

# È il dodicesimo TITOLO MARCHE in 20 ANNI

Anno	Marca	Punti validi
1953	FERRARI	27
1954	FERRARI	32
1955	MERCEDES	24
1956	FERRARI	24
1957	FERRARI	30
1958	FERRARI	32
1959	ASTON MARTIN	24
1960	FERRARI	22
1961	FERRARI	24
1962	FERRARI	54
1963	FERRARI	72
1964	FERRARI	29
1965	COBRA	78,6
1966	FORD	38
1967	FERRARI	34
1968	FORD	45
1969	PORSCHE	45
1970	PORSCHE	72
1971	PORSCHE	72
1972	FERRARI	160

● La Ferrari, secondo regolamento, scarta 3 risultati. Perciò, dal punteggio acquisito con dieci vittorie (più 8 punti presi da una DAYTONA a Le Mans), toglie 48 punti. Da 208 così i punti effettivi diventano 160.

## Le 10 classifiche «prima»

# LE TAPPE del trionfo

### 9 gennaio - 1000 KM di Buenos Aires

1. Ferrari 312 PB (Peterson-Schenken) 168 giri in 5:45'58"22 media 173,886 kmh; 2. Ferrari 312 PB (Regazzoni-Redman) a 2'04"75; 3. Alfa Romeo 33-3 (Facetti-Alberti-de Adamich) 162 giri; 4. Alfa Romeo 33t3 (Elford-Marko) 160 giri; 5. Chevron-FVC B 19 (Juncadella-Hine) 158 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-De Bagration) 157 giri; 7. Lola-DFV T280 (Larrousse-Craft) 156 giri; 8. Chevron-FVC B 19 (Bosch-Bridges) 156 giri; 9. Alfa Romeo 33-3 (Vaccarella-Pairetti) 153 giri; 10. Ferrari 312 PB (Ickx-Andretti) 152 giri; 11. Abarth 2000 (Francisci-Terengio) 145 giri; 12. Chevron-FVC B 19 (Tondelli-Pasqualini) 137 giri; 13. Lola-FVC T 212 (Moretti-Ruesch) 127 giri; 14. Lola-FVC T 212 (Gradassi-Bertolini) 118 giri. *Giro più veloce:* il 78. della Lola-DFV T 280 di Reine Wisell in 1'51"00, media 181,481 kmh.

### 6 febbraio - 6 Ore di Daytona

1. Ferrari 312 P (Andretti-Ickx) 194 giri pari a 1.186 km., media di 186,644 kmh.; 2. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 192 giri; 3. Alfa 33t3 (Elford-Marko) 190 giri; 4. Ferrari 312 P (Regazzoni-Redman) 179 giri; 5. Alfa 33.3 (de Adamich-Galli) 175 giri; 6. Lola T 212 (Kleinpeter-Waugh) 166 giri; 7. Porsche 911 S (Gregg-Haywood) 166 giri (1. vettura GT); 8. Corvette (Heinz-Johnson) 163 giri; 9. Lola T 212 (McCaigh-McCaigh) 161 giri; 10. Porsche 911S (Locke-Bailey) 161 giri; 11. Camaro (Mitchell-Christiansen) 158 giri (1. vettura Turismo); 12. Camaro (Gimondo-Dietrich) 157 giri; 13. Porsche 914-6 (Muniz-Novoa); 14. Porsche 911S (Kirill-Norburn); 15. Ferrari Daytona (Gross-

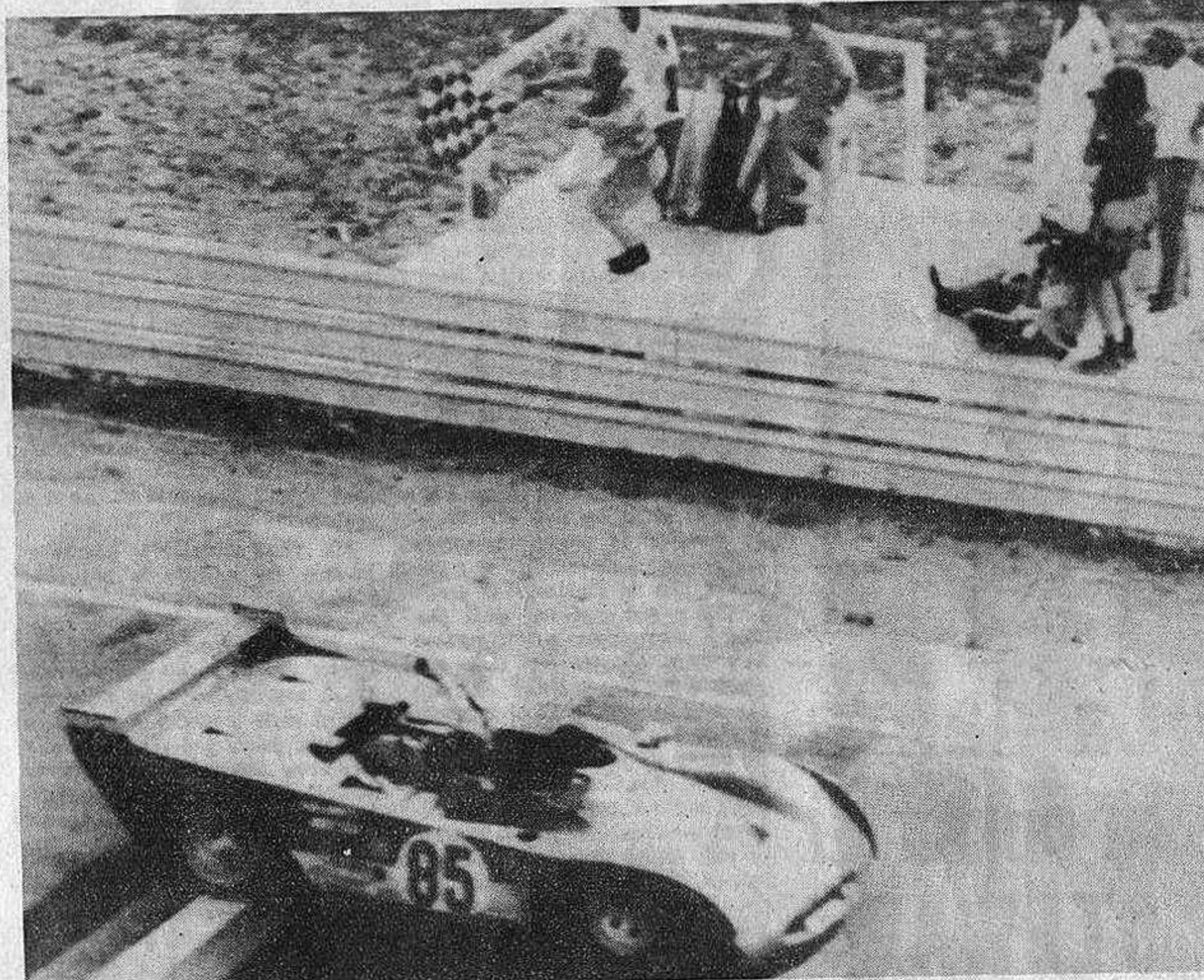
mann-Reynolds); 16. Camaro (Tremblay-Brown) 152 giri; 17. Camaro (Frazer-Garford) 151 giri; 18. Camaro (Sereix-Noseda) 145 giri; 19. Camaro (Chirwood-Chitwood) 142 giri; 20. Porsche 914-6 (McDonald-Everett) 133 giri; 21. Ferrari GTB4 (Matthews-Matthews) 130 giri. *Giro più veloce:* non comunicato dai cronometristi. *Primato sulla distanza:* Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) 194 giri alla media di 186,644 kmh.

### 26 marzo - 12 Ore di Sebring

1. Ferrari 312P (Andretti-Ickx) 259 giri, pari a km. 2.165,240 media 179,545 kmh.; 2. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) a 2 giri; 3. Alfa 33t3 (Vaccarella-Hezemans) a 26 giri; 4. Chevrolet-Corvette (Heinz-Johnson) a 38 giri; 5. Porsche 911 S (Gregg-Hailwood) a 44 giri; 6. Lola T280 (Bonnier-Wisell-Larrousse) a 46 giri; 7. Porsche 910 (Brezinka-Bartling) a 49 giri; 8. Ferrari Daytona 365 GTB4 (Chinetti-Grossman) a 52 giri; 9. Porsche 914-6 (Muniz-Luis) a 54 giri; 10. Chevrolet-Camaro (Gimondo-Dinsman) a 57 giri; 11. Porsche 911S (Jennings-Beasley) a 57 giri; 12. Porsche 911S (Kremer-Bolands) a 58 giri; 13. Ferrari-Daytona (Posey-Adamowicz) a 60 giri; 14. Porsche 911T (Kirill-Norburn) a 63 giri; 15. Porsche 911S (Kirby-Hotchikiss) a 70 giri; 16. Porsche 911T (Oest-Tillson-Hobert) a 73 giri; 17. Chevrolet-Corvette (Gray-Keller) a 78 giri; 18. Chevron B 16 (Fisher-Ponder) a 83 giri; 19. Ferrari-Daytona (Ingle-Reynolds) a 84 giri; 20. Chevron B19 (Craw-Barber) a 86 giri; 21. Porsche 906 (Rosen-Schaub) a 87 giri; 22. Lola 212 (Waugh-Beatty) a 92 giri; 23. Chevrolet-Camaro (Mitchell-Christiansen) a 93 giri; 24. Chevrolet-Corvette (Yenko-Cordts) a 96 giri; 25. Porsche 914-6 (Rebaque-Rojas) a 107 giri; 26. Chevrolet-Camaro (Tremblay-Brown) a 113 giri; 27. Ford-Escort (Buffum-Fitzpatrick) a 162 giri.

### 16 aprile - 1000 KM di Brands Hatch

1. Ferrari 312P (Andretti-Ickx) giri 235 in 5:55'27"5, alla media di 169,170 kmh; 2. Ferrari 312P (Schenken-Peterson) 234 giri; 3. Alfa Romeo 33t3 (Stommelen-Revsen) 233 giri; 4. Alfa Romeo 33t3 (Elford-de Adamich) 231 giri; 5. Chevron-Ford B 21 (Robinson-Migault) 220 giri; 6. Ferrari 312P (Regazzoni-Redman) 220 giri; 7. Alfa Romeo 33t3 (Marko-Galli)



Sopra, Jacky Ickx taglia vittorioso il decimo traguardo mondiale per la Ferrari, alla 6 ore di Watkins Glen, da lui vinta in coppia con Andretti. A destra, vediamo i due piloti, per la 4. volta primi in coppia

## La PAGELLA dei dieci piloti della 312 P

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	PRESENZE
ICKX	10	1	1	1	1	2	—	R.I.	—	1	1	9
Regazzoni												
ANDRETTI	10	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1	5
PETERSON	1	2	2	2	3	12	—	1	—	3	2	9
SCHENKEN	1	2	2	2	3	12	—	1	—	3	2	9
REDMAN	2	4	R.I.	6	R.I.	1	—	2	—	1	14	9
Regazzoni												
MERZARIO	—	—	—	—	R.I.	1	1	2	—	4	14	6
Redman												
REGAZZONI	2	4	R.I.	6	1	2	—	R.I.	—	N.P.	—	7
MUNARI	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	—	2
MARKO	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1
PACE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1

R.I. = ritirato incidente - N.P. = non partito

220 giri; 8. Lola Ford 290 (Hobbs-Edwards) 218 giri; 9. Chevron-Ford B 19 (Bamford-McInerney) 212 giri; 10. Porsche 908-2 (Stuppacher-Rieder) 201 giri; 11. Chevron Ford B19 (Gray-Gaydon) 199 giri; 12. Chevron Ford B21 (Ettmüller-Frey) 191giri; 13. Abarth 2000 (Ilotte-Berruto) 190 giri; 14. Dulon LD11 (Ridehalgh-Le Guellec) 179 giri.

### 25 aprile - 1000 KM di Monza

1. Ferrari 312P (Regazzoni-Ickx) 174 giri in 5:52'05"6, media 170,494 kmh; 2. Porsche 908-3 (Jost-Schuler) 170 giri; 3. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) 165 giri; 4. Porsche 907 (Mattli-Bayard) 153 giri; 5. De Tomaso Pantera GTS (Locatelli-Pal Joe) 147 giri; 6. Tondelli BT 10 (Tondelli-Formento) 129 giri; 7. De Tomaso Pantera (Casoni-Pokey) 122 giri.

### 7 maggio - 1000 KM di SPA

1. Ferrari 312P (Redman-Merzario) 71 giri in 4:17'19"1, media 233,429 kmh; 2. Ferrari 312P (Ickx-Regazzoni) 70 giri; 3. Chevron B21 (Hine-Bridges) 65 giri; 4. Gulf-Mirage M6 (Bell-Van Lennep) 64 giri; 5. Lola Ford T 280 (Larrousse-De Fierlant) 64 giri; 6. Chevron (Humbley-May) 60 giri; 7. De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez) 59 giri; 8. Porsche 911S (Kremer-Fitzpatrick) 59 giri; 9. Chevron B21 (Twaites-McInerney) 58 giri; 10. De Tomaso Pantera (Muller-Chasseuil) 58 giri; 11. Porsche 911S (Christiansen-Heyer) 58 giri; 12. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) 56 giri; 13. Porsche 911S (Sindel-Rang) 55 giri; 14. Dulon LD11 (Ridehalgh-Le Guellec) 55 giri; 15. Chevron B19 (Dupont-Bodin) 53 giri; 16. Chevron B21 (Heavens-Garton) 48 giri; 17. Daren Mk3 (Raymond-Collier) 46

giri; 18. Ferrari GTB4 (Ballot Lena-Rouveyrant) 44 giri. *Giro più veloce:* Jacky Ickx (Ferrari 312P) in 3'20"7, media 252,914 kmh.

### 21 maggio - 56.a Targa Florio

1. Ferrari 312P (Merzario-Munari) 792 km in 6:27'48", media 122,537 kmh; 2. Alfa 33t3 (Galli-Marko), 6:28'04"9; 3. Alfa 33t3 (de Adamich-Hezemans) 6:46'12"2; 4. Lola T290 (Zadra-Pasolini) a 1 giro; 5. Porsche 911 (Pica-Gottifredi) a 1 giro; 6. Porsche 911 (Steckkonig «Von Huchke») a 2 giri; 7. Abarth 2000 (Virgilio-Tamarazzo) a 2 giri; 8. Lola AR (Zanetti-Locatelli) a due giri; 9. Porsche 914 (Schmid-Floridia) a 2 giri; 10. Porsche 911 (Barth-Cheiser) a 2 giri; 11. AMS (Barone-Cerulli) a 2 giri; 12. A.R. GTA («Paul Cris-De Franchis») a 2 giri; 13. Porsche 911 («Manuel»-Galmozzi) a 2 giri; 14. Porsche 911 (Papetti-Ferrari)

### 28 maggio - 1000 KM Nurburgring

1. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) 44 giri, 1004 km in ore 6:01'40"2 alla media di 166,683 kmh; 2. Ferrari 312P (Redman-Merzario) a 4'29"7; 3. Alfa Romeo 33t3 (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 (Soier Roig-Stuck) a 6 giri; 9. Porsche 911 (Kremer-Fitzpatrick) a 6 giri; 10. Porsche 911 (Steckkonig-Schmid) a 7 giri; 11. Alfa Romeo 33t3 (Stommelen-Marko) a 7 giri; 12. Porsche 911 (Schickentanz-Kauhsen) a 7 giri; 13. Porsche 911 (Keyser-Barth) a 7 giri; 14. Porsche 911 (Fischer-Bayern) a 8 giri; 15. Chevron B21 (Heavens-Garton) a 8 giri.

*Giro più veloce:* Stommelen (Alfa 33t3) in 7'2"2, media 177,900 kmh.

### 11 giugno - 24 Ore di Le Mans

1. Matra Simca (Pescarolo-Hill) giri 343, km 4.961,343, media 195,472 kmh; 2. Matra Simca (Cevert-Ganley) giri 333, km 4.554,933, media 190,788; 3. Porsche 908-2 (Jost-Casoni-Weber) giri 324, km 4.420,904 media 184,573; 4. Alfa 33t3 (Vaccarella-de Adamich) giri 306, km 4.179,632 media 174,151; 5. Ferrari 365 GTB4 (Ballot Lena-Andruet) giri 305, km 4.162,680 media 173,444 (1. delle GT); 6. Ferrari 365 GTB4 (Posey-Adamowicz) giri 303, km 4.137,733 media 172,405; 7. Ferrari 365 GTB4 (Parkes-Larrousse-Cochet) giri 301, km 4.110,091 media 171,252; 8. Ferrari 365 GTB4 (Bell-Pilette-Bond) giri 301, km 4.109,864 media 171,244; 9. Ferrari 365 GTB4 (Jarier-Buchet) giri 296, km 4.039,443 media 168,310; 10. Ford Capri 2600 RS

### 25 giugno - 1000 KM Osterreichring

1. Ferrari 312P (Ickx-Redman) 170 giri in 4:58'46"28 alla media di 201,920 kmh (nuovo primato); 2. Ferrari 312P (Marko-Pace) a 1 giro; 3. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) a 4 giri; 4. Ferrari 312P (Merzario-Munari) a 6 giri; 5. Chevron B21 (Stommelen-Hezemans) a 6 giri; 6. Chevron B21 (Juncadella-Bridges) a 12 giri; 7. Lola T290 (Swietlick-Salles) a 16 giri; 8. Chevron B21 (Twaites-McInerney) a 17 giri; 9. Porsche 911S gr. 5 sperimentale (Steckkonig-Waldegard) a 28 giri; 10. Chevron B19 (Dupont-Blancpain) a 29 giri; 11. De Tomaso Pantera (Janda-Schwering) a 38 giri; 12. Porsche 911S (Fitzpatrick-Kremer) a 43 giri. *Giro più veloce:* il 38. di Jacky Ickx (Ferrari 312P) in 1'41"88 alla media di 208,830 kmh.

**Finale caldo  
in famiglia  
a WATKINS GLEN**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPRINT**

**domenica SPRINT**

# FERRARI 10 SU 10



**ANDRETTI  
ICKX non  
concedono  
la vittoria  
a PETERSON**

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**6 ORE WATKINS GLEN - Ultima prova  
del Campionato Mondiale Marche - 22  
luglio 1972.**

**LA CLASSIFICA**

1. Jacky Ickx-Mario Andretti (Ferrari 312 P) giri 195 alla media di kmh 174; 2. Peterson-Schenken (Ferrari 312 P) giri 195; 3. Bell-Pace (Gulf Mirage) 181; 4. Dean-Brown (Porsche 908) 171; 5. Jost-Casoni (Porsche 908-3) 166; 6. Jarrier-Young (Ferrari GTB) 156; 7. Keyser-Beasley (Porsche 911 S) 155; 8. Helmick-O'Stean (Porsche 911 S) 153; 9. Chierson-Barber (Chevron) 144; 10. Kepler-Orr (Corvette) 135; 11. Reynolds-De Lorenzo (Ferrari GTB) 135; 12. Aechle-Laughlin (Corvette) giri 134; 13. Var Lenep-Adamowicz (Gulf Mirage) 131; 14. Redman-Merzario (Ferrari 312 P) 126; 15. Kemp-Pickett (Corvette) 120; 16. Posey Hobbs (Ferrari GTB4) 117; 17. Lo Bianco-Sherman (Chevron) 113; 18. Heinz McLure-Johnson (Corvette) 102; 19. Gregg Haywood (Porsche) 91; 20. Wiernicki-Alden-Wiernicki (Corvette) 74; 21. Abato-Soltan-Harmon (Porsche 910) 72; 22. Buffum-Van Beuren (Chevron B21) 66; 23. Crean-Jordan (Chevron B21) 39; 24. Greenwood-Smothers-Cordts (Corvette) 20; 25. Looke-Bailey (Porsche 911 S) 20; 26. McCaig-McCaig (Lola T212) 13; 27. Patrick-Minter (Alfa Romeo) 12; 28. De Cadenet-Birrane (Ford) 7; 29. Larrousse-Wisell (Lola 3L) 5; 30. Fisher-Gloy (Chevron B16) 0.

Giro più veloce: il 188. di Ickx alla media di kmh 182,026.

**WATKINS GLEN** - C'era da attendersela la zampata d'addio. Andretti e Ickx volevano chiudere in bellezza il mondiale Marche '72 senza farsi impartire lezioni dai colleghi di squadra. « SuperMario » ha decisamente la bacchetta, dando il « la » nella fase finale della 6 ORE, con un crescendo rossiniano e con la adeguata partecipazione del primo violino, Jacky Ickx.

L'asso di Nazareth ha dimostrato, nella seconda parte della corsa americana di possedere una forza pari... al motore della sua Ferrari, annullando i contrattempi d'avvio che lo avevano costretto a dare via libera allo scatenato svedese, che però nello sprint finale ha ceduto il passo ai compagni di scuderia.

Una vittoria esaltante che ha ricordato certi finali della Formula Uno, e che ha dato « sugo » a una corsa dominata dalle Ferrari. La corsa ha avuto due volti: la classe dei piloti della Ferrari, e la validità tecnica del mezzo meccanico, con quella Mirage avversaria d'onore del cavallino rampante, che ha tenuto salda la posizione conquistata malgrado le vicissitudini avverse.

Dalla cronaca si comprenderà meglio quale entusiasmo ab-

biano suscitato le « rosse » di Maranello, in una vittoria di marca, di azione, di unità, di lavoro, che non può non meritare il plauso non solo della stampa mondiale ma degli stessi avversari.

« Abbiamo vinto perché guidati tecnicamente bene, ma anche perché l'ing. Ferrari ci ha lasciati liberi di combattere secondo il nostro criterio. Vi sono stati momenti, — ha detto Ickx — in cui, in questa sei ore ho pensato all'impossibile. Credevo di non poter vincere, ma ero determinato a conquistare con Mario quest'ultima tappa ad ogni costo. » La vittoria ha ripagato la coppia più famosa della scuderia Ferrari che i 350 giornalisti americani presenti hanno definito « superlativi » con un Andretti dal dente avvelenato per il forzato arresto alla partecipazione in Formula Uno, desideroso di riconfermare, in una gara simile, la sua classe. Il resto è esaltazione, orgoglio, che scrivono fine per un'annata d'oro del cavallino rampante, che il prossimo anno dovrà riconfermare quanto ha messo in mostra nelle dieci gloriose tappe del campionato marche '72. 10 vittorie su 10 corse disputate.

Lino Manocchia

Classifica finale Mondiale Marche 1972	1000 KM B. AIRES	6 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM B. HATCH	1000 KM MONZA	1000 KM SPA	TARGA FLORIO	1000 KM NURBURGR.	24 ORE LE MANS	1000 KM OSTERREIC.	6 ORE WATKINS GLEN	TOTALE
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	8	20	20	208
ALFA ROMEO	12	12	12	12	—	—	15	12	10	—	—	85
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	12	1	10	71
LOLA	4	6	6	4	—	8	10	6	—	4	—	48
CHEVRON	8	—	—	3	—	12	—	8	—	8	2	41
MIRAGE	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	12	32
MATRA	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	—	—	—	1	14
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—	—	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4

L'altalena tutta rossa

# Subito in fumo le ambizioni della MIRAGE

## Che bagarre tra i ferraristi!

**WATKINS GLEN** - Con puntualità meticolosa, le macchine vengono allineate dai meccanici sotto un sole cocente, tra un assembramento di fotografi addirittura monumentale e dopo due colpi di cannone, la pista è pronta per essere aggredita dai 30 bolidi. Mancano quattro concorrenti che all'ultimo momento, si sono ritirati per difetti meccanici irreparabili.

La partenza è decisa e spettacolare. Peterson, che aveva conquistato la prima posizione, scatta tallonato da Mario Andretti. A pochi secondi la Mirage di Bell e la Ferrari di Merzario.

Dopo mezz'ora però l'asso di Nazareth insegue lo svedese a 30 secondi di distacco, mentre la Mirage di Bell entra al box per ritocchi al carburatore e Merzario assume la terza posizione. Peterson gira in 1'48"027 alla media di 109,86 miglia orarie. Ad un giro è la Mirage di Gijs van Lennep seguito dalla Porsche di Reinhold Jost.

La Lola T280 di Larrousse due minuti dopo il via s'incendia nel rettilineo prima della grossa curva ma il francese ne esce incolume. Dopo un'ora di gara, Andretti cede il posto ad Ickx mentre i meccanici cambiano ambedue le ruote di sinistra. La Ferrari di Andretti non può tener testa al compagno di squadra. La temperatura dell'acqua lo preoccupa. E' a 110°. Forse dipende dall'essersi tenuto sulla scia di conseguenza si è creato « vapor lock » di benzina. Poi Peterson ha un rapporto diverso, che si fa notare sui rettilinei. Nei box si lavora febbrilmente per rimettere in equilibrio il bolide di Andretti.

Comunque in testa sono le tre Ferrari, insegue tenacemente dalla Mirage di Bell e da quella di van Lennep. Il primo si ferma però due volte per riparare un difetto alla carburazione e cambiare le ruote.

La seconda ora trascorre senza grandi sussulti. Le Ferrari continuano a dominare con Schenken che aumenta il vantaggio su Ickx e Redman. La Porsche 908-3 di Jost è ora

pilotata da Casoni che gira in 1'54"8 sette decimi di secondo al di sotto del compagno di squadra, ma tiene saldamente la quinta posizione.

Allo scadere della seconda ora, Andretti torna al volante. L'operazione cambio-piloti ed il pieno vengono effettuati in tempo record: ventun secondi. Per un attimo è sembrato di assistere ad una gara stock, tanta era la rapidità e perfezione.

Derek Bell in curva, prima del rettilineo delle tribune, piroetta senza conseguenze e rientra in pista perdendo circa 5 secondi. Peterson rientra ai box e cambia i pneumatici anteriori, cinque giri prima

te facendo aumentare la media: 110.74. La velocità scenderà soltanto dopo 30 giri, quando lo svedese farà registrare 109.42 miglia orarie.

Il lieve vantaggio che Merzario aveva ripreso a Ickx viene perso da Redman che fora un pneumatico e perde tempo per rientrare al box. Intanto lo scatenato Peterson che ha un giro di vantaggio su Andretti e due giri sulla terza Ferrari, gira alla stessa media di due ore prima: 109.44 miglia. Sale Adamowicz sulla Mirage che divide con van Lennep. In appena sei giri, l'americano rimonta tre posizioni e diminuisce di molto il di-

stacco generale: pastiglie, gomme, olio, cambio gomme posteriori, il tutto in 40 secondi.

Da questo momento inizia la lotta tra Andretti e Schenken, che si è staccato dall'asso di Nazareth soltanto di 58 secondi.

Dopo una rimonta spettacolare, Andretti alle 17 prende il comando, proprio mentre Schenken entra al box per il cambio con Peterson. Questa è senz'altro l'ultima grande ora di questo campionato marce che probabilmente vedrà Mario Andretti trionfare nella decima tappa vittoriosa '72 per il Cavallino rampante.

Ora Andretti ha 20 secondi da Peterson che si scatena. Siamo al 16. giro e la folla si eccita al passaggio di « piedone » che gira in 1'47" e 1'48'.

Mancano 50 minuti che sembrano eterni. Per 25 minuti Andretti continua a far crescere le distanze su Peterson. Trentuno secondi dividono i due ferraristi. Alle 17,25 Andretti entra al box per fare l'ultimo rifornimento. Si impiegano 24 secondi. Ickx ora dà il cambio e riparte, intanto Peterson ne approfitta e riprende il comando. Sei secondi dividono il belga da Peterson. La sei ore che qualcuno aveva definito una lenta passeggiata ferrarista, sta diventando una gara « sprint » a colpi di secondi. A mezz'ora dalla fine, sono rimaste in gara soltanto 12 vetture.

Al 185. giro il distacco di Ickx è sceso a 3 secondi. Il duello continua. Ed Ickx, riconfermando la sua classe, in curva, prima del rettilineo taglia il sogno di vittoria del compagno svedese. Ora si stacca proprio. Il vantaggio del « numero 1 » aumenta a due secondi e mezzo successivamente. Mancano 5 minuti alla fine ed Ickx marcia alla media di 113.43 miglia orarie, ed il distacco è salito a cinque secondi. La fine. Ickx taglia con un vantaggio di sette secondi e la folla straripa dappertutto.

### I tempi delle prove per la SEI ORE

1. Peterson (Ferrari 312P)	1'48"803
Schenken	1'47"387
2. Ickx (Ferrari 312P)	1'49"962
Andretti	1'47"854
3. Bell (Gulf Mirage)	1'48"342
Pace	1'48"384
4. Redman (Ferrari 312P)	1'48"840
Merzario	1'49"084
5. Larrousse (Lola T280)	1'50"350
Wisell	1'48"942
6. Van Lennep (Gulf Mirage)	1'50"818
Adamowicz	1'52"570
7. Patrick (Alfa Romeo T33/3)	2'00"138
Minter	1'53"236
8. Jost (Porsche 908/3)	1'55"269
Casoni	1'55"742
9. Buffum (Chevron-Brodsp.)	2'00"834
Van Beuren	1'57"496
10. Dean (Porsche 908)	1'59"064
Brown	1'59"961
11. Schuster (Marathon Chev.)	2'01"371
Pérez Ganna	2'10"281
12. Crean (Chevron B21)	2'02"567
Jordan	2'01"823
13. Kleinpeter (Chevron B21)	2'04"359
Belcher	2'09"455
14. McCaig (Lola T212)	2'04"844
McCaig	2'05"075
15. Knupp (Corvette 460)	2'06"192
Murray	2'05"825
16. Fisher (Chevron B16GT)	2'09"235
Gloy	2'07"216
17. Kemp (Corvette)	2'07"045
Pickett	2'08"466
18. Shlerson (Chevron B19)	2'07"288
Barber	2'08"145
19. Posey (Ferrari GTB4)	2'09"981
Hobbs	2'12"541
20. Jarler (Ferrari GTB4)	2'10"192
Young	2'11"785
21. Gregg (Porsche 911S)	2'11"981
Haywood	2'13"155
22. Heinz (Corvette)	2'12"090
Johnson	2'13"353
23. Keyser (Porsche 911S)	2'13"104
Beasley	2'13"621
24. Decadenet (Duckhan Ford)	2'08"293
Birrane	2'09"095
25. Lo Bianco (Chevron B19)	2'11"905
Sherman	2'10"324
26. Kepler (Corvette)	2'11"110
Orr	2'13"556
27. Wiernicki (Corvette)	2'13"662
Wiernicki	2'11"115
28. Lecke (Porsche 911S)	2'12"028
Bailey	2'13"201
29. Abato (Porsche 910)	2'11"759
Soltau	2'12"903
30. Reynolds (Ferrari ST)	2'13"709
De Lorenzo	2'13"200
31. Helmick (Porsche 911S)	2'13"749
O'Stean	2'13"695
32. Beachle (Corvette)	2'13"668
Laughlin	2'13"749
33. Olayar (Corvette)	2'13"554
Luebbe	2'13"709
34. Greenwood (Corvette)	2'13"705
Smothers	2'13"748
Cordts	2'13"744

I. m.

## Ora prova la F. 1

● La squadra FERRARI non torna indietro subito al completo dagli USA. Con Andretti rimane forse ICKX e qualche tecnico. Sono in programma tests Firestone con la monoposto F. 1 in vista del G.P. USA. Intanto nei circoli bene informati americani si assicura che il « risvolto » della battaglia accesa tra i piloti ferraristi va cercato anche nei rinnovi di contratti '73 in vista. Si sono rifatte insistenti le voci sull'ingaggio di Peterson anche per la F. 1, in sostituzione di Regazzoni, la cui presenza al G.P. di Germania sembra ormai decisa (con ICKX e Merzario). Lo svizzero, che ha praticamente quasi raggiunto il mese di inattività, viene visitato lunedì 24 a Bologna dal primario del reparto traumatologico del « Rizzoli », prof. Gui, che gli pronosticò 45 giorni di assenza dalle piste. Ma sembra che Clay possa farcela ad avere il « placet » anche del medico di fiducia Ferrari.

Merzario aveva compiuto la medesima operazione.

Il calore è altissimo, ma i motori non danno noie eccessive ai 17 concorrenti rimasti in gara. Hanno abbandonato, tra gli altri, Milt Minter sull'Alfa T33/3, Tony De Lorenzo (Ferrari GT) e John Crean (Chevron B 21).

Dopo 15 minuti dall'inizio della terza ora, Bell entra al box per cambiare un pneumatico. Ferma la macchina che improvvisamente prende fuoco alzando una grossa fumata. Il rapidissimo intervento degli addetti alla sicurezza spegne l'incendio e Bell, rientra in gara.

Peterson tira poderosamente

stacco dalla Porsche 908 di Tony Dean.

Alle 16,25 Merzario che era pronto per dare il cambio a Redman attende invano l'arrivo del compagno di squadra. Il motore si è spaccato appiattendolo Redman al centro del circuito. Sembra sia una valvola, il primo motore « boxer » tra corse di durata che ha ceduto quest'anno.

La temperatura aumenta tremendamente. Sulla pista si misurano 67 gradi. Alle 17 le posizioni sono le seguenti: Schenken, Andretti a 58 secondi, Bell a 12 giri, Casoni a 15 giri, Dean a 22 giri, van Lennep a 18 giri. La macchina di Andretti entra al box. Con-

**WATKINS GLEN** - Nella coppia Mario Casoni e Reinhold Jost, ci sono stati dei problemi. Il tedesco della Porsche 908 la mattina delle prove, anziché giungere in pista con i meccanici e la macchina alle 9, come tutti gli altri, si è presentato dopo le undici con Casoni sotto il sole ad abbrustolirsi e imprecare. Una volta... in campo il tedesco ha pilotato per circa 35 minuti e alle 12,25, cinque minuti prima che scadesse il periodo delle prove Jost ha fatto sapere a Casoni, tramite un meccanico, che avrebbe potuto guidare.

Casoni si è rifiutato ed è stato costretto a provare nel pomeriggio sul circuito per lui completamente nuovo. «La pompa non tira correttamente», commentava il pilota della «Brescia corse», ma il tedesco non prestava orecchio.

● Il direttore stampa dell'autodromo Bob Kelly ha esposto al pubblico la grande coppa che i fratelli Piccirillo, Paolo, Ugo e Nino, insieme al padre comm. Alessandro hanno donato in onore della memoria dell'asso messicano Pedro Rodriguez. La coppa sarà messa in palio — per il giro più veloce — in occasione del Gran Premio F. 2 del 7 ottobre prossimo.

● Giudizi di Schetty su Merzario: «E' un gran bravo ragazzo ed un ottimo pilota». Merzario sorride e... mette su due chili di carne.

## «MERZARIO? Ma io non l'avevo con lui»

**WATKINS GLEN** - «Chi ha visto che io mi sono arrabbiato con Arturo Merzario in Inghilterra? Il ragazzo ha compiuto una corsa regolare, veloce ed incisiva. Io, dopo il «botto» di Atlanta durante la Can Am, ho la testa che spesso mi va... fuori corso, altrimenti avrei potuto far meglio, ma con ciò non posso incolpare Merzario che, secondo me, sta diventando «maturo», lineare e coraggioso».

Denis Hulme sotto il sole che sferza più dell'umidità che da una settimana attanaglia l'intera costa atlantica, confessa che chi ha veduto quei segnali non ha capito che erano indirizzati al suo box.

Il neo zelandese ci diceva questo, osservando la nuova fiammante McLaren per la Can Am che i 20 meccanici di Detroit hanno allestito in quattro giorni.

«Comunemente ci sarebbero voluti 25 giorni, ma la corsa di Watkins Glen era troppo importante e non avrei voluto perderla per nessuna cosa al mondo». Hulme ricorda come sia avvenuto il pauroso volo su una collina di Atlanta quando tallonava la Porsche di George Follmer. Ad un tratto la Porsche è andata via e il risucchio è venuto meno alla McLaren che stava raggiungendo il vertice della collina. L'aria si è letteralmente infilata sotto la macchina facendola impennare. Poi la capriola e il rotolamento per una decina di metri.

Hulme è comunque lieto che Peter Revson sia tornato in squadra (per vincere) e questa contentezza è visibile anche sul volto dei meccanici, che amavano Revson forse più che lo « scozzese volante ». Revson, sorridendo maliziosamente, conferma: «Son tornato a casa, ora non mi resta che far felice papà Denis e la mia famiglia. Vincendo».

## ICKX senza più ambizioni

**WATKINS GLEN** - Venticinque giorni or sono Agnes, l'uragano indiatolito, aveva smembrato, soffocato la zona a nord di New York rovesciando laghi di pioggia che avevano fatto rinviare la 500 miglia di Pocono poco distante, e mettevano in dubbio la 6. ore e la Can-Am che si corrono sul tortuoso circuito di Watkins Glen, che appariva simile ad un grosso vascello di pirati, spezzato in due dalla furia del mare.

Ancora oggi, manca l'elettricità, mancano i mezzi di comunicazione, i telex sono fuori sesto, i telefoni gracchiano come cornacchie. Soltanto lo sforzo encomiabile di Bob Kelly, direttore stampa della pista, ci ha consentito la trasmissione di questi servizi. Da una settimana il sole misto ad una umidità micidiale, dardeggia ed abbronzava tutti: i meccanici della Ferrari sembrano villeggianti al mare, sudano, ma lavorano come robot indaffarati. Però quando le vetture di Maranello scendono in pista per le prove di qualificazione, il primo, il secondo e quarto posto non glielo toglie nessuno.

Soltanto l'insidiosa Mirage Gulf di Derek Bell e Carlos Pace s'inscrive in terza posizione girando un secondo e 5 decimi più piano del 312 P di Andretti in coppia con Jackie Ickx. Andretti ha compiuto veramente un exploit degno di rilievo.

Le macchine di Ronnie Peterson e Tim Schenken e quella di Arturo Merzario e Brian Redman non hanno impegnato molto lo staff di Maranello. Il comasco ha girato con una continuità progressiva che ha impressionato tecnici e piloti.

Di un altro pilota italiano che — pur senza il bolide di Maranello — ha fatto parlare di sé è Mario Casoni, in coppia col volubile tedesco Reinhold Jost, che al volante della Porsche 908-3 ha girato in 1'55"9 e si è subito inserito nella ottava posizione di partenza, dinanzi all'Alfa T33-3 di Scooter Patrick e Milt Minter, la Lola T212 di Moger Mc Caig in coppia col fratello Maurice, e la Porsche 908 di Tony Dean.

Il bresciano che non ha avuto molto tempo per provare il circuito è un tantino rammaricato: «Se questa macchina avesse qualche cavallo in più, potrei aspirare a migliori risultati. Comunque, se regge sino alla fine, son certo che non deluderò».

## Difficile '73 per ANDRETTI in Ferrari

**WATKINS GLEN** - Pizzicando un grappolo d'uva e sorseggiando una bibita, Mario Andretti discute la situazione attuale. La sua situazione «molto complessa, molto complicata».

E' tornato da una riunione dei dirigenti della USAC (per le monoposto tipo Indy) durante la quale il regolamento ha subito grandi cambiamenti. «Innanzitutto hanno deciso di cambiare la cilindrata ai motori aspirati con camme in testa portandola fino a cinque litri, e abbassando la cilindrata dei motori con compressore. Questo è indubbiamente un grande passo che apre sempre di più la porta alla ventinata unificazione della Formula Uno e Usac.»

— Quella che tu hai lanciato su «Autosprint».

«Già, molti costruttori e meccanici e piloti Usa sono d'accordo.»

— Come vedi il responso degli europei?

«Forse i colleghi europei penseranno che, alzando la cilindrata, la velocità aumenterà spaventosamente, mentre, invece si è notato che con un tre litri si può girare ancor più forte. Forse a molti di loro non interessa la corsa stile americano USAC, ma son certo che una volta assaggiato il percorso e... il dolce dei dollari anch'essi accetteranno volentieri come abbiamo fatto anche noi qui.»

— Ora Mario, dimmi quali sono i tuoi piani per la Formula Uno.

«Non so proprio cosa dirti, perché siamo sempre lì. Si arriva alla fine ed i soliti problemi spuntano come i funghi. Ora son molto soddisfatto con la Parnelli Jones, e sono lieto ed onorato di poter correre con la Ferrari. Tuttavia i miei impegni americani — specie con la Firestone —

sono tanti e poi tanti che a volte non so decidere. Non ancora deciso sul programma '73. Se emetto decisioni anticipate, trovo subito la critica e a me questo non piace. Studierò attentamente sul futuro, poi farò di tutto per ripetere quanto ho fatto quest'anno ed anche più, ma tutto dipenderà dalle gare Usa. Specie Indy e la gara di Pocono mi fanno perdere due grosse occasioni.»

A proposito di Pocono, Mario conferma di aver lasciato la direzione tecnica dell'autodromo.

«Se mi avessero avvertito in tempo, avrei potuto gareggiare in Formula Uno in Francia, ci tenevo molto, invece la data del rinvio l'ho saputa attraverso il giornale. Immagina. Ho chiuso con loro ed ora sarò soltanto un concorrente. Del resto ero talmente occupato che non sapevo come disincagliarmi.»

I. M.

## Tripletta Mc LAREN (con Cevert) nel Can-Am

**CANADIAN-AMERICAN CHALLENGE CUP** - Gara a Watkins-Glen - Terza prova del Campionato - 23 luglio.

### LA CLASSIFICA

1. Denis HULME (McLaren M20) che compie i 60 giri in 1 h. 46'14 alla media di 184,504 kmh; 2. Peter Revson (McLaren M20); 3. Francois Cevert (Mc-

Laren M8F); 4. David Hobbs (Lola T31C) a un giro; 5. George Follmer (L.M. Porsche Audi) a 2 giri; 6. Milt Minter (Porsche 917/10) a 3 giri; 7. Lothar Motschenbacher (McLaren M8D) a 3 giri; 8. Bob Nagel (Lola-T222) a 6 giri; 9. Reinhold Jost (Porsche 908) a 7 giri; 10. Tony Dean (Porsche 908) a 8 giri. Giro più veloce: Revson al 49. giro in 1'44"3 alla media di 187,545 kmh.

## Per HULME è subito rivincita

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**WATKINS GLEN** - Dopo un duello fac-simile a quello delle Ferrari, nella Sei Ore di ieri, le McLaren di Denis Hulme e Peter Revson hanno tagliato nell'ordine il traguardo della terza tappa Can-Am a Watkins Glen.

Il distacco tra il vincitore e Revson è stato di un secondo e mezzo. L'egemonia della McLaren continua. Specie ora che Denis Hulme e Peter Revson hanno «ereditato» la nuova McLaren M20.

Per un attimo all'inizio di questa edizione si pensava che l'arrivo delle Porsche acquistate da Roger Penske e affidate alla guida di Mark Donohue, avrebbero infranto la lunga ipoteca mclariana ma la casa inglese aveva l'asso nella manica pronto e l'ha tirato fuori alla terza tappa di quest'anno, dopo che a Road Atlanta, George Follmer aveva vinto seguito da un'altra Porsche, quella di Milt Minter. E qui a Watkins Glen era attesa la prestazione della nuova McLaren e nessuno dubitava che il duello grosso avrebbe coinvolto proprio i due alfieri della casa inglese: Denis Hulme e Peter Revson.

E sin dalla partenza, — Revson aveva vinto la «Pole position» girando alla media di 181,117 kmh — l'erede milionario ha contestato la vittoria al «senior» della Casa.

Ma Hulme, dopo che lo starter aveva fatto compiere tre giri supplementari perché l'impaziente Revson tentava la fuga prematura, è scattato e proprio in curva ha assunto il comando tenendolo saldamente sino alla fine dei 60 giri, lungo il circuito di 5 km, toccando lungo il rettilineo delle tribune, punte intorno ai 290 kmh.

C'era François Cévert su McLaren M8F ed il francese si è messo in quarta posizione dietro a Follmer sino al 14. quando è stato superato dall'abilissimo David Hobbs su Lola T31C, dalla carrozzeria bassissima e molto larga.

La media del neo zelandese è stata continua ed abbastanza elevata, 180,504 kmh e questo potrebbe essere attribuito a vari fattori, quali la forza del motore, la continua sfida e rincorsa di Revson e il formato misto veloce del circuito.

Subito all'inizio Hulme ha girato toccando i 186,471 kmh ma Revson durante il tentativo di ridurre il distacco di oltre 10 secondi,

ha fatto registrare la media di 186,864 kmh, e questo ha aiutato il biondo pilota a ridurre la distanza di sei secondi, dal leader.

La Porsche di Follmer — che ha insistito presso Penske affinché applicasse il medesimo motore di Atlanta — ha avuto delle noie proprio nel turbo compressore che ha rotto una molletta di diecimillesimi. Il tallone d'Achille del compressore, il quale gli ha fatto perdere un giro.

Senza dubbio il duello Hulme-Revson è stato interessante. Mentre il neo zelandese girava alla me-

### Campionato Can-Am

	MOSPORT	ROAD ATL.	W. GLEN	TOTALE
HULME	20	—	20	40
FOLLMER	—	20	8	28
MINTER	10	12	6	28
REVSON	12	—	15	27
MOTSCHENBACHER	6	6	4	16
GREGG	8	8	—	16
DONOHUE	15	—	—	15
YOUNG	—	15	—	15
KEMP	2	10	—	12
CEVERT	—	—	12	12
HOBBS	—	—	10	10
NAGEL	1	—	3	4
DURST	4	—	—	4
DEWAR	3	—	—	3
REINHOLD	—	—	2	2
DEAN	—	—	1	1

desima media, Revson forzava fermando il tachimetro sui 187,545 kmh. Un forcing che lo ha portato a soli 3 secondi dal vincitore.

«Se avessi avuto altri dieci giri, lo avrei stracciato — ha commentato il newyorkese un tantino dispiaciuto — Ci contavo proprio sulla vittoria odierna perché mi avrebbe messo in testa alla classifica, comunque, ho risalito cinque posizioni ed ora posso respirare più liberamente».

Denis Hulme ha commentato: «Con questa nuova macchina credo di avere già in pugno l'edizione in corso. Tuttavia dovrò guardarmi dal mio compagno di scuderia. E' un vero mastino».

Al vincitore sono andati 8 milioni di lire ed il saluto di centomila spettatori che affollavano il circuito malgrado il calore asfissiante che ha costretto David Hobbs a rientrare ai box per farsi rovesciare addosso 10 litri d'acqua fresca, cedendo il terzo posto a François Cévert.

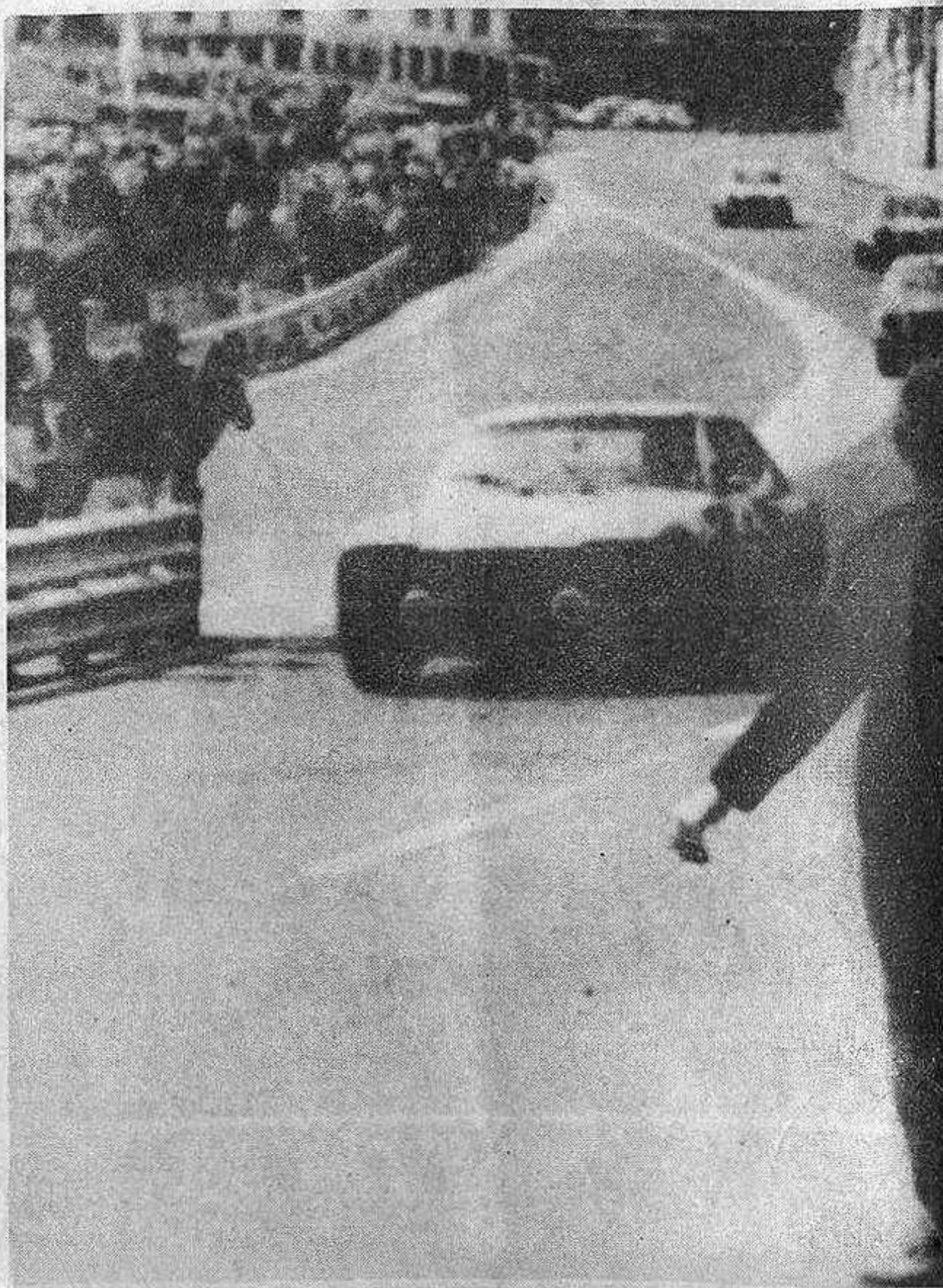
Adriano Manocchia

Anche un nome leggendario nella storia dell'automobilismo tedesco riaffiora al vertice dello stupendo TRIS delle «CAPRI» a SPA

# giovani leoni von STUCK-MASS



A sinistra, Von Stuck e Mass, vincitori della 24 Ore di Francorchamps. A destra, l'arrivo in parata delle tre Capri dominatrici



# FORD Dissimi: accorciata

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**SPA-FRANCORCHAMPS** - Avevamo considerato la Sei Ore del Nurburgring come prova generale per la 24 Ore di Francorchamps, ed avevamo detto che in fondo la sconfitta che la Ford aveva subito nella gara di casa era stata accolta con abbastanza ottimismo, perché era valsa proprio a mettere in luce le piccole debolezze che avrebbero potuto impedire alle poderose Capri RS di vincere la gara belga, considerata a ragione il culmine della stagione sportiva per le macchine di produzione.

La Ford ha ottenuto sul circuito di Spa una affermazione massiccia, con una tripla vittoria che finora non era riuscita a nessuno ed è stato proprio dalla sconfitta del Ring che questa vittoria ha preso l'avvio, concretizzandosi in una vera disfatta per le avversarie che stavolta erano non soltanto le BMW di diversa estrazione ma anche le Opel, che attraverso i preparatori belgi, più o meno ufficialmente aiutati si erano preparati ad un attacco che avrebbe dovuto permettere in una sola gara di cancellare tante delusioni.

La Ford tedesca, anche privata del suo capo-creatore

Neerpasch, ha saputo dominare la corsa a piacer suo, in ogni momento e chi ha preparato la gara nei suoi particolari ha messo a frutto tutta la sua esperienza nel modo migliore, prevedendo tutto e tutto conoscendo per non essere costretto al contropiede che in queste cose è sempre l'inizio del panico.

Cosicché, il risultato non ci sorprende e non può sorprendere chi segue le cose di questa categoria interessantissima e sa come sia stata appunto la Ford quella che ha saputo al meglio sfruttare tutto quello che i regolamenti concedono. Noi non siamo d'accordo sui regolamenti, che riteniamo troppo ampi perché il vero spirito delle gare per macchine che vengono dalla grande serie sia rispettato, però è chiaro che non è colpa o vergogna di chi i regolamenti sfrutta se i regolamenti sono sbagliati.

Diamo quindi alla Ford il merito che le compete, soprattutto per aver saputo trarre da macchine originariamente poco adatte alle corse dei mezzi che sono adesso praticamente imbattibili perché prevalgono su tutti i circuiti e in tutte le condizioni. Segno che queste Capri RS (ovviamente lontanissime dalle Capri di serie) sono le macchine

più equilibrate che si vedano sulle piste.

La BMW è ancora la grande sconfitta di questa corsa che essa aveva vinto due anni fa, e penso che la gloria del Nurburgring non sia bastata a far cancellare lo smacco per la nuova affermazione della «rivalissima». Tuttavia adesso diciamo che la BMW ha ancora accumulato esperienza e stavolta in modo estremamente positivo, perché a vedere come questa corsa si svolgeva e andava avanti, era venuto il suo nuovo capo sportivo, sempre quel Neerpasch che ha creato la Ford corse, e certo da adesso Neerpasch (e per esso la BMW) sa quel che è necessario fare per firla con la dominazione delle macchine di Colonia.

Adesso anche la BMW sa esattamente che quello che bisogna fare per costruire macchine che siano sì della classe che rispecchi la tradizione della marca, ma anche che abbiano la possibilità di essere trasformate in bolide sportivi. C'è una sola cosa da fare ed è lo sforbicare attorno ai suoi modelli per toglier loro quella massa di peso superfluo che rappresenta il vero grosso svantaggio contro cui non può andare nessuna preparazione e nessuna classe di pilota. E

questa macchina, la 3.0 CSL, esiste già.

Lo abbiamo visto chiaramente anche qui, e soprattutto qui direi, proprio già all'inizio della corsa, quando è cominciato a piovere e le BMW che fino ad allora avevano tenuto il passo delle Capri nelle prestazioni velocistiche hanno dovuto abbassare bandiera nel confronto in condizioni difficili perché la enorme differenza di peso (di circa trecento chili) le ha messe nella impossibilità di seguire le avversarie nelle frenate e nelle accelerazioni e nella maneggevolezza in curva su condizioni di aderenza precarie.

Tutto lì, e scommetteremo che anche le debolezze che sono lamentate da sempre dai motori esasperati sparirebbero se appunto quei motori avessero meno peso da portare in giro.

Lode alla Ford quindi, e ci fa piacere perché la squadretta di uomini dalle idee chiare che la rappresentano merita tutta la simpatia nostra e vostra ed il rispetto che si deve a chi fa quello cui è chiamato nel modo migliore.

E grande lode all'Alfa Romeo, che con la Ford ha condiviso la gloria di questa 24 Ore, addirittura sovrastandola nel numero di chiamate alla ribalta sia immediata della pi-

sta davanti al pubblico sia alla cerimonia della premiazione che ha visto gli uomini dell'Alfa tornarsene carichi di premi come non mai. Chiamata per la vittoria nella classe 1300, poi per quella nella classe 2000, poi per quella assoluta tra le macchine strettamente di serie, l'Alfa Romeo ha avuto una vera beneficiata che tra l'altro trova anche un motivo ulteriore nelle statistiche perché essa ha all'arrivo dodici macchine classificate sulle trenta che sono le superstiti di questa dura gara.

In fondo, forse più ancora che la consueta vittoria nella classe 1300, che mantiene l'Alfa al vertice nella classifica del campionato europeo, per la casa milanese il maggior motivo di soddisfazione viene proprio da quelle macchine del gruppo uno che si ritrovano stravincitrici e tutte al traguardo in fila indiana nella classifica. E una patente di qualità che conoscevamo e che adesso conoscono tutti quelli che la gara hanno seguita per dirne ai loro lettori, oltre al gran pubblico che era venuto a Spa ad affollare la bellissima pista delle Ardenne, che noi continuiamo a ritenere una vera pista stradale, rappresentante tipica delle condizioni che incontra l'uomo della strada nel suo uso di



Per la terza volta al quartetto delle vetture italiane la COPPA a squadre

# L'ALFA da RE

BRUXELLES - La attribuzione della Coppa del Re del Belgio è retta da un regolamento un poco complesso, che richiede una notevole attenzione da parte dei responsabili delle varie squadre che sono in lizza per questo trofeo, che è il più prestigioso tra quelli delle gare per le macchine di serie.

Il premio è destinato a ricompensare la marca che abbia ottenuto il miglior risultato complessivo con macchine di uno stesso tipo che siano state preventivamente dichiarate, e quindi presuppone già in partenza una certa sicurezza di qualità e di rendimento omogeneo.

Il regolamento stabilisce che la Coppa del Re sia assegnata alla marca che abbia ottenuto con almeno tre macchine (è possibile iscriverne squadre di quattro) il maggior numero totale di giri nella propria classe di cilindrata. E' quindi possibile vincere la Coppa del Re anche con macchine che non possono puntare alla vittoria assoluta.

Tuttavia, poiché è possibile che vi siano più squadre complete in testa nelle differenti divisioni, è stato anche aggiunto che la Coppa andrà alla marca che abbia portato al traguardo le sue macchine col minimo scarto tra di loro, proprio perché lo spirito del premio e quello di ricompensare la qualità complessiva. Di conseguenza quest'anno, dato che c'erano Alfa Romeo e Ford nella posizione prevista per la vittoria si è dovuto ricorrere allo spareggio effettuato col calcolo dei tempi che dividevano le tre macchine, cioè la differenza tra la meglio piazzata e la peggio piazzata.

La differenza a favore dell'Alfa Romeo è risultata minima rispetto a quella della Ford, che è stata svantaggiata dalla lunga fermata della macchina di Soler Roig e da quella di Birrell. Anche l'Alfa Romeo ha avuto una differenza notevole quando Ragnotti ha perduto tempo prima per la mancanza di corrente alla pompa della benzina, poi per la accensione, ma alla fine lo scarto e risultato il meno pesante e quindi per la terza volta consecutiva la casa milanese si aggiudica questo trofeo che è grande titolo di gloria e di qualità.

# 41' la 24 ORE

quel mezzo esaltante ch'è l'automobile.

E poiché continuiamo a pensare che le corse debbano essere soltanto la esasperazione delle condizioni normali di guida e non puro spettacolo fine a se stesso, ecco che per coloro che hanno vinto questa corsa straordinaria esprimiamo tanta ammirazione.

Sul piano umano ci sono stati i contentissimi e i meno contenti e non soltanto in coloro che hanno dovuto finire la corsa prima del previsto. C'è stato chi avrebbe certo meritato più dalla gara, come Fitzpatrick che è stato davvero eccellente, come Hezemans, come Facetti sempre bravissimo, come altri. Però questo, lo sappiamo e lo sanno anche loro, è un poco il prezzo che si deve pagare a questo genere di gare che hanno troppi aspetti corali per permettere che le individualità possano prevalere allo stato puro.

Comunque, anche quelli che hanno avuto qualcosa da rimpiangere sanno che le cose dovevano andare così per molte ragioni e quindi hanno la soddisfazione del dovere compiuto.

Franco Lini

24 ORE DI SPA-FRANCORCHAMPS - Gara internazionale di velocità e durata valida per il Campionato Europeo Turismo - Spa (Belgio), 22-23 luglio 1972.

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Mass-Stuck (Ford Capri RS) giri 318, km 4.498,436, media kmh 187,431; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) 313; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) 313; 4. Peltier-Ethuin-Fitzpatrick (BMW 2800 CS) 304; 5. Gage-Brailford (BMW 2800 CS) 293; 6. Ballot Lena-Lagniez (Alfa Romeo GTV) 283; 7. Hanson-Walton (BMW 2800 CS) 287; 8. Pedro-Koob (BMW 3000) 286; 9. Hessel-Gleich (Alfa Romeo GTV) 286; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa Romeo GTV) 286; 11. Franck-Fritzneger (Ford Capri RS) 280; 12. Bertinchamps-Berge (Alfa Romeo GTV) 280; 13. De St. Hubert-Simonis (BMW 2800 CS) 279; 14. Lambert-Serpaggi (Alfa Romeo GTV) 279; 15. Christine-Solis (Alfa Romeo GTV) 276; 16. Hinse-Mayer (Alfa Romeo 2000) 275; 17. Estalpaert-Otsoos (Alfa Romeo GTV) 273; 18. Wauters-Coomans (Opel Commodore) 273; 19. Lierneux-Dezy (Alfa Romeo GTV) 272; 20. Mjroux-Janssens (Datsun 2000) 272; 21. Peco-Pookv (Alfa Romeo GTV) 270; 22. Pizzanato-Welckenbach (Alfa Romeo GTV) 270; 23. Facetti-Trici (Alfa Romeo GTV) 269; 24. Sourd-Evrard (Audi coupé) 260; 25. Vetsch-Mattli (Mazda RX3) 260; 26. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) 258; 27. Coffey-Worswick (Ford Escort TC) 257; 28. Sonveau-Laurent (Datsun 2000 GTV) 255; 29. Searle-Saunders (Ford Escort GT) 248; 30. Wieskirchen-Cordes (NSU TT 2) 239.

Giro più veloce: Peltier-Ethuin-Fitzpatrick (BMW 2800 CS) in 4'07"5 media 205,030.

## I meccanici dell'ALFETTA « storica »

SPA - E' stato con un poco di sorpresa che abbiamo rivisto su una pista la squadra dei meccanici del reparto esperienze dell'Alfa Romeo, squadra che comprendeva anche uno dei veterani di quella molto « scelta » che a suo tempo era una delle regine delle piste, avendo da mettere a punto e da mantenere in efficienza le famose Alfetta monoposto.

Il superstito di questa squadra gloriosa è Sala, detto « Saletta » che qualche anno fa era stato immesso anche nella squadra dei meccanici della Autodelta, quando questa aveva iniziato la sua attività di filiale sportiva della Casa milanese.

La presenza dei meccanici Alfa Romeo esperienze è dovuta al fatto che le vetture duemila coupé gruppo uno iscritte in numero di quattro erano state preparate direttamente dalla fabbrica e non dalla Autodelta anche se ai fini ufficiali la iscrizione è stata effettuata sotto il nome della Autodelta per logica coerenza, trattandosi di una gara.

In realtà, abbiamo visto come ci fossero due squadre differenti, una diretta dall'ing. Marelli e l'altra diretta da Francois Landon, ognuna coi propri cronometristi, il che ha facilitato il lavoro di tutti.

Per quanto riguarda le note tecniche, tuttavia, non vi sono molte cose da dire sulle duemila coupé, dato che si trattava di macchine di serie sulle quali non è possibile far nulla di particolare. L'unica cosa notata è stata la adozione di gomme speciali della Michelin che aveva inviato a questa gara il suo tecnico ing. Dupasquier noto per le esperienze che compie anche con le Ferrari prototipo.

## FACETTI impensieriva le due litri

FRANCORCHAMPS - Gianluigi Picchi, compagno abituale di Facetti nelle gare di durata turismo non ha potuto venire a Spa perché sua moglie è ammalata (deve subire un'operazione dopo il recente parto) e la sua presenza era indispensabile in Italia. Ciò ha costretto la Autodelta a rivoluzionare i suoi equipaggi abituali, che come diciamo in altra parte erano poi stati « costruiti » in funzione del risultato da perseguire che era quello della vittoria di classe tra le 1300 GTJ e soprattutto quello della conquista, per la terza volta, della Coppa del Re.

Gli obiettivi sono stati raggiunti e quindi tutto è bene quel che finisce bene. Resta da chiederci cosa avremmo visto se con Facetti vi fosse stato Picchi che in prestazioni lo vale, dato che il milanese nella fase iniziale della corsa si era permesso di marciare in tempi eccezionali, tali da inquietare seriamente le macchine da due litri.

## Rinviata la MONTEVERGINE

● E' (purtroppo) confermato che la cronoscalata MONTEVERGINE, in programma il giorno 30 luglio è stata rinviata a data da destinarsi. Questo recupero potrebbe essere fatto o in data 1. ottobre o al massimo la settimana dopo.

## Un commissario investito 2 intossicati

FRANCORCHAMPS - Un incidente mortale, di cui è stata vittima un commissario di percorso, si è verificato nelle prime ore del mattino quando la visibilità non era buona e un poco di foschia, aggiunta alla stanchezza ed alla sporcizia sul parabrezza, ha impedito al pilota svizzero Walter Brun, che guidava una delle due Mazda, di rendersi conto tempestivamente della presenza sulla pista di una persona che stava controllando lo stato dell'asfalto.

Al chilometro 6,800 nella discesa verso Masta, il commissario Leon Grisard, avendo il sospetto che una macchina avesse lasciato una striscia di olio, ha voluto verificare che la strada non fosse scivolosa e per questo si è portato sulla pista. La Mazda che sopraggiungeva dietro un'altra macchina, ha investito in pieno il commissario che è rimasto ucciso sul colpo. La macchina è poi sbandata ed uscita di strada, ma il pilota non ha riportato nessuna conseguenza personale.

● Due piloti sono stati ricoverati all'ospedale di Baviera, a Liegi, perché intossicati dai vapori di scarico della loro macchina cui si era rotto lo scappamento.

Si tratta di Boeckenaere e di De Deyn che guidavano la BMW 2002 numero 73. Le cure dei medici li hanno posti fuori pericolo ma i sanitari hanno voluto trattenerli in ospedale per almeno una giornata per maggior tranquillità.

## 1. ORA

1. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) giri 14, media kmh 200,225; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS); 3. Heyer-Fitzpatrick (BMW 2800 CS); 4. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina); 5. Kelleners-Pankl (BMW 2800 Alpina); 6. Stuck-Mass (Ford Capri RS); 7. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer); 8. Franck-Fritzingler (Ford Capri); 9. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS); 10. Toussaint-Haxhe (BMW 2800 CS).  
CLASSE 2000: 1. Menzel-Matthews (Ford Escort RS). CLASSE 1300: Facetti-Truci (Alfa GTA 1300).  
Ritirati: Sanger-Crabtree (Chevrolet Camaro) albero a cammes; Rieu-Delbois (BMW 2002 TI) uscita di strada; Nerid-Damseaux (Fiat 128 coupé) guarnizione testata; Chavan-Degey (Datsun 200 GTV) guarnizione testata; Cheren-Polak (Fiat 128) biella; Bouchez-Guiteny (NSU TT) pistone.

## 2. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 27, media kmh 183,483; 2. Birrell-Bourgoignie (Capri RS) a 1 giro; 3. Kelleners-Pankl (BMW 2800 Alpina) a 1 giro; 4. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 1 giro; 5. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 1 giro; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 1 giro; 7. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 3 giri; 8. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 3 giri; 9. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 3 giri; 10. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 3 giri.  
CLASSE 2000: Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV). CLASSE 1300: Facetti-Truci (Alfa GTA Junior).  
Ritirati: Toussaint-Haxhe (BMW 2800 CS) guarnizione testata; Deprez-Witvroun (Ford Escort) squalifica per aiuto esterno; Marshall-Joossens (Opel Commodore) accensione.

## 3. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 40, media kmh 184,203; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 1 giro; 4. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 5. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 1 giro; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 2 giri; 7. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 2 giri; 8. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 2 giri; 9. Kelleners-Pankl (BMW 2800 Alpina) a 3 giri; 10. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 3 giri.  
CLASSE 2000: 1. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS). CLASSE 1300: 1. Facetti-Truci (Alfa GTA Junior).  
Ritirati: Larini-Zeccoli (Alfa GTA Junior) biella.

## 4. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 52, alla media di kmh 181,858; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS); 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 1 giro; 4. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 1 giro; 5. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 1 giro; 6. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 3 giri; 7. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 3 giri; 8. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 3 giri; 9. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 3 giri; 10. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 5 giri, primi della classe 2000.  
CLASSE 1300: 1. Facetti-Truci (GTAJ).  
Ritirati: Kelleners-Pankl (BMW 2800 Alpina) motore; Vermeulen-Frankenhou (Opel Commodore) uscita di strada.

## 5. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 66, media kmh 187,921; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 2 giri; 5. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 3 giri; 6. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 4 giri; 7. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 4 giri; 8. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 4 giri; 9. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 4 giri; 10. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 7 giri, primi classe 2000.  
CLASSE 1300: 1. Facetti-Truci (GTAJ).

## 6. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 79, media kmh 187,348; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 1 giro; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 3 giri; 5. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 3 giri; 6. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 3 giri; 7. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 4 giri; 8. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 4 giri; 9. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 5 giri; 10. Fontaine-Fortescue (Ford Escort) a 8 giri, primi classe 2000.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (Alfa GTAJ).  
Ritirati: Derom-Detrin (BMW 2002) guarnizione testata.

## 7. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 93, media kmh 188,846; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 2 giri; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 3 giri; 5. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 4 giri; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 5 giri; 7. Gaye-Braillard

(BMW 2800 CS) a 5 giri; 8. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 5 giri; 9. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 10 giri, primi della classe 2000.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (GTAJ).  
Ritirati: Noé-Poissee (Alfa GTV) uscita di strada; Trivellato-Mineif (Fiat 128 coupé) motore.

## 8. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 107, media kmh 189,135; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 2 giri; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 4 giri; 5. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 4 giri; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 6 giri; 7. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 6 giri; 8. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 6 giri; 9. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 8 giri; 10. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) a 11 giri.  
CLASSE 2000: 1. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS). CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (Alfa GTA Junior).  
Ritirati: Blackburn-Moss (Ford Capri RS) motore; Akersloot-Brodie (Ford Escort RS) squalifica per rifornimento sul circuito.

## 9. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 121, media kmh 189,680; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 2 giri; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 3 giri; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 4 giri; 5. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 5 giri; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 6 giri; 7. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 7 giri; 8. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 8 giri; 9. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) a 13 giri, primi classe 2000; 10. Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) a 13 giri; 11. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 13 giri.  
CLASSE 1300: 1. Facetti-Truci (GTAJ).

## 10. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 134, media kmh 189,645; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 1 giro; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 3 giri; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 3 giri; 5. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 6 giri; 6. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 7 giri; 7. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 8 giri; 8. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 8 giri; 9. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) a 12 giri, primi della classe 2000; 10. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 13 giri.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (GTAJ).  
Ritirati: Boecknaere-De Deyne (BMW 2002) intossicazione gas di scarico.

## 11. ORA

1. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) giri 146, media kmh 188,760; 2. Stuck-Mass (Ford Capri RS); 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 2 giri; 4. Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) a 3 giri; 5. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 4 giri; 6. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 6 giri; 7. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 6 giri; 8. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 13 giri, primi classe 2000; 9. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) a 14 giri; 10. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 16 giri.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (GTAJ).

## 12. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 159, media kmh 187,950; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS); 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 2 giri; 4. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 5 giri; 5. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 6 giri; 6. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 7 giri; 7. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 14 giri, primi classe 2000; 8. Menzel-Matthews (Ford Escort RS) a 16 giri; 9. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 17 giri; 10. Pedro-Koob (BMW 3000) a 19 giri.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (GTA Junior) a 22 giri.  
Ritirati: Fitzpatrick-Heyer (BMW 2800 CS) motore; Furtmayr-Hezemans (BMW Alpina) guarnizione testata.

## 13. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 172, media kmh 187,243; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS); 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 3 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 7 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 9 giri; 6. De Fierlant-Xhenceval (BMW Schnitzer) a 11 giri; 7. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 16 giri, primi classe 2000; 8. Franck-Fritzingler (Ford Capri RS) a 19 giri; 9. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 20 giri; 10. Hanson-Walton (BMW 3000) a 20 giri.  
CLASSE 1300: 1. Dini-Pooky (Alfa GTA junior).

## 14. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 185, media kmh 187,280; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 3 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 5 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 7

SPA-FRANCORCHAMPS - Il tempo pareva dovesse offrire le stesse condizioni del venerdì, prima della partenza della corsa, perché già al mattino il cielo era copertissimo ed arrivando al circuito le colline circostanti erano avvolte nella nebbia. Sul percorso però sembrava che fosse migliore, e tranne un poco di bruma nella parte alta ed un poco di nebbia nella parte bassa le condizioni erano in sostanza quelle ideali per avere un inizio di gara regolare.

Come infatti è accaduto, perché la pista si è mantenuta secca durante tutta la prima ora di corsa, che si è iniziata in orario perfetto alle 1 ora locale.

Sessanta macchine allineate secondo il tipico schieramento di Spa cioè tre-due-tre due, con partenza da fermo. I primi erano molto più vicini alla famosa e famigerata curva delle Acque rosse di quanto non lo siano di solito le monoposto da Gran Premio, che vengono fatte partire davanti alle tribune mentre stavolta i primi tre erano all'altezza del semaforo di uscita dai box. Ciò nonostante, e forse proprio perché così non avevano il tempo di prendere velocità, la partenza è stata regolarissima tranne che per una leggera collisione tra macchine che erano nelle ultime posizioni.

La Mazda dello svizzero Vetsch ha « sportellato » la BMW di « Pedro » e Koob che è stata urtata dalla curva e prima della salita, causando qualche mano-

vra curiosa da parte delle macchine che seguivano, un paio delle quali è stato costretto a finire sul prato esterno alla pista. Nessuna conseguenza comunque, salvo un poco di vernice tolta al fianco della BMW.

Al primo passaggio era già chiarissimo quale sarebbe stato il motivo della corsa, perché le Ford Capri RS ufficiali e le BMW « buone » erano insieme già staccatissime dal resto del plotone. Durante il primo giro la Opel di Joossens rallentava fumando e poco dopo abbandonava con un pistone rotto. Anche la NSU di Guitteny era fuori corsa dopo soltanto due giri per la rottura di un pistone. La Opel di Pilette entrava al box dopo due giri per cambiare le candele accusando irregolarità nel motore. La BMW di Peltier si doveva fermare sul percorso e dopo che il pilota ha armeggiato un poco è ripartita per giungere al box dove hanno sistemato i cavi della accensione.

In testa, la battaglia serrata tra le Ford e le BMW era molto bella perché le macchine stavano costantemente ruota a ruota con una certa alternanza di posizioni, fino a che la Ford di Birrell non riusciva a staccarsi un poco e insieme restavano le due altre Capri e le BMW di Kelleners e di Hezemans. Tutto questo durava fino a che cominciavano a cadere le prime gocce di pioggia cosa avvenuta allo scadere della PRIMA ORA.

A questo punto si son viste le Ford staccarsi nettamente e con largo margine, certo non soltanto per la abilità dei piloti ma per le caratteristiche delle macchine. Il maggior peso delle BMW infatti diventava un handicap rilevante nelle discese sul bagnato, richiedendo frenate molto anticipate.

Nel frattempo si erano viste le Alfa Romeo marciare a gruppi compatti con le duemila ufficiali davanti e poi le 1300 ufficiali mescolate alle duemila private a comporre un gruppo nutrito. Particolarmente bril-

lante, come già nelle prove, il francese Ragnotti e Carlo Facetti che pian piano si staccava dal resto. Nel corso della prima ora abbandonavano la Datsun di Chavan e la BMW di Rieu e proprio allo scadere dell'ora, mentre cominciava la pioggia, abbandonava anche la Chevrolet Camaro di Sanger e Crabtree.

Verso la fine della prima ora, mentre Birrell si era staccato, un quintetto serrato diventava davvero appassionante, come avevamo detto, con Glemser, Fitzpatrick, Kelleners, Stuck e Hezemans sempre insieme. Gli altri ombattevano tutti le loro battaglie e si facevano notare sempre Facetti, che pian piano raggiungeva le duemila tra le quali Ragnotti brillava con alcune belle sue acrobazie. Abbiamo notato sul nostro taccuino come l'Alfa di Zeccoli-Larini lasciasse dietro molto fumo.

Appena cominciata la pioggia, all'inizio della SECONDA ORA, quasi tutti si sono precipitati ai box per cambiare le gomme dato che la maggioranza era partita con gomme da asciutto che diventavano impossibili. Per effetto di queste fermate le posizioni variavano, ma a cambi finiti ridiventavano normali con le tre Ford al comando seguite dalle BMW. Abbandonavano Toussaint-Haxhe con la BMW 3000 ed allo scadere della seconda ora per un poco passava in testa la BMW di Hezemans che doveva però rifornire mentre gli altri lo avevano già fatto.

Durante la TERZA ORA abbandonava l'Alfa di

## Alle prime gocce di

Larini rimasto a metà percorso col motore rotto, e poco dopo anche la BMW di Kelleners doveva fermarsi definitivamente. La pioggia è continuata per circa due ore, ed è poi essata lasciando la pista tuttavia abbastanza bagnata per un pezzo e soltanto col ripetersi dei passaggi, pian piano l'asfalto si asciugava facendo di nuovo salire le medie.

In testa alla classe duemila erano le Ford Escort ma nel gruppo un dominavano nettamente le Alfa che erano regolarissime. La meno fortunata di queste macchine era quella di « Christine »-Sola che doveva perdere molto tempo per la ripetuta rottura del collettore di scarico perdendo così molte posizioni. Nella composizione degli equipaggi ufficiali sulle Alfa 1300 era stato tenuto conto della necessità di giungere alla fine per la vittoria di classe ma anche di avere il minor scarto possibile tra le macchine per poter puntare alla Coppa del Re e quindi gli accoppiamenti erano stati fatti in modo da avere un certo equilibrio. Il che ha provocato dei notevoli scarti di rendimento tra un pilota e l'altro sulla stessa macchina, come è stato il caso tra Facetti e Truci e — durante la notte — tra Colzani e Venturi, perché il bolognese non ama molto la guida al buio. Anche tra Dini e « Pooky » c'era una differenza di rendimento, ma ciò era previsto, appunto.

L'Alfa di Colzani doveva perdere tempo per riparare il contagiri rotti, come era già accaduto in prova e così la macchina di Facetti poteva conservare la prima posizione tra le 1300 che però avrebbe perduta più tardi.

Dopo CINQUE ORE di corsa erano scomparse molte macchine per cui le posizioni si erano chiarite meglio, e poiché anche al pioggia era cessata e la pista era tornata asciutta si era assistito soltanto ai normali avvenimenti di routine come rifornimenti e

giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 7 giri; 6. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 19 giri, primi della classe 2000; 7. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 21 giri; 8. Hanson-Walton (BMW 3000) a 21 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 21 giri; 10. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 21 giri.  
Ritirati: De Fierlant-Xhenceval (BMW-Schnitzer) alimentazione.

ser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 6 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 8 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 19 giri; 6. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 23 giri, primi della classe 2000; 7. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 24 giri; 8. Hanson-Walton (BMW 3000) a 25 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 25 giri; 10. Pedro-Koob (BMW 3000) a 25 giri.

giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 20 giri; 6. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 25 giri, primi classe 2000; 7. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 26 giri; 8. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 26 giri; 9. Hanson-Walton (BMW 3000) a 26 giri; 10. Pedro-Koob (BMW 3000) a 27 giri.

## 19. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 253, media kmh 187,950; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 5 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 8 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 22 giri; 6. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 27 giri; 7. Pedro-Koob (BMW 3000) a 28 giri; 8. Hanson-Walton (BMW 3000) a 28 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 28 giri; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 29 giri.

## 20. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 266, media kmh 187,973; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 4 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a 7 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 22 giri; 6. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 28 giri; 7. Hanson-Walton (BMW 3000) a 28 giri; 8. Hessel-Gleich (Alfa

## 17. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 226; media kmh 187,673; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 5 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 8 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 10 giri; 6. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 24 giri, primi classe 2000; 7. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 25 giri; 8. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 25 giri; 9. Hanson-Walton (BMW 3000) a 26 giri; 10. Pedro-Koob (BMW 3000) a 26 giri.

## 18. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 239, media kmh 187,543; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 5 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 7

## 15. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 199; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 6 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 8 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 11 giri; 6. Fontaine-Fortescue (Ford Escort RS) a 20 giri, primi della classe 2000; 7. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 23 giri; 8. Hanson-Walton (BMW 3000) a 23 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 23 giri; 10. Pedro-Koob (BMW 3000) a 23 giri.  
Ritirati: Brun-Kretschll (Mazda RX) uscita di strada; Dupre-Donciaux (NSU TT) biella.

## 16. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 213, media kmh 187,811; 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glem-

cambi di pilota.

Spariva nel frattempo la BMW di Kelleners e così per le Ford le minacce diventavano sempre meno pressanti, tanto che Michael Kranefuss faceva personalmente segni ai suoi piloti di rallentare il ritmo.

Una emozione si è avuta quando, verso le 21,30, dopo il rifornimento la Capri privata di Frank ha preso fuoco con una gran vampata che in sostanza si è ridotta a poca cosa perché aveva preso fuoco soltanto la poca benzina che un meccanico aveva lasciata cadere fuori a fine rifornimento. I pompieri hanno subito inondato la macchina di schiuma e tutto si è risolto con la necessità di pulire la vettura per farla ripartire.

Alla SETTIMA ORA di corsa la Escort di Akersloot si fermava sul percorso senza carburante, e poiché è stata poi rifornita dai meccanici accorsi è stata messa fuori corsa.

Al box dell'Alfa Romeo capitava poi un guaio per la improvvisa mancanza di corrente elettrica di alimentazione delle pompe per il rifornimento e così dovevano perdere molto tempo le macchine di Facetti e di Ballot-Lena, tempo valutato a più di un giro. I più danneggiati erano Colzani e Ragnotti, e poco dopo la macchina di Ragnotti doveva perdere molto altro tempo perché si era staccato un cavo del motorino di avviamento e non riusciva a rimettersi in moto dopo un rifornimento.

niva e non vi erano più avversari per le Capri.

Verso le 4,30 del mattino la Mazda di Brun usciva di strada ed investiva un commissario di percorso che stava ispezionando lo stato della pista, e che veniva ucciso. Poco dopo, la BMW di Gaye-Braillard doveva perdere una mezz'ora per la sostituzione della guarnizione della testata operata con estrema e veloce abilità dal meccanico italiano che la aveva preparata e che si chiama Luigi Cimarosti, che fino a poco tempo fa correva in Belgio con le Fiat sotto lo pseudonimo «Luigi».

Mentre per le posizioni di testa le cose parevano andare lisce salvo il problema della macchina di Glemser-Soler Roig che aveva perduto un mezz'ora come abbiamo detto, un vero dramma si svolgeva sempre al box della Ford con la Escort di Yvette Fontaine e Geny Fortescue, due donne che erano in gambissima tanto è vero che erano in testa alla classe duemila e vicine ai primi.

Verso le sei del mattino abbandonava l'ultima NSU iscritta dai francesi col motore rotto, e poco dopo anche la BMW di De Fierlant era fuori gara per il blocco di un cuscinetto della trasmissione che bloccava una ruota a metà percorso. Le macchine in gara restavano poche, e col giorno che si era levato e che presentava dei sintomi di buon tempo anche se il cielo restava operto veniva un poco di caldo che faceva gli ultimi danni alle macchine stanche.

# La classifica dell'EUROTURISMO

L'EUROTURISMO dopo 5 prove	DIVISIONE	MONZA	SALISBURGO	BRNO	NURBURGRING	SPA	TOTALE
ALFA ROMEO	I	20	20	20	20	20	100
FORD	III	20	20	20	15	20	95
BMW	III	15	12	15	20	10	72
FORD	II	20	15	20	8	—	63
BMW	II	8	20	15	20	—	63
ALFA ROMEO	II	12	12	—	—	20	44
NSU	I	—	3	—	12	10	25
SKODA	I	—	—	8	8	—	16
ALFA ROMEO	III	10	—	—	—	—	10
MAZDA	II	—	6	—	4	—	10
FIAT	I	—	8	—	—	—	8
FIAT-ABARTH	I	—	—	—	—	6	6
OPEL	III	—	—	—	—	1	1

# pioggia la resa BMW

Durante la notte, mentre le BMW diventavano sempre meno pericolose le Capri assumevano un ritmo abbastanza tranquillo, il che però non impediva che accusassero anche loro delle pause. Su quella di Soler-Roig si bloccava l'avviamento, e per i meccanici era difficile ripararlo dato il gran calore per cui riuscivano a farla ripartire dopo quasi mezz'ora. Ciò faceva perdere molto terreno alla coppia vincitrice l'anno scorso, ma anche i loro compagni dovevano poi perdere tempo per altre piccole cose, come un perdita di acqua da un tubo sulla vettura di Birrell. Il quale aveva già perduto tempo perché pareva che un pistone fosse grippato, poi è bastato cambiare le candele per farla ripartire molto bene.

Verso le due della notte e cioè dopo UNDICI ORE di gara, abbandonava la BMW di Fitzpatrick che era giunta fino al box ma con una bronzina di biella fusa. Allo scadere della undicesima ora, quindi, in testa erano due Capri, poi veniva la BMW di Peltier sulla quale era stato fatto salire Fitzpatrick e infine la BMW di Hezemans seguita da presso dalla Capri di Bourgoignie-Birrell.

Da segnalare il ritardo della Mazda di Wetsch che dopo un rifornimento non è riuscita a riaccendere le luci ed ha dovuto perdere molto tempo per la ricerca del punto di corto circuito che era alla origine del guaio. Le due Mazda in gara erano molto rumorose ma poco veloci come avevamo già visto in Germania.

All'inizio della DODICESIMA ORA pareva che ricominciasse a piovere ma era soltanto un poco di nebbia condensata che non lasciava tracce di bagnato e quindi la gara continuava regolarmente. Poco prima dello scadere del metà corsa abbandonava la BMW di Hezemans-Furtmayer con la guarnizione della testata bruciata che la costringeva a rifornire di acqua ogni quattrotro giri. Così l'ultima seria minaccia alle Ford sva-

La Ford Capri di Franck aveva tutta una serie di disavventure che la tenevano per molto tempo e ripetutamente al box e anche le Alfa Romeo avevano qualche guaio. Il ritiro della macchina di Colzani restato sul percorso col motore rotto era il maggiore, ma ve n'erano altri fastidiosi come quello capitato a Ragnotti che ha dovuto far cambiare spinterogeno e candele. In sostanza erano questi i fatti che tenevano desta l'attenzione della gente che era venuta numerosa anche nella mattinata ad aggiungersi a quella già imponente che era sulla pista dal venerdì con enormi campeggi.

Il tentativo di riparazione della BMW di Tony Lanfranchi, ad esempio, era uno spettacolo da vedere anche se non ha dato nessun risultato.

Quello che ha più avvinto la gente delle tribune è stato il gran lavoro compiuto dai meccanici di Schnitzer che hanno letteralmente sostituito in meno di mezz'ora tutta la sospensione anteriore compreso lo sterzo sulla macchina che guidava Fitzpatrick e che era arrivata con una ruota anteriore di sinistra tutta storta. Aveva tentato di ripararla portando in pista una saldatrice elettrica ma i commissari si sono giustamente opposti e così hanno semplicemente cambiato tutta la traversa ed i pezzi mobili. Un lavoro che ha permesso alla macchina di ripartire e finire nella stessa posizione che aveva dato e che al momento dell'incidente era in vantaggio di moltissimi giri.

Avvicinandosi alla fine, restava soltanto da registrare il fatto che alle 14,19 la Ford che era al comando guidata da Stuck compiva il suo 311. giro, cioè la distanza coperta l'anno scorso da Glemser-Soler Roig vincitori. In sostanza rispetto alla edizione 1971 questa 24 ore di Francorchamps è stata «accorciata» di 41 minuti. Una progressione logica.

Franco Lini

### COSI' (IN 53) AL VIA

The grid lists drivers such as Stuck-Mass, Fitzpatrick-Heyer, Glemser-Soler Roig, Kelleners-Pankl, Birrell-Bourgoignie, De Fierlant-Xhencéval, Peltier-Ethuin, Menzel-Mathews, Franck-Fritzinger, Pilette-Tuerlinx, Fontaine-Fortescue, Furtmayer-Hezemans, Marshall-Joossens, Akersloot-Bouche, Toussaint-Maxhe, Mackintosh-Dawael, Facetti-Truci, Duprez-Witvrouw, Trivellato-Mineif, Ragnotti-Andruet, Dini-Poogy, Larini-Zeccoli, Vetsch-Marth, Derom-Detrin, Stalpaert-Dubois, Sangster-Crabtree, Bertinchamps-Berger, Pedro-Koob, Ballot-Lena-Lagniez, Franck-Fritzinger, Wauters-Coemans, Lambert-Serpapian, Christine-Sotir, Blackburn-Moss, Boecknaere-De Deyne, Vermeulen-Frankenhour, Neri-Damseaux, Hessel-Gleich, Colzani-Venturi, De St. Hubert-Goris, Liemieux-Desty, Pizzinato-Welkenbach, Hinse-Hoyer, Neri-Damseaux, Rieu-Delbois, Byttebier-Crepin, Searfs-Saunders, Sourd-Evard, Lambert-Franck, Wauters-Coemans, Bouche-Guény, Bagrit-S. Trochon, Chavan-Degey, Scheeren-Polak, Witvrouw-Jansen, Wiskirchen-Cordes, Dupre-Donciaux, Sobniew-Laurant, F. Hanson-J. Walton, BMW Gr. 1 - Gaye-Braillard, Pedro-Koob, Hanson-Walton.

GTV) a 29 giri; 9. Pedro-Koob (BMW 3000) a 29 giri; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 29 giri.  
Bilirati: Colzani-Venturi (Alfa GTA jr.) lubrificazione.

## 21. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 280, media kmh 188,242 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 4 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 7 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 24 giri; 6. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 30 giri; 7. Hanson-Walton (BMW 3000) a 30 giri; 8. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 30 giri; 9. Pedro-Koob (BMW 3000) a 30 giri; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 31 giri.

## 22. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 293, media kmh 188,202 2. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 4 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW-Schnitzer) a 10 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 25 giri; 6. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 30 giri; 7. Hanson-Walton (BMW 3000) a 31 giri; 8. Pedro-Koob (BMW 3000) a 31 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 31 giri; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 32 giri.

## 23. ORA

1. Stuck-Mass (Ford Capri RS) giri 306, media kmh 188,019; 2. Glemser-Soler Roig (Ford Capri RS) a 4 giri; 3. Birrell-Bourgoignie (Ford Capri RS) a 4 giri; 4. Peltier-Ethuin (BMW Schnitzer) a

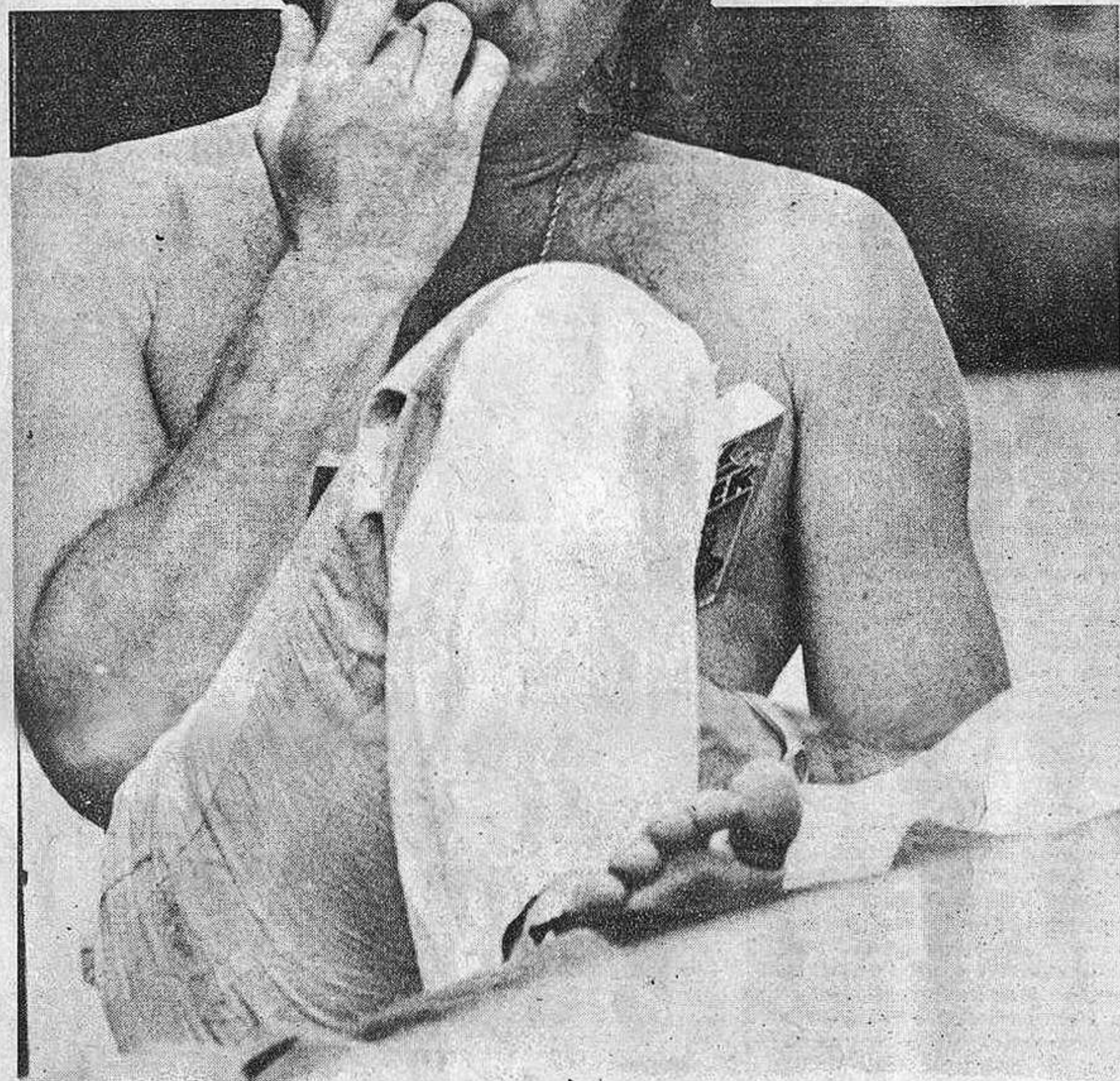
14 giri; 5. Gaye-Braillard (BMW 2800 CS) a 25 giri; 6. Ballot-Lena-Lagniez (Alfa GTV) a 31 giri; 7. Hanson-Walton (BMW 3000) a 32 giri; 8. Pedro-Koob (BMW 3000) a 32 giri; 9. Hessel-Gleich (Alfa GTV) a 32 giri; 10. Ragnotti-Andruet (Alfa GTV) a 32 giri.

## Questi erano gli equipaggi iscritti alla Coppa del Re

FORD Capri - Glemser-Soler Roig; Stuck-Mass; Birrell-Bourgoignie; Franck-Fritzinger  
OPEL COMMODORE - Marshall-Joossens; Pilette-Tuerlinx; Vermeulen-Frankenhour; Wauters-Coemans  
ALFA ROMEO 2000 - Bertinchamps-Berger; Hessel-Gleich; Ragnotti-Andruet; Ballot-Lena-Lagniez  
BMW 2002 - Derom-Detrin; Rieu-Delbois; Mackintosh-Dawael; Boecknaere-De Deyne  
DATSUN - Miroux-Jansen; Chavan-Degey; Sobniew-Laurant  
ALFA ROMEO GTA Junior - Dini-Poogy; Larini-Zeccoli; Colzani-Venturi; Facetti-Truci  
FIAT 128 - Neri-Damseaux; Scheeren-Polak; Trivellato-Mineif  
NSU - Bouchez-Guény; Wiskirchen-Cordes; Dupre-Donciaux  
BMW Gr. 2 - Peltier-Ethuin; Fitzpatrick-Heyer; De St. Hubert-Goris; De Fierlant-Xhencéval  
BMW Gr. 1 - Gaye-Braillard; Pedro-Koob; Hanson-Walton



Mike Hailwood ha perso in questa gara a Imola l'occasione per avvantaggiarsi decisamente nell'europeo: eccolo, in basso, mentre al volante della sua Surtees TS10 affronta il tornante della Tosa



### Classifica campionato Europeo di F. 2

Hailwood, punti 28; Reutemann 23; Jaussaud 23; Lauda 21; Morgan 19; Wollek 17; Scheckter 15; Beuttler 12; Depailler 11; Gethin 9; Perrot 8; Dal Bo 6; Francisci 4; Purley 4; Watson 4; de Adamich 4; Elford 3; Belso 2; Dolhem 2; Ruesch 2; Wingfield 2; Mass 1.

*Un colpo di scena dopo l'altro nel G.P. SHELL F. 2: doppia avaria per i protagonisti HAILWOOD e GETHIN*

# La frizione stava per tradire S

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**IMOLA** - Hailwood ha il complesso di essere sfortunato. Già a Zeltweg, dopo la corsa in cui era giunto secondo alle spalle di Fittipaldi ci diceva che anche senza il suo tradizionale rivale ed antagonista, ci sarebbe stato qualche cosa capace di togliergli la vittoria qui ad Imola. E così è stato.

E tutto si è verificato come ci si poteva aspettare: cioè col suo dominio incontrastato e poi con la sconfitta per due stupidi guasti che lo hanno colpito sia nella prima che nella seconda manche di questa gara.

Il guaio è che oggi ad Imola c'era un avvenimento che nessuno dei piloti aveva messo in previsione: la « Fiera della malasorte ». La Sorte in persona aveva deciso di giocare al tiro al bersaglio. Perdonateci questa similitudine ma non sapremmo come altrimenti esprimere il succedersi di avvenimenti che hanno eliminato, giro dopo giro, quasi tutti i protagonisti con un ritmo sconcertante. Tanto sconcertante che c'è da stupirsi come, alla fine dei conti, in testa alla classifica si trovi un uomo del nome e del valore di Surtees. Proprio Surtees che, benché anche lui con problemi di frizione e con tutte le preoccupazioni date dal vedere che Hailwood aveva perso l'opportunità di prendere il volo verso il titolo, ha riscattato con la sua splendida prestazione una giornata che avrebbe potuto concludersi in beffa.

Dopo tante emozioni ha fatto piacere vedere questo non più giovane campione su di un podio italiano a sorridere ancora una volta di fronte al pubblico che lo ha acclamato

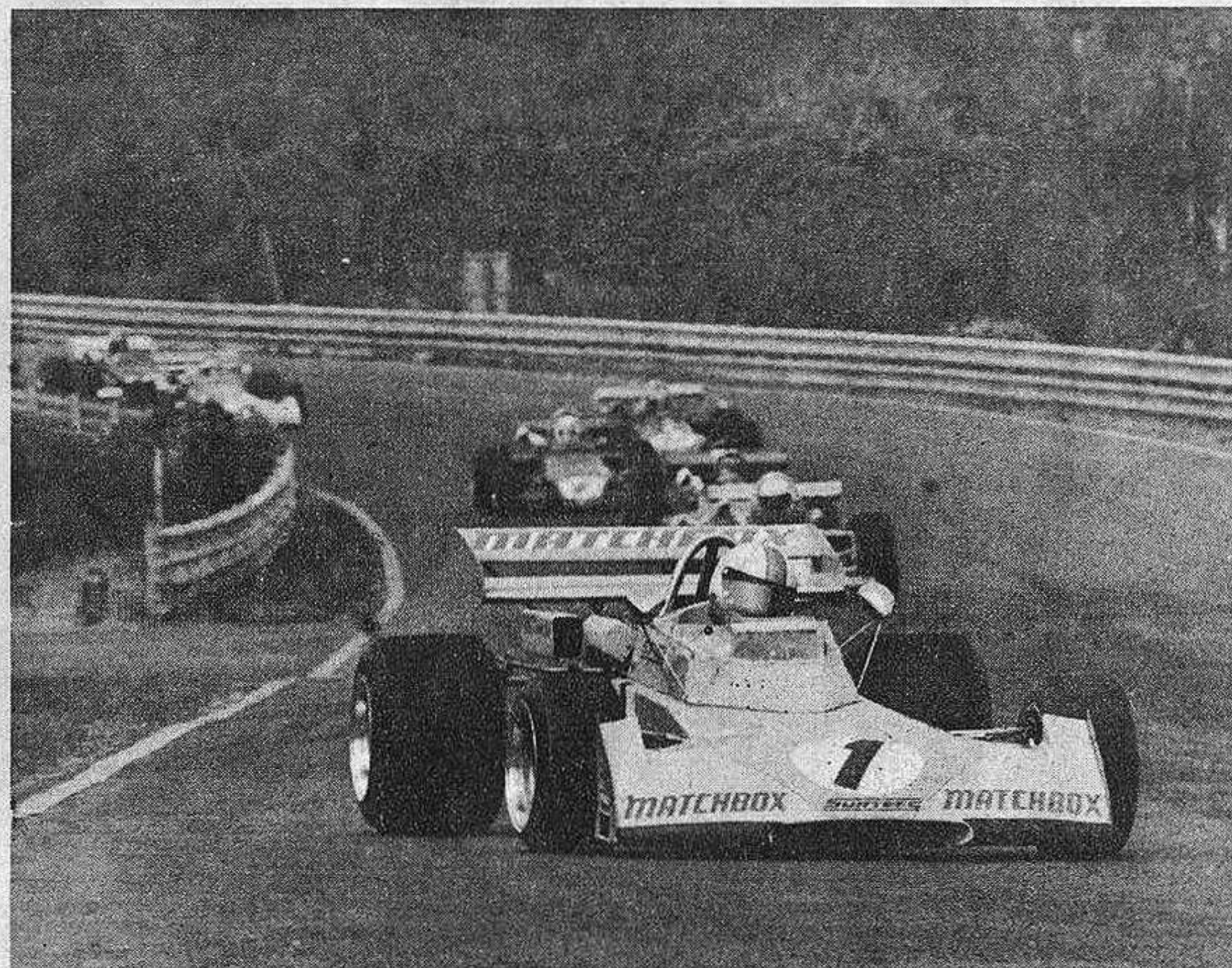
quando vinceva in moto, con la Ferrari ed ancora con la Honda a Monza ed ha sofferto con lui quando il suo rapporto con la Casa di Maranello si interruppe bruscamente ed in maniera impopolare.

Un Surtees anche che ha avuto la prima soddisfazione di costruttore in F. 2 dopo che Hailwood più volte aveva sfiorato il successo senza portarglielo. Così se lo è preso lui, in un finale a sorpresa durante il quale ha saputo contenere la sfuriata di Bob Wollek che era rimasto primo dopo una serie di ritiri e

## BRAMBILLA prova a MONZA la Tecno F. 1

Alla TECNO ormai ricorrono a tutti per la F. 1: per un collaudo in vista del Nurburgring, forse per non « preoccupare » Bell che dagli USA volerà direttamente al Nurburgring, invece di chiamare GALLI per il collaudo della monoposto 3000 in vista del G.P. di Germania, hanno pensato a Tino Brambilla. E' il pilota monzese, che passa con disinvoltura dalla F. 3 alla F. 1 a collaudare la Tecno-Martini, lunedì e martedì a Monza per vedere quali sono le esigenze di messa a punto, dato che gli altri suoi piloti evidentemente non soddisfano Pedersani (e Yorke). La proposta ha incuriosito intanto il TINO, che fa un pensiero per il G.P. d'Italia.

che sperava di poter colmare il distacco accusato dall'inglese nella prima manche. Ma non c'è stato nulla da fare e così il giovane e brillante Wollek si è trovato sul podio tra due anziani campioni come Surtees ed Hill che era stato erroneamente chiamato per un terzo posto in realtà non conquistato. Ma tant'è,





Surtees e Bob Wollek, vincitore della seconda serie. Surtees è stato oggetto di lunghi applausi del caloroso pubblico imolese

# URTEES

in una giornata con tante cose andate all'opposto del previsto, l'errore (presto rimediato) della direzione di corsa è stato in parte limitato dalla personalità di Hill che sul podio si trova perfettamente a suo agio.

Dispiaciuto invece Lauda, a cui spettava quel posto, che comunque ha avuto la soddisfazione di finire finalmente una gara e di guadagnarsi anche 6 punti che lo rimettono nella zona calda della classifica del Campionato.

Ma torniamo al cattivo gioco della Sorte di cui dicevamo, gioco che ha eliminato tutti i più illustri candidati al titolo europeo ad esclusione di Lauda. Dopo Hailwood, alla sua ennesima conferma di assoluta superiorità in F. 2, è stato Gethin a perdere la opportunità di una vittoria sicuramente meritata.

Dopo essersi aggiudicato la prima manche ed aver fatto il giro più veloce della giornata, l'inglese è stato fermato dalla rottura del cavo dell'acceleratore e quindi dalla mancanza di benzina. Poi è stata la volta di Reutemann, cui non pareva vero di poter finalmente conquistare una prova europea, ad essere fermato per la prima volta in questa stagione, dopo che in tutte le altre prove era arrivato a conquistare punti.

Per lui è stata una perdita d'olio che può essere portata ad esempio delle stranezze di questa giornata perché, benché sia stata tanto grave da inondare tutti gli avversari, non è stata individuata ed ancora molto tempo dopo la corsa i meccanici giravano intorno alla macchina per trovare il punto d'uscita. Poi ancora Jaussaud, che dopo tutti gli avvenimenti era passato al comando della Classifica Europea, fermato da un incidente

dovuto all'uscita della marcia tra le due curve delle Acque Minerali. E ancora Morgan col motore rotto per un fuori giri causato dalla rottura della frizione ed un sempre fortissimo Scheckter arrestato prima dai danni ad un baffo per una toccata in gruppo e poi dalla visiera coperta dell'olio di Reutemann.

Insomma dopo 280 km di gara, decisamente troppi per un circuito impegnativo per i motori come quello di Imola, la classifica europea non è praticamente mutata e toccherà alla gara svedese di Mantoy Park il compito di chiarirci un po' le idee con l'aiuto dell'aria fresca del nord.

Il discorso della malasorte può essere applicato solo in parte ai nostri piloti perché il 4. posto di de Adamich, che lo premia dopo tante sfortune, non basta a far dimenticare che i nostri piloti dispongono dei motori meno potenti del lotto. I 1790 Cosworth, su circuiti come questo dove la varietà delle curve richiede rapporti al cambio piuttosto distanti, la mancanza di potenza diventa così evidente da trasformarsi in un ben determinato handicap.

Gabriela Noris

● LUCIANO PEDERZANI ha avuto tempo di venire a vedere le F. 2 a Imola (dopo che non si è messo d'accordo con gli organizzatori; avrebbe dato una vecchia TECNO F. 2 a Galli per 4 milioni). Nostalgia? Probabilmente no se è vero che vorrebbe mandare Regazzoni alla Temporada sudamericana con una Tecno F. 2 di cui ha già pronto da tempo il motore.

● MOSER è stato molto bravo a qualificarsi per la corsa facendo solo l'ultimo turno di prove. Venerdì aveva rotto il motore ancora prima di entrare in pista ed era partito d'urgenza per Novara dove alla Novamotor hanno lavorato giorno e notte per rimetterlo in sesto.

GRAN PREMIO SHELL DI F. 2 - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per il campionato Europeo di F. 2 - Imola 24 luglio 1972.

## LE CLASSIFICHE

1.a Serie: 1. Gethin (Chevron B20) in 43'35"00 media 193,428 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS10) 43'35"3; 3. Reutemann (Brabham BT38) 43'51"2; 4. Surtees (Surtees TS10) 43'51"3; 5. Jaussaud (Brabham BT38) 43'51"9; 6. Wollek (Brabham BT38) 44'01"8; 7. Morgan (Brabham BT38) 44'01"9; 8. Lauda (March 722) 44'12"0; 9. de Adamich (Surtees TS10) 44'12"8; 10. E. Brambilla (March 712) 44'20"3; 11. W. Fittipaldi (Brabham BT38) 44'47"6; 12. G. Hill (Brabham BT38) 45'07"6; 13. Scheckter (McLaren) a 1 giro; 14. Ruesch (Surtees TS10) a 2 giri; 15. Jabouille (March 72) a 3 giri; 16. Kazato (March 722) a 4 giri; 17. Purley (March 722) a 4 giri; 18. Watson (Leda-Tui) a 4 giri. Giro più veloce: il 26. di Gethin in 1'31"9 media 196,570 kmh.

2. serie: 1. Wollek (Brabham BT38) 28 giri, 44'14"9 media 190,521 kmh; 2. Watson (Leda-Tui) 44'15"4; 3. Surtees (Surtees TS10) 44'16"9; 4. G. Hill (Brabham BT38) 44'18"4; 5. Lauda (March 722) 44'20"2; 6. de Adamich (Surtees TS10) 44'25"8; 7. Scheckter (McLaren) 45'07"4; 8. Moser (Brabham BT38) a 1 giro; 9. Jaussaud (Brabham BT38) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8. di Hailwood in 1'32"7 media 194,873 kmh.

## FINALE (giri 55, km 281,008)

1. John Surtees (Surtees TS10) 1.28'08"2 media 191,291 kmh 2. Wollek (Brabham BT38) 1.28'16"0; 3. Lauda (March 722) 1.28'32"2; 4. de Adamich (Surtees TS10) 1.28'38"6; 5. G. Hill (Brabham BT38) 1.29'26"0; 6. Scheckter (McLaren) a 1 giro; 7. Jaussaud (Brabham BT38) a 3 giri; 8. Watson (Thui) a 4 giri. Giro più veloce: il 26. di Gethin, in 1'31"9 media 196,570 kht (1. manche).

## FITTIPALDI «bloccato» da CHAPMAN

IMOLA - Colin Chapman ha chiesto ad Emerson Fittipaldi di ridurre la sua attività in F. 2 ora che il Campionato del Mondo Conduttori sta facendosi sempre più a portata di mano ma sempre più difficile. Soprattutto col duro circuito del Nurburgring ad una settimana di distanza e con una serie di prove preliminari previste per l'inizio della settimana, Emerson non ha potuto aderire all'invito degli organizzatori bolognesi che lo avrebbero voluto come attrazione del Gran Premio Shell ad Imola. A voler essere cattivi si potrebbe dire che uno dei motivi che hanno spinto Emerson a disertare questa prova sia anche il fatto che il suo famoso e indistruttibile Cosworth 1930 cc sia risultato seriamente compromesso.

Nel complesso 34 piloti presenti, molti per una gara che è stata in forse fino all'ultimo momento e per la quale deve essere fatto preciso merito agli organizzatori che sono stati capaci di avere tutti i piloti principali su di un circuito già sensibilmente migliorato in vista della sua definitiva trasformazione in impianto permanente. SURTEES in persona ha guidato ad Imola le tre macchine del suo team insieme ad HAILWOOD e RUESCH. La quarta Surtees TS10 è quella bianca e rossa di de ADAMICH patrocinata dalla Fina Italiana.

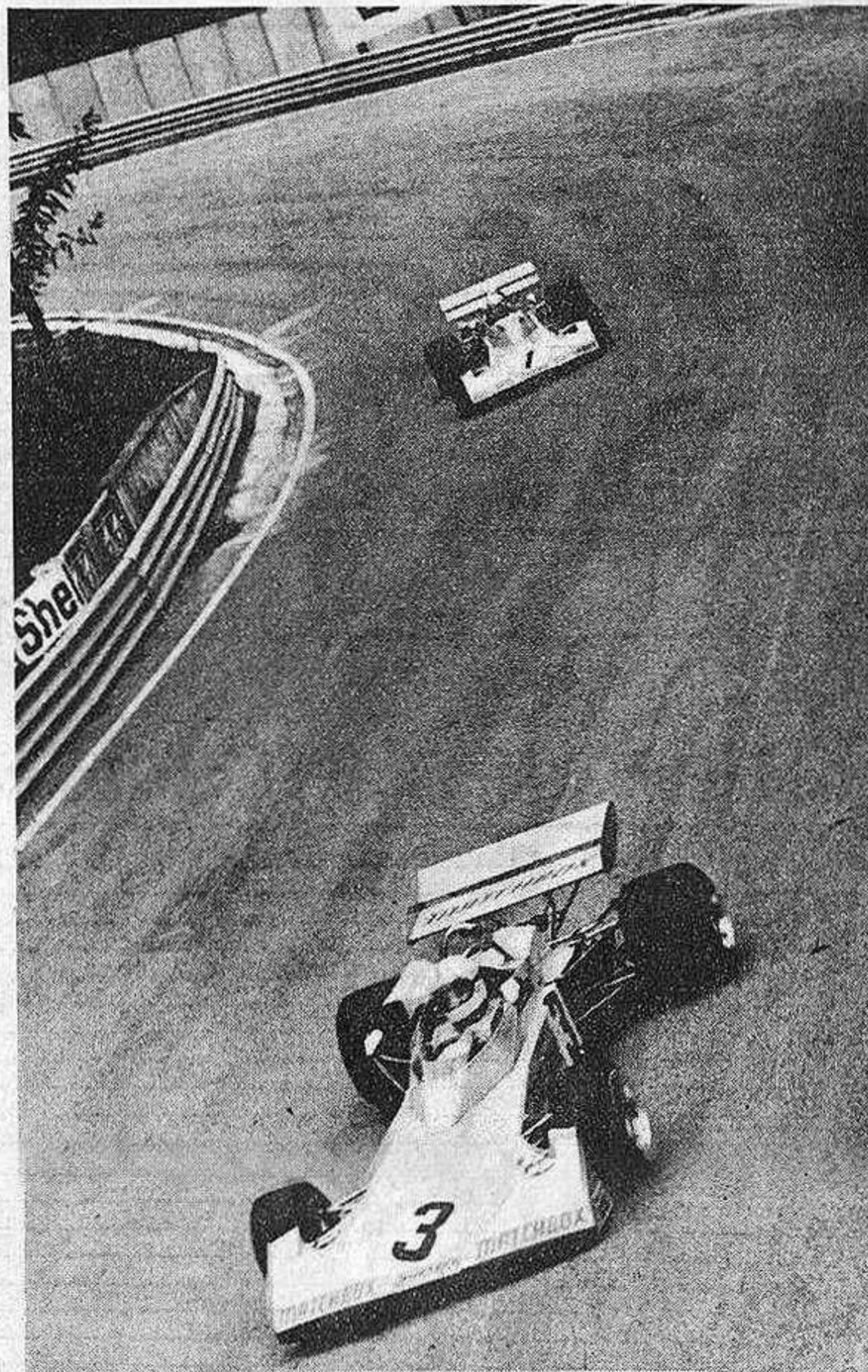
Ben 13 le BRABHAM, tutte BT38 meno quella di Wingfield che è una 36. REUTEMANN e WOLLEK guidano le due del Rondel Team dopo che non si è potuto raggiungere l'accordo secondo cui le altre due macchine di questa scuderia avrebbero dovuto essere in gara da Pescarolo e

SURTEES soddisfatto solo a metà: preferiva l' MIKE

## «Quella cinghietta non ci voleva...»

IMOLA - «Big John» ha vinto il G.P. Shell di F. 2 che si è disputato a Imola, così come vinse sempre a Imola in sella alla MV Augusta nel 1958. Non se lo aspettava Surtees questa vittoria. Avrebbe preferito che vencesse il suo pupillo Hailwood, ma tant'è, meglio lui che un altro, visto come è andata.

L'ex campione del mondo, finita la premiazione e i discorsi ufficiali, si riposa in un grosso camion che il



All'entrata delle Acque Minerali Surtees precede Hailwood: dopo la bellissima vittoria big John è scappato subito in Germania per svolgere sedute di prova al Nurburgring con pneumatici Firestone

Nanni Galli. Questo accordo, che pareva concluso, è venuto meno al momento della definizione dell'ingaggio del francese.

JAUSSAUD guida la prima macchina dell'ASCA ed ha come secondo ADAM POTOCKI. Poi ci sono i sempre forti MORGAN, WESTBURY, W. FITTIPALDI e naturalmente HILL che cura con molto zelo la messa a punto della sua macchina. Ad arrivare a completare il numero delle 12 BT38 restano MOSER che ha messo finalmente a punto la sua macchina patrocinata dalla Marlboro e poi SCOTT, ed i nostri FRANCISCI e GAGLIARDI.

Il Team STP MARCH è presente solo con LAUDA essendo ancora Peterson impegnato coi prototipi, mentre COOMBS ha dato a JABOUILLE e DEPAILLER le due 722 della ELF lasciando in Francia la ELF 2.

Sempre con la 722 PURLEY, LUNGER, DOLHEM, WILKINS e KAZATO che per la prima volta dispone di un motore Racing Services 1930 cc col quale è sceso a tempi più competitivi di quanto potesse fare col 1800 cc Broadspeed.

TINO e VITTORIO BRAMBILLA hanno come al solito le 712 della BETA.

Ci sono poi la CHEVRON B20 di GETHIN, la McLaren M21 di SCHECKTER, la TUI di WATSON, la G.R.D. 272 di IKUZAWA e le PYGMEE di DUARTE, DAL BO e STALTER che risulteranno molto a corto di motore e messa a punto.

dr. Fabietti della Shell gli ha messo a disposizione assieme ad alcuni litri di succhi di frutta per ristorarsi. E' contento John e due chiacchiere le fa volentieri. Gli chiedo, è la domanda più ovvia, se è contento di aver vinto.

«Sì e no — mi dice — una vittoria fa sempre piacere, non lo nego, ma avrei preferito che vencesse Hailwood, a lui servivano punti per il Campionato Europeo, a me no.»

— Come hai visto la corsa?  
«E' stata una bella gara, tirata allo spasimo e molto veloce. Imola è un bel circuito, mi piaceva allora (allude a quando correva in moto) e mi piace ancora di più adesso. Certamente che ora è più adatto alle macchine che

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 33

## Così al via

## 1. SERIE

Jausaud Brabham BT 38 1'32''05	Hailwood Surtees TS 10 1'32''21
Gethin Chevron 1'32''22	Ruesch Surtees TS 10 1'32''37
Surtees Surtees TS 10 1'32''46	Reutemann Brabham BT 38 1'32''61
Lauda March 722 1'33''34	Jabouille March 722 1'33''35
Westbury Brabham BT 38 1'33''37	Morgan Brabham BT 38 1'33''40
Watson Leda-Tul 1'33''42	V. Brambilla March 712, 1'33''48
de Adamich Surtees TS 10 1'33''52	Wolleck Brabham BT 38 1'33''55
Hill Brabham BT 38 1'33''57	Depailler March 722 1'33''60
Kazato March 722 1'33''81	W. Fittipaldi Brabham BT 38 1'33''87
Purley March 722 1'33''88	Moser Brabham BT 38 1'33''97
Scheckter McLaren M21 1'34''05	T. Brambilla March 712 1'34''16
Duarte Pygmée MDB 17 1'34''22	Francisci Brabham BT 38 1'34''39

## Riserve

Lunger March 722 1'34''89	Dolhem March 722 1'35''02
Scott Brabham BT 38 1'35''13	Dal Bo Pygmée MDB 17 1'35''56
Gagliardi	Wilkins
Wingfield	Potocky
Stalder	Ikuzawa

## (20 classificati)

## 2. SERIE

Gethin Chevron B 20 43'35''00	Hailwood Surtees TS 10 43'35''13
Reutemann Brabham BT 38 43'51''2	Surtees Surtees TS 10 43'51''3
Jausaud Brabham BT 38 43'51''9	Wolleck Brabham BT 38 44'01''8
Morgan Brabham BT 38 44'01''9	Lauda March 722 44'12''
de Adamich Surtees TS 10 44'12''8	Brambilla Tino March 712 44'20''3
Fittipaldi Brabham BT 38 44'47''6	Hill Brabham BT 38 44'07''6
Scheckter McLaren M 21 a 1 giro	Ruesch Surtees TS 10 a 2 giri
Jabouille March 722 a 3 giri	Kazato March 722 a 4 giri
Purley March 722 a 4 giri	Watson Leda-Tul a 4 giri
Moser Brabham BT 38 a 8 giri	Westbury Brabham BT 38 a 13 giri

● Per far andare bene le macchine molto spesso serve più un pilota che non cerca di andar forte a tutti i costi di uno che guida sempre al limite. SURTEES, per mettere a punto la F. 2 di Hailwood corre con una macchina uguale riuscendo a dare al suo caposquadra, notoriamente poco sensibile ai problemi di messa a punto, una macchina in perfetto ordine. Luciano Pederzani, che ha problemi simili con Nanni, si è lasciato scappare questa frase « insomma, vorrei poterci andare su io sulla F. 1 per capire quali modifiche sono necessarie! »

● A proposito di Tecno F. 1, Luciano Pederzani si è reso conto che a continuare a fare tutto da solo e sotto la pressione di un risultato da ottenere a tutti i costi finisce con lo spendere molti più soldi e rimetterci la salute. Perciò TAURANAC alla Tecno è arrivato come collaboratore e, a detta del costruttore bolognese, come collaboratore cercato spontaneamente in occasione dell'esordio di Nivelles.

## 1. SERIE

## GETHIN scatenato (ma c'è il tubo di HAILWOOD)

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

IMOLA - Con due manches. 140 chilometri ed un caldo torrido ci si aspetta una gara ricca di colpi di scena anche per via della tenuta delle macchine. Sono quasi le quattro quando le auto vengono portate sull'allineamento: si tratta delle 24 previste più quella di Lunger che viene ingiustamente fatta spingere fuori dal cancello dai commissari di pista i quali, forse resi forti dalla divisa, credono di poter prendere decisioni anche senza conoscere il regolamento. Cosa avrebbero fatto se uno dei 24 non si fosse avviato ed il posto per Lunger fosse venuto libero? E non basta cavarsela dicendo che non è successo, come in effetti è stato benché Scheckter, Moser e Purley abbiano avuto noie e si siano avviati coi motori più a tre che a quattro cilindri. La partenza, con le macchine ferme nella loro posizione a due per due è piuttosto confusa con Hailwood che va subito al comando davanti a Jausaud e Reutemann che guizza terzo dalla terza fila. Nel primo giro Scheckter è coinvolto in un lieve incidente che gli costa un baffo. Deve riparare al box per sistemare il guaino e riparte con un giro di ritardo per compiere una bella gara all'inseguimento che non lo porterà comunque oltre il tredicesimo posto.

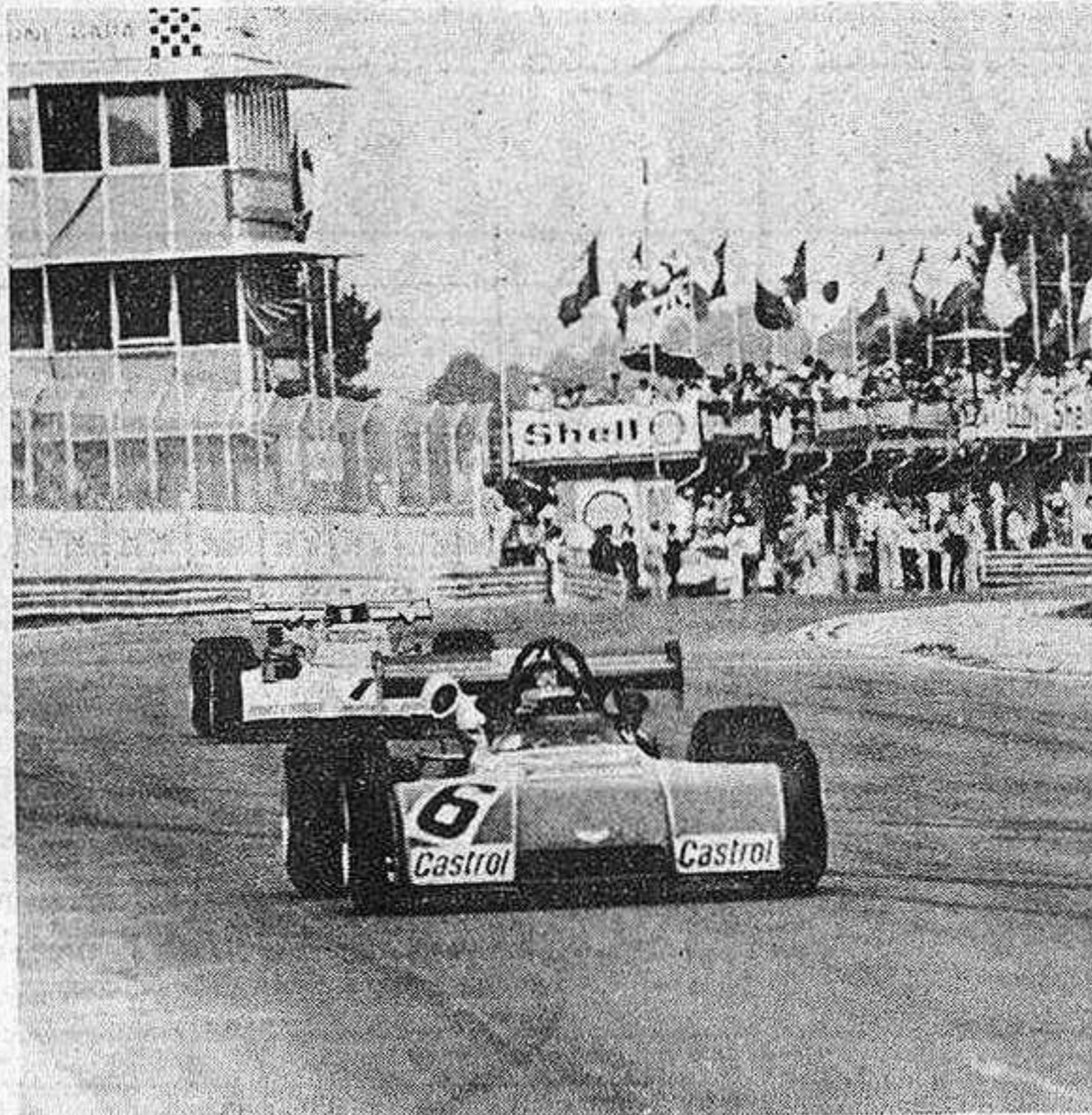
Alla fine del primo giro dietro ad Hailwood che ha già un leggero margine, vengono Jausaud, Gethin, Reutemann, Lauda, Surtees e via, via gli altri. Abituati come siamo a vedere Fittipaldi ed Hailwood che se ne vanno, non ci stupisce che Hailwood, questa volta libero dal rivale, proceda gradatamente ma sicuramente il largo dando l'impressione di voler fare una gara da dominatore. Alle sue spalle infatti la lotta tra gli altri tarda a chiarirsi tanto che Reutemann riesce a portarsi secondo limitando l'azione di Gethin e Jausaud che, con le gomme Firestone ed i motori forse migliori del suo, avrebbero potuto metterlo maggiormente in difficoltà. La situazione comincia a schiarirsi solo verso il quinto giro quando le macchine cominciano ad essere più sgraziate e non in grupponi polverosi di filler come all'inizio. Purtroppo è già fuori corsa Francisci per una uscita di strada mentre Duarte ha riparato al box con l'abitacolo inondato d'olio.

Hailwood ha già un paio di secondi su Reutemann, Gethin e Jausaud mentre Surtees è passato in quarta posizione mettendosi alle spalle Morgan che ha dei problemi di frizione, Watson, Lauda il cui motore montato dopo la rottura delle ultime prove va meno del previsto, Wolleck, Ruesch in difficoltà con i freni per il pedale che va in fondo a vuoto, Jabouille e Westbury. Gli italiani sono nel gruppo successivo con Vittorio Brambilla che precede de Adamich, Fittipaldi, Tino Brambilla, Hill, Depailler e Kazato. Moser e Purley hanno i motori che vanno sempre meno e poco dopo tutti e due entreranno al box.

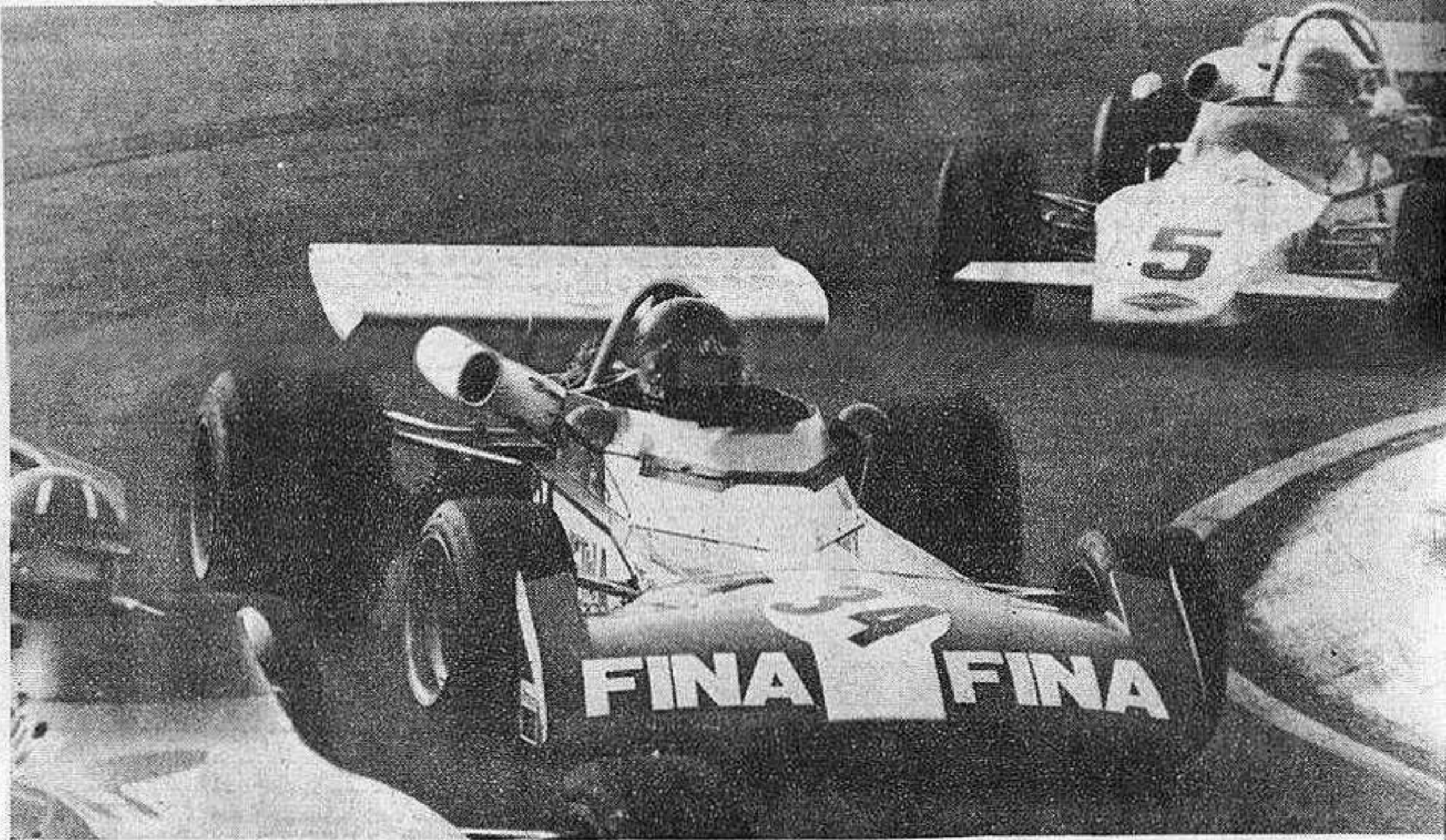
A parte il ritorno al box di Watson con una gomma a terra e l'alettone staccato per una toccata nel guard-rail, i giri tra il quinto ed il quindicesimo sono abbastanza tranquilli con Hailwood che prende sempre più vantaggio e Reutemann che tiene tenacemente il secondo posto rintuzzando i disperati tentativi di Gethin tutt'altro che rassegnato a rimanere in questa posizione. Jausaud, visti i rischi che Gethin si prende per superare l'argentino preferisce tenersi una quindicina di metri più indietro con un buon margine sul sempre più forte Surtees. Altro pilota che non lascia molto spazio agli avversari è Morgan dietro cui né Lauda né Wolleck né Westbury riescono a trovare lo spiraglio per il sorpasso.

In situazione altrettanto imbarazzante è de Adamich che si trova in mezzo ai fratelli Brambilla che quando sono vicini hanno la tendenza a ricordare certi metodi di gara che in queste ultime corse sembravano dimenticati. Dicevamo del quindicesimo giro: il primo a movimentarlo è Westbury che fa una rottura da manuale davanti al box con grande fumata di olio che resta anche sulla pista.

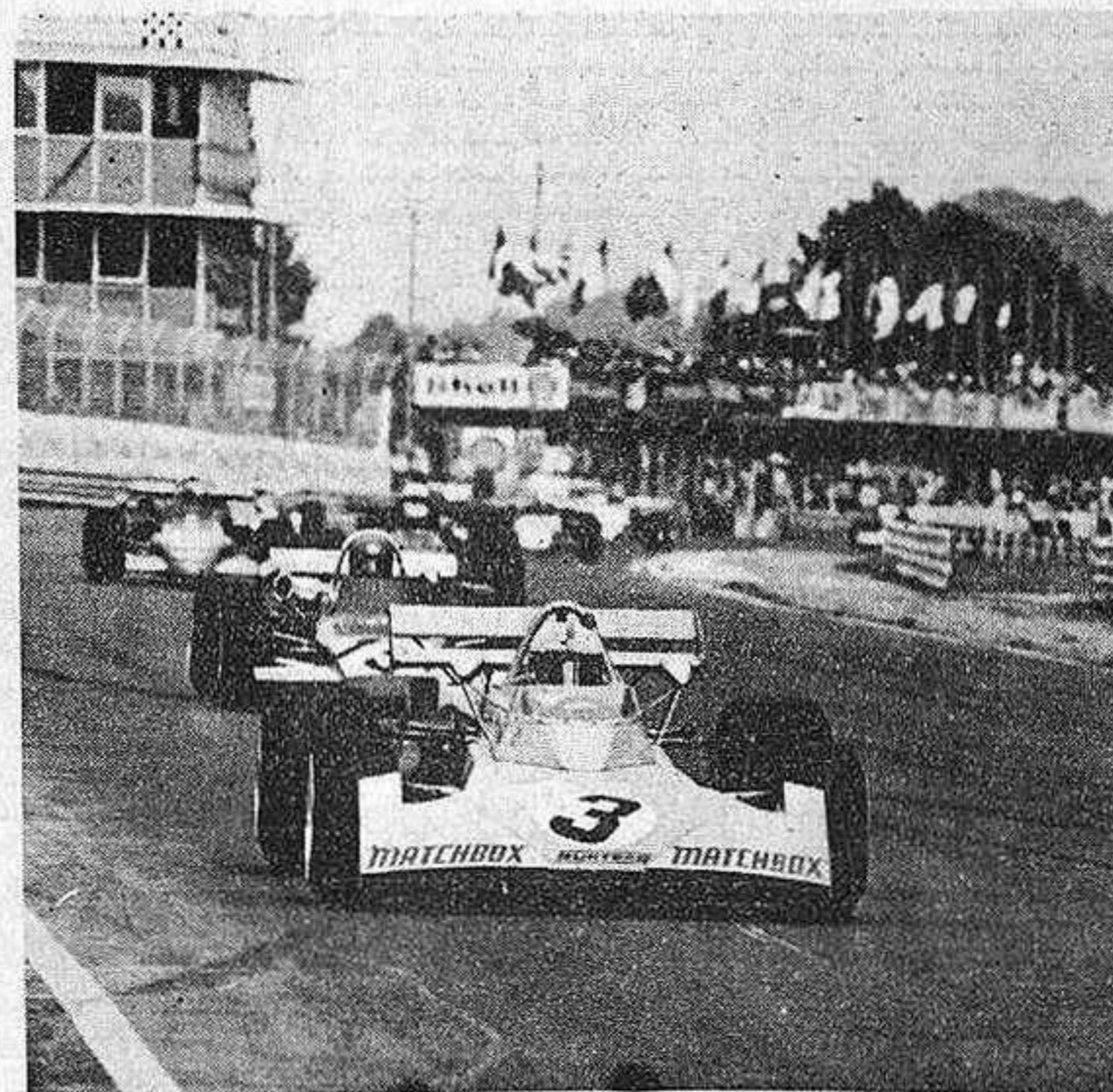
L'inglese, preoccupato per quello che potrebbe succedere ai colleghi, corre dai commissari per suggerire loro di



Il momento decisivo della 1.a manche. Al termine del rettilineo d'arrivo, la Chevron di Gethin supera la Surtees di Hailwood e vince



Andrea de Adamich con il suo quarto posto ad Imola consolida il suo vantaggio su Merzario per il campionato italiano assoluto. Eccolo alla Tosa con Hill e Moser. Sotto, Hailwood davanti a Morgan e Lauda



usare la bandiera gialla e rossa. Vista la sua corsa si precipitano quelli dell'anti-incendio che per abitudine dove vedono fumo pensano al fuoco, e gli aprono gli estintori sulla macchina aggiungendo danno al danno. In questo giro anche l'incidente tra Vittorio Brambilla e Depailler: il francese stava risalendo bene quando Vittorio è partito in un lungo testa coda che lo ha coinvolto eliminando entrambi e danneggiando anche altri concorrenti tra cui G. Hill che li seguiva. Ma il quindicesimo è soprattutto il giro che segna il cambiamento di fisionomia della corsa: Gethin riesce finalmente a superare Reutemann e si butta in un inseguimento che a suon di nuovi records sul giro fa ridurre il suo distacco da oltre 6 a 3 secondi in dieci giri.

In questo periodo alle spalle di Reutemann si porta Surtees che riesce a passare Jausaud per via di un errore nel cambio di marcia di quest'ultimo. Anche Wolleck ha guadagnato un posto ed è ora sesto davanti a Morgan e Ruesch che si è rifatto sotto dopo le esitazioni iniziali dovute ai freni. Lauda è ora nono e precede Tino Brambilla che tra poco verrà superato da de Adamich.

Gli ultimi giri sono emozionantissimi e ricordano per certi aspetti quelli della corsa di Crystal Palace dove Hailwood venne raggiunto in extremis da Scheckter. Oltre al ritmo vertiginoso di Gethin a mutare la fisionomia di gara si mette la rottura del tubo di scarico della Surtees di Hailwood. Così proprio all'ultimo giro Hailwood deve cedere una prima posizione tenuta per oltre 130 km e rassegnarsi ad un amaro secondo posto a soli tre decimi.

Altre emozioni del finale la volata tra Reutemann e Surtees con l'inglese che arriva affiancato ma 4. e l'ultimo giro sorprendente di Wolleck il cui alettone è stato abbattuto da una tamponata di Morgan che voleva a tutti i costi passare al penultimo giro. Wolleck riesce però a mantenere il suo sesto posto alle spalle di Jausaud e si consola dicendo « avevo l'alettone troppo inclinato e mi frenava: Morgan mi avrebbe sicuramente passato se non mi avesse fatto la cortesia di buttarmelo giù e farmi quel poco più veloce di cui avevo bisogno ».

## 2. SERIE

## L'usura dei 280 Km. (e il tiro all'alettone)

La maggior parte dei colpi di scena pronosticati è arrivata in questa seconda manche. Alle 19, in sensibile ritardo sul previsto anche per permettere di togliere dalla pista i resti delle Formula Italia, viene finalmente dato il via.

Si schierano in 17 ma non riescono a partire Wilson Fittipaldi per il transistor e Tino Brambilla per la

frizione. Gran confusione al momento in cui si abbassa la bandiera perché alcuni solerti commissari di percorso, proprio nel momento in cui le prime file scattano, spingono indietro il povero Moser che si ritrova paradossalmente ad andare a marcia indietro mentre gli altri partono.

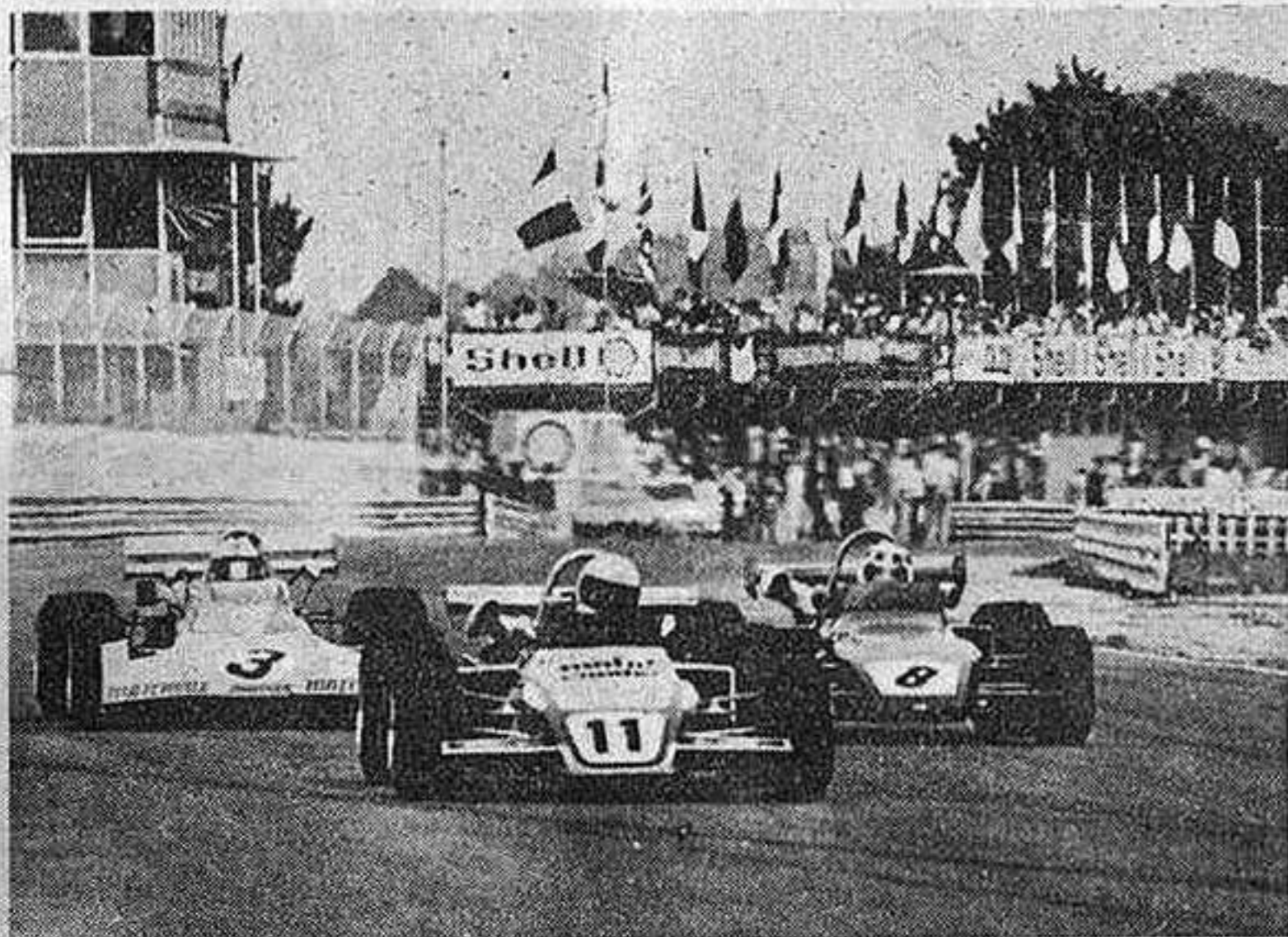
Reutemann anche questa volta è molto svelto e riesce a prevalere sia su Hailwood che su Gethin che sono in prima fila.

Oltre a Moser partono male anche Morgan con tutti i suoi guai di frizione e Purley il cui motore è incerto se andare a tre o a due cilindri. Anche Jaussaud non parte molto bene tanto che al termine del primo giro è tra gli ultimi. Intanto Reutemann continua a guidare lasciandosi alle spalle una pioggia di olio che consiglia gli avversari a lasciargli un po' di margine per evitare di perdere completamente la visibilità. Malgrado queste prudenze Hailwood riesce a scavalcare Gethin, che era stato più svelto di lui in partenza, ed a portarsi secondo e poi a balzare primo nel corso del terzo giro. Reutemann resta così secondo davanti a Gethin, Surtees, Scheckter che ha passato brutalmente Wollek alla curva delle Acque Minerali, lo stesso Wollek, Jabouille, Jaussaud, Lauda, de Adamich che ha seri problemi di temperatura dell'acqua, Moser, Watson e Morgan il cui motore sta per cedere.

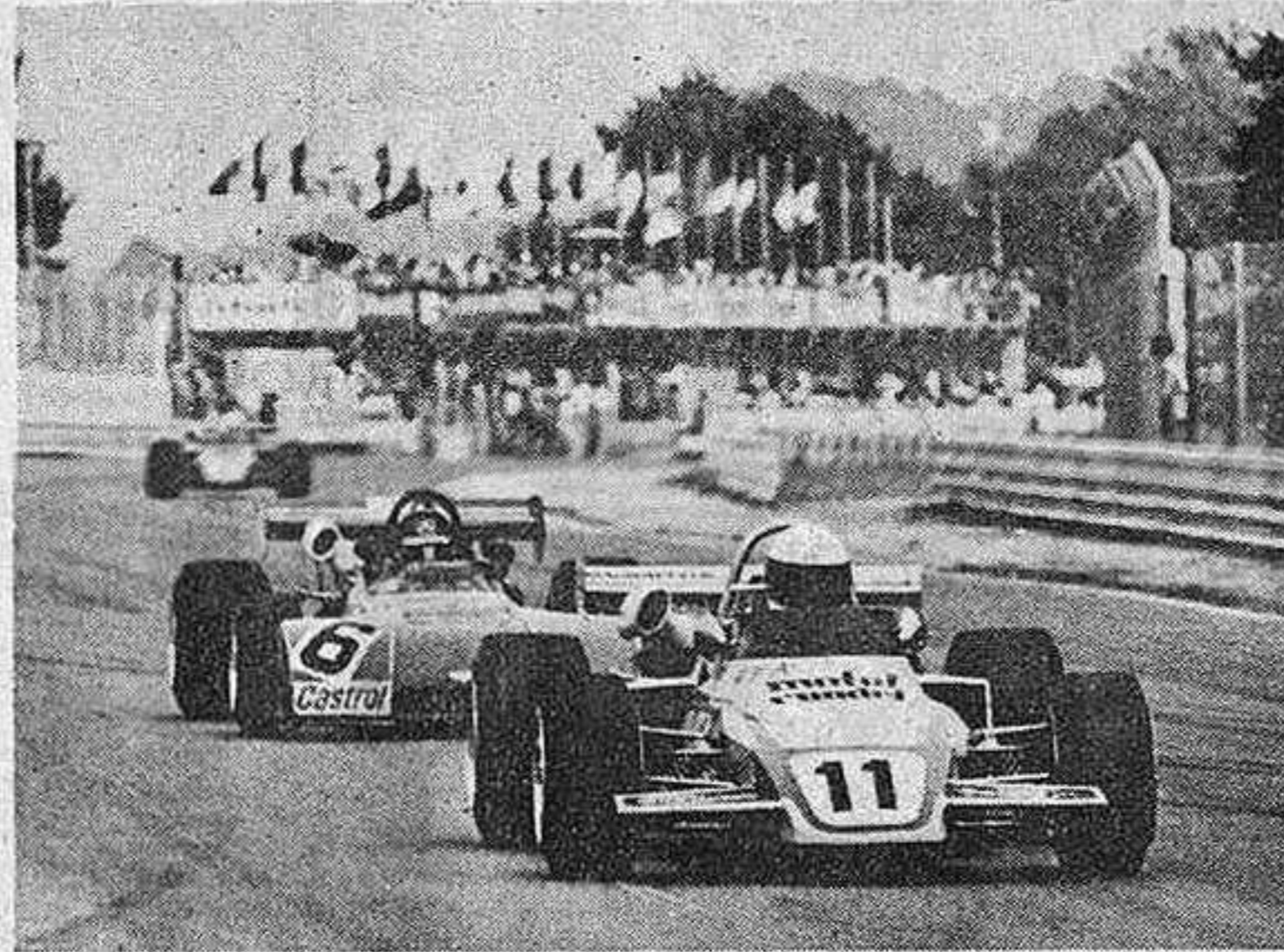
Mentre Hailwood se ne va indisturbato Gethin comincia ad accusare disturbi e scivola via via più indietro lasciando capire che una sua possibilità di vittoria è ormai svanita. Scheckter si porta al terzo posto ma paga questa decisione di avanzata ritrovandosi con la visiera coperta di olio per la famosa perdita di Reutemann. Nel frattempo è stato fermato



**Il muro «Carlos»**  
Carlos Reutemann, con la sua Brabham-Rondel, ha inseguito con tenacia per tutta la corsa i punti del campionato, ma è stato poi costretto al ritiro. Finché è stato in gara si è dimostrato il più «duro» da superare. Eccolo alla staccata della Tosa, avanti a Gethin, Jaussaud, Lauda, Watson e Ruesch



Sopra, Reutemann tiene a bada John Surtees e Jaussaud. Sotto, ancora l'argentino alle prese con lo stesso John Surtees



Reutemann con in scia la Chevron di Gethin, anch'egli sfortunato, è stato costretto al ritiro per la rottura del cavo dell'acceleratore

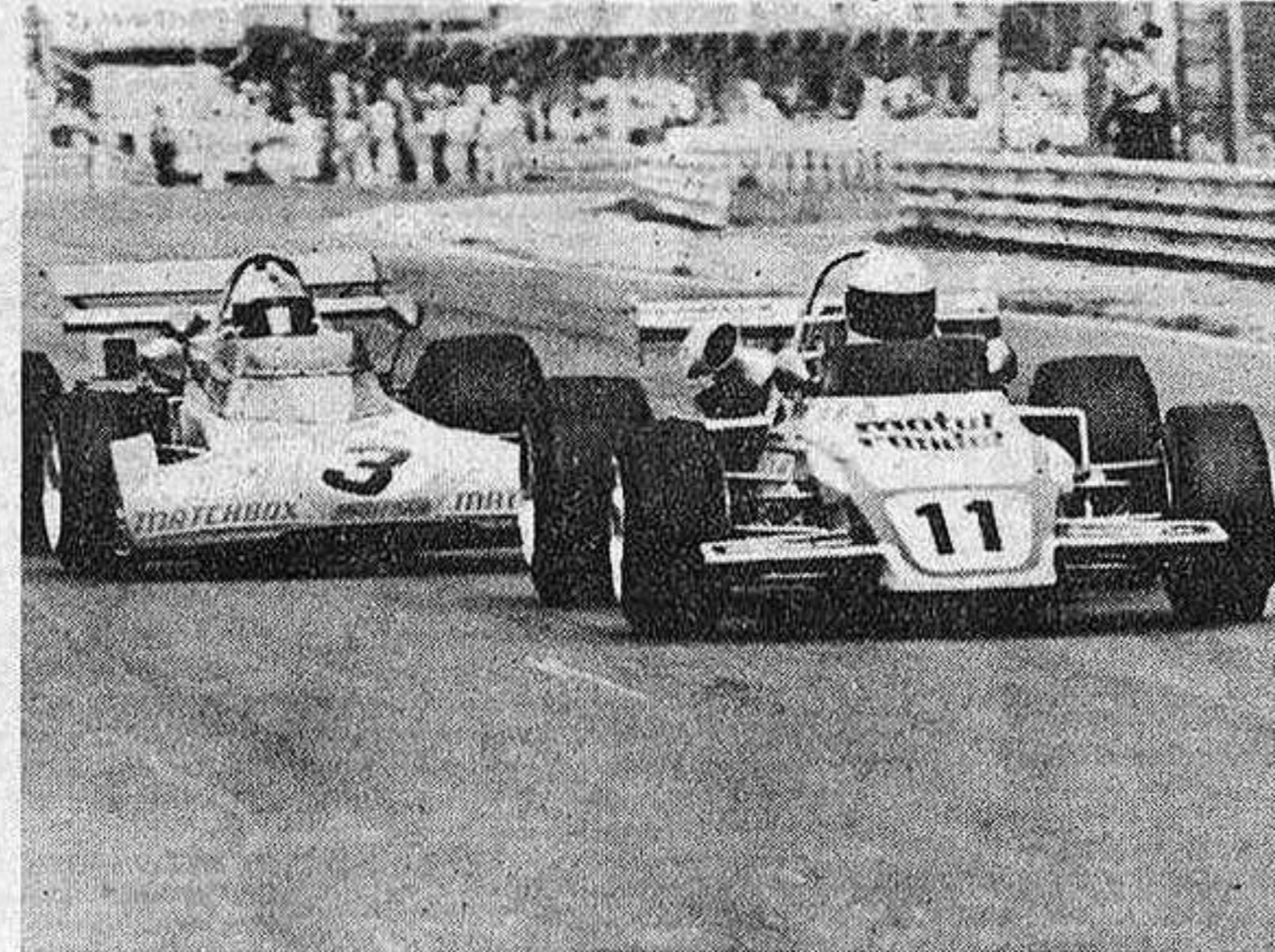
Purley con la bandiera nera perché continuava ad arrancare malgrado perdesse la pinza di un freno posteriore.

Il decimo giro è il momento decisivo della corsa: non passano né Hailwood né Gethin e Reutemann è solo al comando con alle spalle il compagno di scuderia Wollek che ha approfittato di un attimo di annabbamento (dovuto all'olio) di Scheckter per ripassarlo. Per Hailwood è la cinghia della pompa benzina ad essersi rotta, mentre Gethin motiva il suo ritiro con la mancanza di pressione della benzina anche se poi la sua macchina viene riportata al box col cavo dell'acceleratore rotto.

Chi si mette a pensare ad una vittoria di Reutemann non ha neppure il tempo di abituarsi all'idea: in 4 giri anche l'argentino è fermo senza olio ed è Wollek al comando. Dietro di lui c'è Scheckter che si sente abbastanza forte per prendere la prima posizione e poi Surtees che precede Jaussaud ora matematicamente primo nelle classifica europea.

Quinto è Lauda che precede Watson, risalito molto bene dal fondo, Hill e de Adamich che hanno avuto via libera per l'arresto di Jabouille al box con lo stesso guai di Hailwood: la cinghia della pompa meccanica della benzina.

Nel tre giri dopo altri colpi di scena: prima è Surtees che passa facendo grandi segni con la mano al suo box. Si pensa ad un suo prossimo arresto invece l'inglese continua tenacemente, sentendo odore di vittoria, benché la sua macchina sia ormai senza frizione. Il giro dopo mancano d'un sol colpo sia Jaussaud che Scheckter mentre Watson è arrivato, non si capisce bene come, addirittura in seconda posizione. Jaussaud è uscito alle Acque Minerali perché rimasto improvvisamente in folle e, ben-



ché riesca a ripartire, è costretto ad una sosta al box che gli fa perdere molto tempo. Arriva comunque 7. assoluto alla fine di questa incredibile giornata. Scheckter invece ha fatto un errore di inesperienza: infastidito dalla visiera imbrattata d'olio, decide di toglierla e si trova senza vedere più niente e quindi costretto ad una sosta per metterne un'altra. Anche lui riparte.

Gli ultimi giri, vista la piega che la situazione ha preso, vivono nella incertezza che qualcuno possa effettivamente arrivare al traguardo. Invece la corsa si risolve abbastanza regolarmente con Wollek sempre in prima

posizione, Watson tenace secondo e Surtees che prima supera Lauda e poi si mette a controllare il cartello che gli espongono dai box su cui può leggere il vantaggio che in effetti ha nella classifica assoluta.

La media generale è molto più bassa di quella della prima manche e tutti mirano ad arrivare.

Soprattutto Hill, Lauda e de Adamich che hanno i motori sul punto di rompersi. L'unico che osa un po' è Watson nella speranza di potersi aggiudicare la manche: forza negli ultimi giri senza però sopravanzare Wollek. Ultimo sfortunato invece Moser che resta senza benzina all'ultimo gi-

ro a coronamento di tre giornate nere.

La classifica per somma dei tempi vede dunque primo Surtees con Wollek secondo ma primo dei non classificati C.S.I. e quindi con nove punti per il Campionato. Poi Lauda, de Adamich, Hill, Scheckter, Jaussaud e Watson, che è l'ultimo che riesce ad avere un punto per il Campionato ed è l'ultimo classificato ufficialmente per aver percorso il numero minimo di giri imposti.

g. n.

● FRANCISCI era finalmente soddisfatto dell'assetto della sua macchina: merito di Forghieri che è andato a trovarlo e gli ha dato un paio di consigli dimostratisi molto validi. A proposito di Forghieri, è venuto ad Imola con moglie e figlio ed era piuttosto seccato perché il piccolo piangeva e si lamentava per il rumore delle macchine da corsa. Si dice poi i figli!

● Alla fine delle prove JAUSSAUD era molto contento per aver segnato il miglior tempo. Preoccupato però per il suo Team che è stato costituito da un gruppo di amici appassionati ormai agli sgoccioli coi soldi «L'avvenire della mia attività dipende da questa gara: abbiamo perso due macchine e 5 motori in questa stagione e siamo veramente dei privati per cui se non viene un risultato adesso e non troviamo chi ci aiuta dobbiamo smettere». E' amaro rendersi conto che un pilota come Jaussaud debba avere queste preoccupazioni mentre si trova nelle prime posizioni del Campionato alle prese con conduttori che hanno come unico pensiero quello del risultato.

## SURTEES vola al Nurburgring

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

alle moto, perché con tutti quei guard-rail... io in moto non ci correrei. Per le mie macchine è andata bene, abbiamo fatto il primo posto ed è sempre un successo, ma se a Mike non si fosse rotta la cinghia della pompa meccanica della benzina avrebbe potuto essere una doppietta.»

— Preferiresti che il G.P. di F. 1 si corresse qui o a Monza?

Ride. «Non voglio dare giudizi a favore di uno o dell'altro. Penso che in Italia come in quasi tutte le altre nazioni europee, sarebbe più giusto (anche per noi piloti) che si corresse un anno da una parte e un anno dall'altra. Ma in Italia tutto è complicato e mi dicono che ciò non è possibile. Imola è un bel circuito, molto guidato, è un Nurburgring piccolo, e le F. 1 darebbero un gran spettacolo qui dentro, così come lo danno a Monza che è un circuito molto veloce.»

— Quali sono i programmi futuri della tua squadra?

«Quelli più immediati sono di andare a provare domani (lunedì) al Nurburgring in preparazione del G.P. di Germania. Io e Hailwood partiamo in serata per Francoforte. Poi andrò a casa per vedere come procede la costruzione della mia nuova F. 1 la TS 14, con la quale vorrei debuttare al G.P. d'Austria.»

— A parere di molti le tue macchine sono fra le più belle che ci siano in giro per i circuiti, ma tu costruisci solo formule, hai mai pensato di fare anche un prototipo?

«Fare le gare del mondiale marche è molto dispendioso. Tempo fa avevo studiato una macchina, dove avrei montato il solito motore Ford, ma poi non se ne è fatto nulla. Si era fatto avanti anche uno "sponsor" che voleva fare tutto il prossimo campionato Marche e mi ha chiesto che cosa veniva a costare un anno con tre macchine. Quando gli ho detto 200 mila sterline (300 milioni) è scappato via impaurito, non so perché, non è certamente molto, se si pensa che cosa hanno speso quest'anno Ferrari e Alfa per fare il campionato, e non se ne è fatto nulla.»

— Torniamo alla gara imolese. Che problemi hanno avuto le tue macchine?

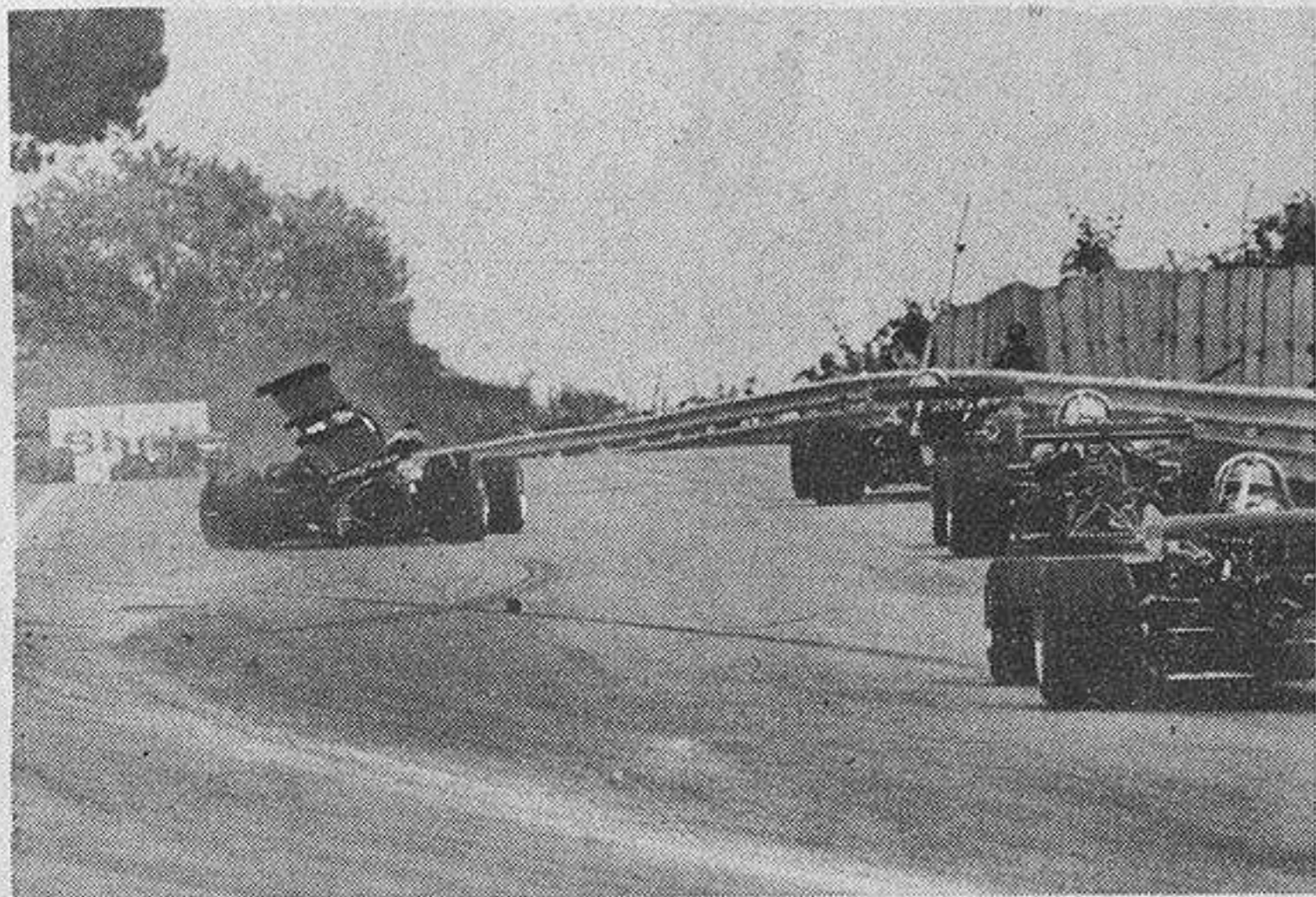
«Di quella di Hailwood ti ho già detto, mentre la mia, ad un certo momento nella seconda manche non mi si staccava più la frizione. Non so se hai visto, ma sono passato davanti ai box facendo dei segnali ai miei meccanici. Poi mi hanno segnalato che Hailwood era fermo, mi è dispiaciuto arrendermi e ho allora pensato di cambiare le marce senza la frizione, lo facevo adoperando leggermente il gas. Era un po' difficile, e nelle curve ero sempre dietro a correggere la traiettoria della mia vettura, ma alla fine ce l'ho fatta. Certo ci è voluto un po' di mestiere, ma visto che ho esperienza, l'ho usata.»

— Alla fine della prima manche eri arrabbiato con Reutemann perché?

«A quello! non ti lascia passare neppure con le cannonate, ho tentato a destra e mi ha chiuso, ho tentato a sinistra idem, invece che seguire una linea retta zigzagava in mezzo alla pista, per evitare che qualcuno lo superasse. E' un modo strano e pericoloso di guidare quello. Poi sempre Reutemann al via della seconda batteria, è partito leggermente in anticipo infilandosi fra Gethin e Hailwood, perdeva olio e ha innaffiato tutti. Mi ha detto Gethin che aveva la visiera tanto sporca dopo appena 50 metri, che è stato tentato di fermarsi. Speriamo che l'argentino cambi, oggi ha avuto un comportamento che non mi è piaciuto.»

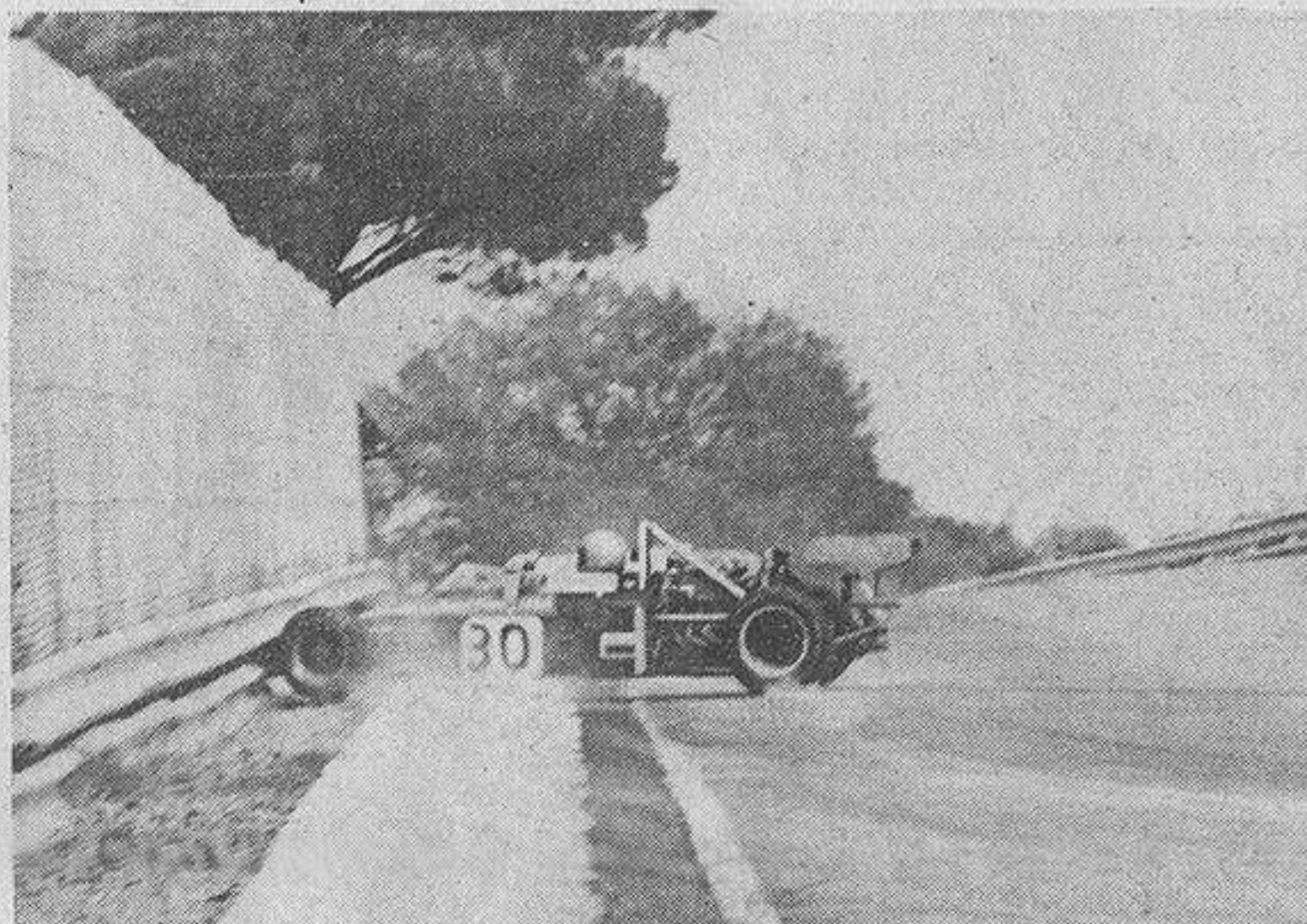
Nel frattempo arriva Hailwood con la sua graziosa bambina Michela in braccio, e chiede a John se è pronto per andare a Milano. Decidono di andar via lunedì mattina presto. Alle 8 c'è l'aereo per il Nurburgring, dove inizieranno a provare alle dieci di lunedì mattina. Non c'è più ormai un minuto di tregua per questi moderni girovaghi delle quattro ruote.

g. c.

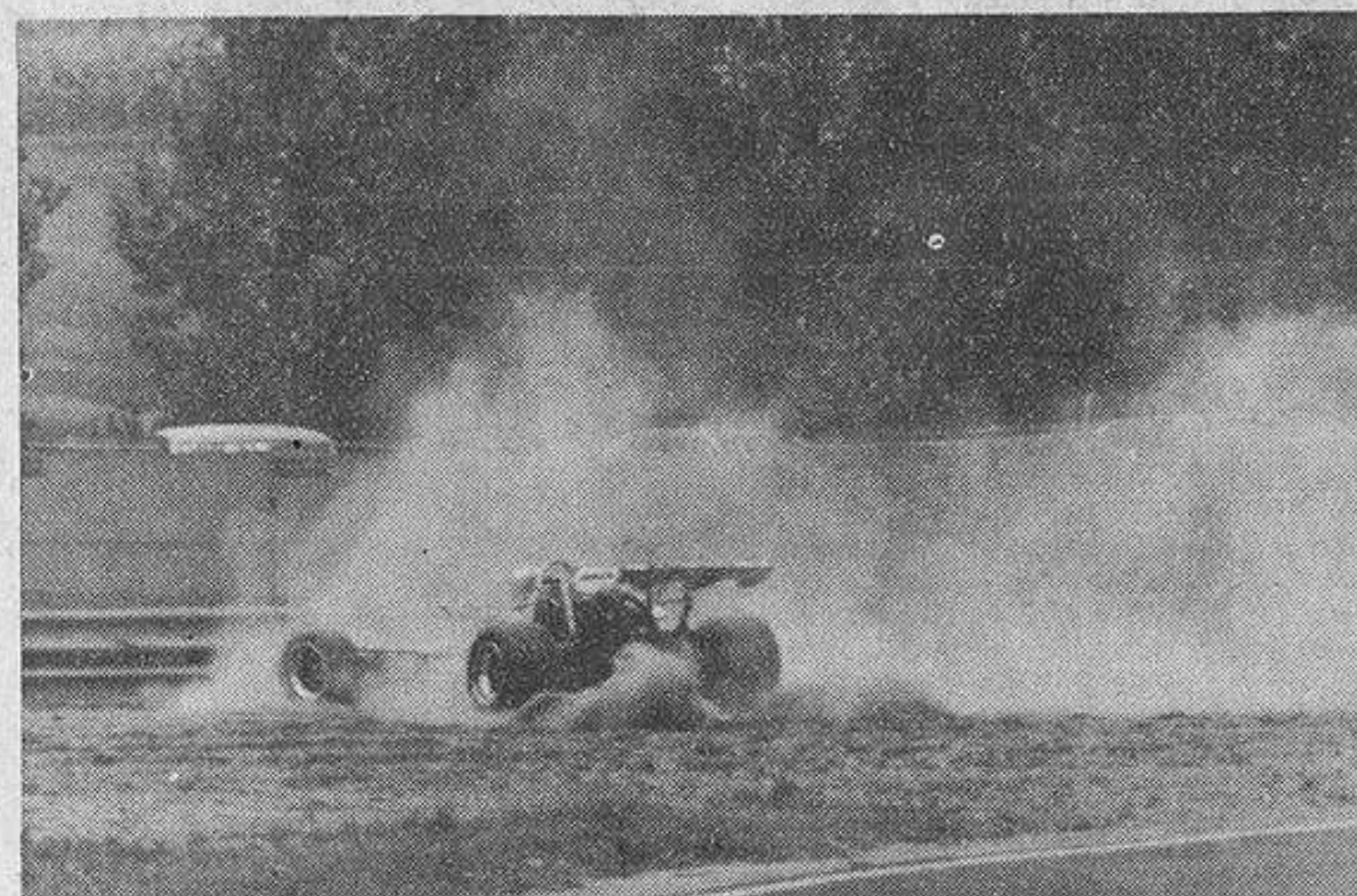


Sagra degli incidenti, soprattutto alle Minerali. Il nuovo cordolo invogliava, e quindi qualcuno forse ha esagerato. Qui sopra, vediamo la March di Depailler fermo all'uscita dalle Minerali con la parte posteriore in pezzi, mentre gli altri lo passano sulla destra

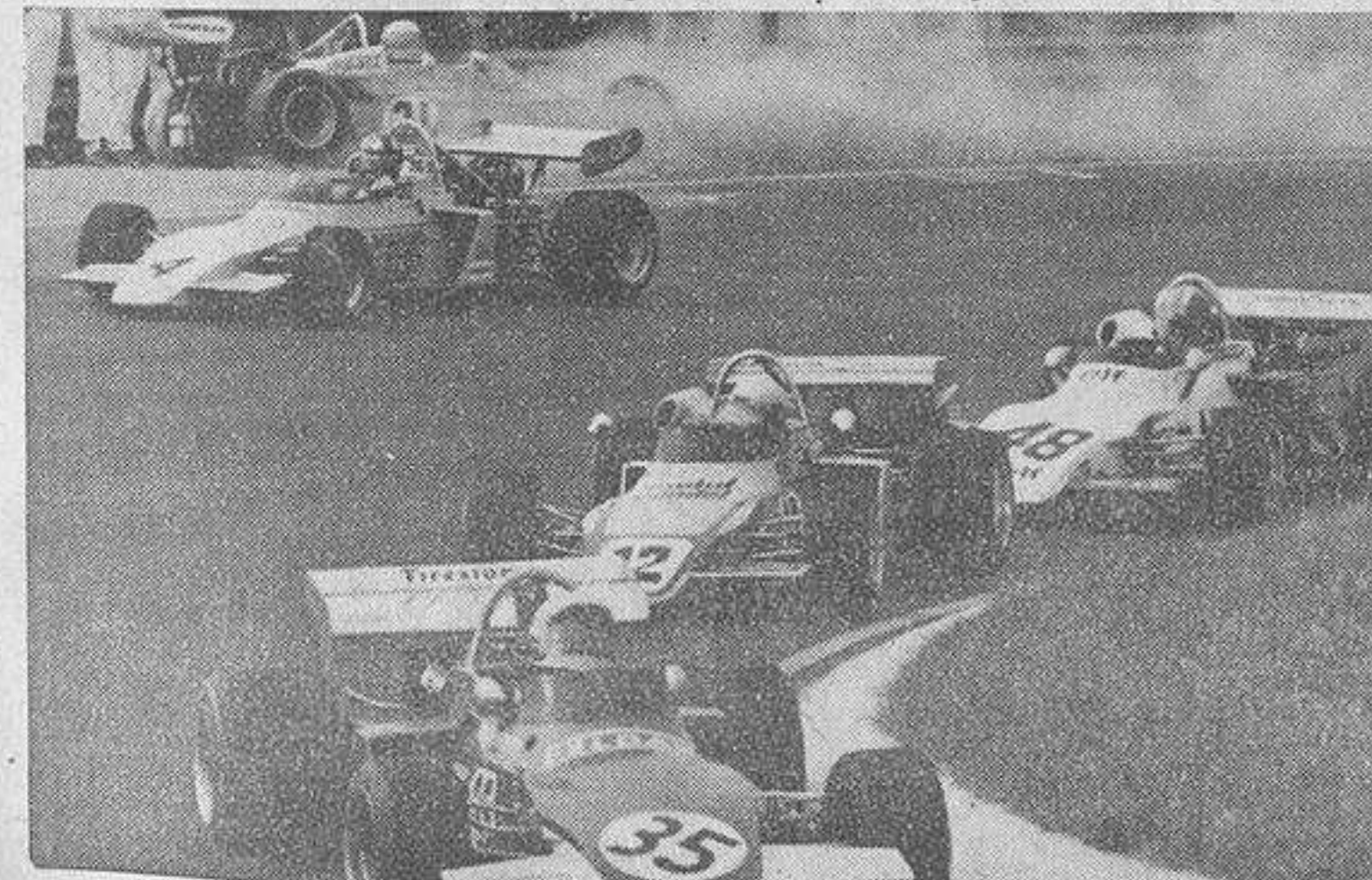
## I «numeri» di IMOLA



Ecco l'attimo in cui la Brabham-Elcon di Claudio Francisci sta per «piantarsi» nel guard-rail, nonostante la frenata disperata. A destra, al termine delle prove questo cane ha messo scompiglio in pista



Scheckter non è andato immune da «confidenze» con il tracciato imolese. Sopra, entra nella gabbia all'esterno della Tosa e (sotto) termina in testa-coda mentre passano Westbury, Wollek e Jabouille



IMOLA - Con quattro turni di prove tra venerdì e sabato e tutto il tempo per sperimentare gomme, rapporti, allettoni e, all'occorrenza, cambiare motori, le previsioni della vigilia sull'ordine dei valori presenti sono state largamente confermate. Jaussaud ed Hailwood si sono divisi la prima fila dopo un crescendo che li ha visti protagonisti con Peter Gethin di un continuo alternarsi nella aggiudicazione della prima posizione assoluta. Ha finito Jaussaud, proprio allo scadere delle prove, con un 1'32"5 che fa impallidire il record segnato da Ickx due anni fa di 1'35"5 che appariva molto difficile da superare.

Il miglioramento di prestazione, più che ad una importante maggior potenza dei motori o ad un incremento nei telai, va sicuramente attribuito alle gomme che in soli due anni hanno compiuto progressi tali da lasciare stupiti gli stessi piloti: «Due anni fa era molto difficile riuscire a fare in pieno il tratto tra la curva della Rivazza e la frenata della Tosa. Era possibile farcela ma costava molta fatica e molto impegno» dice Adamich «oggi questo pezzo si fa agevolmente in pieno e ciò dipende unicamente dalle gomme che sono esattamente uguali a quelle della F. 1».

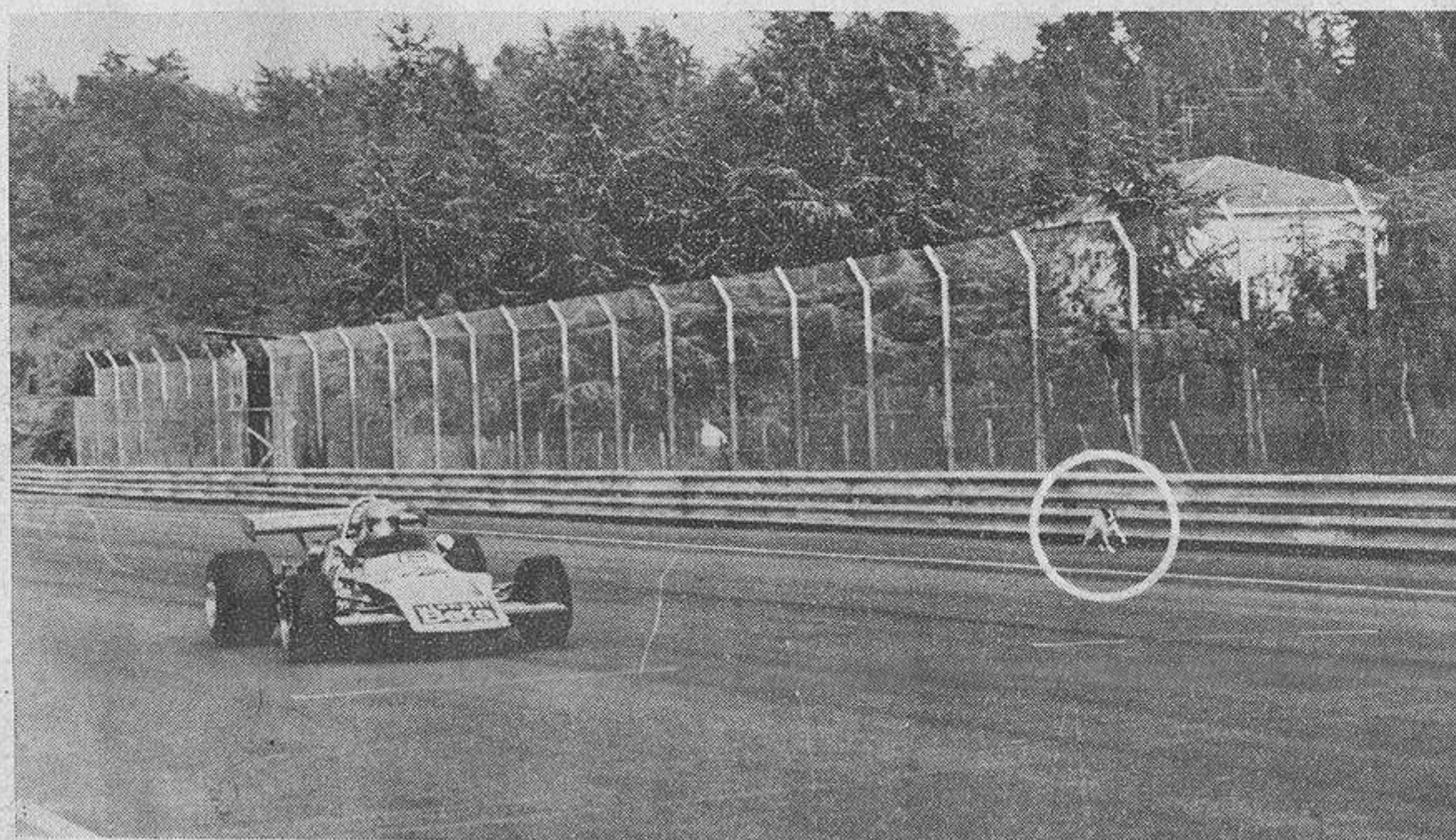
Naturalmente i progressi delle gom-

## Movimentata fine delle prove F.2

# IL CANE (in pista) morde il suo salvatore

mente ad 1'32"05 ed 1'32"21 relegando Gethin in seconda fila. Insieme a Gethin si porta in seconda fila anche l'argentino Ruesch grazie ad un ottimo tempo nella scia del compagno di squadra Hailwood che, al contrario, si lamenta perché quando ha bisogno delle scie nessuno gliene offre (e non c'è da stupirsi visto come va forte da solo!). In questa rincorsa al tempo i due incorrono anche in un lieve incidente che si conclude con pochi danni al muso della macchina di Ruesch e lo spegnimento del motore di Hailwood. L'inglese può riprendere per merito di un commissario che procura un po' di benzina da mettere nei cornetti di aspirazione per consentire la messa in moto.

Prima di Reutemann nello schieramento si trova Surtees che divide con l'argentino la terza fila. «Big John» è venuto per aiutare Hailwood nel fare la messa a punto della macchina (Mike non eccelle in questo) ed ha finito con un tempo bellissimo benché le sue prove siano state piuttosto limitate. Oltre a Depailler, più indietro del previsto Morgan, Fittipaldi e soprattutto Scheckter che ha accusato la rottura del cambio proprio all'ultimo turno quando aveva montato le Goodyear strette e tutto cominciava ad andare bene.



me si ritrovano puntualmente a favore o a sfavore dei piloti che usano questa o quella marca. Da ciò che si è visto anche oggi non c'è dubbio che Firestone, così come a Brands Hatch in F. 1, sia sensibilmente più avanti di Goodyear in questo momento. E il vantaggio che era già apparso evidente con le recenti B33 e 34, qui ad Imola è stato ulteriormente ribadito dalle nuove B39 molto fredde e larghe che sono state montate dalla maggior parte dei piloti che usano questa marca.

Le B39 sono quelle gomme sperimentali di cui parlammo a Monza e che usarono in quella occasione de Adamich e Westbury. Allora non avevano sigla mentre oggi hanno un loro nome di battesimo e si sono aggiunte ufficialmente al lungo elenco di tipi che la Firestone ha introdotto in questi ultimi mesi.

A dire il vero non tutti hanno trovato queste coperture migliori delle 33 per via di vibrazioni che si riscontrerebbero anche percorrendo il rettilineo, ma si tratta del commento di alcuni mentre la maggior parte le ha preferite. Alla Goodyear invece si sono avute molte incertezze e, alla fine, Reutemann e Lauda che sono risultati i migliori tra i piloti che usano questa marca, hanno preferito il tipo stretto a quello largo battendo una strada in completa antitesi rispetto alla marca rivale e sicuramente di ripiego. Sia l'uno che l'altro non nascondevano un certo disappunto accresciuto dalla complicazione che la Goodyear stessa crea con una miriade di sigle e di tipi che vengono montati anche in quattro diverse varianti sulle quattro ruote di una stessa macchina rendendo ancora meno facile l'identificazione della soluzione migliore.

Volendo sintetizzare gli avvenimenti più significativi delle due giornate, si comincia venerdì dove nel primo turno è il bravo irlandese Watson a segnare il miglior tempo con la sua Leda-Tui in 1'34"4 che è già sotto il record di Ickx. Due ore dopo, con la temperatura un po' più fresca, Hailwood toglie quasi due secondi alla prestazione di Watson e molti altri abbassano i loro tempi per cui la gra-

duatoria si ricompone con la Surtees dell'inglese al primo posto (1'32"54) seguita dalla Chevron B20 di Gethin (1'32"74) e dalla Brabham di Jaussaud (1'33"07). Si portano alle loro spalle Jabouille, che usando la March di Cévert sembra più a suo agio che sulla Elf 2, Lauda, Morgan e il nostro Vittorio Brambilla che riesce ad inserirsi tra i migliori con la March 712 dello stesso anno grazie anche alla conoscenza del circuito ed al super allenamento consentitogli dal correre contemporaneamente anche in F. 3. De Adamich compie solo il secondo turno e resta in mezzo al gruppo insieme a Surtees, Hill, Reutemann e Depailler che hanno curato soprattutto la messa a punto guidando spesso con motori non molto potenti che verranno cambiati per il sabato.

Anche de Adamich deve far cambiare il motore per un fuori giri dovuto alla uscita di una marcia mentre Tino Brambilla non è molto a posto col suo Cosworth e Francisci decide di montare l'Armaroli 1990 cc per le due sessioni di sabato.

Proprio sabato arrivano i tempi definitivi: nel turno del primo pomeriggio Gethin viene accreditato di un bellissimo 1'32"2 che pare perfino troppo buono per le condizioni ambientali in cui è stato ottenuto. Ai boxes si parla di un errore a suo vantaggio da parte dei cronometristi ma, errore o no, l'inglese compie una serie di giri molto forti come aveva già fatto venerdì. Oltre al tempo di Gethin l'episodio più importante di questa sessione è l'uscita di strada di Depailler che già venerdì aveva fatto un bel testa-coda alle Acque Minerali: «Non so come mai, forse ero deconcentrato, stavo tornando ai boxes e mi sembrava che la macchina fosse diventata molto sottosterzante quando è partita ed ho sbattuto. Si è piegato il telaio dietro ma la scocca fortunatamente è sana. Spero di poter correre anche se la macchina non andrà sicuramente bene come prima».

Lo schieramento finale si delinea solo nell'ultimo turno però con Jaussaud ed Hailwood che scendono rispettiva-

Vittorio Brambilla e de Adamich sono allo stesso livello e tutti e due con la macchina un po' al di sotto delle possibilità. Tino Brambilla invece ha avuto noie al motore e Francisci ha rotto un pistone del motore di Armaroli mentre usciva dai boxes in prima. Naturalmente non è stata colpa sua ed il motore è apparso molto potente a questa sua prima uscita anche se fatica ancora a prendere i giri in alto per problemi di alimentazione.

Putroppo tra i non qualificati è risultato Gagliardi che dopo molti problemi nei tre primi turni, ha finito col trovarsi troppo corto di rapporti nell'ultima sessione. Oltre a lui gli altri nove non qualificati sono stati Lunger, Dolhem, Scott, Dal Bo, Winkins, Wingfield, Potoki, Stalder e Ickx che ha rotto il motore subito venerdì ed è rimasto a piedi per mancanza di una unità di scorta.

A movimentare le ultime prove c'è stato anche un episodio risolto per fortuna in modo divertente: un cagnetto, della miglior specie dei randagi simpatici, è sbucato dal fondo del rettilineo dei boxes proprio nel momento più acceso delle prove ed ha percorso di corsa tutto il rettilineo d'arrivo sfuggendo ai tentativi di cattura dei commissari. Grande agitazione, auto quasi ferme con lo stesso Surtees in mezzo alla pista a far segno di rallentare ai piloti, ma intanto il tempo passava e nessuno riusciva a prendere il cane. L'animale forse sarebbe ancora là se non fosse intervenuto il simpatico Beat Schenker, meccanico di Moser e noto amico degli animali (lo scorso anno aveva come mascotte un piccolo gatto che portava sul camion da pista in pista) che lo ha preso in braccio portandolo fuori dalla «zona calda». Peccato che il bilancio per lui, a parte l'applauso del pubblico, sia stato solo quello di una brutta morsicata e perfino un rimprovero, perché dopo averlo portato nel recinto dopo i boxes ha lasciato libero il cane invece di consegnarlo non si sa bene a chi!