

# DOVE corriamo domenica?



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

## l'additivo del meccanico

**LE GARE SOPPRESSE** La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto) e il G.P. del Messico (22 ottobre).

**QUESTE DATE CAMBIANO** ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinv. a settembre ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. al 1.0 ottobre. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinv. all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giu-

gno), la Coppa AC Salerno (vel. in salita, 4 giugno) rinv. a data da dest. La Gara a Vallelunga (vel. in circ., 11 giugno), rinv. a data da dest. Il Giro Valli Pordenonesi è rinv. a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinv. a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia e rinv. a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La gara di Albi (Trof. europ. F. 2) sarà forse anticipata dal 24 al 17 settembre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinv. al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Fluggi Arcinazzo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinv. a ottobre. La Monte Bonifato è rinv. all'8 ottobre. La Pieve S. Stefano-Spino è spostata dal 3-9 al 30-9 1-10. Il Rally dei Tulipani si svolgerà dal 14 al 18 settembre, non più valido per il campionato.

### AGOSTO

### Le corse in calendario dall'8 al 20 agosto in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
8	Trofeo Estate	Scud. Sporturismo	Part. Rivisonoli Arr. Idem	Ore 9/20	●	Autotorneo	Lanteri (Mini)
10-12	Rally Rias Bajas	Spagna			●●●	Rally	
13	GP d'Austria	Austria	Osterreichring km 5,911		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Siffert (BRM) 1.30'23''9, media 212,920, nuovo record. Record sul giro: Siffert 1'38''47, media 216,280
13	Mont Dore	Francia	km 5		●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 2'40''8, media 111,94, nuovo record
13	Premio Reno	Germania	Circuito del Nurburgring km 28,29		●●● F. 3	Velocità in circuito	
13	Corsa a Brands Hatch	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km 4,26		●●● F. 3	Velocità in circuito	
13	Corsa a Mosport	Canada	Circuito di Mosport km 3,95		●●● Trans-Am	Velocità in circuito	
13	100 di Milwaukee	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
13	Aerodromo di Wunstorf	Germania			●●●	Velocità in circuito	F. 3: Noè (Lotus) S. SP: Swart (Chevron)
13	Corsa di Almhital	Germania			●	Velocità in salita	
13	Corsa di Argelès	Francia			●	Velocità in salita	
13	Corsa di Bellegarde	Francia			●	Velocità in salita	Daniel (Pygmée) 1'37''7, uguagliato record precedente
13	Corsa a Karlskoga	Svezia	Circuito di Karlskoga km 3		●●● F. 3	Velocità in circuito	
13-19	Rally Olimpia	Germania			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	
15	Coppa Città di Enna	AC Enna	Circuito di Pergusa km 4,797	Part. 1. manche: ore 15 Part. 2 manche: ore 17,30	●●● Camp. int. marche 2 litri	Velocità in circuito	Bonnier (Lola) 2.14'04''2, media 195,144. Giro più veloce: Bonnier 1'26''6, media 201 e 409 (1970)
15	Svolte di Popoli	AC Pescara	Part. Popoli Arr. S. Benedetto in Perillis km 8	Part. ore 9	●	Velocità in salita	Facetti (Chevron) 3'59''2, nuovo record.
15	Télé Dudelange	Lussemburgo			●	Velocità in salita	
19-20	S. Giustino Bocca Trabaria	AC Perugia	Part. S. Giustino Arr. Bocca Trabaria km 11,900	Part. gr. 1 e 3 (dopo prove 19) Part. 15,30 (20)	●	Velocità in salita	Merzario (Abarth), 5'26''75, media 109,622, nuovo record
20	GP del Mediterraneo	AC Enna	Circuito di Pergusa km 4,797	Part. 1. manche: ore 15 Part. 2 manche: ore 17,30	●●● Trofeo europ. F. 2	Velocità in circuito	Regazzoni (Tecno) 1.28'03''5, media 208,679. Giro più veloce: Regazzoni 1'23''5, media 208,886 (1970)
20	Ursanne Les Rangiers	Svizzera			●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita	Perrot (March) 4'19''67, nuovo record
20	Trofeo 4 Ore	Olanda	Circuito di Zandvoort km 4,193		●●● Challenge europ. T.	Velocità in circuito	Hezemans (Alfa) 2.01'47'', media 148,570. Giro più veloce: Hezemans 1'39''4
20	Corsa a Mid-Ohio	Stati Uniti	Circuito di Mid-Ohio km 3,86		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Stewart (Lola) media 153,130 Giro più veloce: Revson 1' e 26'', nuovo record
20	Corsa a Misano	AC Bologna	Circuito di Misano km 3,470		●●● Trofeo Autosprint F. 3, F. Italia	Velocità in circuito	
20	Agordo Frassené	AC Belluno	Part. Cimitero Agordo Arr. Frassené km 8	Part. ore 11	●	Velocità in salita	Lualdi (Ferrari) (1966). Record: Demetz (Abarth) 5'16'', media 122,531 (1964)
20	Autocross	Scud. Spezzina	Pista Bottagna		●	Autocross	
20	Castello di Mesola	Scud. S. Giorgio	Part. Mesola Arr. idem - km 70	Part. ore 8,30 Arr. ore 11,30	●	Regolarità	Pertusio (Simca)

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



NURBURGRING - Le immediate reazioni del dopocorsa per i protagonisti dell'episodio più discusso. Stewart sta spiegando a Metternich quel che pensa di Regazzoni e del come è andata che è stato eliminato... e Regazzoni intervistato dai colleghi svizzeri si mostra meravigliato del tanto chiasso! I giornali tedeschi il giorno dopo hanno vistosamente titolato l'episodio: «La speronata di Regazzoni al rivale STEWART»



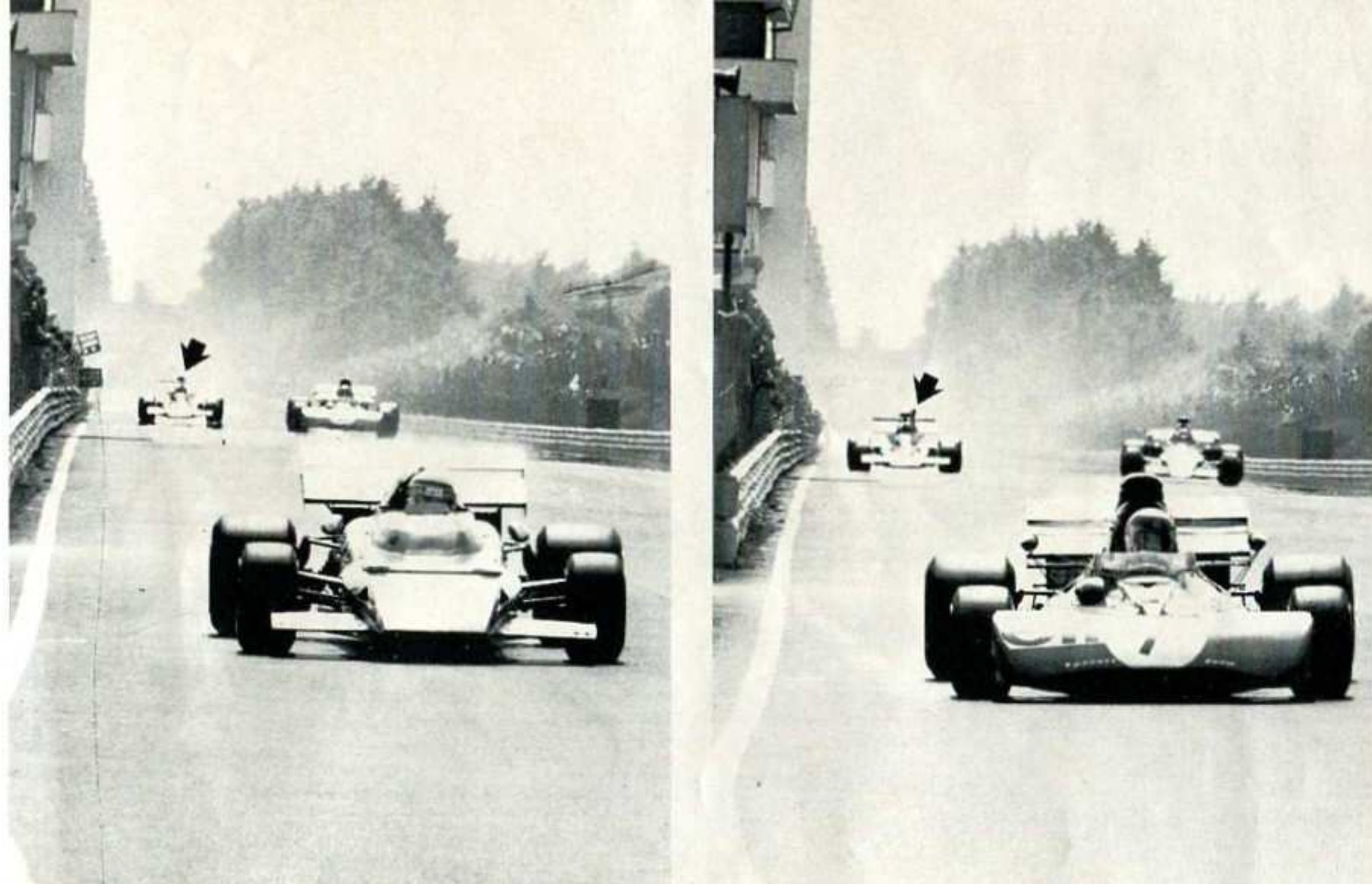
# La paura e la gioia

Il trionfo dei ferraristi è stato molto esuberante. Ecco l'arrivo di Ickx. I salti di gioia dei ferraristi sono giustificati, anche se i commissari erano sconcertati da quell'invasione in pista dei meccanici italiani (foto LINI)



Questo foto montano invece la vera e propria ebollizione che con il grande salto viene realizzata sul vertice della tribuna all'impulso del cavro. La soluzione peraltro non è la forza per un autotreno come Mon... La soluzione sarebbe cioè se... Il non vertice del... in cui il motore in tal... di portare il... inconvienenti con... ridotte... sponibile... a Mon... per un...

# Tornano le ⚡



La sequenza dell'arresto di Emerson Fittipaldi, rimasto senza olio per la probabile rottura del serbatoio del lubrificante, che è costata l'abbandono anche per Walker. Sul rettilineo dietro ai box viene superato da REGAZZONI e STEVART (che copre Peterson); poi, mentre passano Stewart e Peterson, lo vediamo alzare il braccio (sotto) e successivamente portare la macchina fuori pista verso sinistra



Con la macchina già mezza fuori strada Fittipaldi nota il fumo azzurro che si lascia dietro, poi mentre si è fermato e sta uscendo all'estremità posteriore compaiono delle lingue di fiamma (foto LINI)



Dapprima è stato lui stesso a spegnerle, azionando il comando manuale dell'estintore automatico, appena uscito dall'abitacolo, poi sono accorsi anche i pompieri che erano vicinissimi. E lui si allontana dalla macchina togliendosi il casco e attraversa freddissimo la pista appena non vi sono state altre macchine in arrivo



Quello che vedete preso per il collo, ed evidentemente molto sorpreso nel sentirsi pressoché strangolato, è il presidente della associazione dei giornalisti delle corse internazionali, Bernard Cahier. Quello che gli sta facendo la quasi perfetta « cravatta », e in modo deciso, è uno dei « fonktioner » della A.v.D., il club organizzatore del Gran Premio di Germania, che nell'intento di ripulire la zona dei boxes dalla troppa gente che vi stazionava ha utilizzato le maniere che un tempo erano care alle SS. Senza neanche interpellare le persone, senza guardare se erano o non erano autorizzate a star dove erano, questo curioso esempio di



una attitudine germanica che credevamo estinta ha applicato la sua originale maniera di metter ordine: prima ti faccio fuori, poi discutiamo!

Non è stato l'unico esempio di, chiamiamola così, poca ospitalità, perché altri personaggi della A.v.D. si sono spesso distinti in atteggiamenti di questo genere, compreso quello che adesso funge da direttore di corsa e che qualche anno fa, senza badar tanto per il sottile, mise le mani addosso al D.S. della Ferrari (parlo per cognizione di causa perché ero io) nell'intento di cacciarlo fuori di pista. Forse questi strani personaggi ritengono che coloro che hanno delle effettive mansioni, compresi piloti e meccanici, siano elementi trascurabili, nel quadro coreografico nel quale invece pare siano molto ben tollerate amichette, parenti, figli non della gente delle corse ma dei « fonktioner ».

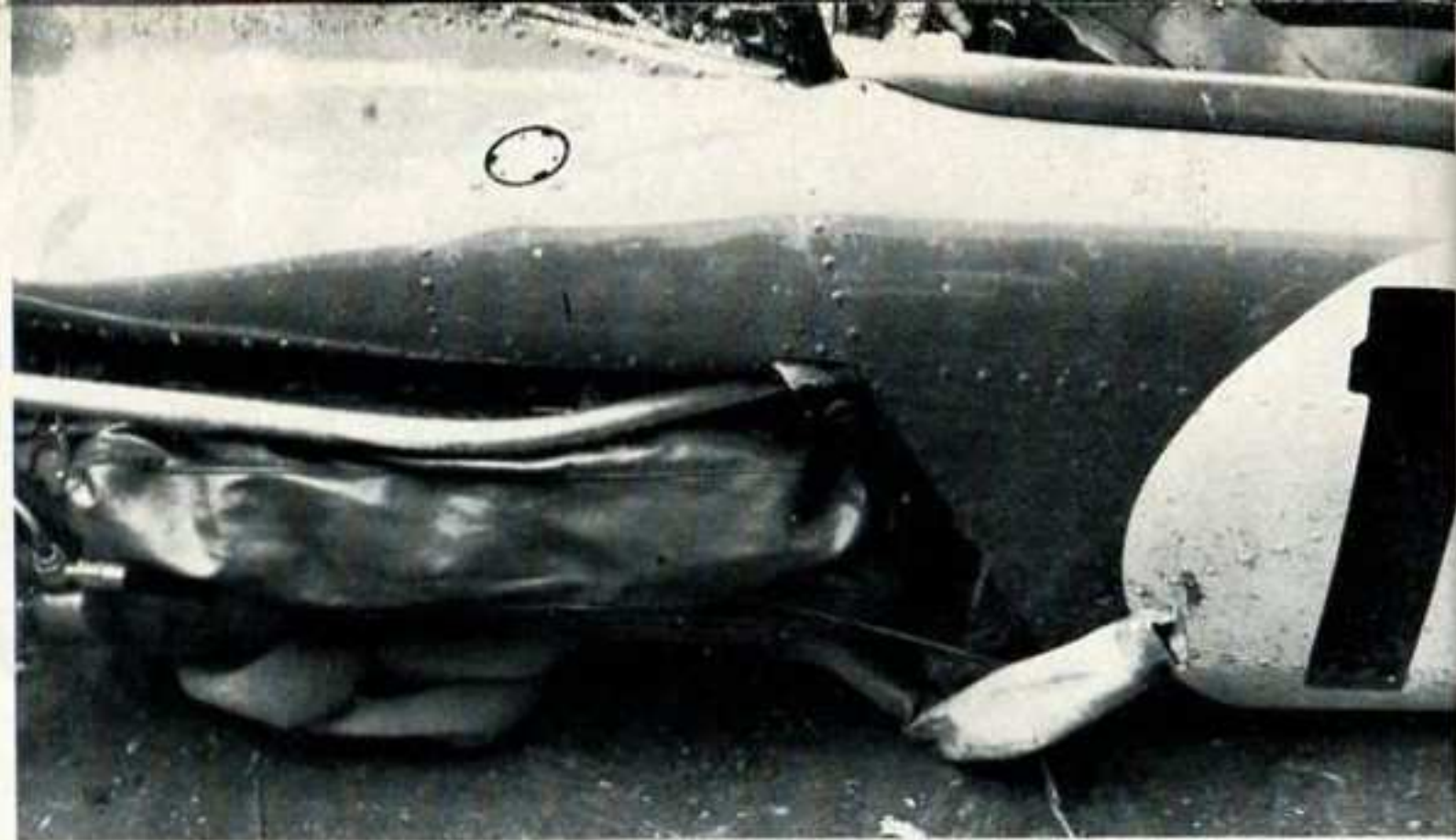
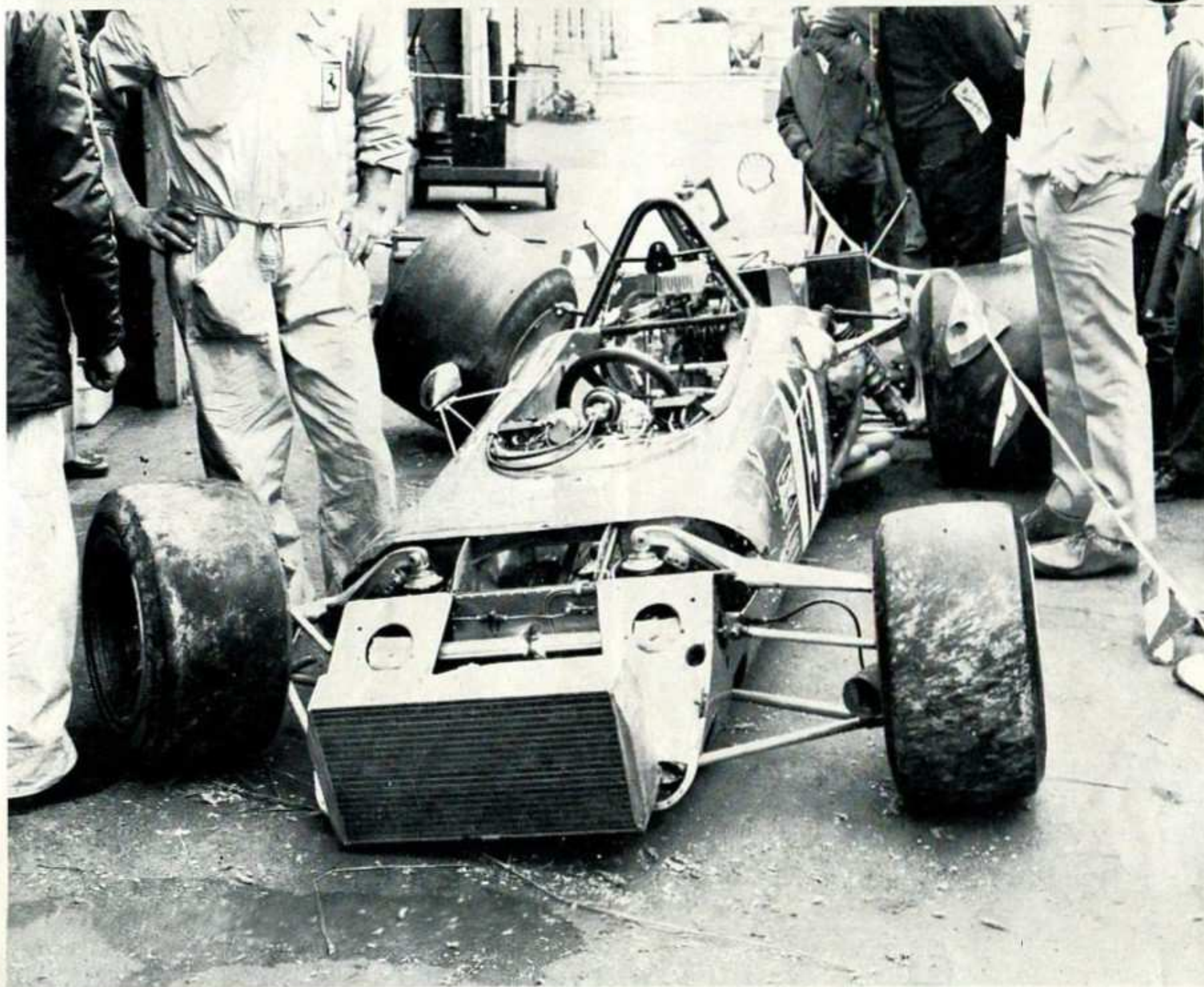
Insieme con l'ineffabile ufficio stampa, incapace di dare le informazioni statistiche (tempi e classifiche), incapace di valutare le necessità di chi doveva lavorare sul serio, e insieme con una certa propensione al nazionalismo in tutto, queste amene cose sono quelle che hanno rallegrato il Gran Premio di Germania. Sotto gli occhi del presidente della CSI principe Metternich, che essendo anche dell'A.v.D. (Automobileclub von Deutschland) si trova adesso in una posizione delicata, dovendo giudicare... se stesso.

Forse per certa gente tutto ciò è normale, ma non lo è per noi. Guardate ancora la foto: vedrete la faccia sorridente di un meccanico inglese, che crede in buona fede che la « cravatta » a Bernard Cahier sia uno scherzo, e si diverte, non potendo certo immaginare che qualcuno possa comportarsi in quel modo seriamente. Ma lui viene da un altro mondo.

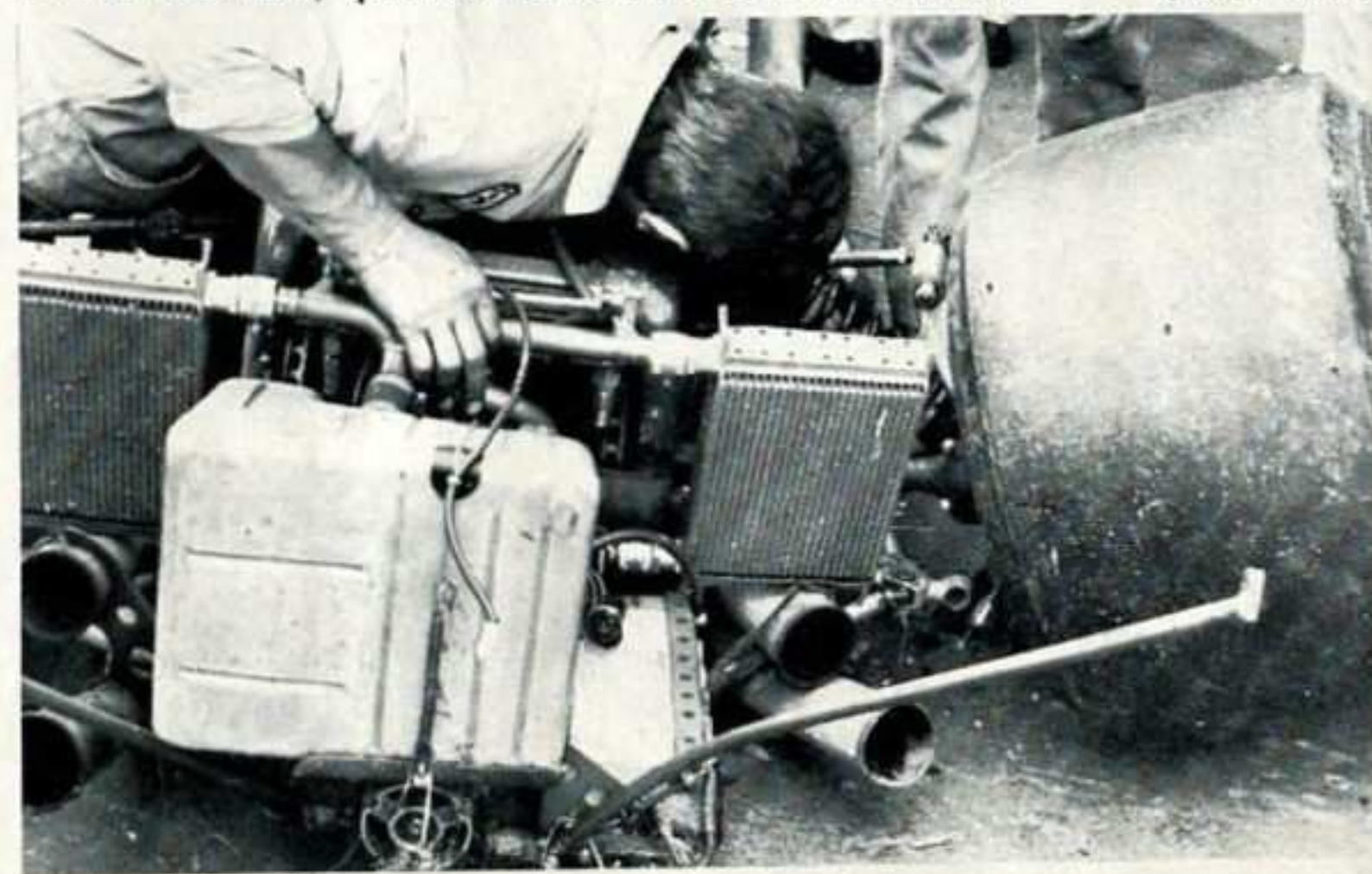




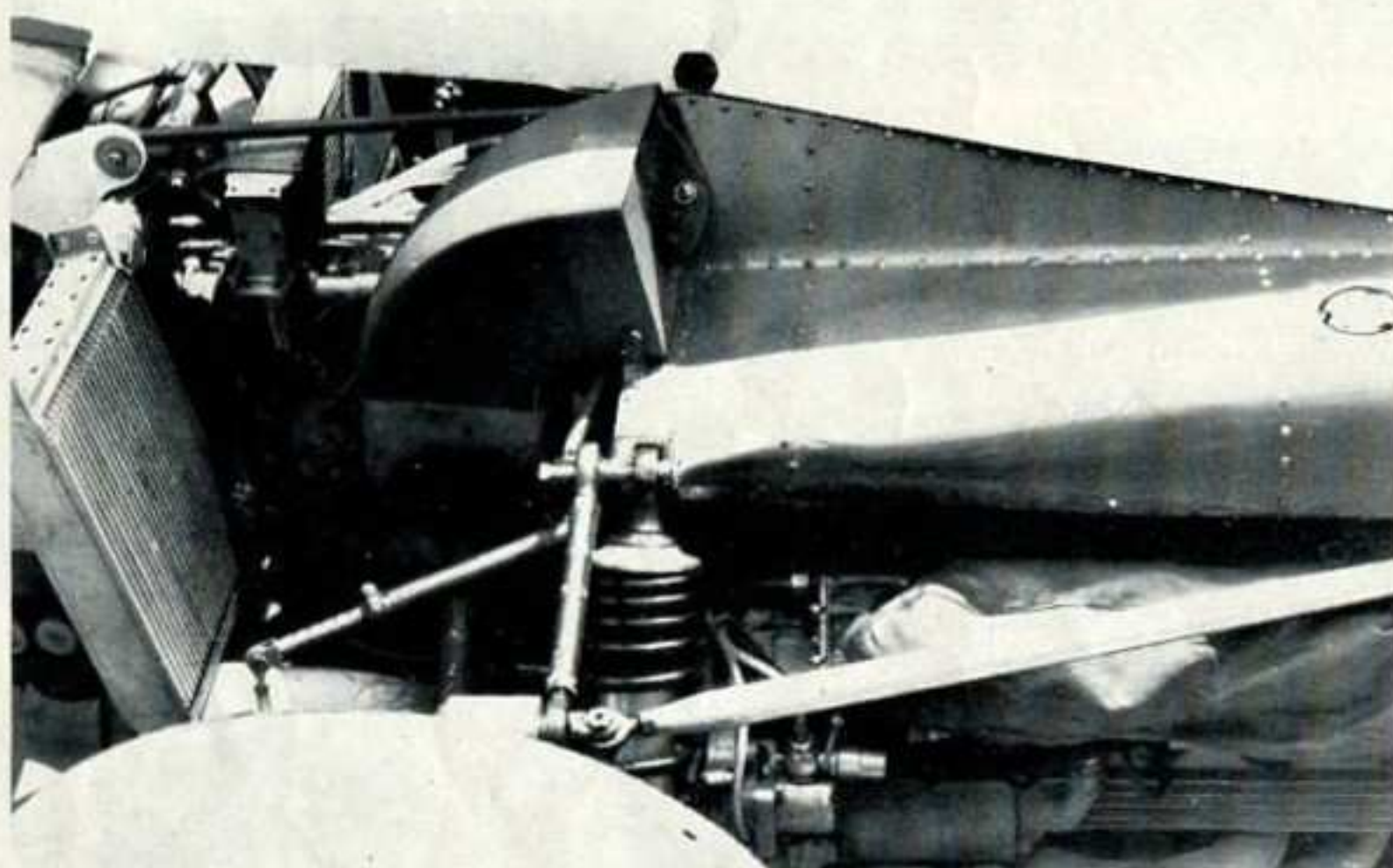
# Per questo «botto» MERZARIO non va a Zeltweg



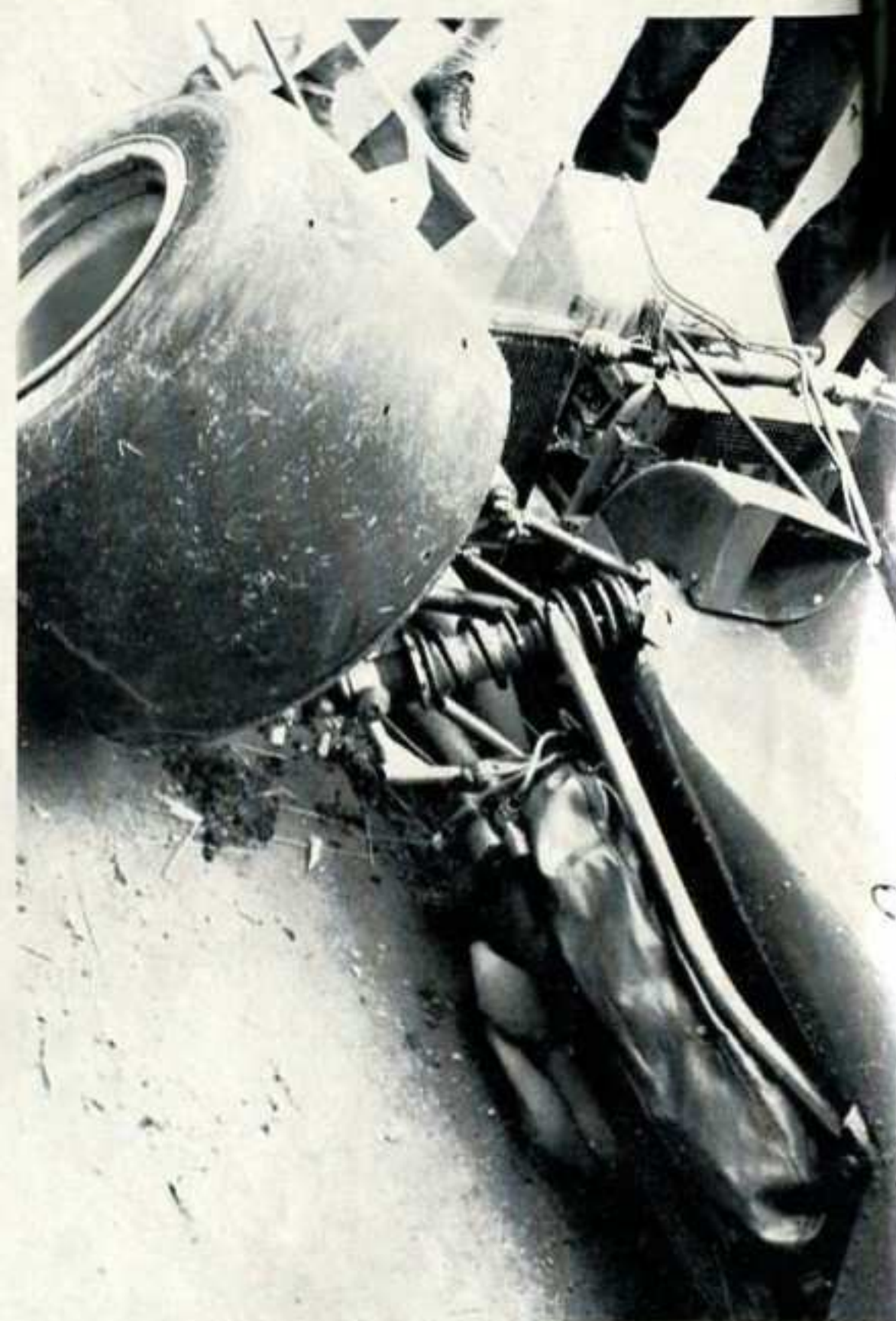
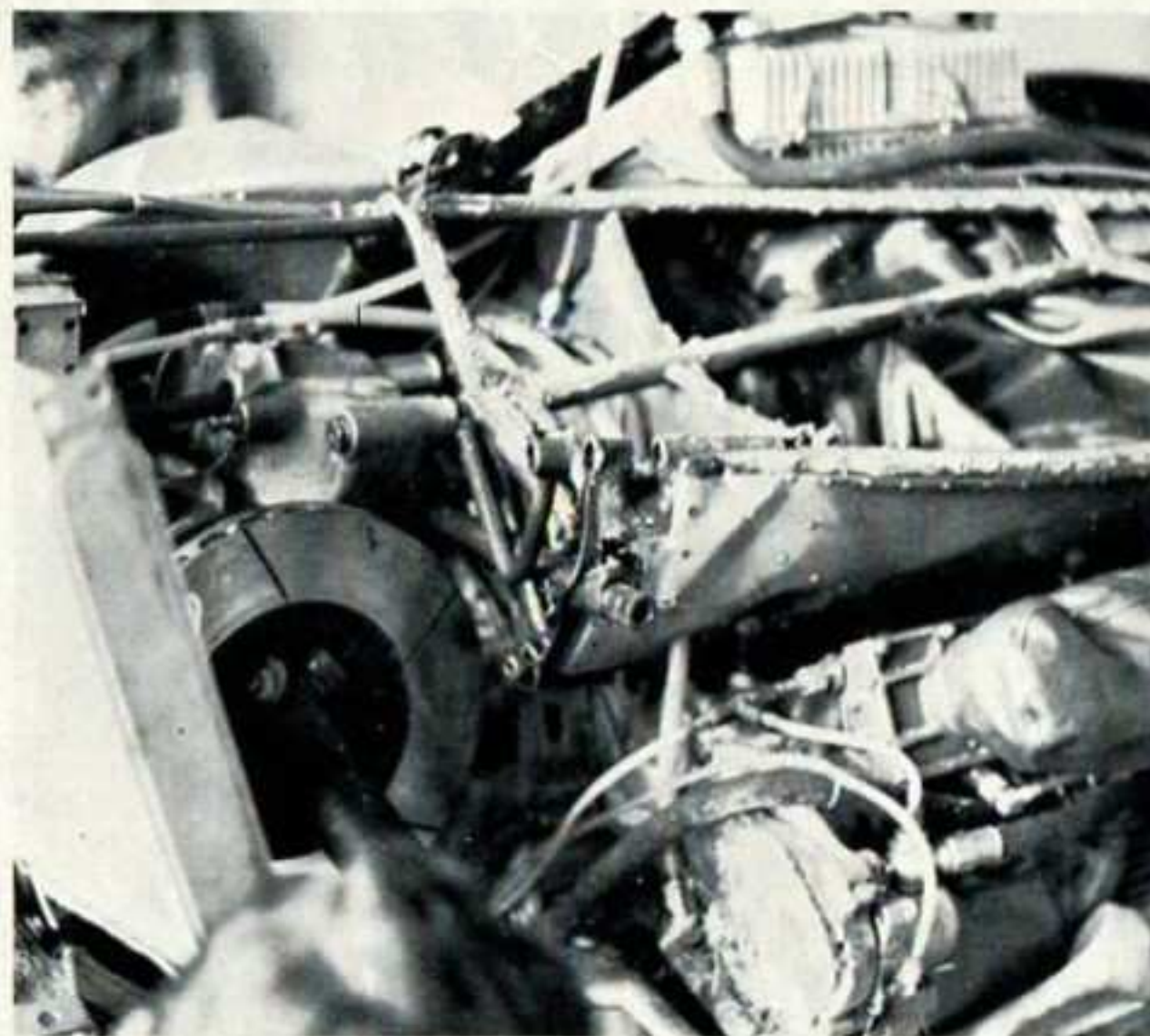
Ecco come si è presentata la macchina di Merzario ai meccanici, dopo che era stata recuperata nel campo dove era finita per l'uscita di strada di venerdì. In una nottata e un giorno la 312 è stata messa in condizione di correre. Ma adesso la macchina è considerata ancora claudicante. Sarà rimessa insieme. Ma è escluso che Merzario l'abbia in Austria il 13 agosto anche perché si vuole dare a ICKX un eventuale mezzo di ricambio. Merzario tornerà in F. 1 a MONZA, quando dovrebbe debuttare la B3 (foto LINI)



Due viste della parte posteriore destra della Ferrari di Merzario dopo l'incidente. (A destra e sotto), con ancora la carrozzeria e poi senza i pannelli di lamiera che sono stati schiodati



Come è apparsa la macchina di Merzario, nella parte posteriore destra, dopo il gran lavoro dei meccanici. Senza la chiodatura semicircolare attorno all'attacco dell'ammortizzatore non si sarebbe notato



Così era ridotta la parte anteriore della McLaren di Hulme, uscito di pista a causa dello scoppio di una gomma posteriore

Oltre alla pubblicità per la carne argentina, Reutemann adesso porta anche quella del campionato mondiale di calcio del '78, che si farà a Buenos Aires

La Tecno di Bell aveva delle nuove sospensioni anteriori, suggerite da Ron Tauranac. Ma sui tratti rettilinei la monoposto bolognese non stava in strada. Inoltre si sono ancora avuti grossi problemi di raffreddamento



## LOTUS da rally

Emerson Fittipaldi ha avuto una bella emozione durante le ultime prove, quando il musetto della Lotus si è semistaccato, sfregando sulla pista. Le troppo dure toccate della macchina sulla pista, sono state accusate dalla Lotus più che dalle altre macchine avendo essa un passo molto lungo. In gara è stata utilizzata una speciale protezione di lamiera di tipo... rallistico



# Un disguido postale per la CONNEW

**NURBURG** - Dopo la brevissima apparizione a Brands Hatch, sfortunata perché dopo i primi giri si ruppe la sospensione posteriore, la Connew di F. 1 è stata rivista al Nurburgring, dove peraltro non ha potuto correre, per la intransigenza degli organizzatori che non hanno voluto ammetterla alle prove. La iscrizione di questa macchina, per un disguido postale, era giunta con un paio di giorni di ritardo, e così cavillando sul fatto che il contratto di assicurazione prevedeva soltanto le 27 macchine iscritte nei termini, non è stato permesso a François Migault di almeno poter effettuare le prove.

E' stato un peccato, perché questa macchina, costruita da un piccolo gruppo di meccanici specialisti, su progetto di Peter Connew che fino a poco tempo fa era alla Surtees, ci sembra se non altro progettata e fabbricata con molta accuratezza. Non ha nulla di eccezionalmente rilevante, ma è disegnata e realizzata con molta minuzia nei particolari, che denotano una ricerca puntigliosa della qualità e della funzionalità. Anche nelle linee aerodinamiche la macchina è molto semplice e pulita, senza stravaganze, ma le soluzioni scelte indicano idee abbastanza chiare e razionali da parte di chi l'ha disegnata.

Questa macchina esordirà davvero in occasione del Gran Premio d'Austria, il 13 agosto a Zeltweg e dovrebbe essere presente anche al Gran Premio d'Italia, il 10 settembre. Per il momento comunque sia il costruttore sia il pilota francese non hanno particolari ambizioni, tranne quella di constatare le rispettive possibilità con la prova effettiva in pista. Dispongono infatti soltanto di un motore Cosworth della serie 10, che certo non è della ultima covata, ma sperano di poter verificare almeno le doti di tenuta di strada e di maneggevolezza della macchina.

Da quello che abbiamo visto e che voi potete vedere dalle nostre foto, la nuova macchina merita di avere successo, a premiare lo sforzo e le capacità di chi l'ha progettata e di chi l'ha pagata.



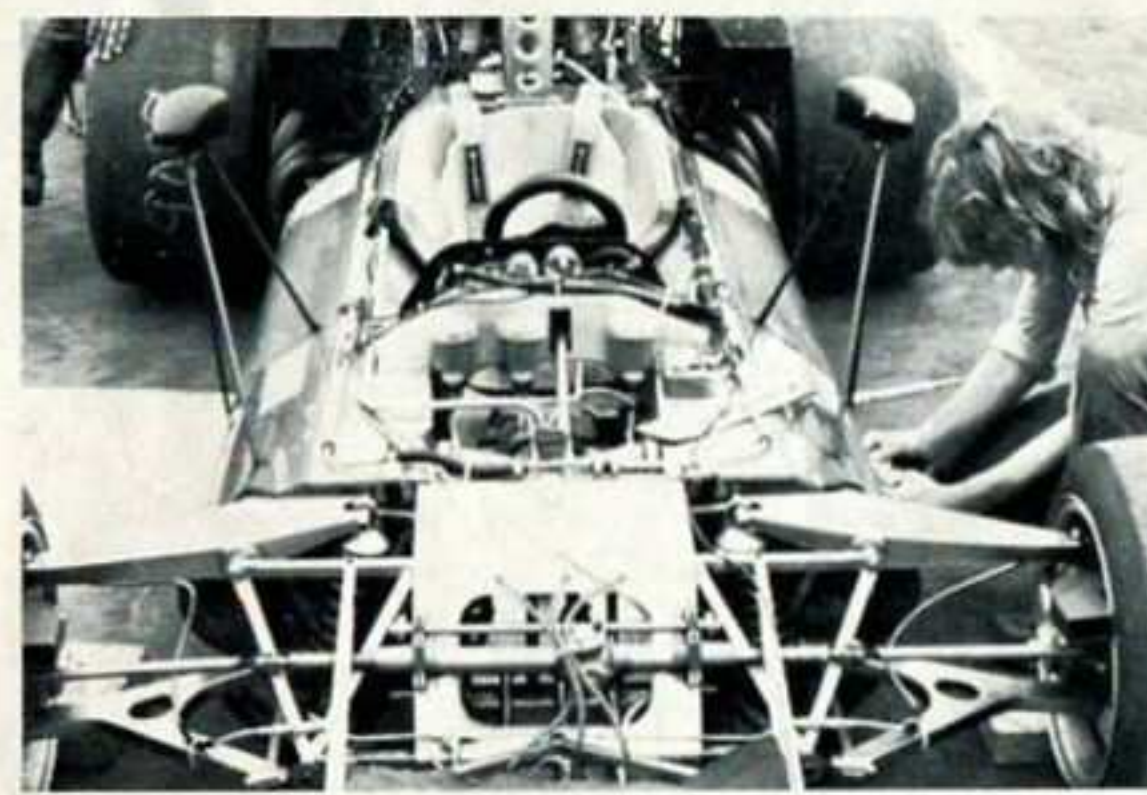
Ecco (sopra) la Connew vista di profilo. Come si vede le linee sono classiche e pulite. Sotto a sinistra: la linea filante della nuova macchina è caratterizzata dal muso a cuneo, anche se il radiatore dell'acqua è in posizione anteriore. Sotto a destra: Peter Connew, progettista della nuova « Darnval »



La struttura dell'abitacolo è molto semplice e lineare. Molte soluzioni ricordano quelle adottate dalla Surtees. A destra: la macchina priva della parte superiore della carrozzeria, mette a nudo l'abitacolo e le canalizzazioni tutte tradizionali



Il pannello degli strumenti. Il contagiri ha il limite massimo a 10.000, regime autorizzato per i motori Cosworth serie 10; la bombola dell'impianto antincendio è posta sotto le gambe del pilota



Il difficile varo della Rothmans F. liberissima

Solo alla BRM interessano (per ora) 50.000 sterline

LONDRA - Si continua a non avere particolari proprio precisi sulla Rothmans 50.000 (sterline di premi: cioè 75 milioni di lire). Corre il sospetto che gli organizzatori s'imbattano in difficoltà, per reperire uno schieramento decoroso, nonostante l'attrattiva finanziaria della corsa più ricca d'Europa.

Sarebbe giusto che avesse successo, perché rappresenta una novità e qualsiasi novità in campo motoristico, merita di essere messa alla prova, anche se i proposti regolamenti, che vieterebbero a monoposto e biposto di correre nella stessa gara, potrebbero significare che non vedremo mai più un'altra corsa come questa.

La gara sarà per gruppo 9, cioè « liberissima ». Potremmo anche vedere una F. 1 con alettoni di dimensioni Can-Am e ciò potrebbe significare velocità sotto l'1'22"2 segnato da Ickx nelle prove del GP d'Inghilterra. Si correrà su 118 giri, per una distanza di km. 507,7, più o meno una volta e mezzo la lunghezza di un Gran Premio. Questo, all'atto pratico, vuole dire che la maggior parte delle vetture dovrà sostare per il rifornimento e forse anche per cambiare i pneumatici.

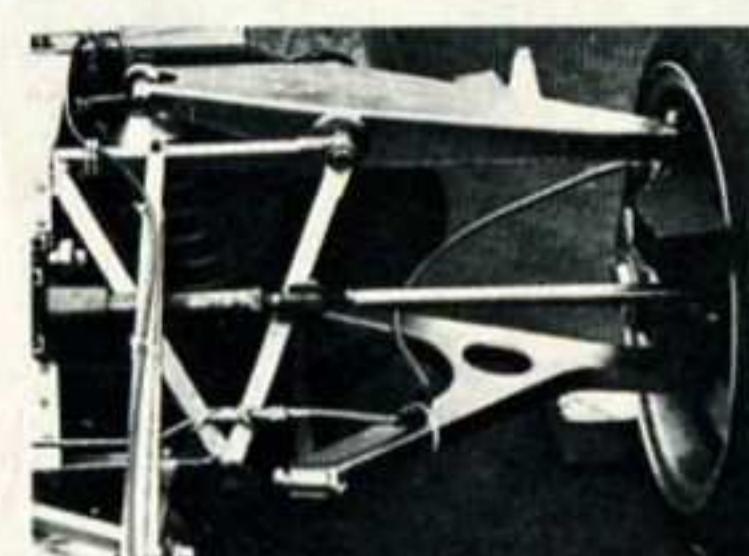
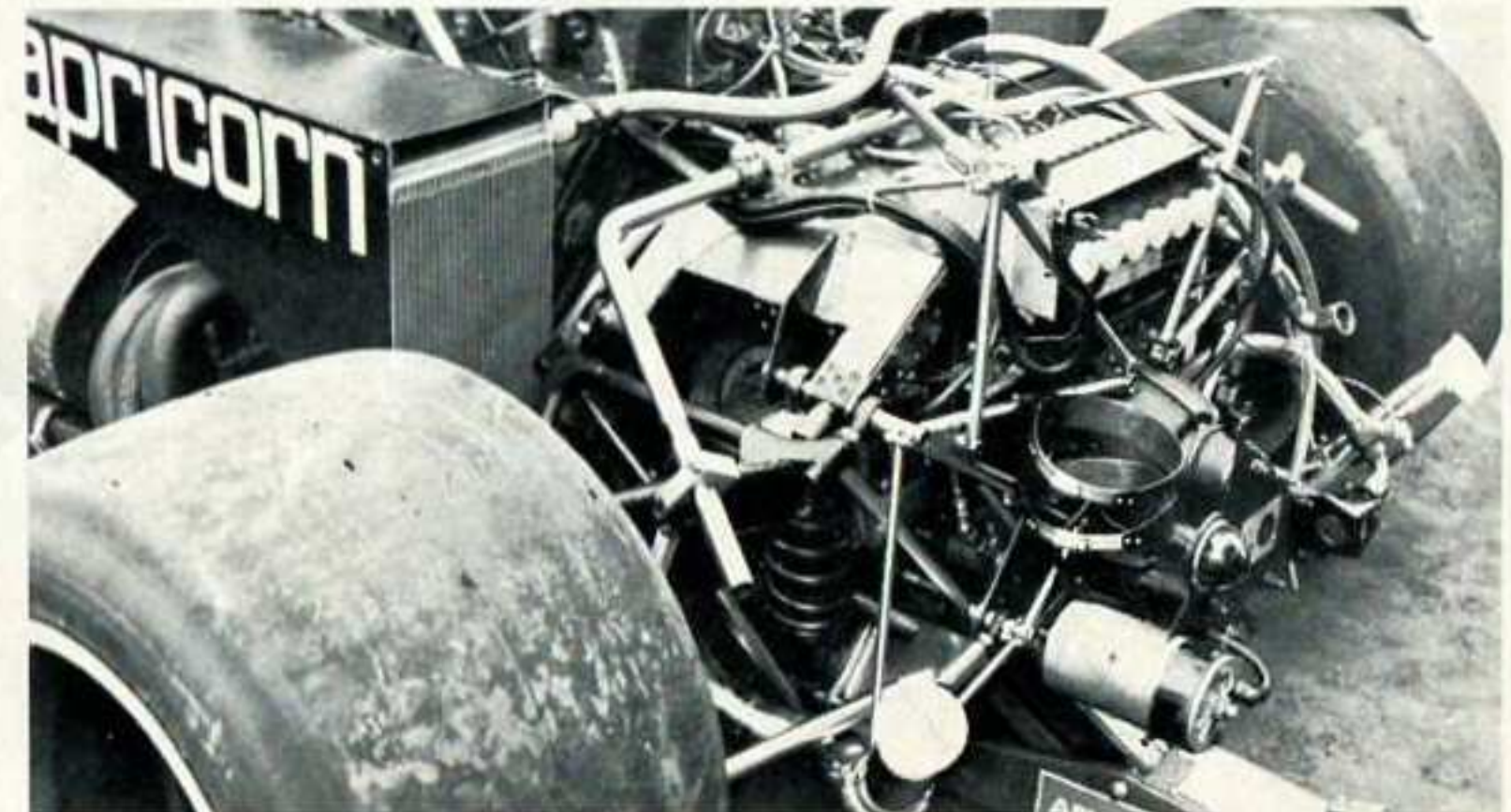
Gli organizzatori asseriscono che sono state ricevute iscrizioni per F. 1, F. 2, F. 5000, Interserie (Can-Am), tre litri sport e vetture speciali. Fra le squadre vagamente nominate sono quasi tutte quelle di base in Inghilterra, ma quale ci sarà veramente? Tyrrell è in lista... ma il primo premio di 20.000 sterline sarà sufficiente per superare la nota antipatia di Stewart per il circuito di Brands Hatch? E' in lista Surtees, però al GP d'Inghilterra John ci ha detto che mette la gara al terzo posto delle sue precedenze e, se fossero necessarie le fermate per il rifornimento, non vi parteciperebbe comunque. La Lotus è in lista ma — possibilità divertente — potrebbe, col nome Players, accaparrarsi il premio di una società di tabacchi sua rivale, allo stesso modo come la Marlboro ci teneva tanto a vincere il John Player Grand Prix.

In agosto i difetti della pista ci saranno ancora, anche se la direzione di Brands Hatch ha già garantito che ogni aspetto critico del circuito sarà sparito per il GP d'Inghilterra del 1974, come del resto abbiamo già avuto occasione di dire.

Forse fra non molto, ne sapremo di più sulla Rothmans 50.000 (anche se il tempo che resta è poco). In ogni modo potrebbe essere una bella gara, e potrebbe invece essere un fiasco. Comunque vada, sembra destinata a sparire dalle pagine della storia dello sport automobilistico, insieme con altre « stravaganze », quali il rally Londra-Messico...

Ultima ora: confermata l'iscrizione della BRM-Marlboro con tre vetture per Beltoise, Gethin e Ganley.

d. h.



La sospensione posteriore (sopra) è la parte più originale della nuova macchina, ed ha richiesto una voluminosa centinatura sopra il cambio. A sinistra: particolare della sospensione anteriore, molto lineare. La parte anteriore del telaio è a tubi di sezione quadrata



## E' rimbalzata dal NURBURGRING alla SVEZIA la cattiva novità della austerità di MARANELLO

Peter Schetty si è preso molta cura in queste ultime settimane di Merzario. Ecco mentre gli dà il biberon dissetante prima del via al Nurburgring. Schetty lascerà la direzione sportiva della Ferrari dopo il G.P. USA. E' stato lui ad assumersi il triste compito di inviare i telex di licenziamento a sette piloti



## PETERSON:

Eppure mi avevano interpellato per la F.1...

# Un freddo telex non basta ai «liquidati»

LONDRA - Il Nurburgring è un posto meraviglioso, per una corsa automobilistica. Offre una vera sfida ed è molto vario, sul suo percorso di oltre 28 chilometri. Io, poi, nutro una particolare affezione per quella pista — l'anno scorso vi conquistai il mio primo punto di campionato — e grazie anche alla F. 2 e alle sport posso dire di conoscerlo ormai molto bene. La complessità del Ring è però tale che ci sono sempre uno o due punti ove non ci si sente veramente a proprio agio e dove si potrebbe forse andare di una frazione più veloci, avendo altri cento giri di esperienza.

Io nella gara ho duellato per un poco con Stommelen e, anche se ho rilevato che la mia Surtees era in grado di avere la meglio sulla sua Eifel-March per la maggior parte del giro, una o due volte è stato un poco più veloce lui (deve conoscere il Ring come le sue tasche). Al termine del lungo rettilineo c'è un punto a sinistra in salita, sotto un ponte, roba da 280 orari, che occorre prendere nel modo giusto e altri punti un poco difficili sono i «serpenti» da alta velocità, prima della chicane, e la prima parte della discesa verso Adenau. Anche gli altri piloti si trovano un poco in difficoltà, in questi punti, si direbbe, ma del resto le corse sono fatte così.

Abbiamo trascorso la prima sessione di prove a mettere a punto la vettura, per garantirci che non tendesse a schiacciare sulle gobbe coi serbatoi pieni, perciò ho fatto soltanto tre giri (bisogna però ricordare che al Ring ciò significa circa 85 chilometri, cioè la lunghezza di tre gare indette dai clubs!). Il secondo giorno abbiamo segnato il dodicesimo tempo, e i cronometristi mi hanno dato 7'17", cioè un tempo un poco più veloce di quello cronometrato al box Surtees. C'era qualche problema di sovrasterzo e la vettura scodinzolava un poco nelle curve veloci, fatto che ci lasciava perplessi, tanto più che le altre vetture del team andavano benissimo. Abbiamo dovuto rimediare riducendo la forza verso il basso degli alettoni anteriori.

In gara ho fatto una buona partenza, mentre il povero Amon non è mai riuscito veramente a muoversi. Al pri-

mo giro ho superato Hulme e così sono passato al decimo posto, preceduto da Cévert e da Pace (va veramente forte, nella sua prima stagione di F. 1), mentre alle mie spalle c'era un gruppo di cui facevano parte Stommelen, Hulme, Ganley, Beltoise e Hailwood. L'ordine è rimasto più o meno immutato per circa tre giri, poi Hailwood e Beltoise sono passati, sul rettilineo. Comunque, a metà gara eravamo undicesimi, con parecchi dei piloti nelle prime posizioni che abbandonavano o stavano per farlo, per cui ero ancora in lizza per un punto o due nel campionato, quando la vettura ha cominciato a essere pochissimo maneggevole.

Sulle prime mi chiedevo se fosse il peso diminuito del carburante da incolpare, ma poco dopo essere passato davanti ai boxes ho capito che avevo forato. Avendo appunto superato i boxes, volevo dire una ventina di chilometri a velocità ridotta, per tornarci a fare cambiare la ruota, e naturalmente ho perso molto tempo.

Dopo la sosta sono tornato in pista al diciottesimo posto, che un giro dopo era diventato il quindicesimo, poi la vettura ha cominciato ad avere ritorni di fiamma, ancora una volta dopo che aveva superato i boxes. Altro giro lento, con la vettura che sputacchiava, ritorno al box ove i meccanici hanno provveduto e sono ripartito, questa volta quattordicesimo, posto che ho occupato fino alla conclusione. Non è stato un grande premio molto felice, per me.

Mentre scrivo ho appena saputo del ritiro di Ferrari dalle corse del 1973 e ho prenotato una chiamata telefonica per Schetty a Modena, per cercare di sapere come stanno veramente le cose. Spero con tutte le mie forze che non sia vero. Il nome di Ferrari è di grandissimo prestigio, nello sport automobilistico, e serve probabilmente più di qualsiasi altro ad attirare un grosso pubblico, soprattutto in Italia, in Austria e a Monaco. Un Gran Premio senza Ferrari non potrà più essere come prima. Forse possiamo ancora sperare che l'1-2 in Germania, che ha coronato tutte le vittorie nelle gare sport, aiuti Ferrari a cambiare idea...

Tim Schenken

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MANTORP PARK - «Lunedì sera dopo il Nurburgring, rientrando dal cinema, ho visto il telex da Maranello. Novità, mi sono detto, ma anche se ho pensato che potesse trattarsi di qualche cosa di poco piacevole, mai avrei immaginato che fosse una notizia come questa, data così senza nessun preavviso e assolutamente inattesa. Sono rimasto di sasso ed ancora oggi non so bene cosa pensare».

Tim Schenken, il simpatico australiano che ormai i lettori di Autosprint ben conoscono, ci ha detto queste cose con l'aria rattristata di chi è rimasto molto male: «E' inutile dire oggi se a me piacciono più o meno le gare sport. A me piace molto correre con la Ferrari e mi piace la gente e l'ambiente della Ferrari».

Benché sia uno dei protagonisti del clamoroso licenziamento di Maranello, Schenken non è bene al corrente di come stiano oggi le cose: pensa che l'attività '73 sarà parziale anche con la sola F. 1 rimasta, oltre che con il prototipo. Gli chiediamo della possibilità che sul Prototipo sia lui a fare coppia con Ickx: «Non so niente di questo. Se devo essere sincero penso che non ci siano molte probabilità visto che io sono più alto di Jacky e per guidare le sport bisogna essere in due affiatati anche sull'altezza. Penso che ci sia un pilota che vada bene su misura per Ickx, è Andretti».

Ma la conversazione torna subito al nocciolo: «Cosa dicono in Italia? Perché questa decisione? Forse è una ragione economica perché questa stagione è stata molto costosa per la Ferrari anche se le vittorie sono state tante».

E' la prima volta che troviamo Schenken così rabbuiato; in tanti anni che lo conosciamo non lo avevamo mai visto stare più di tre minuti senza accennare ad uno scherzo o dire una battuta. Oggi invece è proprio giù e non possiamo stupircene perché, retorica a parte, dopo aver corso un Campionato Mondiale su una macchina come la Ferrari, che rappresenta ancora una delle bandiere più significative dell'automobilismo, aver portato punti ed aver rischiato per arrivare al

successo del Campionato, il licenziamento con un freddo telex è un duro colpo per un pilota.

Peterson non è molto diverso. Ci chiede con un sorriso che ricorda quello dei bambini rimasti male per aver subito uno sgarbo: «Cosa è successo alla Ferrari? Cosa si dice in Italia?». Anche lui è allo stesso punto e ascoltare lui

nome alla Ferrari per averne un vantaggio mondiale in popolarità ed immagine, non lo ha fatto; mentre ora rischia di raccogliere tutti gli svantaggi.

«Io non posso credere che sia una decisione definitiva. Non mi pare che in un momento in cui le macchine vanno bene si possa pensare veramente a smettere».

Una iniziativa dell'AC MILANO con AUTOSPRINT

## TRIBUNA SPECIALE a MONZA per i nostri lettori

Per il prossimo GRAN PREMIO d'ITALIA del 10 settembre a MONZA, in collaborazione con l'AC MILANO, AUTOSPRINT metterà a disposizione dei soci del Club AUTOSPRINT preferenzialmente (e, in caso di disponibilità, anche degli altri lettori) un SETTORE RISERVATO di 250 POSTI nella

### NUOVA TRIBUNA alla «CHICANE»

Questa tribuna si trova a fianco della torre FIAT e avrà un settore speciale contraddistinto da scritte «AUTOSPRINT» per indicare i posti a noi riservati.

I BIGLIETTI che mettiamo a disposizione in numero di 250 costeranno

4000 lire

cioè con lo sconto tipo soci AC Milano

### Chi vuole prenotarsi

spedisca subito il denaro (in assegno o vaglia) con nome, cognome e indirizzo, alla Segreteria AUTOSPRINT (Biglietti MONZA). I soci del nostro Club indichino il numero di tessera ed avranno la precedenza. Sarà la stessa Segreteria a spedire subito i biglietti con le indicazioni necessarie a chi ne avrà fatto richiesta.

**AFFRETTATEVI!** Ricordate che sono disponibili solo 250 biglietti e farà fede la data del timbro postale per la precedenza tra le varie richieste di chi avrà aderito.

è come ascoltare Schenken: «Non me lo aspettavo proprio. Sono rimasto molto sorpreso; molto sorpreso...». Gli spieghiamo che tutta l'Italia è rimasta molto sorpresa, non solo lui, e che questa decisione costerà probabilmente alla Fiat vendite e impopolarità. E' strano infatti il comportamento Fiat che, al momento di legare veramente il suo

Peterson non sa della riconferma di Ickx per il '73, lo informiamo noi e la cosa lo lascia ancora più pensieroso. «Io non posso dire niente dei miei programmi futuri: oggi come oggi tutto è possibile ed io stesso continuo a sen-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 23

Dalla SVEZIA senza  
troppa voglia  
di scendere in SICILIA

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPRINT

# domenica SPRINT

Torna a vincere in SVEZIA HAILWOOD  
nella gara dominata da GETHIN e così conso-  
lida la sua classifica europea in FORMULA 2

## MIKE quasi si scusa



CORSA F. 2 A MANTORP PARK - 10.  
Prova del Campionato europeo piloti -  
6 agosto 1972.

1. Manche: 1. Peter Gethin (Chevron B20) 52'21"1; 2. Hailwood (Surtees TS10) 52'59"4; 3. Jabouille (March 722) 53'00"2; 4. Wollek (Brabham BT38) 53'09"9; 5. Ruesch (Surtees TS 10) 53'20"5; 6. Jaussaud (Brabham BT38) 53'26"2; 7. Lunger (March 722) 53'42"9; 8. Ikuzawa (GRD 272) a 1 giro; 9. Reutemann (Brabham BT38) a 1 giro; 10. Beuttler (March 722) a 1 giro; 11. Wisell (Brabham BT38) a 4 giri; 12. Depailler (March 722) a 5 giri.

2. Manche: 1. Mike Hailwood (Surtees TS10) 52'51"7; 2. Jabouille (March 722)

52'57"1; 3. Jaussaud (Brabham BT38) 53'15"2; 4. Reutemann (Brabham BT38) 53'28"7; 5. Lunger (March 722) 53'50"5; 6. Wisell (Brabham BT38) 53'54"3; 7. Beuttler (March 722) 53'54"8; 8. Ruesch (Surtees TS10) a 1 giro; 9. Wilkins (March 722) a 1 giro; 10. Ikuzawa (GRD 272) a 2 giri.

#### CLASSIFICA FINALE

1. Mike Hailwood (Surtees TS10) 1.45' 51"1; 2. Jabouille (March 722) 1.45'57"3; 3. Jaussaud (Brabham BT38) 1.46'41"4; 4. Lunger (March 722) 1.47'33"4; 5. Ruesch (Surtees TS10) a 1 giro; 6. Reutemann (Brabham BT38) a 1 giro; 7. Beuttler (March 722) a 1 giro; 8. Wisell (Brabham BT38) a 3 giri; 9. Ikuzawa (GRD 272) a 3 giri.

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

MANTORP PARK - Mike Hailwood non è uomo d'accettare regali: forse il duro tirocinio della moto, forse la faticosa ascesa nell'automobilismo, gli hanno insegnato che ciò che si vuole bisogna prenderlo mettendoci tutto l'impegno e tutta la volontà possibile. Ce lo ha fatto vedere corsa dopo corsa quest'anno, all'inseguimento di una vittoria che ogni volta gli sfuggiva di un soffio dopo che lui non aveva lasciato nulla per raggiungerla. Per questo stavolta, quando la vittoria gli era finalmente giunta fortunosa ed inaspettata, se ne andava per i boxes

quasi a scusarsi con gli avversari di avere vinto.

Curioso ma umano, umano soprattutto perché questa gara l'aveva dominata per tre quarti Peter Gethin, il più tenace degli avversari di Hailwood degli ultimi tempi, che aveva portato la sua Chevron ad avere un vantaggio incolmabile. Poi, di colpo, qualche cosa ha ceduto nella trasmissione o più semplicemente un pneumatico si è sgonfiato e Peter è finito fuori pista in un gran polverone perdendo ancora una volta la vittoria dopo aver già guadagnato la prima delle due manche.

Fermo Gethin, per Hailwood era il successo, visto che gli altri erano stati eliminati con

un ritmo infernale e la falciata di Mantorp è da attribuirsi principalmente alla lunghezza della corsa, che con quasi 300 km distribuiti su due manche ha costituito un impegno enorme per i mezzi ed i piloti, su di un circuito guidato come questo di Mantorp.

Dopo i primi 36 giri, quando Gethin ha tagliato il traguardo ed alle sue spalle la classifica formava una adeguata scala di valori, non pareva vero che le stesse auto ed i piloti superstiti dovessero, a distanza di poco più di un'ora scendere nuovamente in gara

Gabriela Noris

#### HAILWOOD 10 punti in più nell'Europeo

Hailwood punti 37; Jaussaud 27; Reutemann 24; Lauda 21; Morgan 19; Wollek 17; Scheckter 15; Beuttler 12; Depailler 11; Gethin 9; Perrot 8; Dal Bo 6; Jabouille 6; Francisci, Purley, Watson, de Adamich e Ruesch 4; Elford e Lunger 3; Belso, Dolhem e Wilkins 2; Mass 1.

CONTINUA A PAGINA 22





molto precaria ed un motore meno forte del solito ed a Jabouille che è riuscito a riportarsi molto vicino alla Surtees. Wollek è quarto davanti a Ruesch e Jaussaud mentre Beuttler resta fermo sul percorso ad un giro dal termine per l'esaurimento della batteria

## 2. MANCHE

## L'avaria: gomma o trasmissione

Per la seconda manche si schierano in 18: sedici protagonisti della prima più le due riserve Watson e Lauda che vengono ammesse secondo una regola perlomeno curiosa. Hailwood e Ruesch hanno montato sulla loro Surtees le nuove Firestone con sigla 9246 davanti e 9247 dietro già adottate da Gethin, cercando di sopprimere ai limiti messi in evidenza nella prima serie dalla combinazione di B33, B39. Il team manager della Surtees si assume coraggiosamente il rischio di usare queste coperture, che non erano state montate in prova perché i due piloti avevano girato quasi sempre con la pioggia. Sulla macchina di Hailwood sono stati montati anche nuovi ammortizzatori.

Si ripresentano ancora in pista Peterson con un nuovo motore, Wisell, Birrell, Wilkins e Depailler con le

Le prime quattro posizioni ora sono molto ben definite con distanze sensibili tra una macchina e l'altra. Per la quinta posizione sono invece impegnati in cinque: Wollek, che è riuscito a superare il connazionale Jabouille, lo stesso Jabouille, Reutemann, Watson e Jaussaud. Ma i guasti, che già avevano avuto tanta parte nella prima manche, ricominciano puntualmente: Depailler inizia un andirivieni dai box che dopo un po' lo porterà al ritiro, Wollek brucia la guarnizione della testa e si arresta ed anche Schekter, Watson, Birrell e Lauda rientrano ai boxes coi motori compromessi.

Anche Wisell deve fermarsi alcuni secondi a rimediare ad un problema d'accensione e quando riparte è un giro esatto da Hailwood ed è il primo dei doppiati. Con tutti questi cambiamenti siamo appena oltre la metà gara, Gethin è sempre largamente al comando con Hailwood che tiene la seconda posizione con sicurezza precedendo Reutemann, Jabouille, Jaussaud e Ruesch. Più staccati Beuttler e Lungert stanno duellando già da molti giri, con Beuttler veramente notevole perché non può usare la quarta marcia.

Al 19. giro, quando la normale amministrazione sembrava essere ormai l'unica protagonista, si verifica il più grosso colpo di scena nella giornata: dietro la tribuna che precede la curva dei boxes si vede alzarsi un gran polverone mentre il leader non sbucca per completare la sua ventesima tornata. I meccanici della Chevron buttano la tabella di segnalazione e corrono verso il luogo dell'incidente, ma Gethin

## EATON torna agente di cambio

TORONTO - George Eaton, l'unico pilota che il Canada abbia avuto in F. 1 per un discreto periodo di tempo, si è definitivamente ritirato dalle competizioni automobilistiche. Lo ha annunciato alla stampa il pilota stesso pochi giorni fa: «Ho deciso, ha detto George, di riprendere la carriera di agente di cambio». La ragione di questo abbandono va ricercata certamente fra i dissensi che sono venuti a crearsi pochi mesi fa in seno alla squadra fra Eaton stesso, il direttore sportivo David Attis ed i meccanici-costruttori: George e Rudy Fejer. Le ragioni della rottura non si conoscono. Di certo c'è però che a maggio nell'officina dei Fejer erano in lavorazione sei motori a otto cilindri piatti per la vettura Indy oltre che ad una nuovissima McLaren M8F per le gare CAN-AM.

## Gli echi austerità

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

tire novità sul mio conto prima ancora di esserne al corrente. Però, perché io passassi alla Ferrari anche per la F. 1 discorsi se ne erano fatti. Niente di definitivo naturalmente ma qualche cosa si era detto».

Una ragione in più per essere amareggiati: in fondo il pilota forse più richiesto del mercato era pronto a fare le valigie per trasferirsi a Modena. E anche questo pilota è stato lasciato in un modo freddo e non molto elegante. Il discorso Ferrari è un po' sulla bocca di tutti. In assenza di Fittipaldi il Press-Office della John Players riporta il commento Lotus: «Ci dispiace molto ma abbiamo di che consolarci: senza Ferrari è molto più facile vincere un Gran Premio. Comunque, se è una questione di finanziamento, credo che non sarebbe difficile arrivare ad un accordo John Players-Scuderia Ferrari...».

Reutemann, con la sua serenità tutta argentina, la pensa abbastanza alla stessa maniera: «Ferrari è molto intel-



Torna a vincere la maxi-PORSCHE

## La pioggia imbrogliò HULME

### 1° Follmer

LEXINGTON (Ohio) George Follmer su Porsche turbocompressore, che aveva ottenuto la posizione di partenza (alla media di 102,845 miglia orarie) ha vinto la quarta tappa delle nove in programma nella Can-Am, dotata di circa un milione di dollari di premi.

E' stata una corsa diversa da tutte le altre. A renderla tale è intervenuta la pioggia caduta copiosa, ad intervalli, per circa metà corsa e che ha costretto Denis Hulme a cambiare tre volte i pneumatici facendogli perdere preziosissimi minuti.

Follmer, invece, che era partito con i pneumatici per fondo asciutto, non ha effettuato cambi ed ha tirato diritto sino alla fine marciando sul tortuosissimo circuito di 2,4 miglia (con oltre 15 curve secche) ad una velocità abbastanza elevata, che però è scesa a 92 miglia in seguito all'incidente pauroso cui è incappato Gregg Young uscito fuori pista. Nell'urto il pilota americano ha riportato la frattura della gamba sinistra, ed un paio di costole rotte ed è stato trasportato in stato di emergenza all'ospedale di Lexington.

Da martedì a giovedì Roger Penske aveva affittato l'autodromo — pagandolo salato — per far provare e riprovare Follmer, consentendo ai meccanici di mettere a punto il bolide che a Watkins Glen fece cilecca per una piccola vite del turbocompressore.

Per Jackie Oliver — l'eterno sfortunato — finalmente è stata la giornata del riscatto, L'inglese si è infatti piazzato in seconda posizione dopo aver mancato di sfiorare il suo vecchio record dello scorso anno. La nera «Shadow» ha reso bene e ha riacceso le speranze di Oliver che, un poco, non ha dato scacco matto. Follmer proprio in curva,

Ha deluso, almeno stavolta, la «STED Lola» di David Hobbs che, pur essendosi qualificata con qualche decimo di secondo meglio di Milt Minter — su Porsche — non ha retto al ritmo finale.

Soltanto 28 vetture sono partite, tre si sono ritirate per protesta verso i dirigenti dell'autodromo che hanno reso — come lo scorso anno — il lavoro difficile sia alla stampa che ai meccanici e dirigenti.

«Mi ha detto Penske che nel 1973, acquisterà per me una Ferrari da Can-Am. Sarebbe la più brillante conclusione della mia carriera» ha detto Follmer che sostituisce — almeno sino a settembre — l'infortunato Donohue.

Peter Revson che si era qualificato terzo, un decimo di secondo dietro a Denis Hulme, ha rotto il motore al 36. giro (il terzo in due gare) ed ha dovuto abbandonare tra la delusione dei 35 mila tifosi

Lino Manocchia

BUCKEY - MID OHIO - Corsa Can-Am vetture biposto gr. 7, 6 agosto 1972.

LA CLASSIFICA  
1. George Follmer (Porsche 917-10) alla media di 92, 879 miglia orarie; 2. Jackie Oliver (Shadow); 3. Milt Minter (Porsche 917-10); 4. Denis Hulme (McLaren M 20); 5. Charlie Kemp (Lola T222).

g. n.

# era GETHIN!...

auto riparate e Schekter i cui meccanici hanno rimesso a posto l'avantreno danneggiato della McLaren. I giri da percorrere sono ancora 36 pari a km. 147,3. Al via Peterson fa una delle sue partenze dal fondo con passaggio fuori dall'asfalto ma non riesce a guadagnare tempo. E' invece Gethin che ritorna prontamente al comando e ben presto rimette tra se e gli avversari quel vantaggio che aveva già accumulato nella prima manche.

Alle sue spalle si inserisce Hailwood, che con i nuovi ammortizzatori posteriori e soprattutto le nuove gomme trova la macchina sensibilmente migliorata. Seguono Jabouille, Wollek e Schekter che è risalito in modo incredibile dall'ultima posizione. Leggermente più staccati Ruesch, Wisell, Jaussaud, Watson, Reutemann e via, via gli altri.

Schekter e Wisell danno inizio ad una battaglia tra loro che li porta ad essere sensibilmente più decisi degli altri e ben presto hanno la meglio su Jabouille. Dei due il più attivo è lo svedese che riesce ad un certo punto a passare anche il pilota della McLaren ed a portarsi in terza posizione alle spalle di Gethin ed Hailwood. Non riesce invece a farsi largo Peterson il cui motore tira male tanto da costringerlo a fermarsi ai box già al nono giro.

li precede arrivando a piedi indenne. Dice che la macchina è partita d'improvviso in un tratto quasi rettilineo e non sa se la causa possa essere un pneumatico o il cedimento di un organo della trasmissione.

Peter in questo modo perde ancora una volta una gara vinta dando via libera a Hailwood che vince la sua corsa meno spettacolare dell'anno. Da questo momento, mancano ancora 17 giri al termine, Hailwood va da solo a portare la macchina in fondo e si lascia sdoppiare da Wisell che è l'unico ad avere ancora voglia di rischiare visto che non ha nulla da perdere.

Alle spalle di Hailwood, Jabouille riesce a tornare secondo passando Reutemann a cui è rimasto bloccato un freno posteriore. Ruesch tenta di farsi sotto a Jaussaud che è quarto ma poi gli si stacca tutto il muso della Surtees e deve fermarsi a cambiarlo perdendo un giro e finendo ottavo.

L'ultimo sprint tra Lungert e Beuttler è a favore del primo mentre Beuttler viene sorpreso in volata anche da Wisell che è così sesto a giri pieni. La classifica per somma dei tempi vede primo Hailwood davanti a Jabouille, Jaussaud, Lungert, Ruesch e Reutemann che si dividono i punti nel Campionato.

g. n.

## Con gomme speciali GETHIN-choc nelle prove

MANTORP PARK - Le prove sono state sensibilmente falsate dalla pioggia che ha deciso di disturbare uno dei due gruppi in cui erano stati divisi i piloti. Dopo gli assaggi liberi di venerdì, quando con il sole Reutemann, Schenken, Hailwood e Peterson erano scesi al livello di 1'26" e quindi sotto il record di 1'26"4 (che appartiene ancora a Regazzoni dal '70) si aspettava che il limite di 1'25" fosse raggiungibile Peter Briggs, il team-manager della Surtees, faceva la guerra dei nervi dicendo che Hailwood sarebbe arrivato facilmente a quel livello. Anche da Peterson ci si aspettava qualche cosa del genere, visto che aveva potuto provare poco essendosi infilato quasi subito nel bosco per contrastare una frenata a Jody Schekter. Invece sabato il bel tempo ha lasciato il posto al vento, alle nubi e al freddo.

Così chi provava nel primo gruppo ha potuto compiere una mezza ora sull'asciutto prima che piovesse, mentre chi era nel secondo ha girato sempre sul bagnato. Alla fine della mattina, in queste condizioni, il migliore sull'asciutto era stato Reutemann che con il motore 1800 aveva segnato 1'26"6 precedendo Schenken, Peterson, Gethin, Depailler e Dolhem.

Dell'altro gruppo di piloti, quello bagnato per ripeterci, Schenken era stato il migliore con 1'45"4 davanti a

Hailwood, Dal Bo e Ruesch.

Al pomeriggio, dopo che durante la colazione era riapparso il sole, tornano le nubi ma il primo gruppo riesce a girare per tutta la sua ora con la pista asciutta e Gethin segna con facilità il miglior tempo assoluto in 1'25"6 dopo aver rincarato, superato e distaccato Peterson che, davanti al suo pubblico, resta male nel dover cedere quasi un secondo all'avversario.

C'è da dire che Gethin ricorre ad un nuovo tipo di Firestone, ancora senza sigla, studiato apposta per i tempi, mentre lo svedese usa i normali Goodyear. Dietro ai due, con il terzo miglior tempo che conferma le doti già ampiamente dimostrate, si porta Depailler che riesce a superare con disinvoltura le difficoltà dategli da un motore che tende a spegnersi giù di giri.

Subito all'inizio di questa sessione Jaussaud ha fatto un testa-coda che lo ha portato ad urtare e a danneggiare la macchina, tanto che deve ricorrere a quella di Potocki per proseguire. Anche Schekter si esibisce in una buona dose di numeri nel tentativo di scaldare le sue «Goodyear» che si dimostrano troppo fredde per le condizioni di tempo appena primaverili e che gli danno difficoltà di tenuta.

Nei guai anche Reutemann perché il motore 1930 montato dopo le prove

della mattina sta malissimo per cui deve accontentarsi del tempo segnato nel primo turno e del posto in seconda fila. Particolarmente interessante da rilevare la prestazione di Dolhem: il francese, che nelle corse precedenti si è comportato onorevolmente pur rimanendo nel gruppo arretrato, in questa occasione usando il motore di Armadori invece del suo solito Cosworth 1790, ha segnato un notevole 1'26"9 che è di soli 5 decimi superiore alla prestazione di Peterson.

Quando si preparano ad entrare i piloti dell'altro gruppo riprende a piovere: c'è molto nervosismo perché esiste il problema della qualificazione e, con 2" circa di differenza tra asciutto e bagnato, non si può pensare di avere una posizione di partenza almeno discreta. Soprattutto Hailwood, che già di per sé non ama particolarmente la pioggia, teme di riuscirne danneggiato. Finalmente il vento viene in aiuto dei piloti e dopo una mezz'ora la pista diventa abbastanza asciutta da consentire tempi competitivi: Hailwood è il primo ad approfittarne e, guidando il «muletto» dopo che la sua macchina aveva avuto un cedimento del motore, segna un bel 1'26"6 che lo mette in seconda fila ed abbastanza al riparo da imbottigliamenti. Bene anche Schenken, che ha fatto montare sulla sua Brabham gli ammortizzatori De Carbon

imitando Gethin, uno dei pochi a ricorrere a questa marca che riesce a spiccare 1'26"7 con cui si porta in terza fila insieme a Jerry Birrell distaccato di un solo decimo.

Wisell, dopo aver girato un po' con la GRD preferisce accettare l'offerta del Rondel e guidare la Brabham di questo team con la quale si qualifica agevolmente, anche se resta a metà dello schieramento. Tanto poco tempo per girare con l'asciutto e il nervosismo dato dalla pista bagnata giocano a danno di alcuni: Kazato, mentre era impegnato a migliorare una qualificazione già acquisita, esce violentemente danneggiando seriamente la macchina. Ruesch, Watson e Lauda che accusano inconvenienti, restano perfino esclusi.

Lauda dopo le prove era molto abbattuto: una sospensione piegata venerdì, un motore rotto sabato e niente qualificazioni sono un duro colpo per un pilota che fino a qualche giorno fa era tra i candidati del Campionato. Watson è attardato nei pochi minuti che contano per i tempi dall'allentamento del filo dell'acceleratore e Ruesch da una vibrazione non molto bella nel motore. Fuori anche Purley, rimasto senza motore, Belso e Potocki che ha rinunciato al secondo turno per lasciare la macchina a Jaussaud.

g. n.