

**Nel giorno trionfale
del G. P. GERMANIA
preoccupante annuncio**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Dall'estate calda all'autunno freddo di MARANELLO

Il telefono di AUTOSPRINT è diventato rosso domenica pomeriggio, come la linea del traguardo del Nurburgring. Era uno squillo solo. Nella carenza delle informazioni radio e televisive il 465624 di Bologna si confermava l'unico amico degli appassionati di tutta Italia avidi di notizie. Avendo fatto la bocca alla speranza dopo i risultati delle prove del Gran Premio Germania, «sentivano» il colpo

grosso. E quando la voce del nostro incaricato ripeteva meccanicamente: «Sì, qui Autosprint... primo Ickx, secondo Regazzoni... certo...», invariabilmente dall'altra parte del filo era una esclamazione di gioia, di esultanza, magari con una di quelle irripetibili espressioni che colorano i vari dialetti quando c'è da commentare, prima increduli poi entusiasti, la buona novella.

NURBURGRING - Jacky ICKX finalmente senza l'abituale sorriso tirato degli ultimi tempi. Stavolta ha perso l'aria un po' infastidita che gli ha alienato molte simpatie. Con il trionfale ritorno al successo in F.1 sulla Ferrari nel GP Germania, ha ritrovato l'aria sbarazzina di tre anni fa. Regazzoni, pur secondo sull'altra Ferrari, è invece buio in volto. Ha appena dovuto affrontare l'ira di Stewart che l'ha accusato di averlo «buttato fuori» nello spettacolare incidente dell'ultimo giro (Telefoto AP)



La FIAT stringe la borsa

il FERRARICIDIO

Nel '73 corre UNA SOLA macchina!

Mentre le telefonate non cessavano un minuto, ho dovuto gettare l'acqua sul fuoco anche del mio entusiasmo. Avevo una telefonata da fare. Anzi è stato più opportuno ricorrere al telex. Era una informazione che bruciava da qualche giorno e, nel momento del grande ritorno alla vittoria, 16 mesi dopo, della Ferrari monoposto (non più scodinzolante) in F.1, era necessario che la verificassi. Anche se avrebbe finito per guastare la festa agli appassionati, quelli che adesso scorreranno preoccupati queste righe. Ma la professione del giornalista non concede intermezzi e non deve nascondere verità.

Chiamo al telex il 51013. E' la Ferrari di Maranello. Ecco il testo della informazione che chiedo venga sottoposta all'ing. Enzo FERRARI. Dice la notizia che dovrei pubblicare e desidero controllare:

«Una voce raccolta due settimane fa durante il weekend di Brands Hatch, tanto inattesa quanto importante per le inevitabili conseguenze che produrrebbe al nostro sport, trova sempre più consistenza. Secondo informazioni di provenienza italiana, rimbalzate a Londra, la Ferrari lascerebbe liberi i piloti e non parteciperebbe alle competizioni del 1973. Le ragioni della rinuncia consisterebbero in una riduzione di programmi decisa dalla casa Fiat che, come è noto, finanzia l'attività sportiva della Ferrari».

Domando: La notizia è infondata o c'è del vero? La Ferrari rinuncia per il '73 alle corse?

Passa poco meno di un'ora. E sono in possesso della risposta. E' dell'ing. ENZO FERRARI in persona. Dice:

«L'incertezza dei momenti prossimi e futuri non consente l'impostazione di un programma finanziario tanto oneroso. La Ferrari manterrà intatto il suo staff tecnico, continuerà nella progettazione e costruzione di un esemplare F. 1 e di un prototipo che sperimenterà anche in corsa, non assumendo però impegni vincolanti ai campionati».

Una vera bomba! Un fulmine a cielo stavolta tutto sereno. Ho riletto più volte la comunicazione. Pur se ero certo della validità dell'indiscrezione iniziale, non volevo capacitarvene adesso che era confermata. E con me i colleghi di redazione. Sembrava impossibile che, dopo la grande annata del ritorno mondiale '72 nel campionato Marche, dopo le dieci-vittorie-su-dieci della 312P, dopo la faticosa rielaborazione della monoposto 312B2, tornata alla vittoria d'estate in F.1, grazie soprattutto al prodigarsi dei tecnici oscuri di Maranello (Rocchi e Salvarani in prima fila, sotto direzione dell'ing. Colombo), ci si dovesse trovare di fronte alla doccia gelata di un drammatico stop agonistico per il 1973.

Rileggere il telex non serviva. Le parole erano fin troppo chiare. Si riproponeva il solito mani programma, che era diventato habitus di Ma-

ranello, nell'ultimo anno difficile prima dell'accordo con la Fiat, il 18 giugno 1969. Una F.1 e una sport «per mantenere i contatti tecnici». Liberi tutti i piloti; forse solo uno da tenere disponibile, con un altro per eventuali gare di durata.

Impossibile crederci proprio domenica 30 luglio 1972! Eppure le parole erano chiare. Possono constatarlo i lettori. Che saranno, come me, prima sbalorditi, poi increduli, poi avviliti, poi indignati. Lo so; è capitato a me! Perché si possono capire e giustificare tutte le decisioni; ma non quelle che maturano a freddo, nel momento della maggiore gioia; sono le decisioni tipiche di quel tecnocraticismo che, con la scusa di mai bene identificati «superiori interessi», sacrifica tut-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20

AGNELLI (in due anni) ha scordato le promesse

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

to: buonsenso, buongusto, generosità; e mortifica gli ideali più genuini, siano anche solo quelli di una macchina rossa che vince.

Dall'indignazione alla ribellione, all'insegna di un interrogativo: PERCHE? La risposta è nel telex di Enzo Ferrari: programma oneroso. Che cosa significa, che vuol dire? L'autunno caldo, forse? La preoccupazione del difficile momento economico che ci attende al ritorno dalle vacanze? Probabilmente vuol dire questo. Sappiamo tutti che l'ambiente economico è preoccupato, non solo in Italia. Purtroppo è vero. Non a caso proprio sulle colonne di AUTOSPRINT ne feci eco, guadagnandomi accuse «politiche». Ma anche queste preoccupazioni, per quanto valide e comprensibili, non hanno motivazione d'essere per l'attività della Ferrari Corse.

La FIAT non può venire a raccontarci che la gestione di una squadra sportiva, per quanto onerosa e difficile, e che può essere sostenuta da una Lotus, una March, una Tyrrell, o da una Matra, da un'Alfa, non può vedere essa ancora in lizza, specialmente nell'anno in cui ci saranno da raccogliere i frutti della stagione '72, cominciata con lo stupendo «dieci» del mondiale Marche e ora in progressione con la possibilità di rimettere perfino in ballo il mondiale piloti 1972.

Le economie si possono capire, ma vanno fatte nel modo e nel senso giusto. E' stata economia forse quella del 1971, quando si potevano raccogliere i frutti del miliardo speso per la 512 sport, che venne invece bruciata sull'altare delle delusioni e delle polemiche, lasciando in lizza la solitaria 312 prototipo che non riusciva a finire una gara, pur dimostrando la sua aggressività, tradottasi nella realtà '72 quando sono state in tre a correre?

E ancora: se le cose stanno così, allora per due anni Enzo Ferrari è stato messo, non responsabile, alla berlina delle critiche, senza colpa! Il voler correre con una macchina, il non ingaggiare nostri piloti, il guadagnarsi epiteti di «ingrato» per l'assenza alla corsa F.1 di Roma, erano tutte decisioni non sue, ma che venivano imposte dall'alto, dal socio torinese! Un prezzo troppo grave da pagare anche per un duro «Drago» come lui!

E ora l'ultimo calice! Cioè il non finanziamento dei programmi '73, i remi in barca, la smobilitazione di una squadra che sa incendiare d'entusiasmo non solo l'Italia quando vince e che è forse una delle poche soddisfazioni rimaste a questi italiani costretti ormai nelle ultime posizioni internazionali per tutte le altre attività.

Nessuno ha il diritto di fare questo! Nemmeno una FIAT, che pur tiene a quel

volto «umano» nella sua grande dimensione industriale! Non lo può fare l'avv. Gianni Agnelli, che tre anni fa tutti ascoltarono alla TV quando anticipava le ragioni del suo intervento alla Ferrari «per mantenere alta questa bandiera sportiva».

Ricordi il Presidente della Fiat quello che disse ai tifosi di Monza nell'estate del 1969, quando la Ferrari non prese il via al Gran Premio e lo sollecitavano: «Aiuta Ferrari, aiutalo a darci una macchina vincente!» Ora le macchine ci sono, e vincono. E non le vuol far più correre? Vuole così lui o sono i suoi vari e sconcertanti «consiglieri» che lo hanno convinto? (Dal fratello Umberto ai vari direttori generali, a molti dei quali l'acquisto della Ferrari Maranello non è mai andato giù.)

Ma allora che bisogno c'era di entrare alla Ferrari, di promettere agli appassionati sportivi italiani che quella bandiera sarebbe stata tenuta alta? E' un autunno freddo che nessuno si merita. Se il disegno, come per la Lancia, era di cooptare maestranze di qualificata capacità, non si dovevano ingannare i giovani appassionati, dai piloti ai sostenitori, per i quali lo sport del volante è qualcosa di più di una passione sportiva, è un modo di essere coraggiosi, oggi in questo mondo che ne avrebbe tanto bisogno ogni giorno, anche nei più elementari doveri.

Forse è questa la più grossa delusione che viene da personaggi come i fratelli Agnelli. Ma come? La Ferrari non vale nemmeno una Juventus? Per la squadra di calcio campione d'Italia si sono pure fatti nuovi stanziamenti, si è acquistato uno Zoff, un Altfini ecc! E invece la squadra Ferrari campione del mondo la si vuol mortificare con una smobilitazione? (Dopo essersi impossessati del nome di una azienda portata a produrre 2000 macchine dalle cinquantotto di tre anni fa).

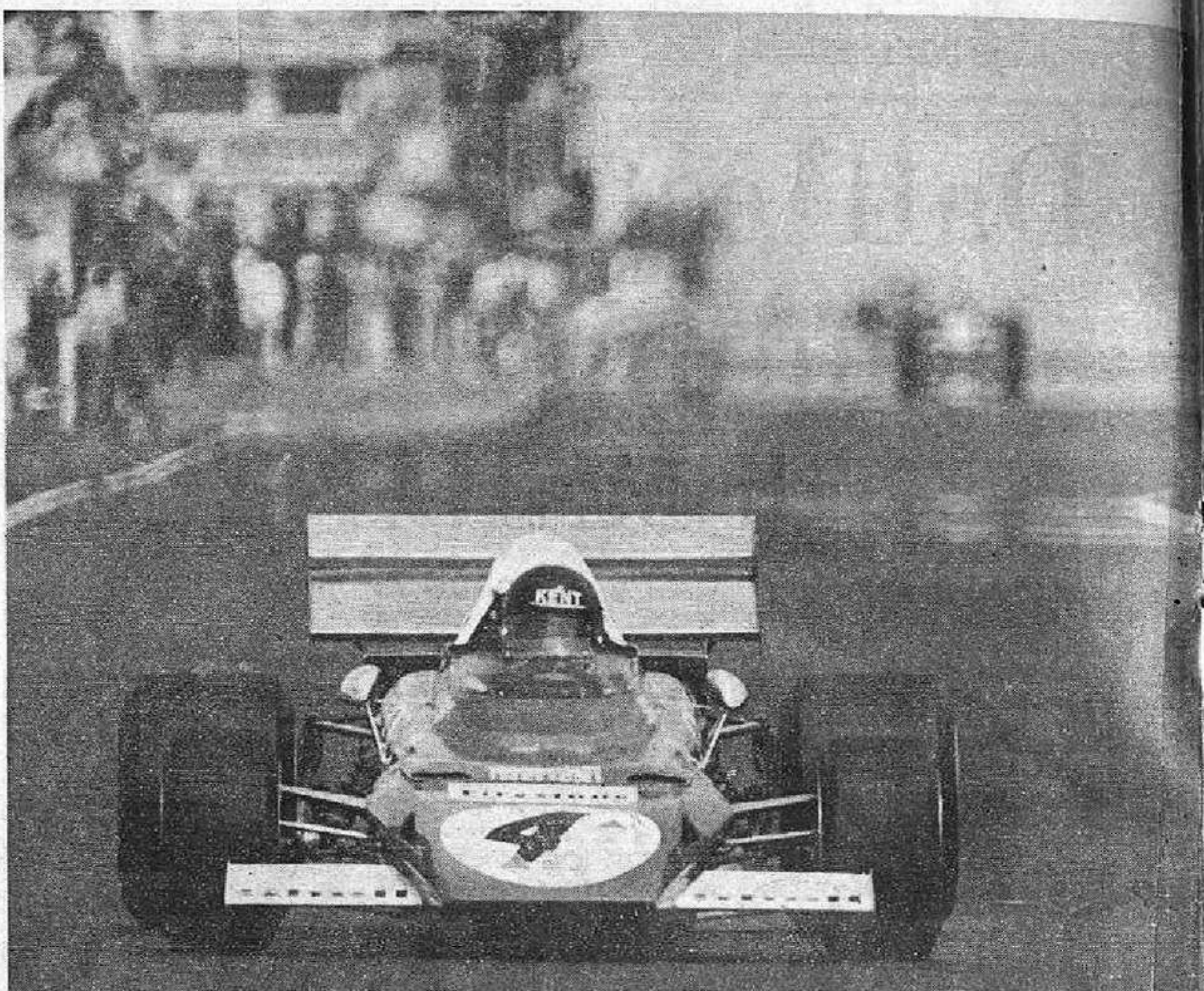
Che cosa ne direste perciò di un altro REFERENDUM? Per Imola è servito. Vogliamo provare di nuovo? Stavolta è in ballo qualcosa di ancora più grosso. Se la FIAT non risponde, la cartolina la troverete (da spedire) nel prossimo numero!

m. s.

Tutti alla LOTUS i premi degli «AMICI» di BRA

BRA - L'Associazione Sportiva «Amici del Volante» di Bra ha deciso di assegnare i suoi famosi premi volante, biella e chiave di argento per il '72 ai favolosi uomini del Team J.P.S. Lotus e cioè Volante di argento a EMERSON FITTIPALDI, biella di argento a COLIN CHAPMAN, chiave di argento al capo meccanico EDDIE DENNIS.

Il microfono di argento per il telexista più appassionato è aggiudicato a Mario Poltronieri.



Jacky Ickx, «re del Ring», si è già involato verso l'esaltante affermazione e questa immagine sembra simbolizzare la situazione tecnica venutasi a creare al G.P. di Germania. Ferrari 312 B2 dominante e tutte le avversarie perdute nella nebbia. (Attualfoto)

E' tornato D

DALL'INVIATO

NURBURGRING - Dagli e dagli la gran giornata è venuta! E in fondo, poiché era nell'aria: la vittoria in doppietta della Ferrari non sorprende e ci fa soltanto tanto piacere. Era nell'aria da molto tempo, fin dal Gran Premio di Francia troppo influenzato dalle gomme e dalle pietre, fin dal Gran Premio di Gran Bretagna che Ickx e la Ferrari hanno dominato nettamente.

Adesso la vittoria è venuta e quindi dovremmo dire pacatamente che era attesa e che era logica e che quindi in fondo suscita entusiasmi moderati. E' stata invece una vittoria da far saltare per aria perché insieme con la splendida dimostrazione di Ickx, vero re del Ring e senza rivali alla sua altezza, c'è stata la bella e volitiva prova di Clay Regazzoni che non poteva meglio effettuare il suo rientro alle gare delle monoposto dopo la sfortunata vicenda che lo ha tenuto lontano dalle piste per tanto tempo. Con Ickx e Regazzoni la Ferrari ha ritrovato i risultati che alla fine del 1970 avevano imbalanzato i suoi tifosi, che non sono soltanto in Italia e che non sono soltanto italiani, e adesso che è... tornata sulla retta via, quella che conduce al successo, la Ferrari e di suoi tifosi possono guardare con molta ottimistica fiducia all'avvenire poiché le sue macchine hanno dav-

vero le doti per permettere ai piloti di esprimersi.

Chi si è espresso meglio di tutti oggi è stato Ickx che ha condotto una gara intelligentissima oltre che a un ritmo impossibile per gli altri. Si è espresso con lo staccare tutti nella fase iniziale e nel mantenere le distanze nella fase centrale, controllando anche il comportamento della macchina che nel finale era naturalmente stanca come lo erano tutte le altre, ma che lui ha saputo dosare nel modo più razionale. E' stato, Ickx, proprio il dominatore, come lo era stato a Brands Hatch, e stavolta in maniera ancora superiore perché il circuito gli permetteva appunto di sfruttare tutte le sue doti che sono, spero che adesso siano tutti d'accordo, davvero grandi.

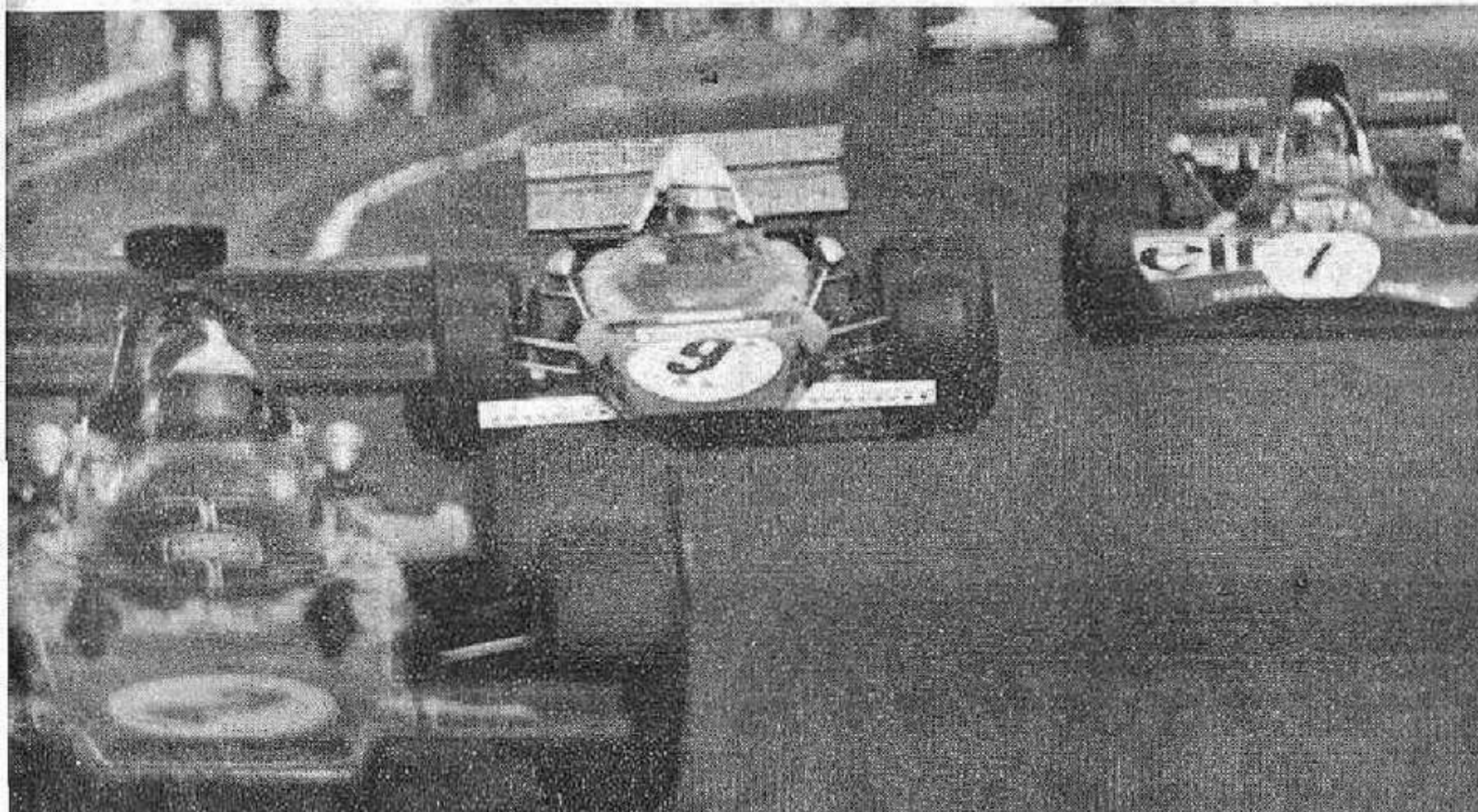
La macchina ha permesso di esprimersi anche a Regazzoni, che alla gara di rientro e con il braccio che ancora gli doleva per la mancanza di allenamento e per la necessità di evitare gli sforzi al polso, ha fatto cose bellissime con prestazioni velocistiche davvero encomiabili date le circostanze e soprattutto con la battaglia combattiva che è la sua dote principale, anche se talvolta non è gradita ad altri. C'è stata la discussa vicenda che ha messo fuori causa Stewart, a provocare e rinfocolare polemiche ed apprezzamenti, ma comunque la si guardi questa non può cer-

to infirmare i tredici giri compiuti avendo alle ruote il fante del campione del mondo che aggrappandosi alla sua classe riusciva a mantenere il contatto con la Ferrari, senza però riuscire a superarla. Quando lo ha tentato lo ha fatto in modo rischioso e ne ha pagato le conseguenze, che sono la probabile e definitiva rinuncia al titolo mondiale, che sta proprio cambiando casacca per andare a rivestire quella del brasiliano Fittipaldi.



ICKX sorpreso dall'obiettivo a... firmare un documento per John WYER (sempre consulente Gulf per la MIRAGE). Che sarà mai? Forse il belga, informato della smobilitazione '73 della Ferrari, si è messo subito al sicuro con un nuovo contratto per le Sport?

Le FERRARI riprendono a dominare in coppia (quasi due anni dopo) nell'arengo mondiale F. 1 e FITTIPALDI non ha ancora il titolo iridato in tasca anche se STEWART sembra tagliato fuori



Uno dei tanti passaggi sul rettilineo d'arrivo con Fittipaldi e Stewart lanciati alla caccia della lepore Ickx, mentre il suo compagno di squadra Regazzoni, sopportando stoicamente il dolore al polso recentemente infortunato, fa buona guardia fra i due pronto a cogliere l'attimo favorevole per passare

IABOLICKX!

Vi avevamo detto due settimane fa della situazione del Campionato del mondo che è favorevole a Fittipaldi, ma che può essere ancora giuocato. Occorrerebbe che Ickx vincesse altre quattro corse e che Fittipaldi non facesse bottino nelle prossime prove, cosa che è difficile si avveri, ma è possibile come la corsa di oggi ha dimostrato. Niente punti per Stewart che quindi viene tagliato fuori, ma anche niente punti per Fittipaldi che ha avuto, come il compagno di squadra, un grosso guaio alla macchina con la perdita totale dell'olio e quindi con l'abbandono. Che ciò sia un segno di raggiunta punta massima di esasperazione dei motori, specie nelle condizioni di utilizzazione più dure, non si può dire di certo. O almeno è troppo presto per dirlo perché il Nurburgring è percorso troppo particolare per far testo. Certo è che di motori arrosto oggi se ne sono visti tanti, e anche se quelli della Ferrari, della BRM e della Matra hanno tenuto, l'unico dodici cilindri che non ha retto è quello della Tecno: ma aveva avuto qualche guaio già nelle prove e poi per questa macchina non è di sicuro ancora giunta la fase della prestazione massima possibile.

Quindi, si può pensare che gli otto cilindri Cosworth abbiano un certo punto critico rappresentato dagli impieghi troppo esasperati e che le

prossime gare, se saranno tirate come le ultime, potranno dare qualche sorpresa. Ovvio che da qui a dire che è prevedibile che anche nelle prossime corse ci sarà moria di Cosworth e quindi che per Fittipaldi può esserci una serie molto nera dopo la serie positiva di inizio stagione, ci corre molto. Atteniamoci soltanto ai fatti, quindi, e aspettiamo di vedere cosa accadrà in Austria e Italia per poter davvero avere idee chiare. Per il momento registriamo questa vittoria in doppietta della Ferrari e auguriamo alla fabbrica italiana di non ripetere gli errori compiuti l'anno scorso. A Monza arriverà la 312 B3, ma prima di gettare alle ortiche queste B2 modificate che adesso vincono, pensiamoci bene... quattro volte.

Doppietta Ferrari, ma le Ferrari alla partenza erano tre e dall'arrivo sono ancora tre a dimostrazione anche di una solidità di insieme che è consolante. La terza macchina l'aveva Arturo Merzario, che è stato sfortunato con la vicenda in prova che vi raccontiamo a parte. La macchina era stata rimessa in sesto con una di quelle miracolose operazioni che sono capaci di fare soltanto dei meccanici capaci ma soprattutto dotati di cuore come sono quelli della Ferrari e di tutti i reparti corse. Sul podio della vittoria sono saliti a grappoli anche i meccanici della Ferrari,

che al momento dell'arrivo avevano strabordato mettendosi in pista, tra lo scandalizzato stupore dei tedeschi che di cose così non ne avevano mai viste. Forse è meglio non ripeterle, queste esperienze, ma la voglia di vincere era tanta che comprendiamo il loro entusiasmo!

Questi meccanici avevano reso possibile la presenza di Merzario in gara, ricostruendogli una macchina che stava in pista in modo dignitoso, anche se ovviamente non perfetto. E con questa macchina il filiforme comasco ha fatto la sua corsa saggia e senza sbavature, mortificata un poco dalla sosta al box quando l'olio se n'era andato dai tubi di scarico che fumavano molto, ma meritoria per aver saputo poi continuare nella maniera migliore possibile date le condizioni. E con questo abbiamo implicitamente detto che Merzario ha anche dimostrato una intelligenza tattica che si aggiunge al suo gran cuore, che è parente del coraggio, ma è superiore al coraggio puro, perché in questo termine noi intendiamo conglobare anche l'entusiasmo che ognuno dovrebbe avere al di là del calcolo puro e semplice.

Vi abbiamo detto dei tre della Ferrari. Dobbiamo dirvi anche di chi in questa cor-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22

Campionato Mondiale Piloti F. 1 (dopo la 8. prova)

	G.P. ARGENTINA	G.P. SUDAFRICA	G.P. SPAGNA	G.P. MONACO	G.P. BELGIO	G.P. FRANCIA	G.P. EUROPA	G.P. GERMANIA	TOTALE
E. FITTIPALDI	—	6	9	4	9	6	9	—	43
STEWART	9	—	—	3	—	9	6	—	27
ICKX	4	—	6	6	—	—	—	9	25
HULME	6	9	—	—	4	—	2	—	21
REGAZZONI	3	—	4	—	—	—	—	6	13
REVSON	—	4	2	—	—	—	4	—	10
AMON	—	—	—	1	1	4	3	—	9
BELTOISE	—	—	—	9	—	—	—	—	9
CEVERT	—	—	—	—	6	3	—	—	9
PETERSON	1	2	—	—	—	2	—	4	9
HAILWOOD	—	—	—	—	3	1	—	—	4
REDMAN	—	—	—	2	—	—	—	2	4
ANDRETTI	—	3	—	—	—	—	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	—	—	—	3
GANLEY	—	—	—	—	—	—	—	3	3
PACE	—	—	1	—	2	—	—	—	3
HILL	—	1	—	—	—	—	—	1	2
SCHENKEN	2	—	—	—	—	—	—	—	2
MERZARIO	—	—	—	—	—	—	1	—	1

La PROSSIMA PROVA del Campionato Mondiale è in programma il 13 agosto a Zeltweg dove si disputerà il G.P. D'AUSTRIA. Rimarranno quindi altre 3 prove: il G.P. d'Italia, il G.P. del Canada e il G.P. degli U.S.A.

Il calcolo delle probabilità

PILOTA	Punti 1 parte mondiale	Massimo possibile	Situazione attuale	Minimo per Fittipaldi*
E. FITTIPALDI	34	70	43	—
STEWART	21	63	27	21
ICKX	16	61	25	19
HULME	19	57	21	15
REGAZZONI	7	49	13	7
REVSON	6	46	10	4
AMON	6	45	9	3
BELTOISE	9	45	9	3
GEVERT	9	45	9	3
PETERSON	5	45	9	3

* Nel caso uno degli altri piloti raggiunga il massimo teorico possibile di punti.

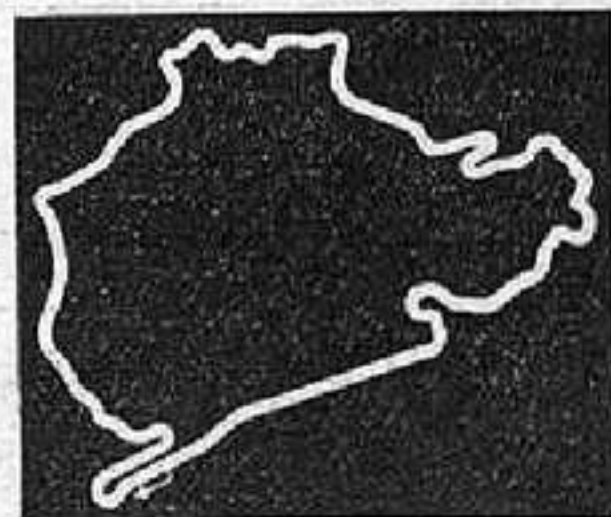


Fascino del Nurburgring e dell'immensità del suo paesaggio. Le vetture in gara, e qui si possono distinguere la March-Politoys di Pescarolo e le Tyrrell di Stewart e Cevert (quarto nella foto) sembrano piccoli giocattoli posati dalla mano di un bambino



gara internazionale di velocità valida quale ottava prova del Campionato Mondiale piloti 1972. Autodromo del Nurburgring (Ade-nau) di 22.835 metri. 14 giri pari a 319,960 km. Spettatori 240.000; tempo buono; temperatura calda. 30 luglio 1972.

G.P. di Germania



COSI' (IN 27) AL VIA

JACKY ICKX (Ferrari 312 B2 M) 7'07"0	JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 7'08"7
EMERSON FITTIPALDI (Lotus 72) 7'09"9	RONNIE PETERSON (March 721 X) 7'11"8
FRANCOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 7'12"2	CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 37) 7'12"4
CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2 M) 7'13"4	CHRIS AMON (Matra 120 C) 7'13"9
HENRY PESCAROLO (March 721) 7'14"4	DENIS HULME (McLaren M 19) 7'14"5
CARLOS PACE (March 711) 7'15"6	TIM SCHENKEN (Surtees TS 9) 7'17"2
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM P 160) 7'17"3	ROLF STOMMELN (Eifelland March) 7'17"5
GRAHAM HILL (Brabham BT 37) 7'18"4	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 9) 7'21"0
REINE WISELL (BRM P 160) 7'21"4	HOWDEN GANLEY (BRM P 160) 7'22"3
BRIAN REDMAN (McLaren M 19) 7'23"2	ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 9) 7'23"7
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 37) 7'24"8	ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B2 M) 7'25"9
DAVE WALKER (Lotus 72) 7'29"5	NIKI LAUDA (March 721) 7'32"2
DEREK BELL (Tecno Martini) 7'33"3	DAVE CHARLTON (Lotus) 7'34"1
MIKE BEUTTLER (March 711) 7'35"9	

COSI' (IN 15) AL TRAGUARDO

1. Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) che compie i 14 giri del percorso, pari a km 319,960 in 1.42'12"3 alla media di kmh 187,7. 2. Regazzoni (Ferrari 312 B2) in 1.43'00"6. 3. Peterson (March 721 X) in 1.43'19"4. 4. Ganley (BRM P 160) in 1.44'32"5. 5. Redman (McLaren M 19) in 1.44'48"1. 6. Hill (Brabham BT 37) in 1.45'11"9. 7. W. Fittipaldi (Brabham BT 37) 1.45'12"4. 8. Beuttler (March 721) 1.47'23"9. 9. Beltoise (BRM P 160) 1.47'32"5. 10. Cevert (Tyrrell) 1.47'56"1. 11. Stewart (Tyrrell) a 1 giro; 12. Merzario (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 13. de Adamich (Surtees TS 9 B) a 1 giro; 14. Schenken (Surtees TS 9) a 1 giro; 15. Amon (Matra 120 C) a 1 giro.

I NUOVI PRIMATI

Sul giro: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) in 7'13"6, media kmh 189,600. Sulla distanza: Jacky Ickx (Ferrari 312 B2) 14 giri in 1.42'12"3, media kmh 187,700.

I PRIMATI PRECEDENTI

Sul giro: Francois Cevert (Tyrrell-Ford) in 7'20"1, alla media di kmh 186,800. Sulla distanza: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1.29'15"7, media kmh 184,200.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Lauda	4. giro	motore
Charlton	4. giro	motore
Wisell	4. giro	motore
Bell	5. giro	motore
Reutemann	6. giro	foratura e danni a una ruota
Stommelen	7. giro	rottura motore
Hulme	8. giro	motore
Hailwood	9. giro	sospensione
Walker	9. giro	pressione olio
E. Fittipaldi	10. giro	perdita olio; principio incendio
Pescarolo	11. giro	uscita di strada
Beltoise	12. giro	distacco batteria
Stewart	14. giro	uscita di strada per collisione

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

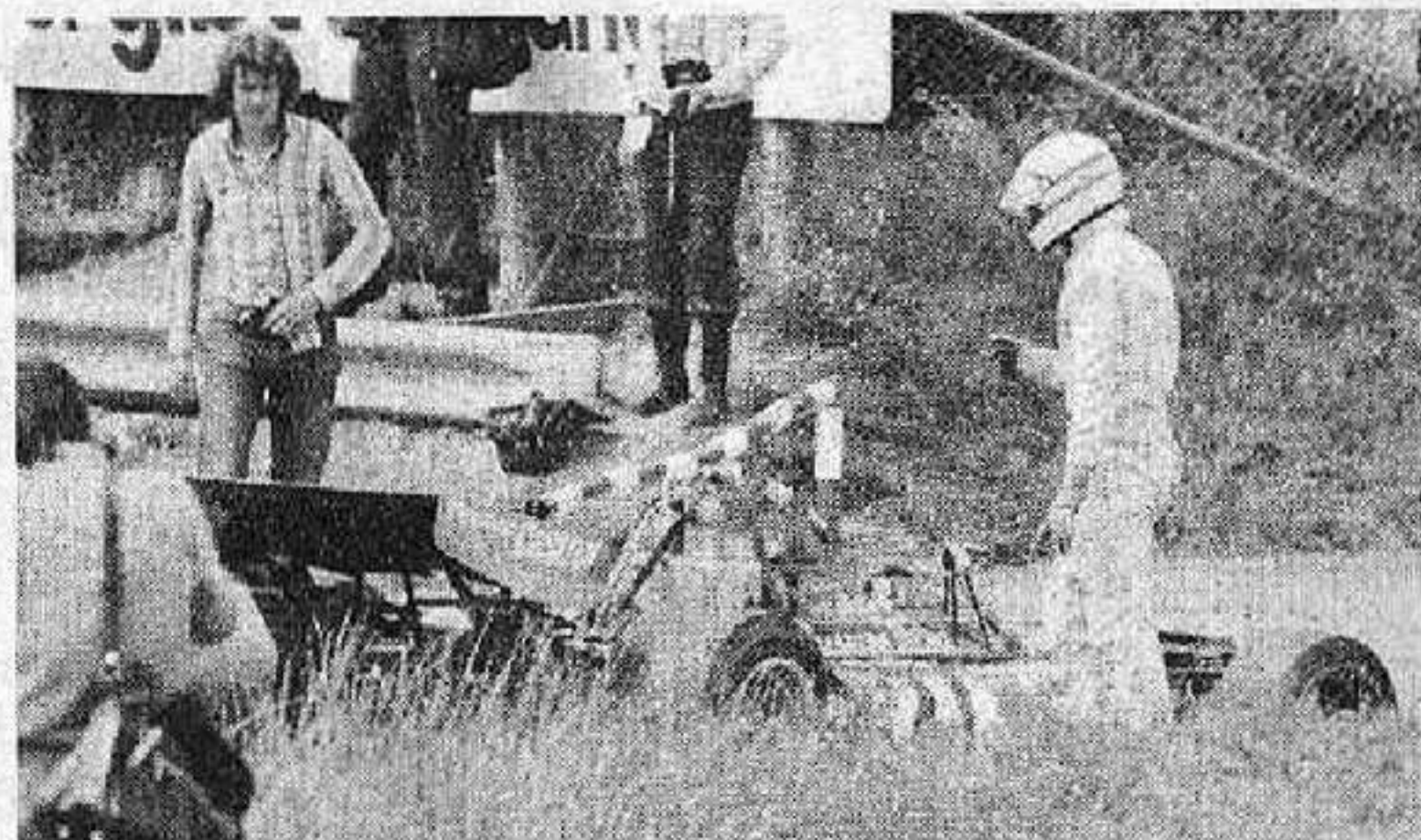
Ickx, Peterson, Reutemann ●●●●● - E. Fittipaldi, Stewart, Regazzoni, Pescarolo, Pace, Beltoise, Hailwood ●●●●● - Cevert, Hulme, Stommelen, Schenken, de Adamich, W. Fittipaldi, Hill, Redman, Wisell, Ganley, Merzario, Lauda, Beuttler ●●● - Walker, Charlton, Bell, Amon ●●

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

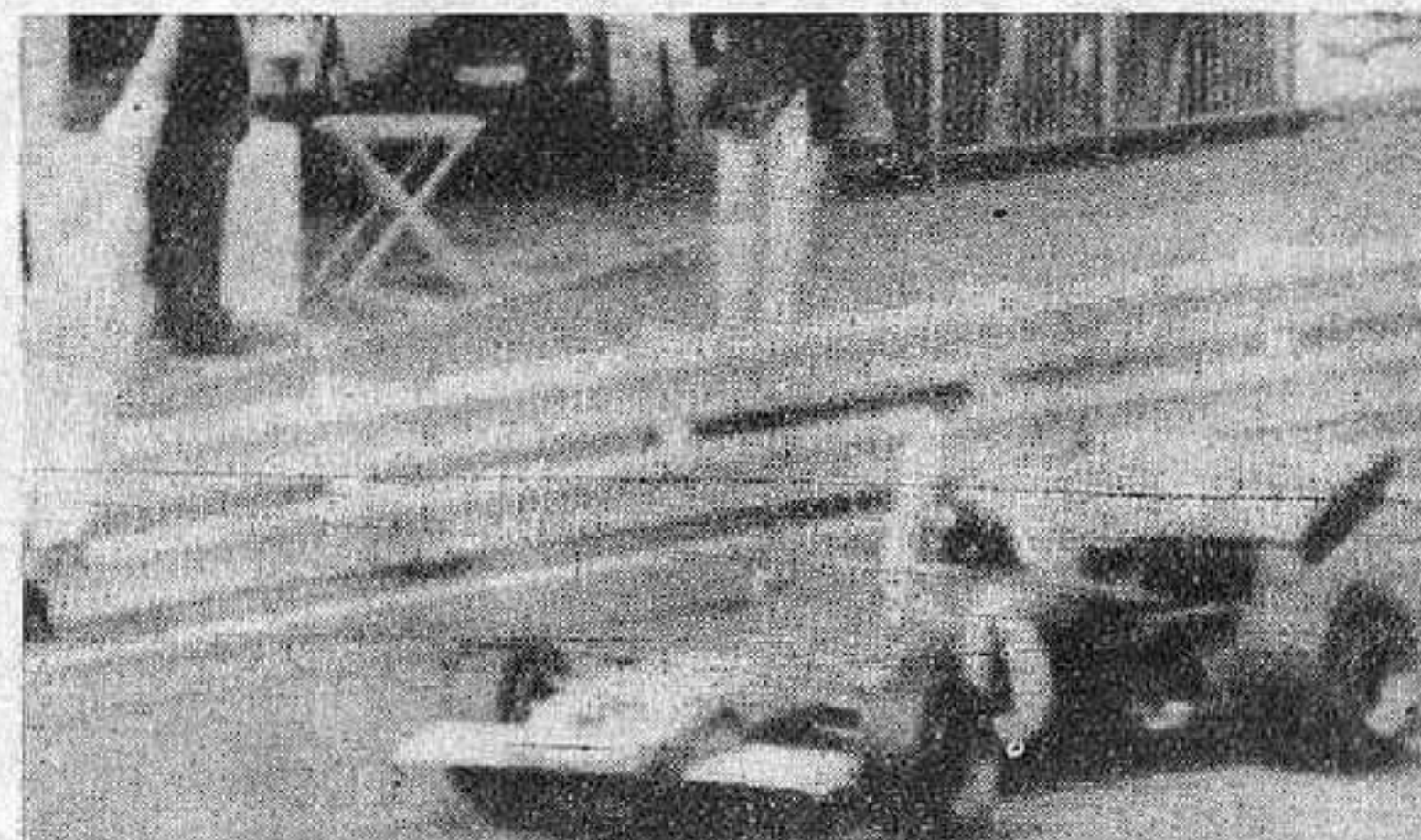
sa ha meritato ampiamente di essere posto sullo stesso piano umano, anche se per il risultato aveva lo svantaggio di macchine meno efficienti delle formidabili Ferrari. Insieme con Jacky Ickx nella nostra pagella trovate con cinque stelle Ronnie Peterson e Carlos Reutemann. Non sono valutazioni sentimentali, credeteci, ma davvero quello che riteniamo giusto per questi due piloti che in proporzione al mezzo di cui disponevano, hanno fatto cose davvero eccellenti.

Ronnie Peterson ha saputo tenere il passo di Ickx nella fase iniziale, poi ha dovuto lasciar passare Fittipaldi che aveva certo una macchina nettamente migliore della sua e infine, non volendo cedere all'incalzare della Ferrari di Regazzoni e della Tyrrell di Stewart, ha commesso il piccolo errore che lo ha relegato al quinto posto. Diventato poi terzo grazie alle fermate di Fittipaldi e di Stewart. E' stato un risultato eccellente che premia la sua classe, la sua volontà e la sua combattività che davvero è stata grande. Il premio Jo Siffert che gli è stato attribuito è veramente meritato.

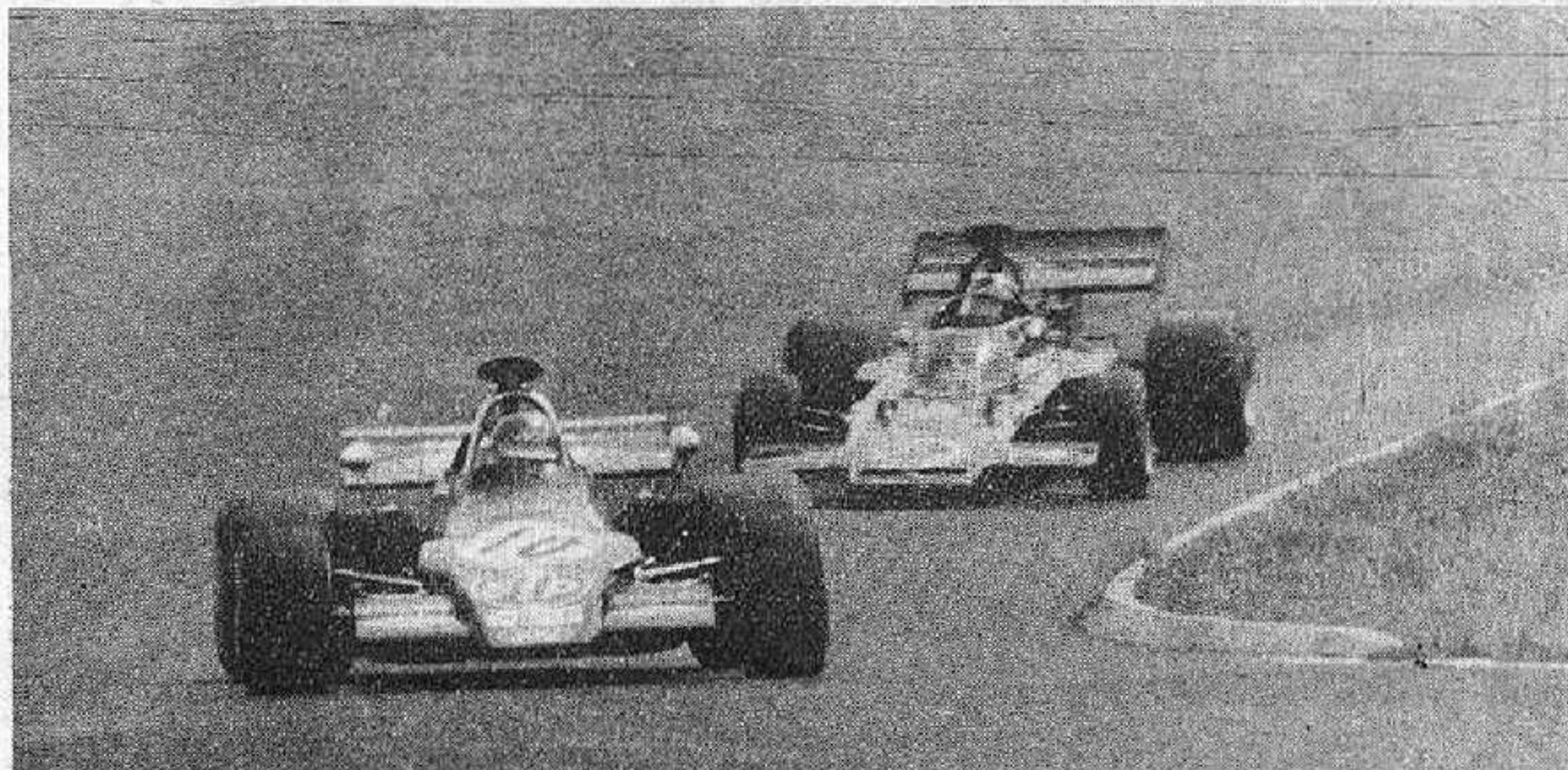
Carlos Reutemann aveva la sua normale Brabham, che certo non è un fulmine di guerra, ma nonostante ciò ha fatto da cuscinetto tra il gruppetto dei primi e sapete chi sono, e gli altri che lui ha



Il motore della Tecno-Martini di Derek Bell ha esalato l'ultimo respiro e il pilota inglese sembra rimproverare al suo mezzo meccanico di averlo tradito. Ma i fratelli Pederzani non disarmano e hanno già in programma una seduta di prove, il 6 agosto, nel nuovo autodromo di Misano, in concomitanza con le gare dell'AC Bologna



Jacky Ickx sta tagliando il traguardo a braccio alzato in segno di gioia, ma ancora più esultante è il capo meccanico della squadra del Cavallino, Borsari, che sceso addirittura in pista salta a braccia levate a salutare il « ritorno » Ferrari ai vertici mondiali



Ronnie Peterson, che nella foto precede l'aspirante campione del mondo Emerson Fittipaldi, ha dato spettacolo di alta classe nella corsa tedesca e si è guadagnato cinque stelle nella classifica di merito

staccato davvero in modo magistrale. Ha tenuto un ritmo proprio ammirevole fino a che gli ha resistito il cambio di velocità, che dal quinto giro si era semibloccato per rompersi definitivamente al sesto; e con questa prodezza che è stata sfortunata, ma che resta compiuta, egli merita questa nostra valutazione massima.

Poi ci sono Carlos Pace e Henri Pescarolo a meritare i nostri voti. Pace ha lottato a lungo prima di cedere perché qualcosa di non giusto era sopravvenuto nella tenuta di strada della sua macchina, e Pescarolo ha tenuto una posizione stupefacente per molto tempo, prima di finire fuori strada perché anche sulla sua macchina era avvenuto qualcosa che non sa spie-

gare. Meritoria anche la corsa di de Adamich che finché la macchina è andata bene è stato tra quelli da seguire. Partito male perché ingannato dalla bandiera dello starter, ha rimontato molte posizioni, ma poi anche la sua macchina ha cominciato ad andare storta, cosa che su questo circuito in fondo non sorprende, ed anche lui ha dovuto prima fermarsi per far controllare che non ci fosse niente di rotto, e poi continuare al rallentatore per finire comunque.

Parlando di macchine dobbiamo dire che le BRM sono ancora in ribasso dopo che nelle ultime corse non avevano fatto molto. Beltoise è stato coraggioso ma per tentare di tenere un ritmo impossibile non ha potuto andare ol-

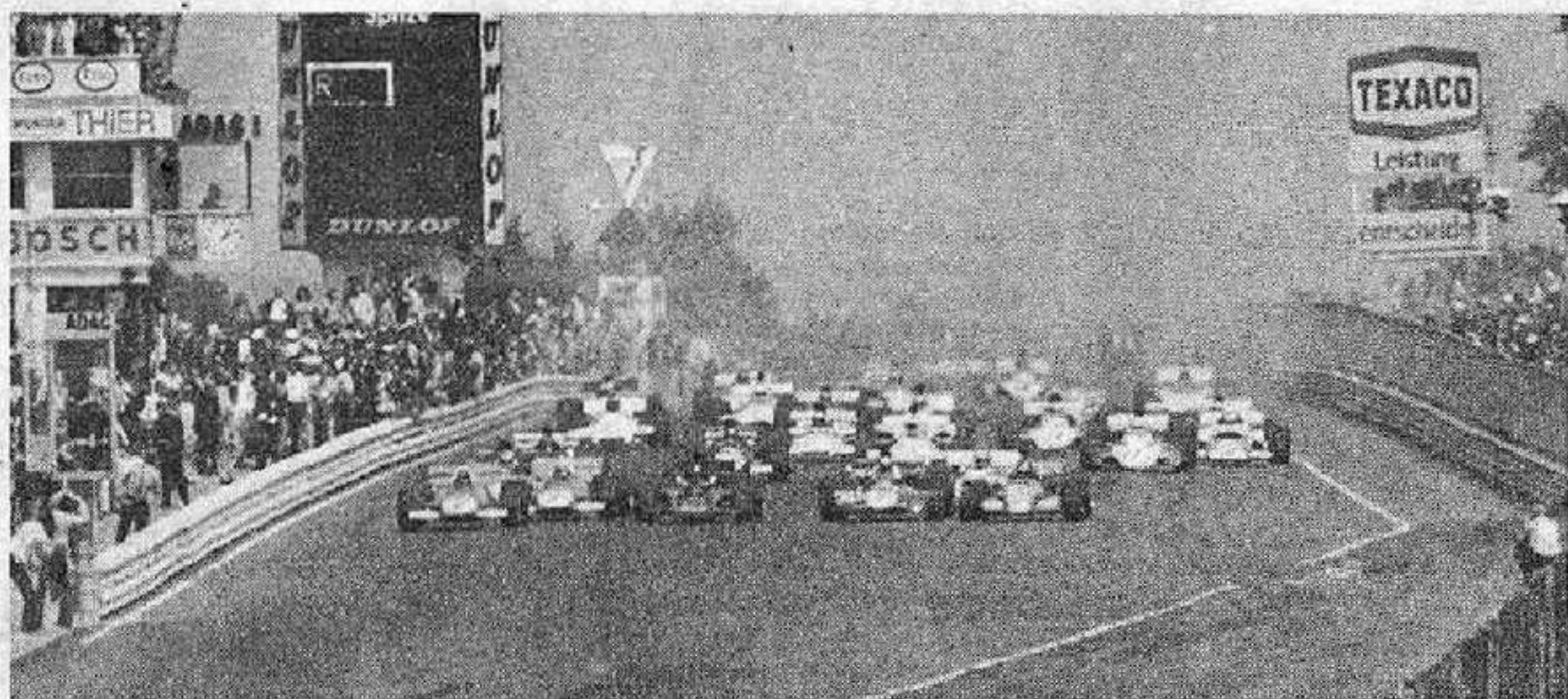
tre il risultato che era buono fino al momento in cui hanno dovuto esporgli la bandiera nera perché stava perdendo la batteria (e quando si è fermato al box, la batteria l'aveva persa davvero). Così non ha avuto nemmeno la soddisfazione di essere almeno il primo delle BRM, il che tuttavia sarebbe stata una soddisfazione magra.

E diciamo anche di Amon, che ancora una volta ha avuto una sfortuna incredibile. Stavolta è stato durante il giri di prova che è avvenuto il fattaccio, sotto forma di una botta dura del fondo macchina sulla pista, ma bastante per farlo fermare al box fino a che gli altri avevano già compiuto un giro e mezzo.

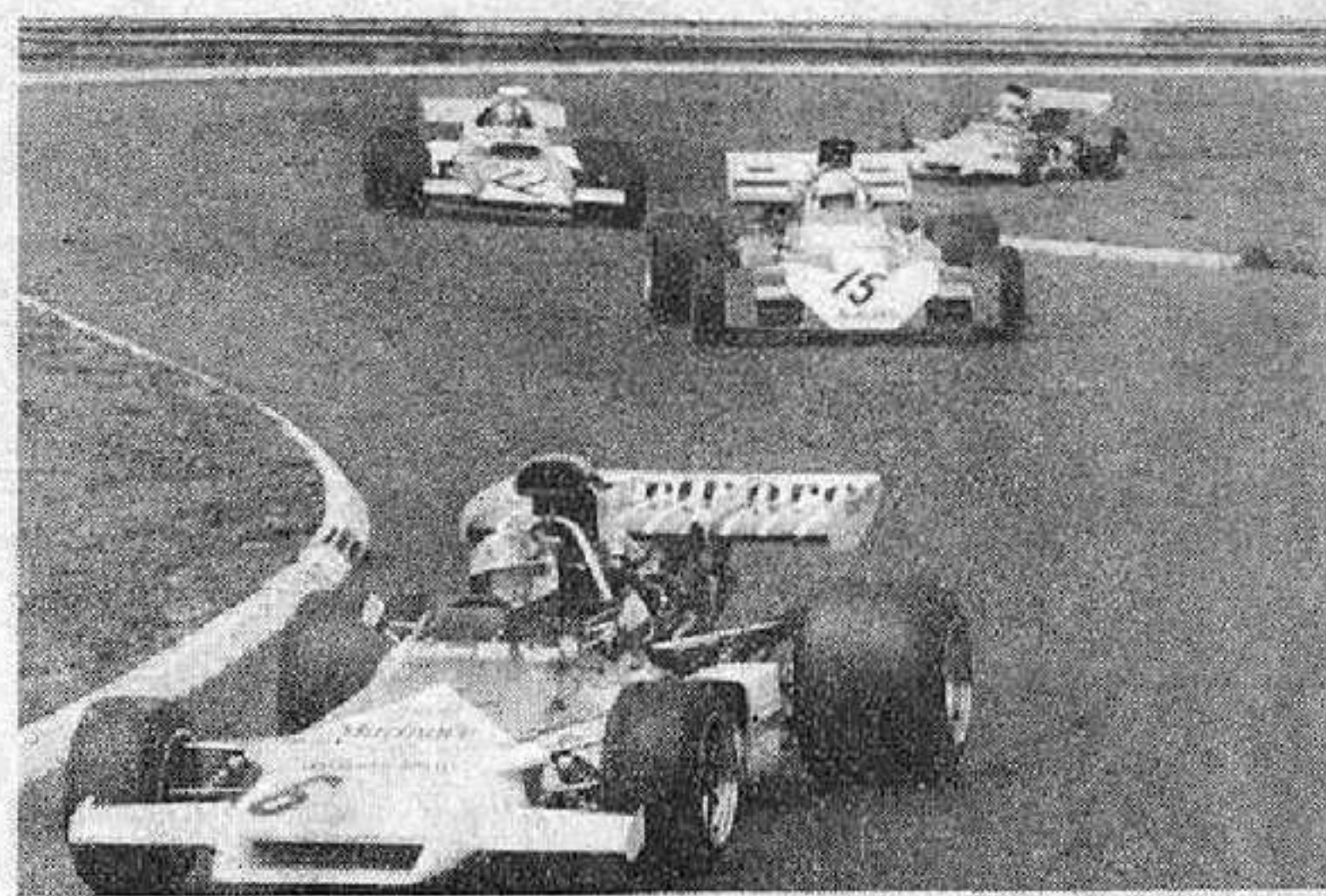
L'altalena del NURBURGRING (con i primi DIECI di ogni giro)

e fu subito il vuoto dietro a Jacky

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX	ICKX
PET	PET	PET	PET	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	FIT	REG	REG	REG	REG
REG	FIT	FIT	FIT	PET	PET	PET	PET	REG	REG	STEW	STEW	STEW	PET
FIT	REG	REG	REG	REG	REG	REG	REG	STEW	STEW	PET	PET	PET	GAN
STEW	STEW	STEW	STEW	STEW	STEW	STEW	STEW	PET	PET	BELT	BELT	BELT	RED
REU	REU	REU	REU	REU	REU	PES	PES	PES	PES	GAN	GAN	GAN	HILL
PES	PES	PES	PES	PES	PES	BELT	BELT	BELT	BELT	RED	SCHE	RED	W. FIT
CEV	CEV	CEV	CEV	HAI	HAI	HAI	HAI	GAN	GAN	HILL	RED	SCHE	BEU
PAGE	PAGE	HAI	HAI	CEV	BELT	GAN	GAN	RED	RED	W. FIT	HILL	HILL	BELT
SCHE	SCHE	SCHE	BELT	BELT	CEV	CEV	HUL	HILL	HILL	PAGE	W. FIT	W. FIT	CEV



La bandiera del direttore di gara si è abbassata da pochi istanti e la muta dei contendenti è scattata all'unisono. Sulla sinistra, già davanti Jacky Ickx con in coda Regazzoni, mentre Fittipaldi, Stewart e Peterson sono quasi sulla stessa linea. Gli altri seguono ammassati, ma sarà per poco. Il ritmo infernale di Jacky Ickx e le difficoltà del circuito opereranno presto una dura e spietata selezione



La lotta fra i comprimari non è stata meno accanita di quella fra i protagonisti. Beltoise, anzi, che qui vediamo precedere Schenken, Stommelen e Ganley è stato fermato all'ultimo giro con bandiera nera perché stava perdendo la batteria, quando era al quinto posto

DALL'INVIATO

ADENAU - Duecentoquarantamila spettatori secondo gli annunci ufficiali; giornata con tempo quasi bello comunque con frequenti uscite di sole e temperatura abbastanza calda.

Nella mattinata era concesso, a chi lo voleva, di effettuare delle prove sul circuito piccolo per constatare se le riparazioni effettuate erano riuscite. Il permesso è stato dato soltanto a coloro che avevano avuto incidenti o rotture importanti e ne hanno profittato in parecchi compreso Merzario che ha così potuto saggiare gli aggiustaggi della macchina.

La partenza, prevista per le ore tredici, è stata data con leggero ritardo dato che durante il giro di ricognizione del percorso, la Matra di Amon è rimasta atardata. Su un salto la macchina piena di benzina ha toccato col fondo del carter motore e il colpo ha fatto rompere la presa di forza dello spinterogeno che i meccanici hanno poi dovuto cambiare. Così la corsa è partita con Amon ancora fermo al box. Egli andrà via finalmente dopo che tutti erano passati già una volta ed esattamente dieci minuti e 27 secondi dopo la partenza ufficiale.

La partenza è stata data effettivamente alle 13,08 ed è stata molto regolare con Regazzoni svelto come è sua abitudine, tanto che alla fine del rettilineo che porta alla curva semicircolare sud egli era terzo dietro Peterson, davanti al quale era soltanto Ickx che non è stato sorpreso da nessuno. Stewart seguiva e poi Fittipaldi e gli altri.

A metà del primo giro veniva annunciato che Ickx era già staccato e dietro seguivano Peter-

son, Regazzoni, Fittipaldi, Stewart, Reutemann, Pescarolo.

Alla fine del primo giro Ickx aveva 3"5 di vantaggio su Peterson che era rimasto solo e che a sua volta aveva 2" di vantaggio sul trio Regazzoni, Fittipaldi, Stewart, che era unito. Poi venivano sgranati Reutemann, Pescarolo, Cevert, Pace, Schenken, Beltoise, Stommelen.

Durante il secondo giro al «kar-

Lauda. Quindi un gruppo compatto guidato da Merzario e Hulme.

Al terzo giro il vantaggio di Ickx su Peterson era diventato di 6" e seguivano Fittipaldi vicino a Peterson poi Regazzoni e Stewart insieme a 8"; Reutemann a 11", Pescarolo e Cevert a 12"; e via via gli altri.

Si fermava al box Pace per far controllare la sospensione posteriore che gli pareva avesse delle

sare la bandiera. Egli dal fondo stava risalendo, passando via via quelli che lo precedevano fino a superare Hulme e anche Merzario. Segnalazione che Wisell è fermo sul circuito col motore rotto.

Durante il quinto giro Fittipaldi riusciva a passare Peterson al Karsussell e quindi diventava secondo mentre dietro le posizioni non cambiavano salvo per il ritiro di Bell che probabilmente ha rot-

tirava sul circuito. Era davvero un peccato, perché stava facendo una corsa magnifica.

Ickx aveva intanto aumentato il vantaggio a 17" su Fittipaldi e Peterson al settimo passaggio e dietro continuava il duello tra Regazzoni e Stewart mentre Beltoise era davanti ad Hailwood che precedeva Ganley il quale aveva anche lui passato Cevert. Si ingaggiava un bel duello tra Merzario e de Adamich, ma si vedeva anche che la Ferrari lasciava dietro di sé delle fumate sempre più spesse e che non facevano prevedere niente di buono.

All'ottavo giro Cevert e Schenken entravano al box quasi contemporaneamente per cambiare le ruote anteriori avendo subito una usura anormale dei pneumatici.

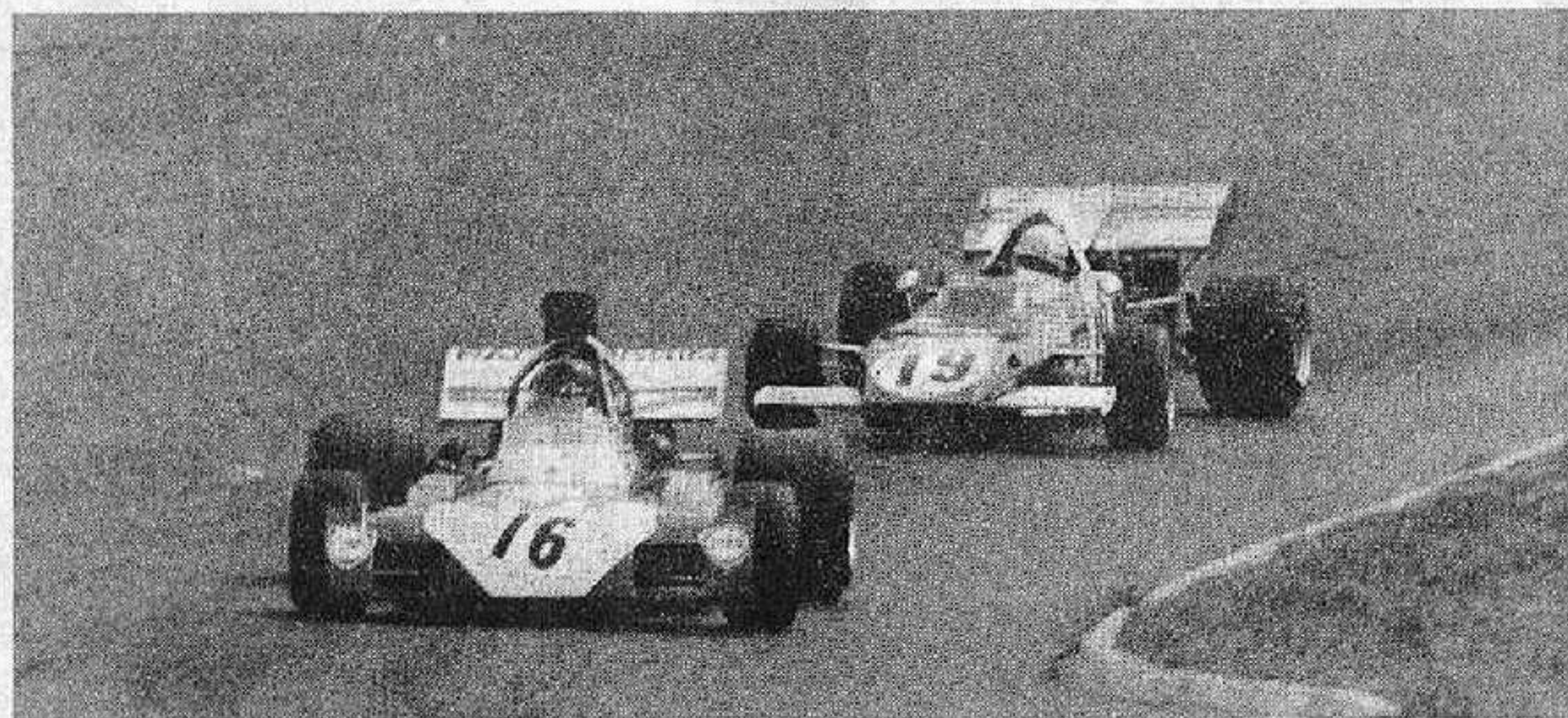
De Adamich era sempre davanti a Merzario ma i due andavano meno veloci di prima, permettendo a Hill e Wilson Fittipaldi di avvicinarsi.

Al nono giro primo colpo di scena importante perché Peterson, nella foga di restare dietro a Fittipaldi, metteva le ruote fuori pista all'imbocco del Karsussell e così nella sbandata perdeva molto tempo lasciando passare anche Regazzoni e Stewart per cui diventava quinto.

Seguivano Pescarolo, Beltoise e Ganley; Poi veniva Hill che era passato davanti a Merzario, mentre de Adamich si ferma al box per far controllare la sospensione posteriore dato che la macchina aveva cominciato ad avere reazioni curiose e poco controllabili.

De Adamich ripartiva ma poi non poteva più tirare a fondo appunto perché la macchina era diventata difficile da guidare. Si fer-

f. l.



Andrea de Adamich e Arturo Merzario non hanno beneficiato di eccessiva fortuna al Nurburgring, comunque, sino a che le loro vetture non hanno accusato guai, si sono dati battaglia nell'intento di non sfigurare davanti al gran pubblico tedesco. Arturo Merzario, alla fine, è riuscito a prevalere

russell» Fittipaldi passava davanti a Regazzoni che restava però a ruota e Cevert riusciva a passare Pescarolo ma poi Pescarolo lo passava di nuovo cosicché alla fine del secondo giro le posizioni erano:

Ickx con 5" su Peterson poi Fittipaldi, Regazzoni e Stewart; poi Reutemann, Pescarolo, Cevert, Pace, Schenken, Beltoise, Hailwood, Stommelen, Wisell, Redman,

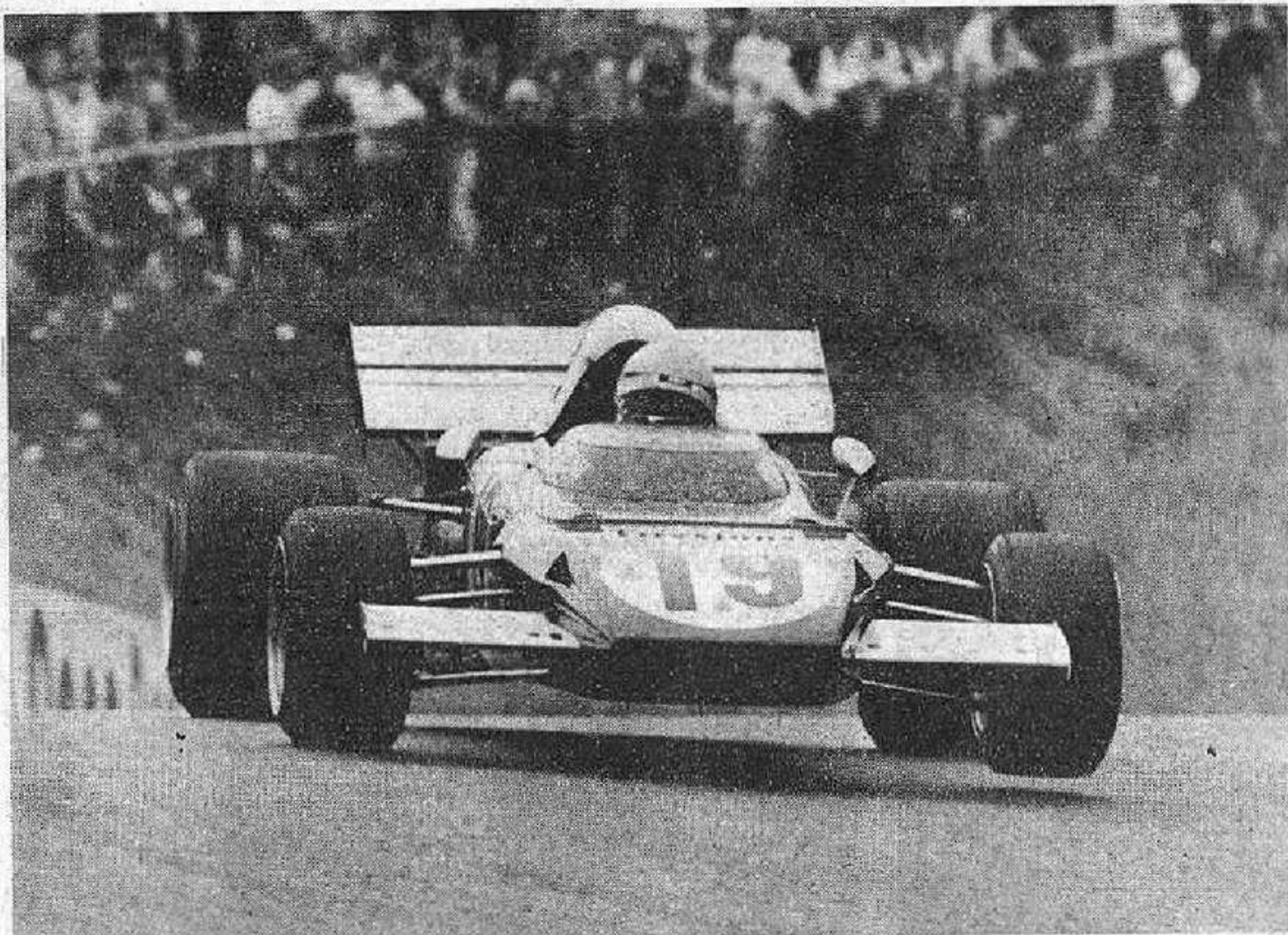
ondulazioni ma i meccanici non riscontravano niente di particolare.

Al giro successivo le posizioni non cambiavano salvo che per Lauda e Charlton che si fermavano al box perché avevano il motore che non andava più e si ritiravano. Da rilevare la rimonta di De Adamich che era partito male, perché sorpreso da una esitazione del direttore di corsa nell'abbas-

to una valvola. Pace si fermava al box ancora una volta e poi ripartiva anche se ormai staccatissimo.

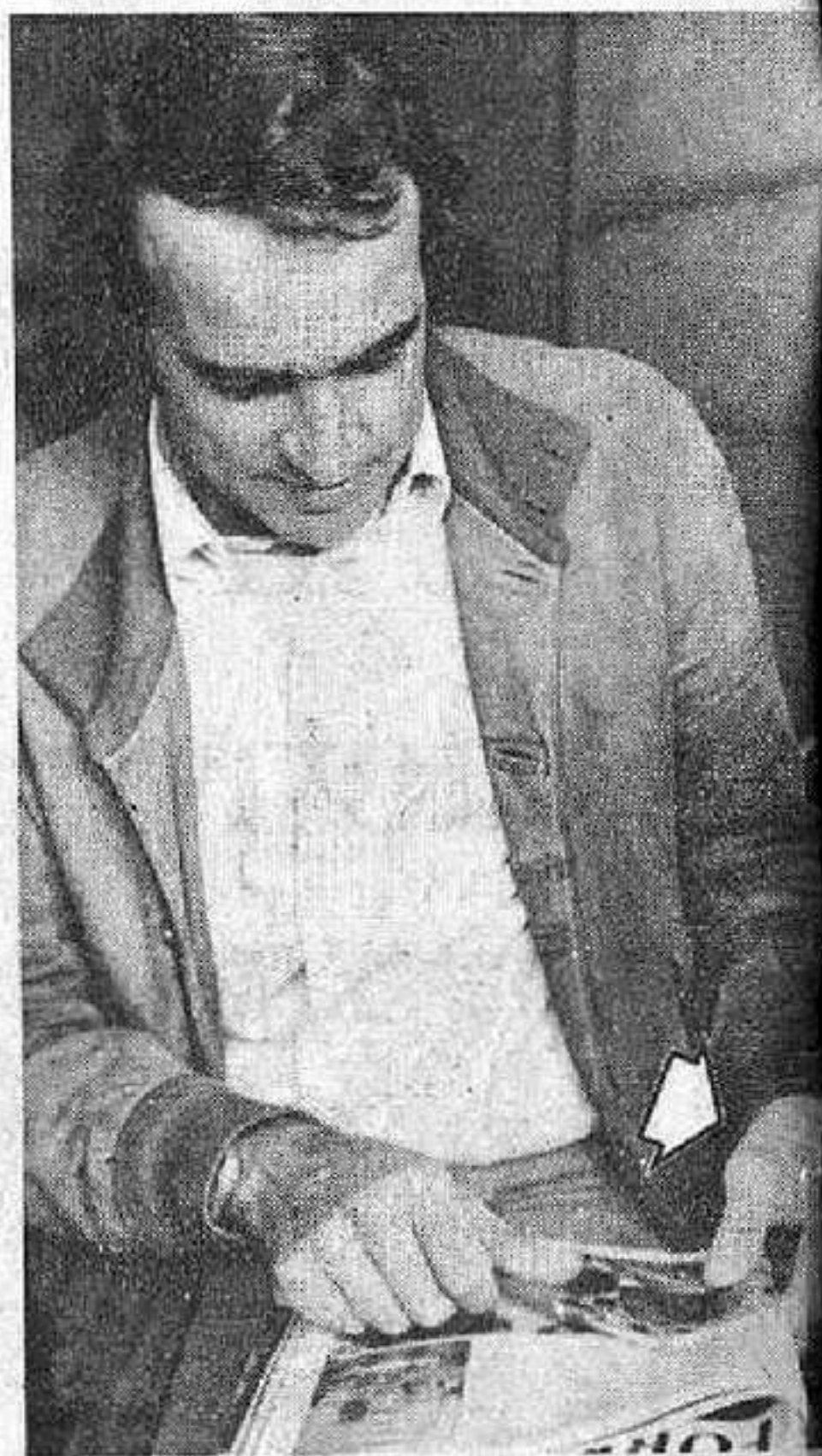
Durante il sesto giro Beltoise riusciva a passare davanti a Cevert che pareva in difficoltà e infatti poco dopo doveva lasciar passare altri prima di fermarsi al suo box. Stommelen si fermava sul percorso e poi pian piano riusciva ad arrivare al box e Reutemann si ri-

CONTINUA A PAGINA 26



Il pilota sviz-
zero (al suo ri-
entro col brac-
ciale di cuoio
al polso) coin-
volto in un
altro antipa-
tico episodio:

Clay Regazzoni al suo rientro dopo il noto incidente calcistico dell'Osterreichring, è stato protagonista di un altro episodio che è simile a quello che accadde a Nivelles con Nanni Galli



«Mi ha buttato fuori!»

NURBURGRING - Il primo con cui posso parlare è **CLAY RAGAZZONI** che è appena sceso di macchina e si avvia alla premiazione.

Dice di come ha vissuto l'incidente dell'ultimo giro nel quale sono finite le speranze di Stewart di guadagnare qualche punto per il campionato mondiale e quindi le speranze di tentare di mantenere il titolo.

«In una curva difficile a destra, Stewart ha tentato di superarmi all'esterno. La mia macchina si è messa un poco di traverso e lui è stato obbligato ad allargare. Poi io ho accelerato per rimettermi in linea e contemporaneamente per effettuare la curva corret-

A proposito del CIRCO...

ADENAU - Grandi manovre politiche in ogni settore. Le riunioni della GPDA si susseguono ad ogni corsa, con notevole intensità. In Germania c'è stata una discussione di quasi tre ore, su molti argomenti, e naturalmente non abbiamo potuto saper molto perché la regola ora è quella della discrezione. Il segretario generale Syrett emanerà un suo comunicato tra non molto.

C'è stata anche molta attività sul fronte dei costruttori, col segretario Ferguson molto attivo in giro.

Secondo talune indiscrezioni sarebbe in costituzione (come era inevitabile) la associazione degli organizzatori, che pare abbiano capito la necessità di consociarsi per non essere continuamente attaccati singolarmente, con manovre talvolta un poco ricattatorie come è avvenuto recentemente.

L'altra notizia, piuttosto grossa, è che (alcuni) membri della CSI stanno lavorando per ... uscire dalla FIA, per formare cioè un organismo sportivo internazionale indipendente che dovrebbe essere pressappoco quello che era stato previsto dalla famosa convenzione di Londra della fine 1967.

In parole povere tutto questo agitarsi è la prima fase del programma verso il GRANDE CIRCO o GRAND PRIX UNIVERSAL che sia, con l'obiettivo corporativistico successivo.

Lo sport dell'automobile marcia verso un futuro nebuloso, almeno sul piano sportivo. Da una parte (piloti, costruttori) difendono soltanto interessi particolaristici; dall'altra (CSI) si nutrono soltanto ambizioni personali.

Nessuno, a quanto pare, ha come scopo il futuro dello sport. E tutto ciò è molto triste!

Le due
VERSIONI

tamente. Lui era di fianco a me ed ha stretto cosicché lo ho urtato. Non capisco perché reclami tanto come mi dicono! Certo non vorrete che, avendo da combattere per il secondo posto, mi faccia da parte e dica prego si accomodi, spero! Sono cose che capitano!...».

Poco dopo vedo l'altro, il **JACKIE STEWART** che scen-

de dalla Porsche di servizio che è andata a raccogliarlo e lo porta nella zona dei box dove la premiazione è appena finita. Sono proprio il primo a parlargli e dopo qualche secondo arriva anche il principe Metternich ed anche l'ing. Rogano che scopriamo essere al Nurburgring non avendolo visto prima.

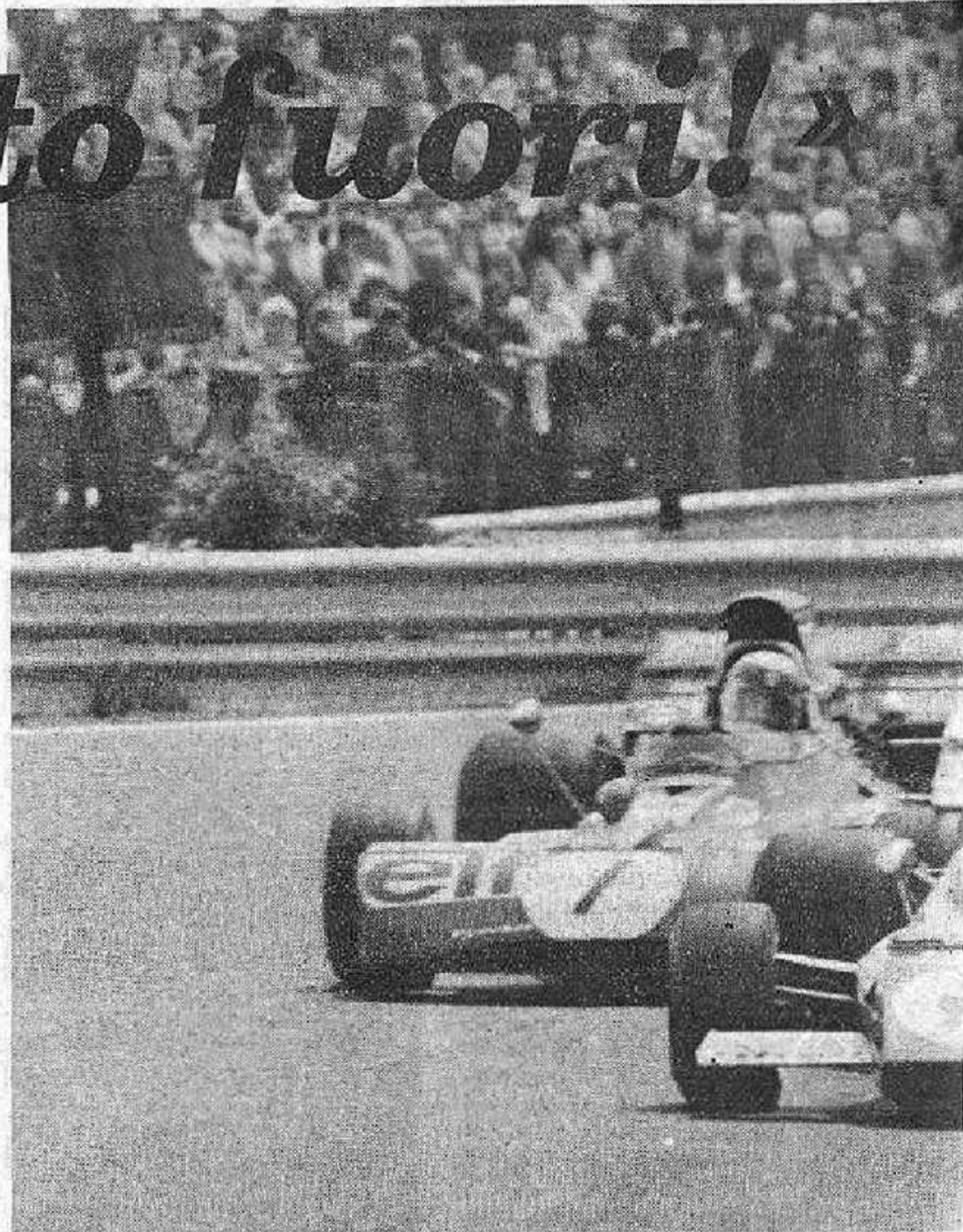
Stewart è piuttosto deciso: «Mi pare che non sia il modo di fare. Lo avevo superato e mi apprestavo a fare la curva, quando lui mi ha urtato nettamente senza accennare alla minima frenata. Non credo che sia la maniera di correre questa! Proprio non mi pare che sia la maniera di fare».

Le due versioni concordano almeno su un punto, quello della posizione delle macchine all'inizio della vicenda. Le due macchine cioè hanno cominciato col fare la curva all'interno, la Ferrari, e l'altra all'esterno, la Tyrrell.

Poi come siano andate veramente le cose è difficile dire perché naturalmente ognuno dei due ha il proprio punto di vista, che necessariamente è differente da quello dell'altro. Resta il fatto che la Tyrrell se n'è andata fuori strada (e Regazzoni ha finito la corsa al secondo posto) perdendo forse davvero ogni speranza di poter difendere il titolo mondiale.

E' stata un poco la ripetizione di quello che era avvenuto in Messico nel 1964 quando Bandini mise fuori corsa Graham Hill che lottava per il Campionato Mondiale per il quale erano in corsa anche Clark e Surtees e che finì però grazie al fatto che Clark ruppe il motore all'ultimo giro e Bandini, che era secondo, rallentò per far passare Surtees.

f. l.



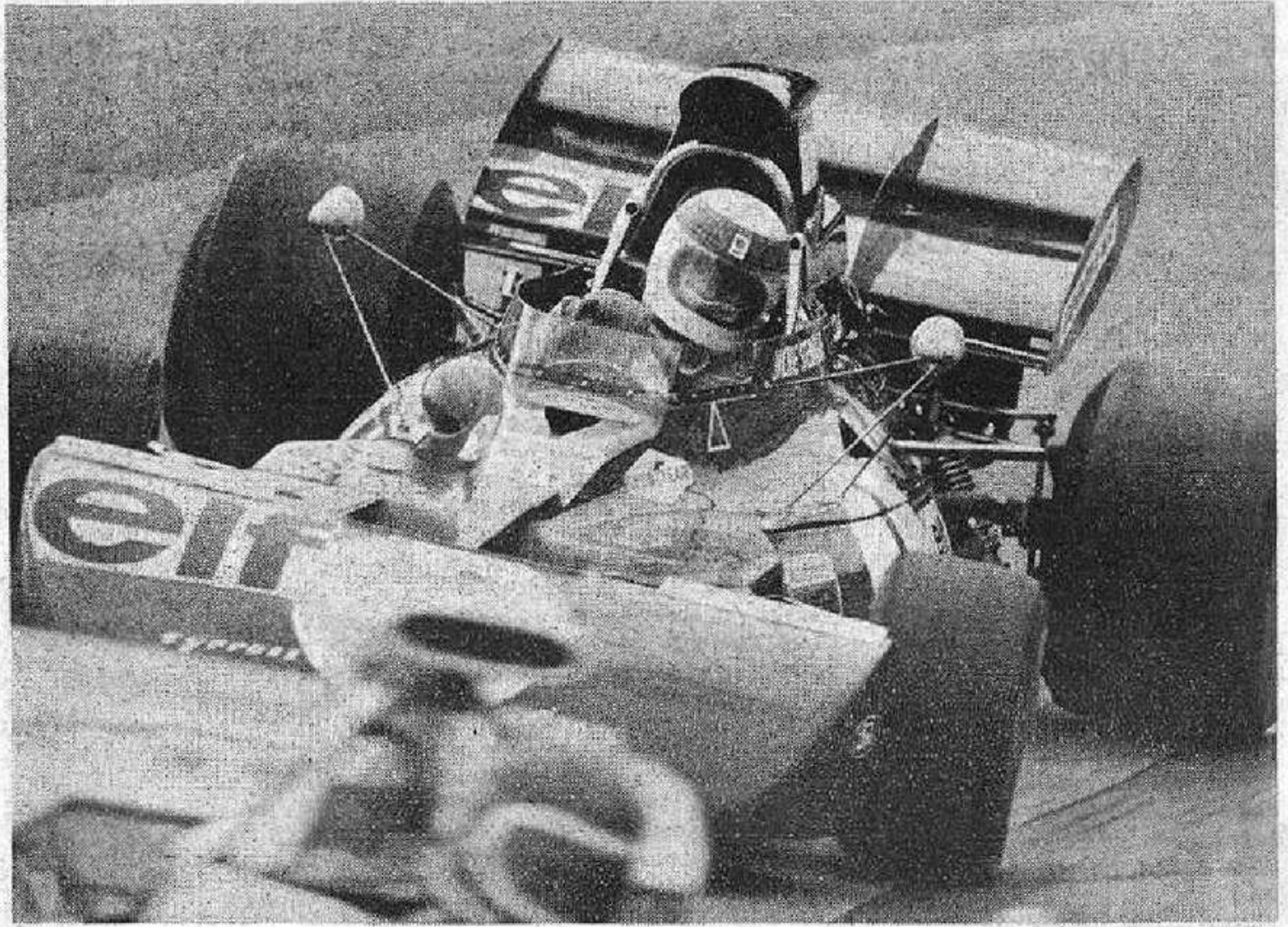
La «margherita» di PETERSON

● I piloti più chiacchierati del momento sono sicuramente **REGAZZONI** e **PETERSON**. Molti dei piloti della F. 2 si chiedono se Clay resterà alla Ferrari nel '73. Lui fa capire che le corse di durata non gli piacciono e vorrebbe poter correre in F. 2 e CAN-AM. Siccome Ferrari non vuol saperne di dargli permessi per queste gare, allora... Adesso poi ci si mette la questione della «sola macchina» e allora cambia tutto. Comunque, se cambiasse la situazione, a pensare alla Ferrari, qualora rimanesse libero il posto, dovrebbe essere prima di tutti Peterson. Ma su Peterson ci sono altre due o tre ipotesi molto attendibili: Lotus, dove però dovrebbe fare da secondo a Fittipaldi e ci chiediamo quanto lo svedese possa averne voglia; Surtees, ma Big John avrebbe bisogno di uno sponsor molto potente per le raggiunte esigenze del pilota svedese e, infine STP col nuovo Team che porterà anche McRea in F. 1. Ma Peterson avrà ancora voglia di fare lo sperimentatore di novità?

NURBURGRING - Anche se i medici hanno riscontrato la perfetta saldatura della frattura al polso, Clay Regazzoni ha corso con una specie di bracciale rigido, apribile, che gli limitava notevolmente i movimenti del polso. Ciò lo ha aiutato ad impedire i movimenti torsionali che potevano forzare il punto di saldatura. Come conseguenza c'è stata una limitazione dei movimenti e il concentramento dello sforzo sulla articolazione del gomito, che non essendo allenato, alla fine delle prime prove gli duoleva parecchio.

REGAZZONI si difende così «Dovevo dire PREGO si accomodi all'ultimo giro?»

Jackie STEWART deve faticare quest'anno per stare sulla scia dei rivali (con le macchine forse migliori). E c'è anche l'agguato della irriducibilità altrui. La sua lotta con Regazzoni è durata quasi tutto il Gran Premio tedesco (foto sotto). All'ultimo giro il «contatto», quando forse stava per infilare lo svizzero il cui motore accusava la fatica. Non ce l'ha fatta a passare e nell'urto sulle protezioni la Tyrrell ha perso anche una ruota (Attualfoto)



...accusa STEWART

Non è certamente una novità, che Jackie Stewart sia un ricorrente argomento che interessa gli appassionati e la stampa specializzata.

Non c'è giorno che non gli si metta in bocca dichiarazioni di qualche genere: «abbandono le corse», «non ho nessuna intenzione di rinunciare», «voglio vincere più Grandi Premi di quanti ne vinse Clark», «forse mi darò al cinema» e così via. Nessuno, dunque, si meraviglia. C'è chi crede a tutto ciò che viene riferito, chi fa una tara, e intanto si parla di Stewart.

Ora poi, è apparso su un noto settimanale inglese un lungo articolo sullo scozzese, che ha fatto un certo scalpore perché la scarsa simpatia che questo pilota suscita fra colleghi e stampa è dichiarata apertamente, anche se il fatto è deprecato da chi scrive.

Chiarimo subito che si tratta di una difesa, ma certe dichiarazioni, tratte s'intende da un'intervista, potranno forse ridimensionare la personalità un poco «respingente» del campione.

Secondo il giornalista autore dell'articolo fra le cause della poca simpatia suscitata da Stewart si può includere il suo aspetto un poco hippy: «tenendo conto del fatto che per molto tempo il mondo inglese delle corse è stato convenzionale e quindi capelli lunghi e modo di vestire originale non si adattano all'establishment». Infatti l'aspetto di Stewart viene considerato da alcuni una posa, per crearsi un tipo, e non semplicemente un dato gusto, in fatto di moda. La fuga svizzera, poi, non lo ha reso simpatico «a coloro che sopportano con equanimità il clima inglese, per non parlare delle tasse». Avaro, si dice inoltre, ma chi scrive racconta di ave-

l'altra
«grana»
di Jackie

**Gli inglesi
lo snobbano
per la
«sicurezza»**

re scoperto per caso che Stewart ha rifiutato cifre assai più forti, offerte dal Sunday Mirror, per la pubblicazione a puntate del suo libro «Faster», ritenendo che il popolare Sunday Times sarebbe stato più utile allo sport. «Se avessi scelto il Sunday Mirror — pare abbia detto — mi avrebbero accusato di esibizionismo, data la sua più forte tiratura, e ora lo fanno perché ho scelto il Sunday Times. Allora, come devo comportarmi?».

Parlando del fatto che i suoi migliori amici non fanno parte dello sport automobilistico, Jackie ha spiegato: «E' vero, perché non mi piace parlare sempre di corse. Lo trovo monotono e mentalmente limi-

tante. Non voglio essere un pappagallo e la mia esperienza nelle corse mi ha insegnato che, vivendo in quel mondo, si finisce proprio per comportarsi come pappagalli, parlando sempre della stessa gente delle stesse vetture, degli stessi alberghi, degli stessi avvenimenti. Frequentando invece gente di altri ambienti, spesso gente che ammiro, mi piace di stare ad ascoltare perché sono persone che hanno tanto da offrire, al di fuori delle corse, che si tratti di banchieri o d'industriali. Li preferisco a quelli che mi chiedono com'è andato il week-end».

Il suo è un atteggiamento che offende certa gente nel mondo delle corse, però, detto questo, prosegue il giornalista, le massime critiche che gli vengono rivolte partono dalla stampa, per il suo atteggiamento verso la sicurezza. Dal canto suo, Jackie non dà segno di voler placare chi lo accusa e dice: «In genere tratto quei rappresentanti della stampa come estremisti ed, entro certi limiti, anche come dei fissati. In molti casi le loro critiche sono astratte, contro qualsiasi progresso. In generale chi mi critica non muove un dito, sta a guardare, mentre io mi adopero per migliorare e rendere più sicuro il nostro sport. Non lo trovo giusto.»

Nonostante questo atteggiamento polemico, Stewart non è, pare, del tutto indifferente alle critiche che lo addolorano, però sa di avere ragione e non intende cambiare.

Quando gli è giunta alle orecchie la voce, secondo la quale avrebbe detto che non intende rinunciare alle corse, prima di avere vinto almeno

CONTINUA A PAGINA 26

Le sigarette uccidono (le corse)?

● La ELF sta considerando seriamente l'eventualità di ritirarsi dalle corse, almeno da quelle della F.1, per il troppo aumentato impegno finanziario che esse comportano e che è in costante incremento. Qui al Nurburgring, oltre al signor Guter che segue le corse, è venuto anche il direttore generale signor Prada, con l'evidente scopo di discutere con Tyrrell e Stewart le possibilità di rinnovo dell'accordo esistente. Non sappiamo a quali risultati siano giunti, ma è certo che le discussioni debbono essere state serrate.

Una frase di un responsabile della ELF ci sembra significativa: «le sigarette stanno uccidendo le corse...».

● Bruno Morin, ingegnere della Matra, lascerà la squadra alla fine della stagione 1972. E non si occuperà più di automobili da corsa. Due i motivi della sua decisione: non vuole lasciare Parigi, mentre tutta la squadra si trasferirà sul circuito Paul Ricard, come previsto; e pare anche una certa incompatibilità con altri personaggi tecnici, che vogliono imporre sempre le loro idee. Ognuno ha il suo, a quanto pare!

La cronaca dei 14 giri

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

mava Hailwood nella località Bergweg con la sospensione anteriore sinistra rotta.

Cevert era tornato in pista e si era casualmente trovato davanti ad Amon il quale aveva così finalmente qualcuno da vedere dato che fino ad allora era stato sempre isolatissimo in pista.

Durante il decimo giro Peterson sembrava perdere terreno ma poi si riprendeva e, attaccando, restava a contatto di Stewart e Regazzoni, anche se era un contatto solo visivo. Tuttavia Pescarolo riusciva ad avvicinarsi e lo passava diventando quinto. Allo stesso tempo la macchina di Fittipaldi rallentava per mancanza di pressione dell'olio. Arrivava davanti al box andando adagio e nella retta dietro i box rallentava definitivamente portandosi sullo spiazzo erboso al margine sinistro della pista.

Appena Fittipaldi si fermava, e ciò accadeva mentre passavano Regazzoni e Stewart, dalla parte posteriore della macchina si levavano

relativi alla vettura ma nessuno per lui. Si fermava al box Merzario e non poteva far altro che constatare come avesse quasi finito l'olio e così lo facevano tornare in pista a finire la corsa adagio, come poteva.

Al dodicesimo passaggio veniva esposta la bandiera nera a Beltoise perché dalla parte posteriore della BRM c'era qualcosa che pendeva in basso strisciando sul terreno. Abbiamo visto che si trattava della batteria staccata dal suo supporto che è a destra del cambio. Merzario continuava ad andare piano tanto che lo superavano Beuttler poi anche Cevert e Amon.

Nei due giri successivi pareva che non accadesse nulla ma invece c'era l'ultimo colpo di scena importante perché in una curva nella discesa, dopo la zona dei box, la Tyrrell di Stewart entrava in collisione con la Ferrari di Regazzoni ed usciva di strada restandovi. Cosicché Regazzoni rimaneva solo e Peterson diventava secondo.

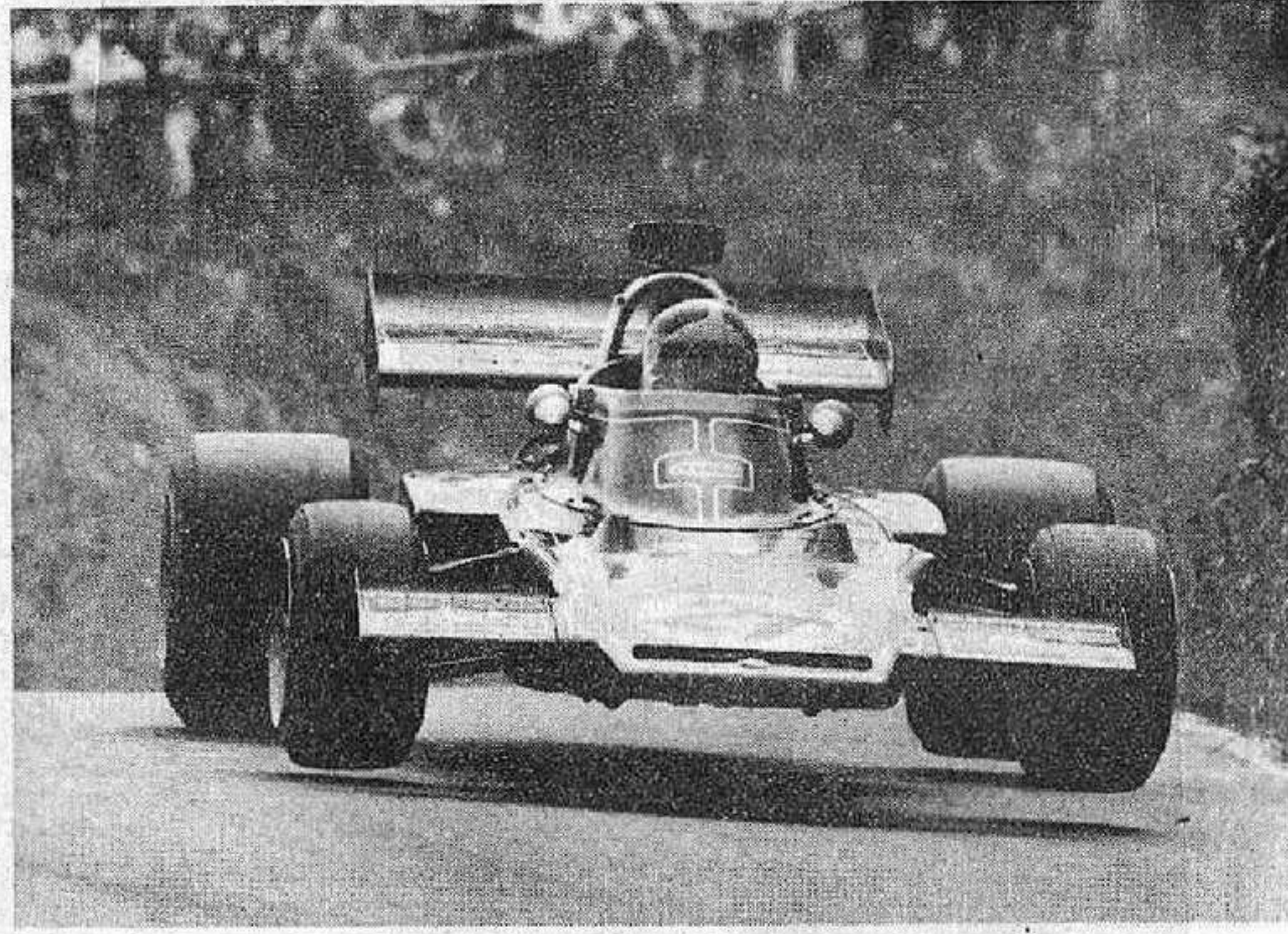
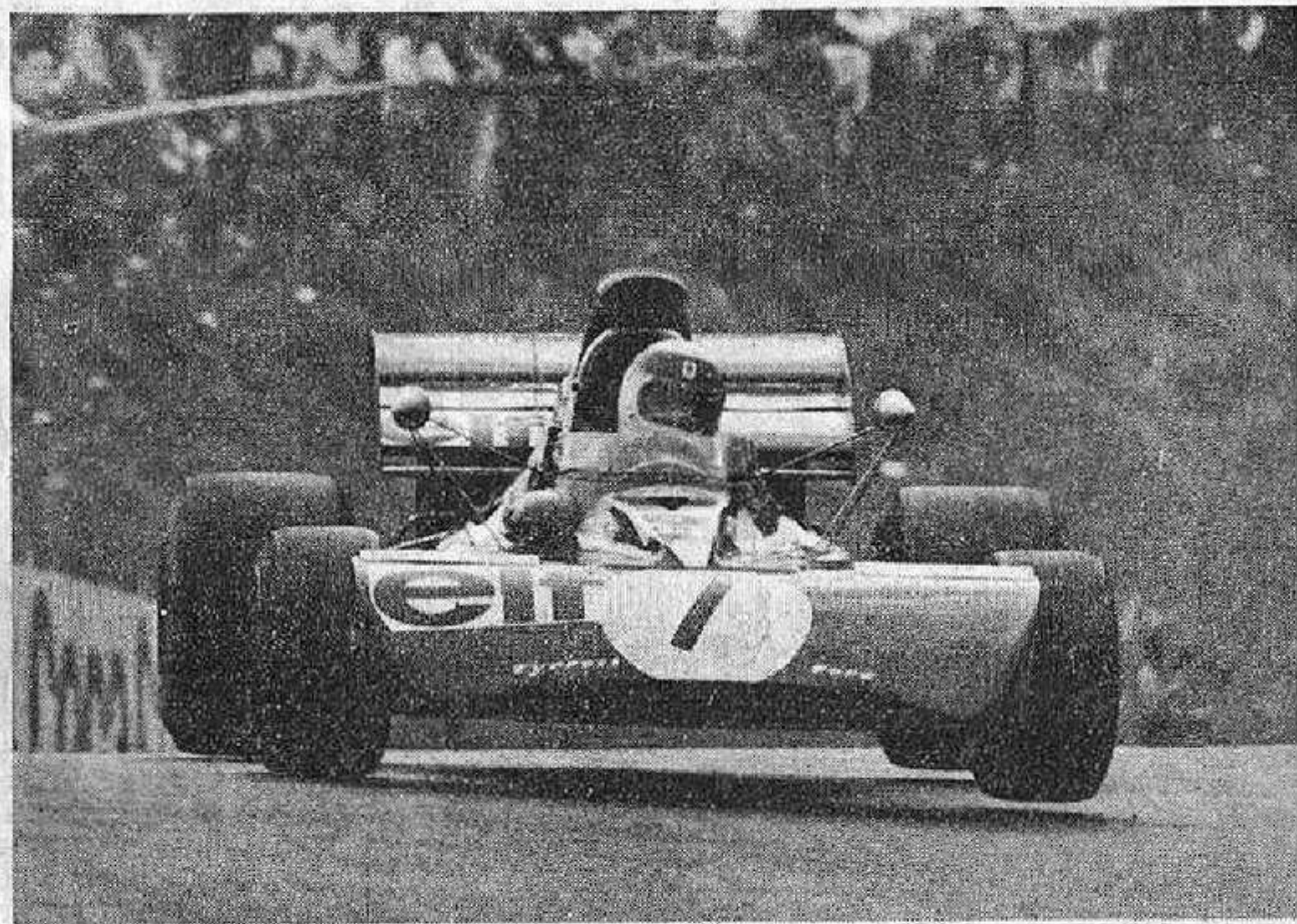
Le versioni dei due piloti sull'accaduto sono contrastanti come leggerete a parte.

f. I.



I «saltatori»

Il famoso «salto» del Nurburgring affrontato con diverso stile da cinque dei piloti in gara. Sopra, Jacky Ickx che solleva le ruote anteriori; in mezzo, Stewart, Fittipaldi e Peterson; in basso, Arturo Merzario con la Ferrari a tre punti d'appoggio. Ma i «salti» sono diminuiti con le modifiche della pista



delle fiamme che i pompieri spegnevano subito anche perché con notevole sangue freddo Fittipaldi azionava a mano il dispositivo anti-incendio. Così, dietro Ickx diventava Regazzoni con Stewart sempre a ruota e quarto era Pescarolo davanti a Peterson.

Si aveva la impressione che il motore di Ickx andasse meno bene che nei giri precedenti, ma in realtà era accaduto che si era prodotto un piccolo buco nello scarico e quindi non era niente di preoccupante. Si udiva invece il motore di Regazzoni suonare male e sapremo poi che anche lui stava perdendo olio e che la pressione diminuiva. Quindi egli era costretto a guidare facendo molta attenzione.

Anche dal motore di Stewart tuttavia si udivano scoppiettii strani perché, ovviamente, tutte le macchine erano stanche.

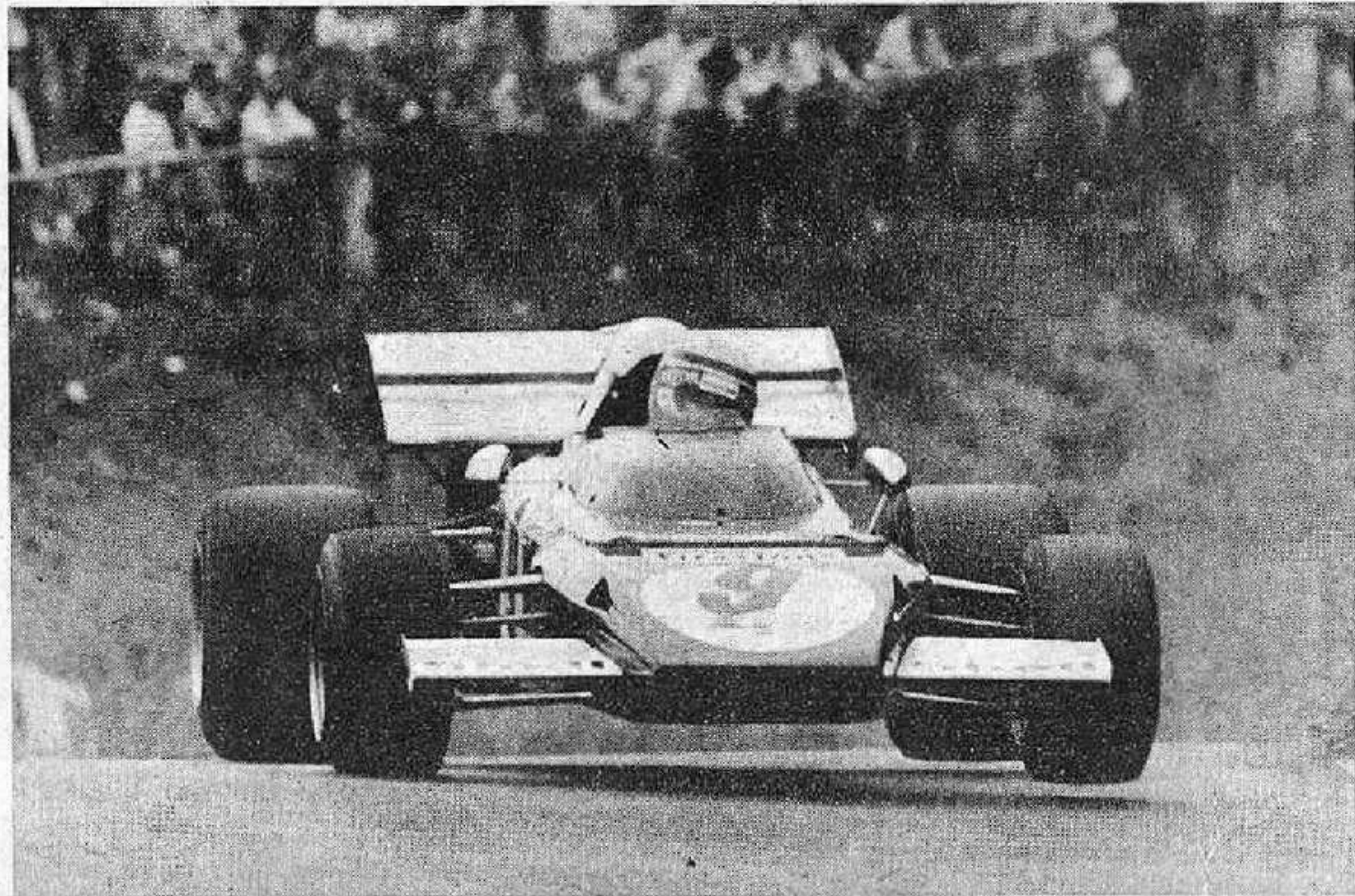
All'undicesimo passaggio mancava Pescarolo che era uscito di strada per una strana reazione della macchina che lui non ha saputo spiegare e che lo ha portato a volare sopra un terrapieno con danni

Stewart snobbato

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

un Gran Premio in più di quanto fece Clark, ha ribattuto: «Qualcuno ha detto che quest'anno non vincerò il campionato e quindi non abbandonerò perché finirei in sordina. Be', non mi preoccuperebbe affatto. Quando mi ritirerò dallo sport non sarà perché ho vinto 26 Gran Premi, o un altro titolo, o qualcosa, semplicemente perché non ritengo di dovere giustificare Jackie Stewart.»

Parole non proprio modeste, ma l'uomo è questo. Sicuro di quello che fa e, soprattutto, abile propagandista di se stesso nei campi che gli fruttano una redditizia pubblicità, anche se ha detto: «Ho guadagnato molto e ho investito bene il mio denaro. Ho una situazione finanziaria piuttosto florida, comunque correre mi piace ancora.»



Nürburg - Le novità più importanti saranno presentate in occasione del G. P. d'Italia, a Monza.

Oltre ad una nuova edizione della Tecno, che dovrebbe avere due macchine, vi vedremo la nuova Ferrari B. 3 che si dice sia molto buona e dotata di soluzioni molto interessanti; vi sarà poi la nuova March F. 1 la cui costruzione è quasi finita e vi sarà anche la Politoys che rispetto alla macchina vista a Brands Hatch avrà altre cose nuove (oltre gli irrobustimenti).

Tornerà infine a correre la Tyrrell 1972 che è adesso oggetto di attento esame da parte del suo progettista Derek Gardner che non era al Nürburgring proprio per poter lavorare in pace.

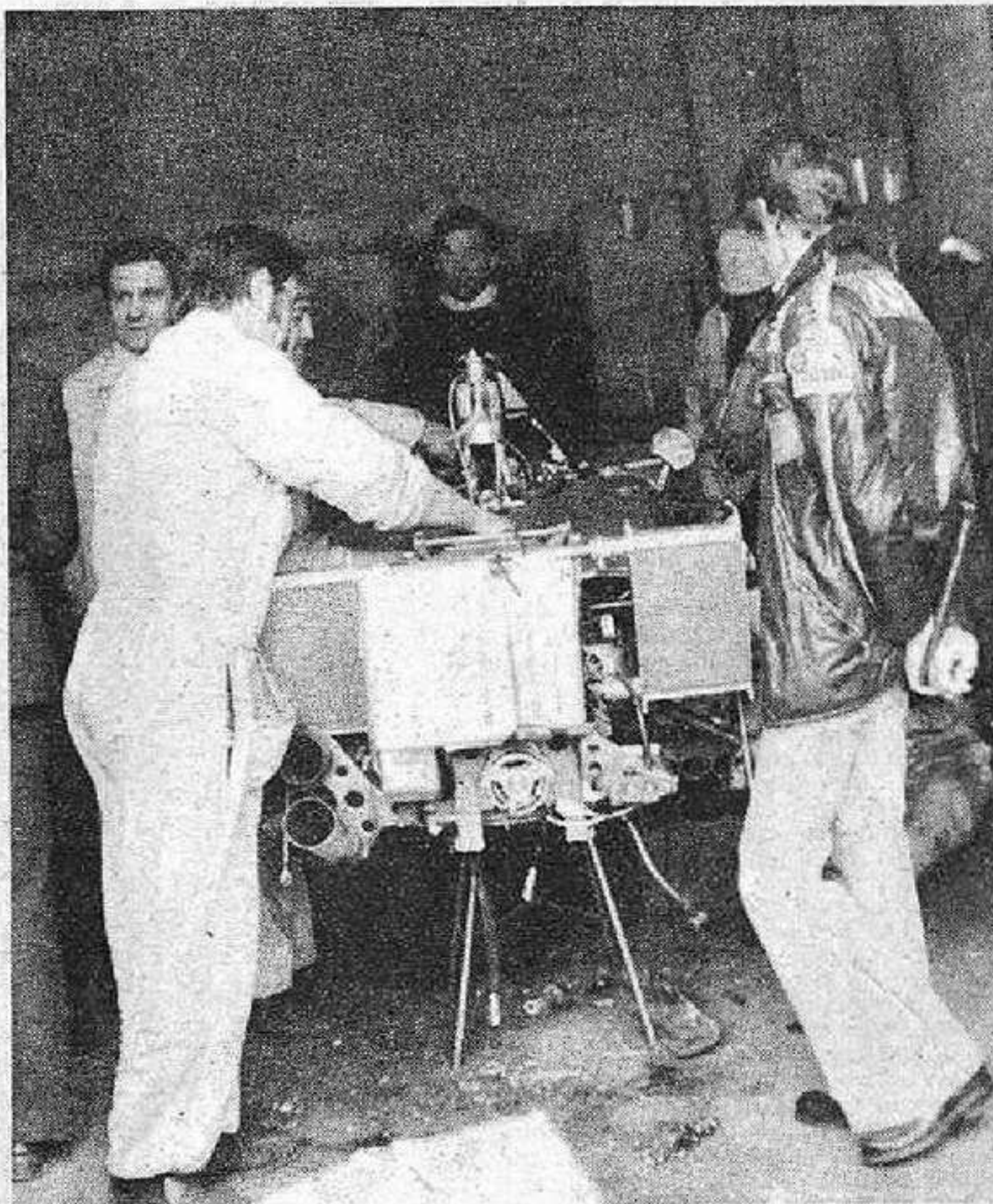
Nel prossimo
NUMERO
flash-back
fotografico
della 24 ORE SPA

Unificati KONI gli ammortizzatori (e i tamponi speciali)

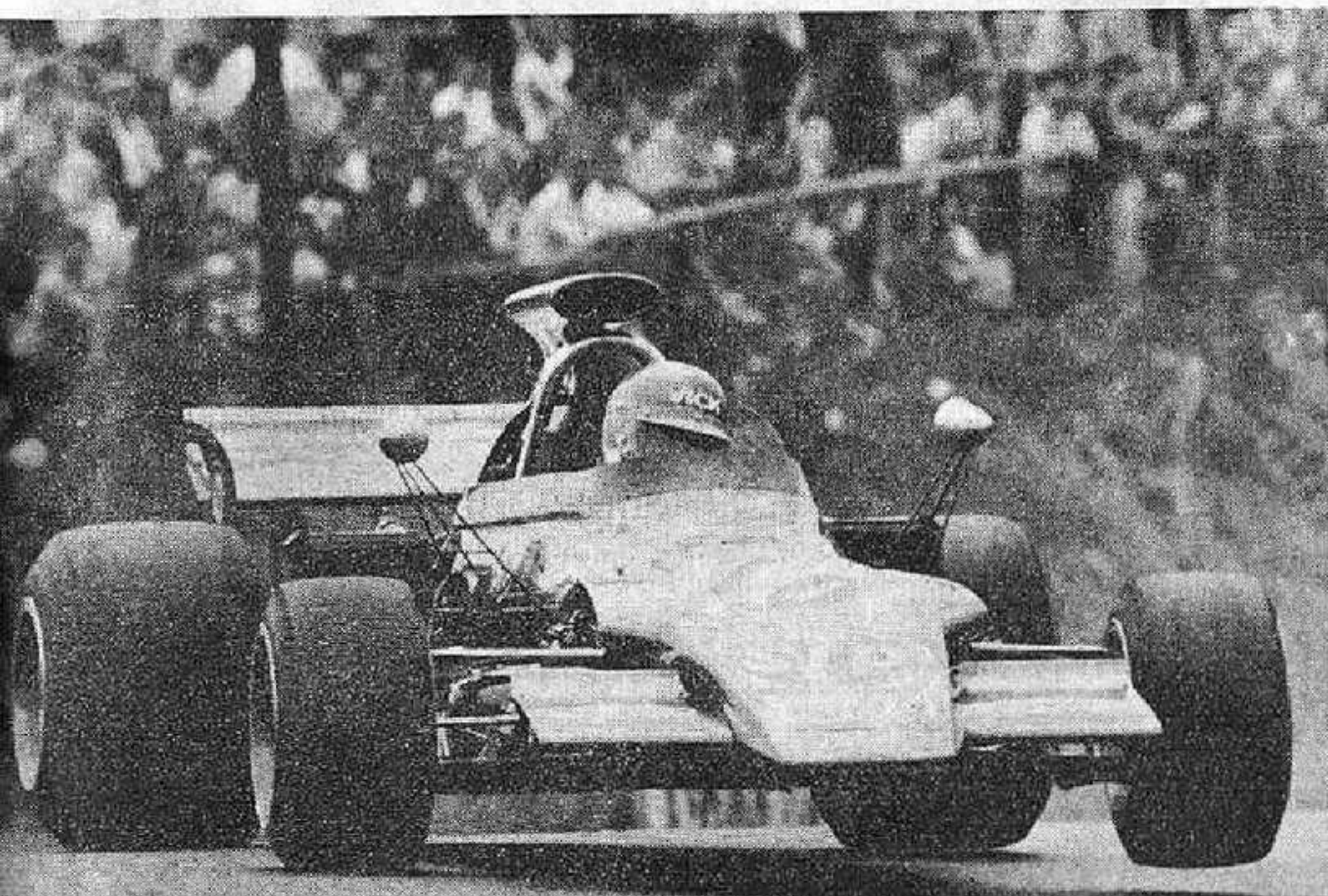
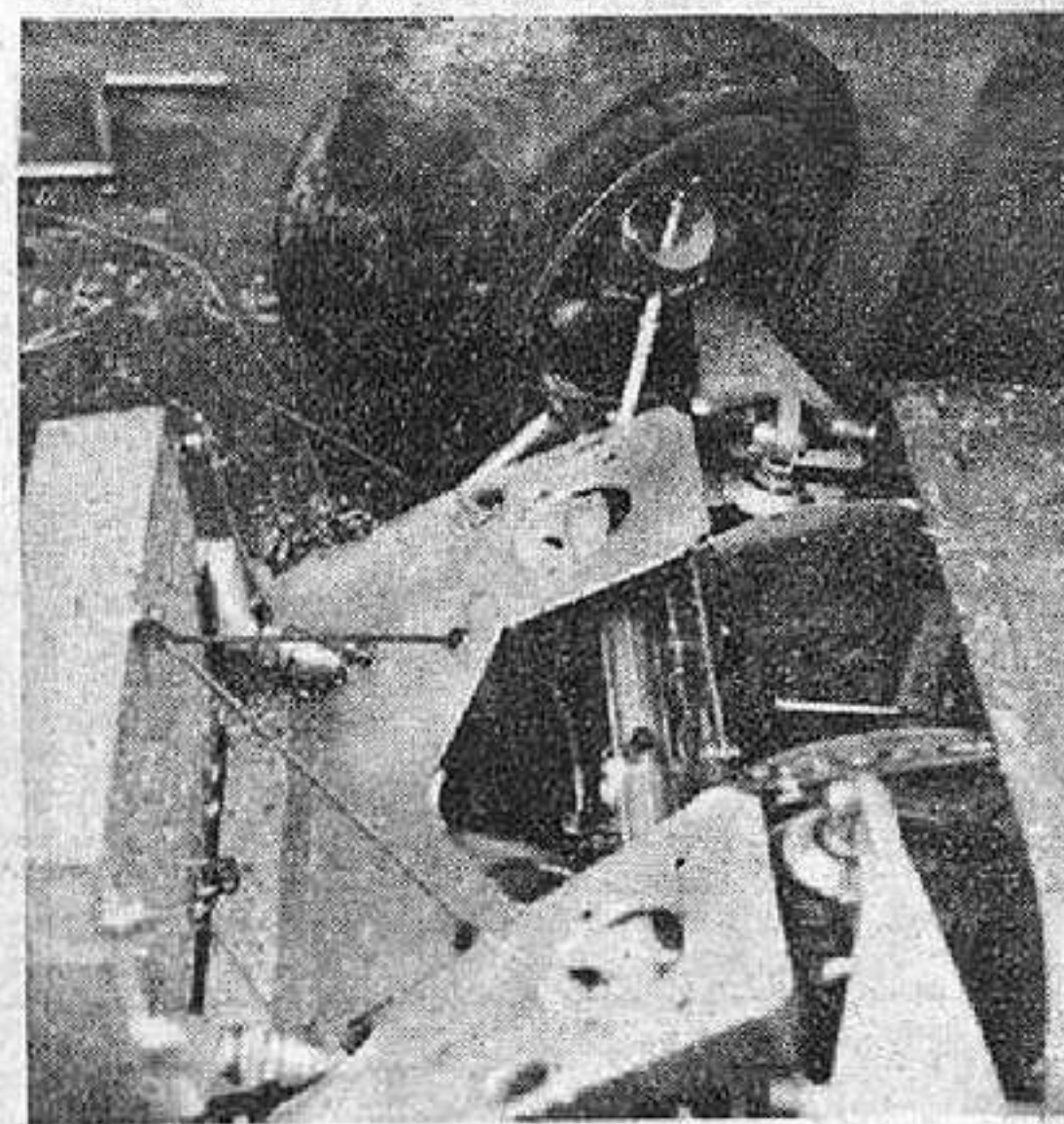
Un nuovo avantreno TECNO

ADENAU - Poche le note di tecnica, perché le macchine erano le stesse di Brands Hatch, salvo naturalmente gli aggiustaggi in funzione delle caratteristiche della pista.

Due fatti generali: per la prima volta tutte le macchine in gara erano equipaggiate con ammortizzatori della KONI olandese, comprese le Brabham che finora avevano usato gli Armstrong.



Ecco come era ridotto il treno anteriore della Ferrari di Merzario dopo l'uscita di strada del pilota italiano nel corso del primo turno di prove (foto Sotto). Sopra, mentre i meccanici lavorano febbrilmente per riparare i danni, il comasco osserva speranzoso di poter scendere in gara



● Si prevede che Jody SCHECKTER correrà in F. 1 prima che la stagione sia conclusa, dopo le soddisfacenti prove a Silverstone con la McLaren M19A, ove ha segnato tempi competitivi. Al momento il debutto è previsto per la gara a Brands Hatch in ottobre ma intanto Jody tornerà alle sport a Enna, ove piloterà la Chevron del Red Rose Racing.

PETERSON il più «combattivo»

ADENAU - Arturo Merzario ha ricevuto venerdì sera in un castello sul Reno il premio bianco-rosso «Jo Siffert» per essere stato giudicato il pilota più combattivo del Gran Premio di Gran Bretagna a Brands Hatch. Il premio istituito dalla I.R.P.A. è stato presentato dal presidente Bernard Cahier.

Per il Gran Premio di Germania il premio bianco-rosso Jo Siffert è stato attribuito a RONNIE PETERSON che ha avuto tre voti come li ha avuti Jacky ICKX. In questo caso il regolamento prevede che determinante sia il voto del presidente, così il prescelto è stato Ronnie Peterson.

Nella graduatoria generale che alla fine dell'anno servirà ad assegnare il premio finale che è di mezzo chilo d'oro adesso è in testa Jacky Ickx con sei punti, seguito da Merzario con cinque.

Il «miracolo» dei meccanici FERRARI

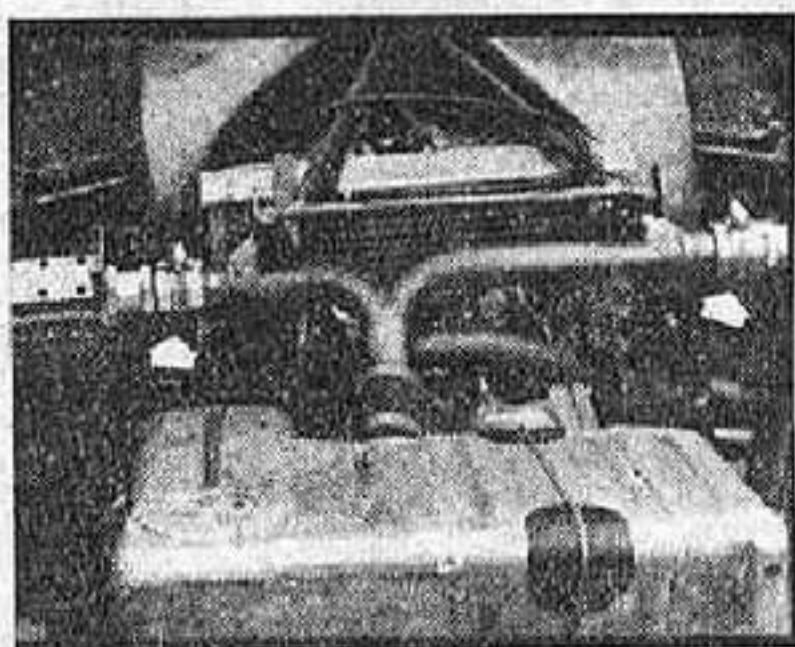
NURBURGRING - «Come trasformare un relitto in macchina da corsa», potrebbe essere il titolo di una storia a capitoli successivi da scrivere, o far scrivere, dai meccanici dei reparti corse. Vi sono esempi innumerevoli e gli ultimi sono stati dati qui al Nürburgring dal gruppo dei meccanici Ferrari, McLaren e Tyrrell. In ordine di importanza sono stati quelli della Ferrari a compiere il lavoro più difficile, seguiti da quelli della Tyrrell.

La ricostruzione della macchina di Merzario è stata pressoché miracolosa. Danneggiata molto seriamente, con piegatura dei tubi che compongono la ossatura posteriore, quando la macchina è giunta finalmente al box pareva proprio che non fosse recuperabile immediatamente, anche perché era difficile effettuare gli allineamenti indispensabili, per mancanza delle dirne di riscontro che esistono in

officina.

Comunque i meccanici si sono messi al lavoro per smontare tutto, anche perché la parti danneggiate erano molte. E poi piano piano hanno fatto il necessario. Non c'era molto tempo, anche perché bisognava tener dietro alle altre due macchine della squadra. Cominciato venerdì sera e continuato fino a notte, poi ripreso il mattino del sabato, il lavoro compiuto ha permesso di ripresentare la macchina in pista durante le ultime prove, per un primo collaudo che si è avverato positivo. Restava da perfezionare la messa a punto dell'assetto, cosa effettuata successivamente, ma la macchina era a punto ed andava diritta.

E' stato un lavoro che ci ha ricordato quello, anche lui eccezionale, compiuto in California sulla macchina di Andretti, che poi avrebbe vinto al corso di Ontario,



I «giuntini» rinforzati sulla Ferrari B2 per evitare il ripetersi delle avarie che costarono la vittoria a Jacky Ickx nella corsa mondiale F. 1 di Brands Hatch

Da un controllo che abbiamo effettuato abbiamo potuto constatare come tutti gli ammortizzatori Koni, inoltre, fossero uguali, in costruzione, con piccole varianti macchina per macchina in funzione delle differenze di dimensioni delle sospensioni.

L'altro fatto generale è stato dato dalla presenza su tutte le macchine di grossi tamponi di gomma posti alle estremità degli ammortizzatori, per limitare le escursioni dato che sul Nürburgring si salta molto. Infatti anche se sono stati aboliti i «salti» spettacolari la pista resta sempre molto ondulata e le sospensioni hanno scuotimenti continui di molta ampiezza. Per evitare quindi di toccare col fondo sull'asfalto sono utilizzati i tamponi per le parti superiori, in modo da limitare le escursioni.

L'unica macchina sulla quale ciò non è possibile completamente, date le sue caratteristiche, è la Lotus, che ha le sospensioni a barre di torsione e flessibilità variabile. Limitando l'escursione si avrebbe solo una maggior flessibilità, per cui la tenuta di strada sarebbe poco felice. Così alla Lotus, oltre ad aver fatto aumentare il carico degli ammortizzatori in compressione, si è ricorso ad un artificio, accettando che il fondo della macchina tocchi per terra. Per non danneggiare gli organi essenziali, tuttavia, è stata adottata una protezione in lamiera di alluminio, fissata alla scocca, per cui le strisciate sul terreno sono compiute da questa protezione. Si è persino detto che i tecnici della Lotus hanno calcolato lo spessore della lamiera, per fare in modo che essa fosse sufficiente ad assolvere il suo compito fino all'ultimo giro, tenendo conto anche del fatto che la macchina si sarebbe progressivamente alleggerita. Il che ci sembra un poco fantasioso...

Qualche modifica alle March F. 2 adattate alla F. 1, con irrobustimento di talune parti in previsione degli sforzi da sopportare. Per il resto tutto come prima.

Unica innovazione di rilievo è il nuovo avantreno della Tecno, costruito su suggerimento di Ron Tauranac, che qui non c'era essendo partito per l'Australia, in vacanza. Secondo Bell la macchina è migliorata, ma non è ancora a punto, soprattutto perché i problemi di raffreddamento persistono. In prova il primo giorno si è rotto il radiatore ed il secondo giorno si è bruciata la guarnizione della testata di sinistra.

Per quanto riguarda le gomme la Firestone ha portato le solite mescole, con qualche variante. In sostanza le gomme migliori sono state le B. 33, perché le B. 32 erano troppo dure date anche le temperature esterne piuttosto basse. Alla Goodvear avevano delle mescole nuove, ma come al solito non hanno voluto dir nulla di preciso, limitandosi a dire che erano buone... ma non buone abbastanza visto che Ickx era andato più forte di Stewart.

f. l.

Anche HULME fuoristrada al Nurburgring nelle prove-record

MERZARIO e WALKER sorpresi dal bagnato

NURBURGRING - Prove molto movimentate, con continue notizie eccitanti, perché l'andamento degli avvenimenti è stato incalzante. Tre sessioni, di cui due il venerdì ed una il sabato; la prima ovviamente era piuttosto colma, perché dedicata alle prime prove di contatto, ed agli aggiustaggi delle sospensioni e del resto. Inoltre durante la unica ora di questa sessione il tempo è stato molto variabile, con qualche scroscio d'acqua improvviso ed a sorpresa, per cui i tempi sono risultati non rilevanti.

Purtroppo a far le spese della pioggia imprevista sono stati Merzario e Walker, che sono stati i primi a passare in un punto in cui l'acqua appena caduta aveva bagnato la strada. Poiché nessuno aveva pensato a segnalare il pericolo Merzario e Walker sono stati sorpresi dal fondo bagnato e non hanno potuto evitare l'uscita di strada, perché con le gomme lisce appena vi è umidità le macchine non si possono più controllare. I danni sono stati rilevanti per la Ferrari e un poco meno per la Lotus, mentre i piloti se la sono cavata con soltanto l'emozione. Appena verificatisi le due uscite di strada i commissari hanno messo in azione le bandiere gialle, di modo che gli altri hanno potuto rallentare in tempo. Tuttavia le bandiere erano agitate per segnalare la pista sporcata dal terriccio e non per segnalare la pioggia. Successivamente, su richiesta delle squadre, il direttore di corsa ha disposto perché in caso di acquazzoni improvvisi e localizzati venisse effettuata la segnalazione di pericolo.

Un poco tardi... Per la Ferrari di Merzario i danni sono apparsi subito gravi, perché entrambe le sospensioni di destra erano state divelte dal corpo della macchina, ed anche la parte posteriore destra del telaio appariva danneggiata. Oltre tutto così Merzario non ha potuto più provare, perché alla Ferrari non vi erano macchine di scorta. La Lotus invece aveva riportato danni meno gravi, con la rottura del portamozzo posteriore sinistro, il che ha permesso ai meccanici di ripararla in poco tempo. Inoltre Walker ha potuto continuare le prove con la macchina muletto.

Per tutte queste ragioni i tempi non sono stati eccezionali, e Stewart è risultato il migliore con 7'17"2, tempo che ha impressionato la gente a torto, poiché durante prove private Ickx aveva già ottenuto 7'15".

Nella seconda sessione infatti si è visto come il limite potesse essere molto abbassato, anche perché nelle prove precedenti quasi tutti avevano fatto dei confronti tra i vari tipi di gomme disponibili e quindi usavano adesso quelle migliori.

Il tempo si è mantenuto incerto, con cielo coperto, però la pista è rimasta secca e la temperatura fresca. Condizioni quasi ideali, perché soltanto per le gomme ciò rappresentava un inconveniente, dato che stentavano a raggiungere le temperature di esercizio ideali.

Era dapprima Cevert a ottenere un tempo rilevante, con 7'12"2, ma poi Ickx rispondeva con 7'10" netti che restava la miglior prestazione assoluta della giornata. Cevert faceva un tentativo di miglioramento del suo limite, ma usciva di strada, pressapoco nel punto in cui erano usciti Merzario e Walker (e stavolta non a causa dell'acqua) danneggiando notevolmente la parte posteriore della macchina.

Usciva di strada anche Redman, appena iniziato il primo giro, a causa del cedimento della gomma posteriore di sinistra alla uscita della curva quasi circolare a Sud dei box. Per cui non riusciva nemmeno a fare un giro. Uno strano guaio per Regazzoni: la rottura dell'alberino di comando della pompa di recupero dell'olio ha fatto sì che il lubrificante restasse nel motore, diminuendone il rendimento e contemporaneamente abbassando la pressione, perché alla pompa di mandata non c'era quasi più olio. Regazzoni si è fermato e non ha potuto continuare, per cui il suo tempo è rimasto mediocre.

Nel complesso apparentemente solo Ickx e Fittipaldi sono riusciti a far molto bene con le gomme Firestone, mentre gli altri migliori avevano le Goodyear. In realtà anche alla Goodyear avevano dei notevoli problemi, tanto è vero che Stewart ha continua-

mente cambiato tipo di pneumatici, alla ricerca di una soluzione valida.

Non hanno provato Merzario e Walker.

Il sabato altre due ore di prove, senza interruzioni. Gran finale con tempi stupefacenti. Ickx ha ottenuto 7'07"7 su un giro con partenza praticamente da fermo, perché aveva solo compiuto il giro ridottissimo con la giunzione che da dietro i box riporta sul percorso. Quindi era pensabile che potesse far ancora meglio. Infatti al giro successivo, molto lanciato, egli otteneva 7'07" netti, e poteva essere un tempo ancora migliore, perché ad un certo punto è stato leggermente rallentato da un sorpasso. Egli infatti riteneva di poter giungere a 7'05", e la cosa appare possibile. Gli rispondeva Stewart con 7'08"7 e Fittipaldi con 7'09"9, e quindi loro tre sono gli unici ad essere scesi sotto i 7'10". Tuttavia la prestazione proporzionalmente migliore, dopo Ickx, l'ha data a nostro giudizio Ronnie Peterson, che ha ottenuto 7'11"6 con la March F. 2 adattata alla F. 1, e che non era certo esemplare. Insieme con Peterson è da mettere Carlos Reutemann, che con la Brabham è vicino ai primi.

Merzario ha potuto effettuare solo pochi giri, perché la sua macchina riparata è giunta in pista a tre quarti d'ora dalla fine delle prove, ed egli ha soltanto avuto il tempo per un collaudo generico. Walker ha avuto anche lui la sua macchina riparata ed ha così potuto girare, ma senza poter forzare. Sfortunato Wilson Fittipaldi, che ha rotto il motore alla fine del suo primo giro e quindi non ha potuto migliorare i suoi tempi precedenti.

Bell, guidatore di turno della Tecno-Martini, ha avuto una lunga odissea. Il primo giorno si è rotto il radiatore ed il sabato, per ancora un difetto di raffreddamento, ha bruciato la guarnizione della testata, restando a lungo al box dove con l'impiego di un turafalle hanno tamponato la disavventura permettendogli di ripartire anche se col motore sfiatato, per almeno compiere un altro giro di prova.

Grossa disavventura di Hulme, che per il cedimento di una gomma posteriore è andato fuori strada nella curva che è dietro la torre di controllo, rompendo la sospensione posteriore e piegando anche la traversa di attacco della sospensione. Egli aveva ottenuto un buon tempo e probabilmente avrebbe potuto far meglio.

Hanno provato in tutto 27 piloti, e poiché gli ammessi alla partenza erano 25 Charlton (Lotus) e Beuttler (March)

	Giovedì I	Venerdì II	Sabato	Miglior tempo
ICKX	7'22"0	7'10"0	7'07"0	7'07"0
STEWART	7'17"2	7'16"4	7'08"7	7'08"7
E. FITTIPALDI	7'22"0	7'14"9	7'09"9	7'09"9
PETERSON	7'21"8	7'18"4	7'11"6	7'11"6
CEVERT	7'19"7	7'12"2	7'28"5	7'12"2
REUTEMANN	7'47"9	7'18"7	7'12"4	7'12"4
REGAZZONI	7'24"6	7'46"0	7'13"4	7'13"4
AMON	7'22"4	7'18"0	7'13"9	7'13"9
PESCAROLO	7'31"8	7'23"0	7'14"4	7'14"4
HULME	7'31"0	7'19"4	7'14"5	7'14"5
PACE	7'42"0	7'18"1	7'16"6	7'16"6
SCHENKEN	7'52"1	7'28"9	7'17"2	7'17"2
BELTOISE	7'36"4	7'22"5	7'17"3	7'17"3
STOMMELEN	7'26"0	7'19"5	7'17"5	7'17"5
HILL	7'24"9	7'23"5	7'18"4	7'18"4
HAILWOOD	7'28"0	7'26"8	7'21"0	7'21"0
WISSELL	7'30"8	7'21"4	7'24"3	7'21"4
GANLEY	7'30"4	7'22"3	7'26"1	7'22"3
REDMAN	7'33"1	—	7'23"2	7'23"2
DE ADAMICH	7'32"4	7'31"3	7'23"7	7'23"7
W. FITTIPALDI	7'31"1	7'24"8	7'27"1	7'24"8
MERZARIO	7'25"9	—	7'30"3	7'25"9
WALKER	7'51"4	—	7'29"5	7'29"5
LAUDA	7'39"2	7'32"2	7'34"3	7'32"2
BELL	7'51"3	7'42"6	7'33"3	7'33"3
CHARLTON	8'01"1	7'59"8	7'34"1	7'34"1
BEUTTLER	—	7'51"0	7'35"9	7'35"9

avrebbero dovuto essere esclusi. Però tutti gli altri concorrenti hanno sottoscritto una dichiarazione di accordo alla eventuale ammissione alla gara di questi due, presentandola al direttore di corsa.

f. l.

Schetty: Merzario non ne ha colpa

NURBURGRING - Peter Schetty ha voluto chiaramente esprimere il suo pensiero sull'incidente che ha avuto a protagonista Merzario, per evitare ogni possibile malinteso. Saputo della uscita di strada si è recato dal direttore di corsa che gli ha permesso di parlare per telefono coi commissari del posto in cui è uscita di strada la Ferrari. I commissari hanno confermato che la pioggia è stata bre-

ve ed improvvisa, affermando di non aver avuto il tempo di segnalare il pericolo perché la Ferrari e la Lotus di Walker sono arrivate in quel momento. La pista era bagnata solo per un breve tratto, nascosto dietro una curva, ed ha quindi sorpreso nettamente i piloti. Dopo l'uscita di strada delle due macchine sono state poste le bandiere gialle agitate agli altri che arrivavano, evitando così ogni altro guaio.

Schetty ha poi aggiunto che la riparazione della macchina di Merzario è stata fatta molto bene ma che non si poteva essere sicuri del perfetto allineamento ideale delle sospensioni, per mancanza dei piani di riscontro che sono in fabbrica. Così egli ha affermato che Merzario farà la corsa come potrà, ma che qualunque ne sia il risultato egli non sarà da criticare date le condizioni particolari.

Festival PORSCHE nelle G.T. PIANTA tradito dalla sua OPEL

NURBURGRING - Il G.P. di Germania F. 1 era il piatto forte di una manifestazione che comprendeva anche la quinta prova dell'Eurogranturismo, il trofeo Opel e una gara per vetture di Formula V. Nella corsa riservata alle vetture da gran turismo si è registrato un vero e proprio festival Porsche che, dopo una gara abbastanza combattuta e ricca di colpi di scena; soprattutto in considerazione che era la prima volta che una siffatta corsa veniva disputata al Nurburgring, ha piazzato sette vetture ai primi sette posti della classifica generale, oscurando la prova delle altre marche in gara. Fitzpatrick ha battuto Neuhäus, Schichentanz e Haldi mentre il nostro Bonomelli non ha potuto andare al di là del sesto posto, handicappato anche dalla scarsa conoscenza del percorso.

Il trofeo Opel aveva raccolto una

schiera nutritissima di piloti di ogni nazionalità che erano alla guida delle varie vetture che la Casa produce. Fra gli altri anche gli italiani Pianta e Rosselli, il primo con una Commodore e l'altro con una GT. Pianta, che aveva ottenuto il secondo miglior tempo in prova preceduto soltanto dallo svedese Christmann, profondo conoscitore del percorso, non è stato molto fortunato perché dopo avere lottato sempre nelle primissime posizioni, ha dovuto abbandonare la battaglia per il cedimento di qualcosa nel motore. Rosselli ha fornito una prestazione davvero notevole ed è terminato al terzo posto assoluto, preceduto soltanto da Christmann e dall'altro svedese Bob Brasta. Anche nella formula super V la vittoria è stata appannaggio di uno svedese, Jacklung, che ha preceduto Arpiainen e Schurti.

TROFEO NURBURGRING - Quinta prova del campionato europeo GT - Nurburgring, 30 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. John FITZPATRICK (Porsche 911 S) in 1.30'08"4 alla media di kmh 152,00; 2. Neuhäus (Porsche 911 S) 1.30'45"1; 3. Schichentanz (Porsche 911 S) 1.31'25"5; 4. Haldi (Porsche 911 S) 1.32'16"6; 5. Klauke (Porsche 911 S) 1.32'16"6; 6. Bonomelli (Porsche 911 S) 1.35'12"0; 7. Simonsen (Porsche 911) 1.36'13"4. La classe sino a 1600 è stata vinta da Renggli, quella fino a 2000 da Simonsen.

TROFEO OPEL - Gara di velocità in circuito - Nurburgring, 30 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. CHRISTMANN (Opel Commodore) in 1.05'23"3 alla media di kmh 146,700; 2. Bo Brasta (Opel Commodore) a 31"; 3. Rosselli (Opel GT) a 59". Rosselli ha vinto la classe GT.

TROFEO SUPER V - Gara di velocità in circuito - Nurburgring, 29 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. JACKLUNG (Svezia) in 51'22"5 alla media di kmh 137,010; 2. Arpiainen in 51'22"9; 3. Schurti 51'23"2; 4. Persson 51'23"9; 5. Menzel 52'13"3; 6. Schorg 52'15"6. L'italiano Albanesi si è classificato 19. col tempo di 57'44"8.

Per la vittoria nella salita di Chamrousse

MIEUSSET ringrazia il meccanico

CHAMROUSSE - Nella undicesima edizione della corsa in salita di Chamrousse, Miesuset è stato senza rivali. Dopo un debutto di stagione piuttosto sfortunato, adesso ha preso una seria opzione sul suo secondo titolo di campione di Francia della montagna, dimostrando che è sempre il migliore specialista francese. A Chamrousse ha polverizzato il proprio record, stabilito lo scorso anno, sul tracciato di km 17,200 il cui fondo è molto largo e presenta una grandissima sicurezza, per questo tipo di gara. Anche Bayard e Maublanc hanno abbassato, del resto, il record. La nettissima vittoria di Miesuset è però anche la vittoria del suo meccanico, il quale ha passato la notte fra il sabato e la domenica a rifare il motore Cosworth della March, che Miesuset aveva rotto in prova (biella). E' dunque con un handicap di potenza, che il campione ha preso il via. Dopo la vittoria del 1971 aveva ritenuto che fosse possibile compiere la salita di Chamrousse in meno di 7'50" e ha mantenuto il pronostico, segnando una media prossima ai 134 orari. Onestamente, bisogna attribuire una parte di questa progressione alla qualità degli slicks Firestone.

Le prestazioni del vincitore hanno un poco eclissato quelle di Bayard e di Maublanc che, come dicevamo, sono a loro volta scesi sotto il record (7'55"1) e questi tre piloti hanno nettamente dominato sulle monoposto di Lachaud e di Daniel; la Pymée di quest'ultimo ha grandi problemi di tenuta che Daniel non riesce a risolvere.

Ci si deve rammaricare per il forfait di Soukry, la cui McLaren F. 5000 aveva avuto un incidente in prova, perché era prevedibile che su questo particolare tracciato Soukry potesse trarre buon partito dalla sua vettura ingombrante però potente e scendere forse sotto gli 8'. Per contro i prototipi sono stati deludenti, lontani dal tempo di Larrousse del 1971 (8'). Cochet sembrava il solo capace di avvicinarsi a quel tempo (8'23"11), con la Lola T 290 della Scuderia Filippinetti Antar, però è uscito di strada già ai primi chilometri. Smith (Lola T 290) del Team Kodak ha preceduto l'Abarth di Belin e Frequelin, che aveva la Grac di Cyprien, in quanto la sua era uscita di strada per foratura in prova, non ha potuto fare meglio di 9'06"7.

Il prototipo più veloce lo troviamo all'undicesimo posto. Nel gruppo 4 le Porsche non hanno faticato ad ottenere un successo d'insieme: Almiras ha preceduto Thiry, Blanchet e Pusy su Alpine. Trionfo Porsche anche nella GT di serie con Balas, Almeras e Strabazon, mentre il quarto posto è andato a Weiser, con una berlina 1600 S. Nella turismo speciale Dirant su BMW non ha avuto rivali. Poiché le Camaro di Alesy e Rouget avevano problemi meccanici, le Chrysler Emicuda non hanno faticato a imporsi nella turismo di serie.

Infine, Marianne Hoepfner ha consolidato con una nuova vittoria la sua posizione di leader, nel campionato francese femminile.

Questa edizione della gara rilancia il campionato, perché ora Miesuset e Maublanc sono a parità e la partita è quindi aperta.

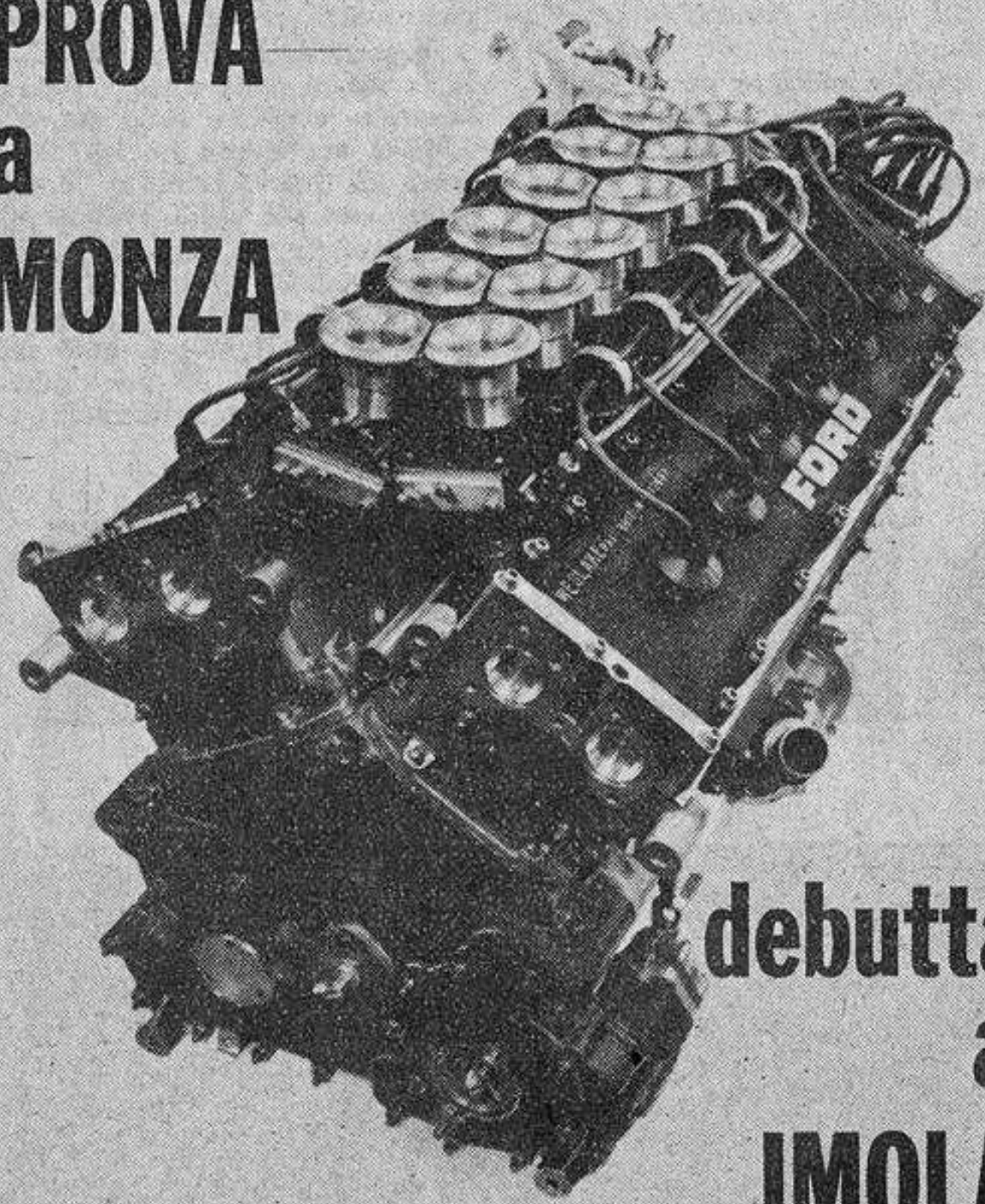
J. R. Jaubert

CORSA DI CHAMROUSSE - Gara di velocità in salita, valevole per il campionato francese della montagna - 30 luglio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Miesuset (March) 7'44", media kmh 133,444, nuovo record; 2. Bayard (Surtess) 7'54"3; 3. Maublanc (Chevron) 7'54"9; 4. Lachaud (Pymée) 8'01"2; 5. Daniel (Pymée) 8'04"1; 6. Martin (Tecno) 8'13"1; 7. Rua (Tecno) 8'14"; 8. Bozet (Martini) 8'15"1; 9. Pechaire (Pymée) 8'24"6; 10. Lapiere (Pymée) 8'26"5; 11. Smith (Lola) 8'42"; 12. Belin (Abarth) 8'54"5; 13. Bont (Abarth) 8'56"4.

PROVA
a
MONZA



debutta
a
IMOLA

WESLAKE «12» per la MIRAGE

LONDRA - Sono finalmente stati forniti alcuni particolari sul Ford Weslake V12, che viene sviluppato quale parte di un programma a lunga scadenza, svolto fra la Ford Advanced Vehicle Operations, la Weslake e la GKN. Si tratta di un V12 a 48 valvole di 60., dalle dimensioni notevolmente super quadre (mm. 75x56.46), con cilindrata di 2993 cc. Sviluppa attualmente 455 HP a 10.500 giri/min., cifra che sulla carta sembra adeguata, se paragonata ai V12 della concorrenza.

Il blocco cilindri è in alluminio con carter secco in magnesio. Pompe dell'olio e del carburante sono montate rispettivamente a sinistra e a destra del motore. Vengono usati doppi alberi a camme in testa e l'iniezione Lucas è standard, mentre la combustione è una «specialità» della Weslake. Le camere di combustione del motore sono di disegno patentato, progettate in modo da dirigere la miscela da ogni valvola di aspirazione. Questo motore sarà utilizzato sulla sport Gulf-MIRAGE, che finora ha gareggiato con l'8V Cosworth. Il debutto di questa «MIRAGE 12 cilindri» è programmato per la 500 km. di Imola del 17 settembre. A questo scopo nella prossima settimana, approfittando della «vacanza» di Ferragosto, quando tutti sono distratti la squadra celeste-arancione verrà a Monza per il primo test importante delle nuove Mirage e sosterrà prove di durata e velocità con i piloti Derek Bell e Van Lennep.

Dopo l'ardore agonistico di IMOLA

Agente segreto C.S.A.I. per la F. 3

ROMA - Le gare di Imola, e in particolare quella della Formula 3, hanno avuto uno strascico diciamo così burocratico-sportivo. La esasperata condotta agonistica di certi piloti che rischia di rendere pericolosa la loro rivalità, ha indotto la CSAI e per essa il segretario generale dott. Erasmo Saliti, ad indirizzare a tutti i piloti di F. 3 una lettera-rimprovero, della quale pubblichiamo il testo integrale:

«Egregi signori, la CSAI ha attentamente esaminato i fatti occorsi durante la gara di Imola del 23 luglio u.s. In base ai rapporti dei suoi osservatori, alle cronache della stampa e soprattutto visionando la registrazione televisiva delle corse.

In effetti nel vostro comportamento di gara non si sono, e ne siamo lieti, riscontrate manovre indisciplinate fatte con intenzionalità, ma è parso evidente un eccessivo ardore agonistico (che talvolta sfiora la condotta di gara impru-

dente o eseguita con imperizia) che se esasperato porterebbe a serie conseguenze.

Intendiamo con la presente richiamarvi formalmente ad un maggior senso di responsabilità in corsa, preavvertendovi che, fin dalla prossima gara di Misano del 6 agosto p.v., un osservatore della CSAI giudicherà il vostro comportamento con facoltà di procedere al ritiro della licenza al primo cenno di irregolarità o di condotta imprudente o pericolosa.

Nell'interesse comune del buon andamento dello sport automobilistico e della vostra integrità fisica, siamo certi che terrete conto del nostro avvertimento e dimostrerete sul terreno di gara la vostra abilità tecnica e la vostra lealtà sportiva. Vi ringraziamo per la collaborazione e vi inviamo i migliori saluti».

In effetti a Imola si era visto qualcosa di spinto e le stesse ammende che i Commissari Sportivi della manifestazione hanno decretato al termine della stes-

sa, stanno ad indicare che il comportamento dei piloti di F. 3 così come quello dei «fordisti» e della F. Italia, ha costretto i commissari di percorso a stigmatizzare nei loro rapporti il predetto comportamento.

Ecco la lista dei «puniti» e dell'entità delle varie ammende:

F. corsa 3: Scarambone Carlo L. 20.000, Bodini Alceste L. 10.000; Pesce Libero L. 10.000; Carlo Giorgio L. 20.000.

Formula Italia: Angelini Giovanni Lire 15.000; Corolli Eros L. 15.000; Martini G. Carlo L. 15.000; Grimaldi Enrico Lire 15.000; Ghinzani P. Carlo L. 15.000; Tonussi Roberto L. 10.000.

Formula Ford: Santi Luigi L. 20.000; Vairani Giovanni L. 20.000.

Inoltre, al pilota Antonio Castiglioni della Formula Italia, è stata ritirata la licenza a scopo cautelativo, in attesa delle decisioni della CSAI in merito, per avere tenuto una condotta di gara scorretta, tale da provocare un incidente ad altro conduttore.

Suspense a THRUXTON come a MALLORY PARK

Per due volte WALKER ci prova
ma WILLIAMSON resta il re!

MALLORY PARK - La F 3 inglese ha riadottato i suoi «modi», che tanto piacciono al pubblico, in questa corsa che ha rotto la sequenza di gare tutto sommato monotone, offrendo agli spettatori una, brillante serrata battaglia. Vincitore di nuovo Roger Williamson, per la sesta volta in sei gare, però ha tagliato il traguardo per primo soltanto dopo una lotta disperata, soprattutto con Mike Walker.

Walker aveva ottenuto la posizione al palo, con un giro in 46"3, uguagliando il record. Con lui, in prima fila, c'erano Sutcliffe e Kuwashima; in seconda Evans e Bisignano, in terza Hull, Williamson che aveva avuto noie di maneggevolezza, e Harness. La GRD di Williamson aveva cominciato le prove con eccesso di sottosterzo e le ha concluse con eccesso di sovrasterzo, ma Roger era fermamente deciso a fare bella figura, sul suo circuito locale...

Alla prima curva conducevano Walker e Sutcliffe, ma arrivati alle «S» Kuwashima ha sorpreso tutti (compreso se stesso!) prendendo il comando. Come se non bastasse, lo ha conservato per tre giri, poi alle «S» ha frenato con anticipo, facendosi superare da Walker, quindi ha ripetuto l'errore alla forcella ed è passato davanti Williamson. Questi due si sono sferrati una battaglia veramente feroce, senza riuscire a risolverla fino agli ultimi giri, quando Williamson è riuscito a staccarsi un poco dall'Ensign, il cui motore non andava perfettamente; al tempo stesso Walker era anche molto occupato a tenere a bada Sutcliffe, su un'altra GRD.

Williamson ha vinto per 1", stabilendo un nuovo record. Nell'ultimo giro il motore della vettura di Sutcliffe aveva dei ritorni di fiamma, ma il pilota è riuscito ad affiancarsi a Walker, ormai sul traguardo (non si sa bene come, i cronometristi hanno interpretato il distacco in un quinto di secondo). Nelle ultime fasi questi tre si erano nettamente staccati da Kuwashima, mentre von Opel occupava un solitario quinto posto. Seguiva un terzo che lottava coi denti, con Evans che ha avuto per poco la meglio su Ginn e sul tecnico della Firestone, Mike Wilds.

E' seguita una gara di consolazione, per i piloti che non erano riusciti a qualificarsi per quella precedente. Ha vinto Sams, su Ensign, davanti a Sherman su Royale. Al palo, per questa corsa, c'era un nuovo pilota giapponese del «circo» di F. 3, Keiichi Tahara, che mentre conduceva, al primo giro, è riuscito a urtare con la sua GRD.

Due note. Williamson ha di nuovo rintuzzato i suoi critici, che sembrano veramente troppo pronti a denigrarlo, tanto più che è partito da una assai mediocre posizione (una delle asserzioni dei suoi denigratori consiste nel dire che sa vincere soltanto se parte in prima fila). E' indubbio che in questo momento supera largamente qualsiasi pilota, nel «circo» di F. 3 del nord Europa. La GRD: la Casa,

quando è apparsa alla ribalta, è stata accolta con un certo scetticismo, ma i dubbi si stanno dimostrando sbagliati e basta guardare la classifica di questa gara. Cinque GRD fra le prime dieci vetture, tre Ensign e una Martini. Una sola vettura rappresenta un costruttore di primo piano. Cambiano i tempi?

GARA A MALLORY PARK - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 3 - 23 luglio.

LA CLASSIFICA

1. Williamson (GRD) 19'45"; media kmh 164,97; 2. Walker (Ensign) 19'46"; 3. Sutcliffe (GRD) 19'46"2; 4. Kuwashima (GRD) 19'56"8; 5. von Opel (Ensign) 20'01"4; 6. Evans (March) 20'02"2; 7. Ginn (GRD) 20'02"4; 8. Wilds (Ensign) 20'02" e 4; 9. Harness (GRD) 20'03"; 10. Bisignano (Martini) 20'03"4.

Giro più veloce: Williamson 46"4, media kmh 168,33, nuovo record.

E' passato
all'interno
nell'ultima
curva

THRUXTON - Anche in questa drammatica corsa di F. 3, Mike Walker è stato a poche centinaia di metri dalla vittoria, con la quale avrebbe sconfitto l'attuale re della formula, Roger Williamson, che ha invece ottenuto un trionfo strappato coi denti, all'ultima curva, dopo un duello protrattosi per tutta la durata della gara.

La competizione, una delle stranezze che saltano fuori ogni tanto in Inghilterra, essendo valevole per il campionato francese della F. 3 era quindi realmente internazionale, con due schieramenti nutriti per le maniche.

Con tempo umido, in prova, i tempi non hanno raggiunto il record di 1'19"2, detenuto da Rousselot e da Depailler, ma nell'ottenere la posizione al palo per la prima manche Williamson si è notevolmente avvicinato, con 1'19"4. Secondo più veloce è stato Serpaggi con l'Alpine.

Alla partenza della prima manche von Opel ha occupato il comando per circa duecento metri, ma durante il resto del giro Williamson è passato avanti e si è subito creato un vantaggio, demoralizzante per gli altri. Ha fatto una tipica «gara Williamson», cioè coducendo e vincendo come e quando gli è parso. Alle sue spalle si alternavano al secondo posto von Opel e Wilds e, dietro di loro, Trimmer all'inizio ha sfidato Mass, ma poi è incappato in un testa-coda perdendo molte posizioni (e finendo undicesimo). Analogo duello fra Hull e Serpaggi per il sesto posto, poi per il quinto, e il francese è poi riuscito a scollarsi di dosso Hull, lanciandosi all'attacco di von Opel, Wilds e Mass, che hanno tutti corso muso contro coda nella seconda fase.

Partito in seconda fila, il giapponese Kuwashima ha subito condotto nella seconda manche, ma lo sforzo per cercare di crearsi un vantaggio tipo quelli che sa crearsi Williamson è stato forse troppo per lui, infatti dopo un giro e mezzo ha fatto un testa-coda davanti al gruppo. Allora, infilandosi in mezzo al fumo provocato dai pneumatici, è passato avanti Coulon, con Walker che lo seguiva cercando il modo di passare. L'ha trovato alla terza tornata e dopo il francese, per quanto si sforzasse, non ha più potuto recuperare la prima posizione. Poi venivano Sutcliffe e Leclère, i quali duellavano al punto che alla fine i cronometristi sono stati incapaci di stabilire una differenza nei tempi. Ancora più indietro, lo scozzese Niel Ginn, che migliora continuamente, ha battuto la vecchia volpe Jarier sul traguardo.

Nell'intervallo, mentre si disputavano gare turismo e Formula Ford, è caduta una leggera pioggia, ma la pista era asciutta quando si è for-

mato lo schieramento per la finale.

All'abbassarsi della bandiera è scattato Williamson, seguito da von Opel, Walker e Wild, ma a metà giro Walker era già al secondo posto e si sforzava al massimo per impedire a Williamson di staccarsi. Dietro, la corsa di Wild è presto finita (per guasto) e von Opel ha creato confusione nella fila di vetture che aveva alle spalle, frenando tardissimo alla chicane, per passare poi con traiettoria disordinata, perdendo così molte posizioni. Al terzo giro è passato in terza posizione Mass, che l'ha però conservata per una sola tornata, arretrando poi e indicando il motore, mentre passava davanti ai boxes. Al quarto giro Walker è apparso al comando, avendo frenato in anticipo su Williamson alla chicane. Per alcuni giri, si sarebbe detto che avesse preso in mano le redini della gara, mentre alle sue spalle Leclère occupava la terza posizione, Sutcliffe la quarta. Von Opel, intanto dava l'avvio a una grande rimonta, occupando il nono posto. A questo punto il ritmo della gara si è assestato, con Walker davanti a Williamson, mentre le Alpine di Leclère e di Serpaggi mantenevano il distacco con Williamson abbastanza costante e Sutcliffe stava accodato. A metà gara l'ordine era questo, con von Opel che aveva superato Mass. In breve ha strappato il quinto posto a Sutcliffe e per vari giri ha minacciato di dividere il paio di Alpine. La dura battaglia per i posti dal terzo al settimo si è protratta fino alla diciassettesima tornata, quando un lieve errore di von Opel ha permesso ai due francesi di crearsi un varco. Coulon ha superato Mass, il cui motore non andava bene.

Negli ultimi pochi giri Williamson si è più volte affiancato a Walker sui rettilinei, senza però riuscire a mettersi in una traiettoria vitale in curva, che gli avrebbe consentito di prendere il comando. Poi, all'ultimo giro, nell'abbordare l'ultima curva, ha cambiato tattica: invece di tentare di frenare prima e di passar all'esterno, ha, si, frenato ma è passato all'interno, una manovra disperata che gli ha dato ricchi frutti. E così la brillante serie di vittorie di Williamson non si è interrotta. Il suo concorrente-patrocinatore-benefattore, Tom Wheatcroft non solo era beato (lo è sempre) ma anche sorpreso, perché durante la manche la vettura aveva avuto noie alle valvole e quindi lui non aveva mai creduto che potesse portare in fondo la finale. Walker è stato quasi altrettanto meritevole e Leclère si è aggiudicato una larga fetta dei punti per il campionato francese.

Dopo, Williamson ha detto di essere stato veramente preoccupato soltanto quando pareva che Walker si appresse un leggero varco, però si sentiva fiducioso finché era quasi attaccato all'Ensign. Ancora una volta, le «grandi marche» hanno avuto una giornata poco felice: la March meglio piazzata era ottava, la Brabham nona, le due JPS quattordicesima con Trimmer e quindicesima con Vermilio.

David Hodges

CORSA A THRUXTON - Gara di velocità in circuito per vetture di F. 3 - 30 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Williamson (GRD) 13'28"8, media kmh 168,77; 2. von Opel (Ensign) 13'32"4; 3. Wilds (Ensign) 13'33"6; 4. Mass (March) 13'33"8; 5. Serpaggi (Alpine) 13'34"; 6. Hull (Brabham) 13'40".

Giro più veloce: Serpaggi 1'19"6, media kmh 171,48.

Seconda manche: 1. Walker (Ensign) 13'32"4, media kmh 168,68; 2. Coulon (Martini) 13'32"4; 3. Sutcliffe (GRD) 13'36"8; 4. Leclère (Alpine) 13'36"8; 5. Ginn (GRD) 13'40"6; 6. Jarier (March) 13'40"8.

Giro più veloce: Jarier, Walker e Coulon 1'19"4, media kmh 171,91.

Finale: 1. Williamson 26'43"6, media kmh 170,26; 2. Walker 26'43"8; 3. Leclère 26'53"; 4. Serpaggi 26'53"8; 5. von Opel 26'57"2; 6. Sutcliffe 26'57"4; 7. Coulon 26'57"6; 8. Mass 26'58"8; 9. Hull 27'04"8; 10. Jones (GRD) 27'05"4.

Giro più veloce: Coulon 1'19"2, media kmh 172,34.

Dopo 163 giri in testa l'alfiere di PARNELLI rompe la trasmissione

LEONARD va a punti USAC

Che jella, ANDRETTI!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

POCONO (Pennsylvania) - La corsa l'ha fatta Mario Andretti. Battendo tutti i record precedenti, Guidando il plotone dei 33 magnifici gattoni che, lentamente, attanagliati dall'alta velocità hanno abbandonato il duello che ha assunto toni drammatici.

La Parnelli Jones-«Offy» dell'asso di Nazareth era partita decisa, sfrecciante, concedendosi anche il lusso di distaccare 3 secondi a giro su Joe Leonard, e sino al 163. giro tutto lasciava credere che, una volta compiuto il quarto rifornimento regolamentare, «Piedone» avrebbe tenuto saldo il comando vincendo, meritatamente, questa 500 miglia di Pocono, al suo secondo anno di vita.

Andretti ha cominciato a stracciare i records della scorsa edizione — detenuti da

ze — di Sam Session contro il muro di protezione, l'incendio del bolide di Jimmy Carruthers al 172. giro, anche questo fortunatamente senza seguito e l'arresto nel mezzo della pista della vettura di Gary Bettenhausen.

E' pur vero che in una gara automobilistica la fortuna può avere un peso predominante e di sfortunati ce ne sono stati sempre tanti. Ma il « caso Andretti » fa eccezione alla regola.

Andretti aveva corso con una continuità progressiva, con una meticolosità e calcolo che soltanto un campione del calibro del pilota della Parnelli può coordinare. « Un conto è quando la macchina si rompe subito ed un altro è quando sei in testa per tre quarti di gara ed una maledetta fa svanire il sogno ». E' questa la seconda volta che Andretti incappa in un contrattempo simile. Due settimane fa nel Michigan si trovava al comando, quando la marcia cedette tarpando le ali all'aquila di Nazareth.

Il lavoro velocissimo e preciso dei meccanici della Parnelli non è servito. Essi hanno fatto innestare la seconda, spingendo la vettura che, dopo una sosta di 10 giri è ripartita ma senza alcuna speranza. In gara erano rimaste nove macchine e mancavano ormai una ventina di giri. Poi come sale sulla ferita, anche un tubo della pressione si è staccato ed Andretti ha dovuto finire a velocità ridotta.

Una vera disdetta che ha deluso i centomila spettatori i quali avevano fatto un tifo indiatolato quando Andretti, preso il comando, ha tenuto a bada il resto dei concorrenti sviluppando un duello rusticano con il compagno di scuderia Al Unser senz'altro elettrizzante. Poteva andar meglio, anzi doveva andar meglio, perché il coraggio e la classe messi in mostra da Mario sono degni dei più calorosi elogi. Mario ora cova vendetta. Si rifarà a Milwaukee il 15 agosto (non potrà pertanto partecipare al Gran Premio d'Austria) per poi puntare decisamente alla 500 miglia di Ontario che potrebbe vincere.

La sua macchina ora è stata messa a punto.

L'unico problema, mi spiega Mario, è quando la macchina ha il pieno e quando corre con i serbatoi pressoché

POCONO - « E' stata una corsa velocissima — ha commentato Mario Andretti, un tantino amareggiato per la debacle della sua macchina — purtroppo le corse son fatte così! Vedrò di far meglio la prossima volta ».

La prossima volta sarà a Milwaukee, che impedirà a Mario di partecipare al Gran Premio d'Austria.

Mario, che durante i primi venti giri aveva tirato furiosamente tallonato da Gordon Johncocks, si è visto soffiare il primato del giro più veloce per qualche decimo di secondo. Il pilota della McLaren — sfortunata in questa gara — ha girato al 24. e al

63. giro alla stessa velocità: 184,079 conquistando pertanto la Coppa dei fratelli Piccirillo dedicata alla memoria del pilota romano « Ignazio Giunti ».

« Ci sarebbe piaciuto se la Coppa l'avesse vinta Mario Andretti, nostro grande amico, ma Johncocks ha vinto e rispettiamo la sentenza della pista » ha commentato il comm. Alessandro Piccirillo.

Andretti intanto, che ha guidato per oltre cento giri, ha incassato i primi diecimila dollari (cento dollari a giro) oltre al premio che gli spetterà lunedì a mezzogiorno quando avrà

luogo la cerimonia della premiazione, durante la quale il dott. Mattioli consegnerà le coppe e gli « cheques » ai concorrenti nel corso di un pranzo.

Nonostante le varie bandierine gialle la media della corsa è stata molto superiore a quella dello scorso anno: 154,781 miglia con tro le 138,648 segnate da Mark Donohue durante la prima edizione della Pocono 500.

Si prevede che circa 160 mila dollari andranno al vincitore Joe Leonard, che porterà via il 50 per cento dell'ammontare. Il 30 per cento andrà ai costruttori ed il 20 per cento verrà diviso dai cinque meccanici.



Gli specialisti antincendio (sulla sinistra) trasportano a braccia il pilota Jimmy Carruthers rimasto ferito nello schianto della sua vettura contro il muretto di protezione dell'autodromo di Pocono, durante la disputa della celebre 500 Miglia USAC, seconda soltanto a quella di Indy. Mentre il pilota veniva portato all'ospedale, la vettura si incendiava e restava quasi completamente distrutta

vuoti. Il bolide cambia volto come il dottor Jackill. Forse, per risolvere questo problema, dovrebbero ridisegnare la scocca.

La corsa, nel complesso, pur se conclusasi con soli nove concorrenti è stata avvincente, veloce, carica di colpi di scena. Il secondo anno di vita del circuito triovale di Pocono, di due miglia e mezzo può essere considerato ottimo ed il dott. Joseph Mattioli, chairman della pista, può esserne soddisfatto.

Del vincitore Joe Leonard si può dire soltanto: ha corso una gara bella, convincente, continua, come sa fare del resto soltanto un pilota maturo del suo stampo.

Il risultato ufficiale è stato dato con moltissimo ritardo poiché c'erano delle notizie contraddittorie che volevano Al Unser vincitore, ma i giri del pilota di Albuquerque erano stati contati male e veniva considerato terzo, dietro Johnny Rutherford.

Lino Manocchia

AL UNSER protesta: « E' un furto! »

Al Unser, che molti vedevano vincitore, quando ha udito il giudizio della commissione cronometristi ha affermato: « E' un furto, io avevo vinto, hanno favorito Leonard ». Infatti la Commissione ha penalizzato di un giro Unser per aver sorpassato tre concorrenti durante il periodo di una bandiera gialla.

LA CRONACA

CARRUTHERS va a fuoco

POCONO - Si parte sotto un sole offuscato spesso da grosse nuvole bianche. Temperatura non troppo calda, folla festosa. Andretti sfreccia via tallonato da Bobby Unser e Johncock. Peter Revson che aveva rotto un motore in prova di qualifica, rompe subito un altro motore e all'ottavo giro si ferma. Le McLaren non hanno fortuna, infatti tutte e due le « official » abbandoneranno lasciando campo libero alle Offenhauser.

Soltanto al 70. giro Bettenhausen prende il comando quando Andretti entra al box per rifornimento. Ma ben presto Mario riprenderà lo scettro.

All'ottantesimo giro Bettenhausen è fermo in mezzo alla pista, mentre Al Unser rompe un tubo di gomma del carburante e sosta due giri ai box. Dopo la settima volta, Bobby si arrenderà e la lotta continuerà, impennata sul trio Andretti, Leonard e Rutherford, tallonati da lontano dal « rookie » dell'anno Sam Posey, che vincerà il trofeo messo in palio da Mario Andretti per il « novellino » della Formula USAC.

Andretti tira poderosamente e guadagna anche 3 secondi su Leonard a giro. A metà corsa Andretti sente alle calcagna il compagno di squadra Al Unser che tenta disperatamente di rimontare

Dopo il 120. giro (300 miglia) Andretti gira a velocità altissima, malgrado le bandiere gialle, 20 miglia superiori alla media stabilita lo scorso anno da Mark Donohue. Sono rimaste in gara 14 vetture.

Al 150. giro le posizioni sono le seguenti: Andretti, Leonard, ad undici secondi, Rutherford, Posey, Al Unser. La macchina rossa di Wally Dallenbach abbandona. Dieci macchine restano in gara. Poi il colpo di scena: Mario Andretti al 163. giro entra ai box, si compie il rifornimento in 20 secondi, ma la trasmissione della Parnelli non funziona. E Mario perde 10 giri. Ora Leonard assume il comando seguito da Rutherford e Posey.

Jimmy Carruthers alla curva prima della dirittura principale sfiora il muretto e la macchina s'incendia. Nulla di grave. Il pilota verrà rilasciato prestissimo dall'ospedale dove è stato ricoverato per osservazioni.

Intanto Andretti rientra, ma la trasmissione slitta. Nonostante ciò il pilota di Nazareth compie un « forcing » entusiasmante, mettendosi sulla scia di Al Unser. Poi il tubo del carburante che riduce la pressione al bolide bianco rosso ed è la fine di ogni speranza per Mario.

Il finale, alquanto confuso per la pessima segnalazione, vede Al Unser e Joe Leonard sfrecciare. Nessuno sa con esattezza chi è il vincitore. Ci vorranno tre ore prima di conoscerlo. Cioè Leonard. Al Unser è terzo dietro Rutherford.

I. m.

500 MIGLIA DI POCONO - Gara valida per il campionato USAC - Circuito di Pocono, 29 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Joe LEONARD* (Parnelli-Offy) in 13 ore 13'49"3 alla media di kmh 249,095; 2. Johnny Rutherford (Eagle-Offy) a 1 giro; 3. Al Unser (Parnelli-Offy) a 2 giri; 4. Vukovich (Eagle-Offy) a 2 giri; 5. Posey (Eagle-Offy) a 2 giri; 6. Hiss (Eagle-Offy); 7. Andretti (Parnelli-Offy); 8. Walther (McLaren-Offy); 9. Kunzman (Eagle-Offy); 10. Carruthers (Scorpio-Ford); 11. Muther (Eagle-Offy); 12. McCluskey (McLaren-Offy); 13. Kenyon (Coyote-Ford); 14. Dallenbach (Lola-Ford); 15. Simon (Lola-Ford); 16. Session (Coyote-Ford); 17. Martin (Brabham-Offy); 18. Warren (Eagle-Offy); 19. G. Bettenhausen (McLaren-Offy); 20. B. Unser (Eagle-Offy); 21. Snider (Coyote-Ford); 22. Johncock (McLaren-Offy); 23. Savage (Brabham-Offy); 24. Simpson (Eagle-Offy); 25. Zimmerman (Vollstedt-Offy); 26. Ruby (Lola-Ford); 27. Mahler (McLaren-Offy); 28. Karl (Gilbert-Offy); 29. Harkey (Finley-Offy); 30. Williams (Eagle-Offy); 31. Revson (McLaren-Offy); 32. Krisloff (Kingfish-Offy); 33. Weid (Kingfish-Offy).

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO USAC DOPO LA PROVA DI POCONO: 1. Joe LEONARD con punti 2640; 2. Al Unser, 1630; 3. Mark Donohue, 1240; 4. Mario Andretti, 885; 5. Mike Hiss, 865; 6. Sam Session, 840; 7. Bill Vukovich, 820; 8. Johnny Rutherford, 800; 9. Gary Bettenhausen, 790; 10. Roger McCluskey, 650.

Mark Donohue — dopo appena 20 giri. La sua media è stata registrata a 184.654 miglia orarie, 20 miglia superiore a quella di Donohue (164.348) e 5 miglia superiore alla velocità stabilita da Bobby Unser ad Indianapolis.

Se durante i 200 giri otto bandiere gialle non avessero rallentato le macchine, la media sarebbe stata sicuramente superiore.

Ma le bandiere hanno segnalato l'urto — senza conseguen-

«POCONO 500»: COSÌ (IN 33) AL VIA

Bobby Unser (Eagle-Offy) media kmh 304,926	Gordon Johncock (McLaren-Offy)	Mario Andretti (Parnelli-Offy)
Al Unser (Parnelli-Offy)	Gary Bettenhausen (McLaren-Offy)	Joe Leonard (Parnelli-Offy)
Steve Krisloff (Kingfish-Offy)	Lloyd Ruby (Lola-Ford)	Roger McCluskey (McLaren-Offy)
John Mahler (McLaren-Offy)	Rick Muther (Eagle-Offy)	Salt Walther (McLaren-Offy)
Johnny Rutherford (Eagle-Offy)	Sam Posey (Eagle-Offy)	Wally Dallenbach (Lola-Ford)
Mike Hiss (Eagle-Offy)	Lee Kunzman (Eagle-Offy)	Jimmy Caruthers (Scorpion-Ford)
John Martin (Brabham-Offy)	Sam Session (Coyote-Ford)	Bill Simpson (Eagle-Offy)
Dick Simon (Lola-Ford)	Bob Harkey (Finley-Offy)	Jerry Karl (Gilbert-Offy)
Mel Kenyon (Coyote-Ford)	Peter Revson (McLaren-Offy)	Swede Savage (Brabham-Offy)
Billy Vukovich (Eagle-Offy)	George Snider (Coyote-Ford)	Bentley Warren (Eagle-Offy)
Denny Zimmerman (Vollstedt-Offy)	Carl Williams (Eagle-Offy)	Gred Weld (Kingfish-Offy)

«Solo» a 205 all'ora ROGER McCLUSKEY ha vinto la corsa STOCK di POCONO PETTY brucia il motore sotto gli occhi di Granatelli

POCONO - Roger McCluskey che nella 500 miglia Usac di ieri si era piazzato 12., si è preso la rivincita nella 500 miglia «Pennsylvania» per stock car al volante di una Plymouth, distaccando il diretto rivale Hartam e girando alla media bassissima (sic!) di 205,408 kmh. Richard Petty che era il favorito della vigilia con la sua fiammante Dodge STP, ha deluso il suo «boss» Andy Granatelli che ha seguito trepidamente la corsa nella tribuna centrale, presto riconosciuto dagli sportivi che hanno creato un vero pandemonio. Infatti il motore dell'asso della stock si è bruciato dopo che un pneumatico è scoppiato ed ha fatto urtare il muso della macchina incrinando il radiatore dell'acqua. Al 129. giro, dei 200 in programma, Petty ha dovuto abbandonare. Eguale sorte è toccata ad Al Unser, che ieri si piazzò quarto nella gara Usac., cedendo dopo 80 giri

Diversi incidenti, senza conseguenze hanno fatto abbassare incredibilmente la media. All'inizio tre macchine, in curva, si sono toccate creando un turbinio di fumo ed alcune virate verso il prato di altre 4 macchine che hanno abbandonato subito per danni vari. I 75 mila spettatori sono rimasti delusi, anche perché alcuni tra i grandi, come Allison e Baker, messi in programma alla vigilia, non si sono presentati.

500 MIGLIA PENNSYLVANIA - Gara campionato stock-car - Pocono, 30 luglio 1972. CLASSIFICA
1. Roger McCluskey (Plymouth) che compie i 200 giri alla media di kmh 205,408; 2. Butch Hartman (Dodge) a 4 giri; 3. Verlin Baker (Dodge); 4. Cecil Gordon (Mercury) a 8 giri; 5. Vid Marcis (Mercury).

Con la pista bagnata preoccupati i «prototipisti» PAVANELLO... velocista (!) per l'addio alla CERRINA

RIVALTA TORINESE - Commiato della Cerrina non solo per le ferie, ma definitivo, a meno di intervento auspicato di munifici sponsor. Protagonista di questa giornata è ancora una volta il tempo che con i suoi capricci, sottolineati da brevi spruzze di pioggia, ha fatto impazzire i concorrenti e ha un poco influito sui risultati.

Alla mattina con tempo buono e pista praticabile, si svolgono le gare per i non licenziati o con solo licenza nazionale, vedi la presenza (in un raptus) di Pavanello. Cericola vince per la decima volta la classe sino a 500 cc. e viene fatto smontare insieme al secondo arrivato Brozzi: è trovato regolare. Brozzi invece non in regola si ritira. Berruto, «Manuela», Beccaria e Pavanello vincono le rispettive classi. Ottima la prestazione di Pavanello che ottiene anche il miglior tempo.

Al pomeriggio con le 500 si inizia la gara dei seniores. Caveglia parte bene e per la mancanza del differenziale autobloccante fa un fuori giri tremendo che gli costa la rottura del motore: ennesima sfortuna per il bravo preparatore. Vince Pavese su 500 Lavazza sempre molto a punto davanti a De Filippi su vettura auto preparata. Bolognesi su 595 prevale nella classe 850 (e fa il 5. assoluto del turismo), su Niclot; alla minor potenza del 595 è accoppiato il peso piuma di Bolognesi mentre Niclot è rallentato dal suo quintale e passa.

Nella 1200 exploit di Gattino il riparatore di televisori più veloce di Orbassano, che su 128 di Caveglia batte di un soffio Maggi e Neri entrambi su Abarth Coupé. Finalmen-

te una buona giornata per il simpatico Di Rosa che su NSU autopreparata spicca un ottimo tempo e fa l'assoluto del turismo. Secondo è Colbacchini davanti a Di Medico. Nella oltre 1500 per 4 decimi il duello tra Mussa e Endysson si risolve a favore del primo. Terzo è Papinutto.

Partono i prototipi, anzi non partono perché piove e viene in pista solo Merlin su 500/128 della Beta con gomme da pioggia. Gli altri nichiano e quando si decidono piove un poco di meno. Discussioni non violente e si decide di fare ripetere a Merlin e a Lavazza che comunque per la diavoleria del tempo dopo una pausa, corrono di nuovo su pista bagnata. Altri sono andicappati e tra questi Narcisi che si è lasciato convincere a tentare il record. (In prova aveva ottenuto un 49'8 nuovo record, il vecchio era di 50'9). Morale: vince Mussa che ha migliorato la sua guida con la sua Formula Ford Belasi. Secondo è Zampolli su 1000 Dallara davanti a Narcisi su F. Ford e a Piacenti. Molto nutrita questa categoria con ben 12 concorrenti. Assente in gara la bella Formula libera di Beltrami, Cericola, Mazza, e dei F.lli Rizzo fermata da una rottura nelle prove. E' un peccato perché questa macchina fatta apposta per la Cerrina non potrà forse mai correre. Nel Trofeo delle Dame prevale la brava Giovanna Lucchino.

A settembre dunque niente gare e a meno di qualche miracolo gli appassionati che sempre hanno seguito con passione le gare della Cerrina avranno le domeniche inesorabilmente libere.

Giorgio Rossotto

TROFEO RICCARDO BIGNAMINI - Gara di slalom e velocità - Pista della Cerrina, 30 luglio 1972.

LE CLASSIFICHE

COPPA JUNIORES

Classe fino a 500 cc: 1. Gian Carlo Cericola; 2. Tabone; 3. Origlia.
Classe 850 cc: 1. Giulio Berruto; 2. N. Berruto; 3. Dell'Erba.
Classe 1200 cc: 1. «Manuela»; 2. Finotti; 3. Finotti junior.
Classe 1500 cc: 1. Franco Beccaria; 2. Gugnoli; 3. Cantaro.

Classe oltre 1500 cc: 1. Giorgio Pavanello; 2. «Manuela»; 3. Marsella.
COPPA SENIORES
Classe 500 cc: 1. Franco Pavese (Fiat 500) 3'06"1; 2. De Filippi (Fiat 500) 3'08"2.
Classe 850 cc: 1. Rocco Bolognesi (Abarth 595) 3'02"1; 2. Niclot (Abarth 695) 3'04"4; 3. Calza (Abarth 695) 3'05"9; 4. Elia (Abarth 695) 3'06"2; 5. Ansaldo (Abarth 695) 3'08"6.

Classe 1200 cc: 1. Aldo Gattino (Fiat 128) 2'59"7; 2. Maggi (Abarth coupé) 3'03"3; 3. Negri (Abarth coupé) 3'13"2; 4. Raimondo (Fiat 128) 3'14"4; 5. Zuccarello (Fiat 127) 3'15"8.
Classe 1500 cc: 1. Vincenzo Di Rosa (NSU 1300) 2'51"9; 2. Colbacchini (GTA 1300) 3'02"3; 3. Del Medico (GTA 1300) 3'18"8; 4. Simoletto (GTA 1300) 3'23"1.
Classe oltre 1500 cc: 1. Pier Giorgio Mussa (GTA 1300) 2'57"5; 2. «Andjson» (HF 1600) 2'57"9; 3. Papinutto (Alfa 1600) 3'04"1; 4. Gianna Lucchino (HF 1600) 3'13"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vincenzo Di Rosa (NSU 1100) 2'51"9; 2. Mussa (GTA 1600) 2'57"5; 3. «Andjson» (HF 1600) 2'57"9; 4. Gattino (Fiat 128) 2'59"7; 5. Bolognesi (Abarth 595) 3'02"1.

PROTOTIPI

1. Pier Giorgio Mussa (F. Ford) 4'26"3; 2. Zamolli (Dallara) 4'29"5; 3. Narcisi (F. Ford) 4'33"2; 4. Piacenti (Tecno Abarth) 4'34"5; 5. Lavazza (500-128) 4'43"3.

Compressore e alettoni aboliti nelle monoposto U.S.A.C.

POCONO (Pennsylvania) - Bobby Unser, in sei corse, quest'anno ha sempre vinto la posizione di partenza fermando il tachimetro al di sopra delle 185 miglia orarie. A anche a Pocono — incassando subito 10 mila dollari — si è piazzato nella prima posizione alla media di 189,437 superando di 17 miglia il record detenuto da Mark Donohue che vinse, lo scorso anno, la prima edizione della 500 Miglia di Pocono, dal percorso triovale.

L'asso della scuderia Dan Gurney ha ottenuto il miglior tempo, pochi minuti dopo che il cannoncino aveva sparato il colpo di chiusura delle prove di qualifica. Aveva piovuto quasi tutta la giornata e 16 mila spettatori, giovedì avevano guardato il cielo imbronciato, sperando che uno spiraglio di sole rimettesse le cose a posto. Il sole è spuntato alle 19, quando Unser e Mario Andretti erano in attesa del loro turno. Gli sportivi gridavano, ma i giudici di gara non si curavano di essi. Bobby Unser, conoscendo l'ascendente di Mario sulla folla e sui giudici, ha pregato l'asso di Nazareth di fare un segno alla folla, perché... aumentasse il clamore. E' bastato un segnale di Andretti, perché sull'autodromo rimbombassero urla, fischi e suono di trombe.

Soltanto allora il direttore Dick King ha permesso ad Unser ed Andretti di compiere i 4 giri regolamentari.

Per due ore, Gordon Johncock aveva tenuto salda la prima posizione avendo girato alla media di 183,457! ma quando Bobby Unser s'è scagliato sulla pista ha compiuto un'altro suo exploit eccezionale, superando la media di Johncock di 6 miglia

Ha chiuso la prima giornata di prove Mario Andretti che ha conquistato la terza posizione in prima fila girando alla velocità di 183,216.

Durante la giornata, tra una sosta e l'altra della pioggia, ben 24 piloti si sono qualificati per la posizione di partenza. In seconda fila — sempre su Parnelli Jones — si piazzavano Al Unser (182,981) e Gary Bettenhausen su McLaren Roger Penske (182,776).

Dopo le prove Bobby Unser ha detto di considerare le decisioni prese dalla USAC, — «addirittura pazzesche».

I dirigenti della Formula «Indy», infatti, intendono ridurre la potenza del motore (Mario Andretti ce lo anticipò a Watkins Glen) togliere gli alettoni ai bolidi e stabilire un massimo per il carburante da usarsi durante le gare.

La riduzione della potenza del motore evidentemente ha lo scopo di far fuori i motori a turbocompressore, divenuti ormai mattatori dappertutto, per far posto a motori più convenzionali. Tale passo è stato dettato anche perché la proposta Andretti (tramite AUTOSPRINT) per la unificazione della Formula Uno con il tipo Indianapolis è vista di buon occhio dai dirigenti americani.

Bobby Unser è contrario all'eliminazione degli alettoni.

«Questa è la peggiore innovazione che si possa apportare nel nostro settore. In questi ultimi tempi si sono verificati pochissimi incidenti in pista, e questo lo si deve agli alettoni che tengono giù la macchina in curva. Se tolgono gli alettoni, salteremo come tante cavallette».

Mario Andretti è del parere che il

mutamento delle regole per i motori rappresenti un incentivo per attrarre i piloti europei e contemporaneamente servirà anche a ridurre un po' la velocità.

Gli alettoni sono anche per Mario, importantissimi. La battaglia ha avuto inizio. Sicuramente entreranno in lizza i costruttori i quali ad un certo momento potrebbero dare «l'out» ai dirigenti disertando le corse onde costringere i «soloni» a tornare indietro sulla decisione.

Si prevede, tuttavia, che la USAC, uditi i vari pareri, autorizzerà gli alettoni che comunque dovranno subire piccole riduzioni (quest'anno erano stati alzati di 5 centimetri ed allargati 10 cm.).

Sino a quel momento le medie non scenderanno sicuramente al di sotto delle 175 miglia orarie, specie se in palio vi è mezzo milione di dollari e passa.

PHILLIPPE

ha «rotto»

con PARNELLI?

POCONO - Interviste di rito. Cominciamo con **GEORGE BIGNOTTI**: «Indy '73? Speriamo con motore Ferrari. Certo che il Drake si dibatte nel dilemma shakeriano: Parnelli Jones o Andy Granatelli? Quest'ultimo è molto

forte, è ricco, potrebbe spuntarla, comunque noi contiamo sulla promessa di Maranello.» (E soprattutto sull'influenza che Mario Andretti ha in seno alla scuderia del Cavallino Rampante... n.d.r.). «Abbiamo messo la macchina a posto, abbiamo cambiato i radiatori laterali dell'acqua aprendo una finestrina che raffredda meglio il radiatore ed abbiamo spostato il radiatore dell'olio in coda.

«Tolto i due alettoni a V inclinati a 45 gradi che facevano rallentare la macchina nei rettilinei, ora risponde bene. Non abbiamo avuto altre noie eccezione fatta per qualche difetto meccanico.»

Intanto, nei box della Parnelli non si è veduto Maurice Phillippe e qualcuno ha maliziosamente affermato: Phillippe è stato liquidato come Mc Namara.

«Non è vero, — dice Bignotti —. Ora le macchine vanno e non c'è bisogno di avere con noi il disegnatore. Comunque nel '73 contiamo di avere più o meno la medesima vettura, ad eccezione, dicevo del motore che dovrebbe o potrebbe essere quello Ferrari.»

Che ne pensa Bignotti della ventilata unificazione della formula uno e quella USAC?

«Sarebbe una grande cosa. Semmai bisognerebbe ridurre la cilindrata e togliere, se possibile, il

turbocompressore. Abbiamo infinite richieste dal sud America per motori aspirati e questo col compressore non può essere venduto, poiché richiederebbe una schiera di tecnici che laggiù non hanno. Soltanto unificando le due "categorie" potremo assistere ad un vero campionato mondiale.»

VINCENT GRANATELLI: «Stiamo cercando di immettere nella Formula USAC il motore "Wankel" ma temo che anche questa volta i "caporioni" ci taglieranno le gambe come fecero per la turbina.

«Il motore Ferrari? Contiamo sempre nella parola di Maranello: soltanto con quel motore potremo fare cose eccezionali. Intanto, se a settembre non avremo conferma ufficiale acquisteremo due altre Lola, rimodificandole per la prossima stagione. Le macchine vanno bene e non vedo perché non dovremmo usarle. Semmai dovremo cercare due piloti: Wally Dallenbach è bravo, ma è troppo lento.

«Sappiamo che l'ing. Colombo venne a Pocono il 2 luglio, ma per l'alluvione non vi rimase molto a lungo, però lo abbiamo visto nel Michigan alla 200 miglia e molti mi hanno detto che avrebbe avuto grossi colloqui con la Parnelli Jones. Staremo a vedere.»

l. m.