. m.

il triangolo SPICA e garanzia!

CANDELE LODGE

AMMORTIZZATORI allinquant

POMPA ACQUA

## Una F. FORD fa meglio del record ABARTH 3000

VAL DIEU - Francis Polak, al volante di una Formula Ford Lotus, si è aggiudicato per un solo centesimo di secondo la corsa in salita di Val Dieu, valida per il Criterium belga della montagna. Lungo i 2200 metri di una strada assai difficile, con tornanti a destra e a sinistra assai scabrosi da affrontare senza la massima attenzione da parte dei piloti, la corsa ha vissuto momenti emozionanti per la battaglia scatenata in tutte le classi, ma particolarmente per la conquista del primato assoluto, risoltosi, come abbiamo detto, per un solo centesimo di secondo in favore della Lotus di Polak sulla Celi VW di Dany Swysen. Il vincitore facendo registrare il tempo di 1'18"61 ha battuto il record della corsa che era detenuto con 1'18"65 da Fernando Neri con Abarth 3000.

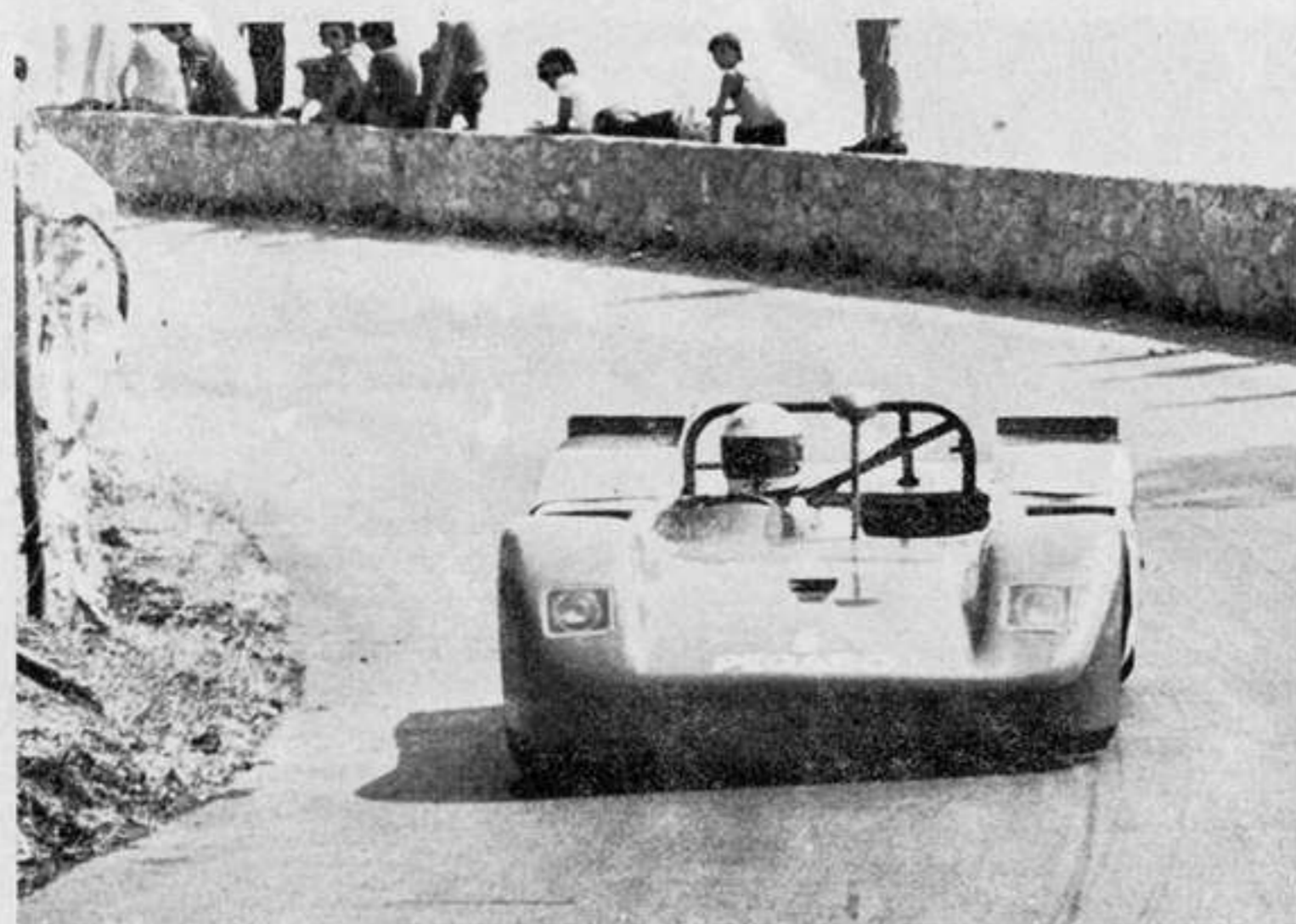
Nelle varie classi le vittorie sono state appannaggio di Mertes (Hillman), Businaro (Cooper), Vandecaveye (Alpine), Delepine (BMW 2002 Ti), Dahmen (Porsche), Caly (Cusson), Polak (Ford Lotus). Un solo incidente, senza danni né per il pilota, né per la vettura.

André Royez

CORSA A VAL DIEU - Corsa in salita valida per il Criterium belga - 18 giugno 1972.

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Francis Polak (Ford Lotus) in 1'18"61 (nuovo primato); 2. Swysen (Celi VW) 1'18"62; 3. Delepine (BMW) 1'20"24; 4. Hurtgen (BMW) 1'22"76; 5. Scalais (Tecno F. 2) 1'22"89; 6. Caly (Cusson) 1'23"41; 7. Karthaus (Porsche) 1'24"89; 8. Businaro (Cooper 1300) 1'25"31; 9. Lodewijk (NSU) 1'25"93; 10. Bruixola (VW) 1'25"96.



Queste foto si riferiscono alla Salita del Montepellegrino, di Palermo. Sopra, il vincitore assoluto Raffaele Restivo. Sotto, «Amphicar» con la De Tomaso Pantera, che ora vince anche nelle cronoscalate



## Le corse a VALLELUNGA pubblicità che conta Duello di sponsor per ROMA

ROMA - Sul Gran Premio della Repubblica di formula uno ci sarebbe da scrivere ancora un romanzo. A tinte giallo-rosa magari. Pur nella sua mini-dimensione ha offerto spunti di cronaca a non finire. E adesso, a mente fredda, proviamo a tirare le somme anche in senso metaforico.

Nonostante l'assenza della Ferrari e di altre sei o sette monoposto i botteghini AC Roma hanno fatto registrare un incasso globale (compresi i giorni di prove) di oltre 30.000.000 di lire. Al lordo s'intende, perché al netto dei diritti SIAE e dei servizi (come vedremo avanti «contestati») della Orbis i trenta milioni diventano poco più di ventuno. Che fanno pari con gli ingaggi, perché a Fittipaldi sono spettati 6.000.000 (e ci sembra giusto) ed agli altri sette iscritti «veri» una media di 2.500.000 a casco. Dov'è allora il guadagno dell'AC Roma? Sta tutto nei contributi che ad occhio e croce, più o meno, ammontano a circa 33.000.000 così suddivisi: MARLBORO 18.000.000 (che tengono conto della rinfatta griglia di partenza), SHELL 10.000.000 e ACI 5.000.000. Sono cifre che faranno saltare dalla poltrona qualcuno, ma tant'è. Il prodotto non cambia anche se dovessero essere chiamati in causa altri «sponsors».

Insomma un bell'affare che alla resa dei conti ha fatto dimenticare la mancata teletrasmissione in diretta del Gran Premio (cui teneva tanto la Marlboro), trasmissione che agli organizzatori avrebbe pure fruttato un altro milioncino per i diritti pagati da una compagnia televisiva brasiliana.

I massimi esponenti della Marlboro, con quel Jean Theubet, manager P.R. della Philip Morris Europa, che si dava tanto da fare, non si sono affatto lamentati del forfait TV (verificatosi per questioni tecniche) che di pubblicità ne avevano beneficiato non si sa quanto con il party al castello Odescalchi di Bracciano il venerdì sera, con la F. 1 BRM-Marlboro in giro per Roma, con le vetture del cerimoniale etichettate Marlboro, con le biancorosse miss del «please, do you smoke a Marlboro...».

Sono così convinti della bontà della

iniziativa, che mr. Theubet e c. hanno già prenotato il gemellaggio con il Gran Premio della Repubblica per il 1973 e '74. E lo sono convinti anche i «concorrenti» della Martini Int. i quali — tramite il conte Vittorio Rossi di Montelera — si sono messi in lista d'attesa, al primo numero d'ordine, per rimpiazzare quelli della Marlboro in caso di eventuale defezione. Si vede proprio che l'autodromo-salotto di Vallelunga si presta come nessun altro alle... pubbliche relazioni.

Non è sempre corso buon sangue tra gli organizzatori di Roma ed i patrocinatori di Losanna. Per esempio è accaduto che l'AC Roma abbia volutamente contestato il party di Bracciano perché la prima giornata di prove ufficiali del G.P. non aveva visto girare a Vallelunga le altre due BRM-Marlboro (promesse con tanto di lettere firmate) di Marko e Beltoise. La presa di posizione, suggerita dal segretario generale dell'ente capitolino, dr. Satta, è stata signorilmente chiarita il mattino seguente con reciproca piena soddisfazione.

A proposito di «contestazione», c'è da segnalare il tentativo di sostituire in extremis il direttore di corsa Mirto Ventura (a quale titolo? di chi la proposta?) e la manifestazione di protesta (scritta) del personale dell'A.C.R. che era stato messo da una parte in occasione del G.P. Lo stesso dr. Satta ha provveduto a comporre direttamente e rapidamente la vertenza chiamando i suoi dipendenti al lavoro domenicale in autodromo e destinando ad altri, utili servizi gli uomini dell'organizzazione Orbis.

Ultima contestazione, riservata peraltro, quella di Claudio Francisci il quale visti i tempi in prova delle F. 1 aveva chiesto di partecipare al G.P. con una Brabham F. 2. Ma gli è stato risposto di no dagli organizzatori, che pur ritenevano la richiesta lecita e valida. Non si è voluto rompere il fronte dei piloti F. 1 (che cosa avrebbero potuto dire se in gara fossero stati messi alla frusta da una F. 2?), non si è voluto fare una discriminazione.

I nostri appunti propongono ora uno «stop» per soffermarsi sugli striscioni anti-Ferrari. Noi in TV facendo ve-

dere il meno scabroso, — censurato perciò il «Ferrari, vergogna!» — avevamo commentato così: ... non sono mancate manifestazioni di protesta per l'assenza della Ferrari. Che non sia stato lo spettatore pagante a sistemare i due striscioni, possiamo tranquillamente ammetterlo (per ipotesi); per realizzarli si sarebbe dovuto spendere decine e decine di biglietti da diecimila! Una cosa però è certa, che chi li ha attaccati lo ha fatto a nome e nell'interesse di tutti i presenti, paganti e non, al Gran Premio. Non c'è stato nessuno che sia inorridito a vederli o abbia tentato di rimuoverli, questi striscioni, segno che andava bene così la maniera di commentare il «gran rifiuto» dell'ing. Enzo Ferrari. Il quale con la lettera scritta al quotidiano sportivo romano e apparsa il martedì successivo al G.P. non ha fatto altro che peggiorare una situazione.

Certo che la rivincita degli organizzatori non sta nell'improbabile disposizione all'uso futuro della pista di Campagnano per i collaudi delle Ferrari, quanto nella speranza di ospitare finalmente un G.P. valido per il mondiale F. 1. Un'evenienza — dicono a Roma — già possibile entro l'anno, se è vero che il direttore della GPDA mr. Nick Syrett (che fa coppia con mr. Ferguson, rappresentante dei costruttori) sia intenzionato a fare un sopralluogo-capestro all'autodromo di Monza, adesso che non c'è più Joakim Bonnier, duro ma disponibile nei confronti dell'ing. Baccigaluppi e c. Con Jackie Stewart, attuale «deus ex machina» dell'associazione piloti, le cose potrebbero cambiare... in peggio.

Da qui l'autocandidatura per il G.P. d'Italia, nel caso in cui non fosse concesso il nulla-osta a Monza, dove ormai lavori di adeguamento dell'impianto non sono più realizzabili in tempo. Se Vallelunga dovesse essere «promossa», si renderebbero però indispensabili alcuni aggiornamenti come quelli suggeriti tempo fa da Bonnier: arretramento e sostituzione con reti di certi tratti di guard-rails, passaggio d'emergenza pista-boxes-rimesse.

Lino Ceccarelli

Tra le scoperte della F.5000 anche la «M10H»

## VAN LENNEP come un... BERNACCA-TV

LONDRA - Nella confusione creata dal terribile incidente aereo all'aeroporto di Londra, di due domeniche fa, le comunicazioni erano molto difficili, pertanto il servizio sulla gara di Mallory Park è stato un poco succinto e ci torniamo sopra. Vogliamo dire, prima di tutto, che la vittoria di Thompson è stata decisamente meritata. Lui e Van Lennepp sono stati i soli a non sembrare sempre sull'orlo del disastro, mentre lottavano con i tremendi problemi della scarsa visibilità e della poca aderenza dei pneumatici.

Forse Thompson voleva festeggiare il suo nuovo patrocinio: la sua Surtees verniciata di fresco, in azzurro vivo, era stata soprannominata «Servis Special». Questo patrocinio, dovuto all'accordo, di cui parliamo altrove, fra Surtees e la Flame Out, esisteva già del resto nelle turismo, in F. 3 e in F. 5000 e il team prevede che si estenderà anche alle gare della Tasmania.

Per quanto abbattuto, per via del tempo, Van Lennepp si trovava meglio con la TS11, perché pare che sia stata superata la tendenza cronica della vettura a rovinare motori. Si direbbe che i radiatori laterali siano inefficienti o inadeguati (problema che ha assillato la TS11 in America e, chissà, forse anche in F. 1). Posteriormente due radiatori in più (in realtà due raffreddatori d'olio modificati) sono stati inseriti nell'impianto dell'acqua per cercare di te-

nere bassa la temperatura. Durante le prove con bel tempo, a Mallory Park, questo sistema è sembrato funzionare bene. In corsa qualsiasi cosa sarebbe stata fredda, comunque!

Cyd Williams che, secondo il parere di molti, non ha mai ottenuto le vetture che le sue doti meriterebbero, ha fatto un buon debutto in F. 5000, se non altro nella seconda manche. Sembrava perso, nell'abitacolo della McLaren M10B, però ha detto: «Ci si sente benissimo, molto sicuri. Ce ne vuole un poco, per fermarsi, ma ho scoperto le distanze». Parlando delle McLaren M10, quella di Holland è stata modificata al punto da giustificare la nuova denominazione «M10H», particolare indirizzato a chiunque tenga schede dei vari tipi di vetture da corsa.

d. h.

### Fuoristrada a raduno

MONTA' - La «Fameija Muntaneisa», il Cross Car Club di Torino e il Genova fuoristrada Club, hanno indetto per il 9 luglio prossimo un raduno internazionale di veicoli fuoristrada. Il programma prevede per le ore 10 un giro dei partecipanti attraverso tutti i punti caratteristici della zona, mentre nel pomeriggio, alle ore 16,30, alcuni specialisti affronteranno un percorso appositamente tracciato per dare dimostrazione delle possibilità dei veicoli fuoristrada e della loro abilità.

MACKINLAY'S  
io e te

MACKINLAY'S  
Old Scotch  
Whisky  
POTTED IN SCOTLAND

Old Scotch Whisky  
invecchiato 5 anni