

Volantini come questi sono stati gettati alla folla di Monza dopo il trionfo del principe NERO, matematicamente campione del mondo con oltre un mese

d'anticipo con i 9 punti del G.P. d'Italia. Sul podio: Emerson e Chapman annegano tra le coppe, Heléna Fittipaldi sventola la bandiera gialloverde



FITTI  
PELE'  
PALDI  
O REY

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**MONZA** - Al box della Lotus, venti minuti prima della fine della corsa, l'atmosfera era molto tesa. Però quando Colin Chapman ha visto la macchina di Ickx che veniva spinta fuori dai meccanici, ha girato la testa e ha detto laconicamente al capo meccanico Eddie Dennis: « Portami il cappello, così ce l'ho per buttarlo per aria ».

Ancora più tesa è diventata l'atmosfera e, come diceva una delle ragazze della John Player, nessuno sorrideva. Chapman sottovoce cominciava a contare i secondi per l'ultimo giro: « Trenta secondi », diceva; poi quando ha visto la macchina di Emerson passare la bandiera a scacchi, urlava, buttando il cappello per aria: « Eccolo là! Ce l'abbiamo fatta! E' fantastico! ». Era in piedi sul muretto del box. In quel momento le ragazze della John Player gettavano pezzi di carta come fiocchi di neve. C'era su scritto: « Emerson Fittipaldi World Champion ».

Quando è arrivata la macchina si abbracciavano tutti: Emerson e Colin, Maria Elena ed Emerson, Colin e Dennis. « Ci abbracciavamo tutti », diceva Dennis. « Emerson dice grazie a noi, e noi diciamo grazie a lui ».

Scendendo dalla macchina Emerson guarda con un largo sorriso Chapman e Peter Warr gli dice in inglese una battuta non proprio ripetibile. Chapman corre verso il podio e incontra Ken Tyrrell che gli fa i complimenti. Sul podio, Emerson riceve il trofeo da Margherita Bandini; spruzza lo champagne verso il pubblico con un larghissimo sorriso, poi fa il segno brasiliano del pollice in su mentre Maria Elena prende una bandiera brasiliana e la sventola. Quindi con una scorta di poliziotti riesce finalmente ad arrivare alla roulotte della Lotus.

« Sono molto felice — dice — la macchina è an-

data benissimo e non ho avuto i problemi con i freni che temevo. Pensavo di non poter correre. Ieri il motore non poteva girare al massimo e quindi non andavo abbastanza veloce. Poi, poco prima della corsa c'era un foro nel serbatoio e hanno dovuto cambiarlo ».

— E come si sente, nuovo campione? — chiediamo.

« Non mi sento ancora campione », risponde.

Nel frattempo i meccanici della Lotus sono al garage e bevono Moet e Chandon e mangiano panini imbottiti di prosciutto cotto. Sono tutti molto felici, specialmente quando Maria Elena porta loro la corona di alloro. « Guarda — dice uno di loro — ha piccole campanelle d'argento ». L'unico meccanico che ha l'aspetto un po' triste è il capo Eddie Dennis il quale, con voce bassa e piuttosto emozionata, dice: « Vorrei che fosse stato così due anni fa, doveva essere Jochen. Allora ero meccanico della sua macchina e mi dispiace che non sia stato così per lui ».

Arriva Peter Warr, il direttore sportivo della Lotus. « Senti — dicono i meccanici — ora che non c'è più tanta pressione possiamo anche saltare la prova del Canada ». « In nessun modo », urla Warr.

Chiediamo anche a Peter Warr come si sente, ora: « Spero di non passare più in vita mia una settimana come questa. Abbiamo distrutto un camion, la macchina che trasportava è rimasta danneggiata, i pezzi di ricambio sono finiti per aria, il motore si è ribaltato, un meccanico è finito all'ospedale. Il mercoledì precedente la corsa la Firestone ha annunciato che si ritirava dalle corse dieci minuti prima che le nostre macchine andassero in pista. Prima della partenza siamo stati costretti a cambiare un serbatoio dopo averlo vuotato di 140 litri di benzina. La fortuna di Fittipaldi è stata veramente fantastica. La macchina con cui

ha vinto la corsa è il telaio numero 5 e lui questa macchina l'aveva sbattuta due anni fa il primo giorno delle prove qui a Monza. Era rimasta a Chamonix alla frontiera perché la Lotus temeva qualche grana legale; avevamo portato qui solo una macchina. Il camion che trasportava questa macchina si è fracassato mercoledì. Emerson è partito giovedì da Monza con due meccanici e si è recato a Chamonix per portare in Italia la vettura di scorta. Poi vi è stato montato un motore nuovo che era nel camion il quale aveva le trombette dell'iniezione piegate ma è stato riparato. Questa macchina ha vinto in Austria, il Rothmans e la Corsa dei Campioni a Brands Hatch ».

Warr, dopo la breve chiacchierata, fa per prendere il portafogli per dare dei soldi ai meccanici, ma non lo trova più: gli è stato rubato, evidentemente nella ressa dopo la corsa. « Accidenti — dice — avevo centomila lire lì dentro. Ma adesso vorrei solo dormire ».

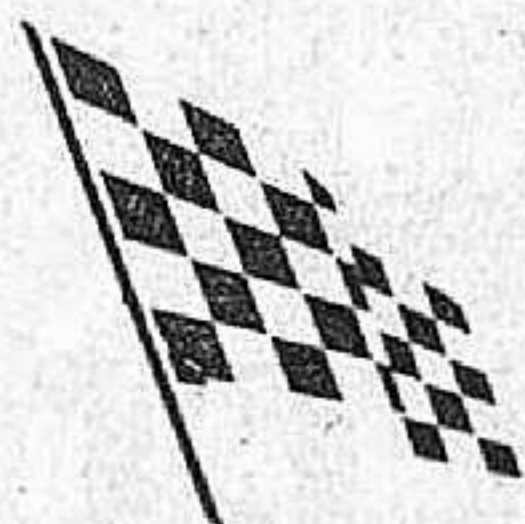
In quel momento arriva l'ing. Colombo della Ferrari per congratularsi.

Più tardi, mentre su Monza si abbatte un nubifragio (che fortuna!) non ci sarà grande festa per i meccanici della Lotus. Emerson Fittipaldi è già partito per Ginevra di dove prenderà il volo martedì per il Canada. I meccanici verso le 21 sono partiti per l'Inghilterra per caricare una vettura sull'aereo in partenza martedì per il Canada.

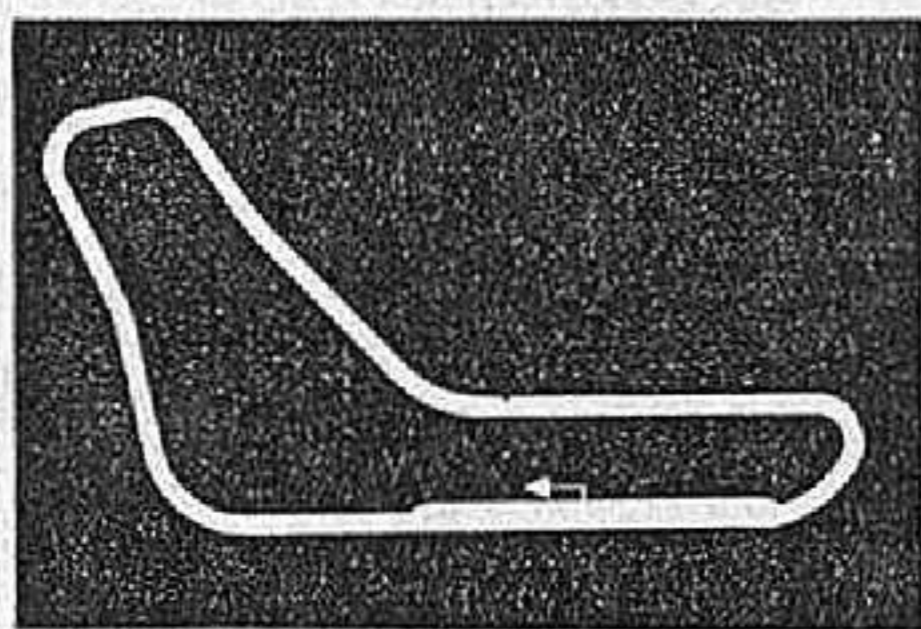
« Noi cantiamo — diranno — mentre viaggiamo: è l'unico modo per stare svegli ». E hanno indicato i cantanti, attribuendo a ciascuno scherzosamente un ruolo: tenore, Eddie Dennis; basso, Steve May; soprano, con i pantaloni stretti, altrimenti è basso, Mike McCarthy; contralto, Colon Knight; stonato, Trevor Seaman. E cominciano a cantare: « It's time to call it a day » (letteralmente: è tempo di chiamarlo un giorno)...

Logan B. Lessona





# G.P. d'ITALIA



gara internazionale di velocità valida quale decima prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo di Monza, di 5.850 metri, 55 giri pari a 321,750 km. Spettatori 100.000 circa; tempo coperto, pista asciutta. 10 settembre 1972.

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**MONZA** - I dubbi erano davvero pochini e inconsistenti, affidati soltanto ad una evanescente possibilità teorica fondata sul semplice calcolo aritmetico, però Emerson Fittipaldi non poteva essere davvero certo di diventare campione del mondo. Monza doveva chiarire la situazione in modo definitivo, consacrarlo campione.

E Monza lo ha consacrato, molto prima di quello che lui si aspettasse.

Dopo pochi secondi, dopo trenta metri, era eliminato uno dei teorici avversari, proprio quello che il titolo possiede e che deve cederlo al brasiliano. Jackie Stewart, nella preoccupazione di tenere le ruote delle Ferrari scatenate e anche quelle della Matra del magnifico Amon, ha peccato di... troppa coordinazione, e la im-

vale dopo una prestazione orgogliosa.

Dopo quei trenta metri Fittipaldi era campione del mondo di certo, poiché anche l'altro possibile avversario, Denis Hulme, era fuori causa, essendo dietro le sue spalle e certo non pronosticabile vincitore. Gli bastava quindi contentarsi di tenere la corsa sotto controllo, di star a guardare gli altri, senza correre rischi inutili. Il trionfo che lo attendeva, che lo attende ancora in molti luoghi, dappertutto dove andrà in questi giorni, valeva bene la pena della rinuncia a combattere fino in fondo, della mortificazione del suo agonismo impavido.

Il giorno della sua gloria massima, però poteva essere accompagnato dal giorno del ritorno alla gloria della Ferrari; ed anche questo sarebbe stato meritato. Perché oggi le Ferrari andavano benissimo,

ce Regazzoni, che aveva lasciato a Ickx il compito di tener a bada gli altri, cioè Fittipaldi ed Amon, ha avuto la sfortuna di piombare in un punto delicato nel momento meno propizio. Ed a questa sfortuna ha aggiunto un pizzico di irreflessione, proprio un niente, ma abbastanza per togliere a se stesso il gusto di una seconda vittoria a Monza e di un successo che suggellasse in bellezza la sua carriera da ferrarista, togliendo alla Ferrari una vittoria che avrebbe potuto almeno dar consistenza alla convinzione di aver preparato macchine degne.

C'è stata poi la sfortunatissima vicenda che ancor una volta ha coinvolto Amon, reo di portarsi dietro il malocchio, evidentemente, perché anche stavolta egli ha fatto la sua parte degnissima nel consesso dei migliori. C'era soltanto lui insieme coi tre moschettieri, e

**COSI' (IN 25) AL VIA**

- CHRIS AMON (Matra-Sinca MS/120D) 1'35"69
- CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2) 1'35"83
- EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS 72D) 1'35"29
- PETER REVSON (McLaren-Yardley M.19) 1'36"42
- REINE WISELL (BRM-Marlboro 180) 1'36"68
- PETER GETHIN (BRM-Marlboro 160) 1'37"21
- FRANCOIS CEVERT (Tyrrell 006) 1'37"69
- JEAN PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro 160) 1'37"86
- CARLOS PACE (Politoys-March) 1'37"98
- MIKI TAJRUDA (March-STP 721G) 1'38"52
- TIM SCHENKEN (Surtees TS 9B) 1'38"61
- RONNIE PETERSON (March-STP 721G) 1'38"70

- JACKY ICKX (Ferrari 312 B2) 1'35"65
- JACKIE STEWART (Tyrrell 005) 1'35"79
- DENIS HULME (McLaren-Yardley M.19) 1'35"87
- MARIO ANDRETTI (Ferrari 312 B2) 1'36"32
- MIKE HAILWOOD (Surtees TS 9B) 1'36"50
- CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 37-2) 1'37"12
- GRAHAM HILL (Brabham BT. 37-1) 1'37"61
- WILSON FITTIPALDI (Brabham BT. 34-1) 1'37"82
- HOWDEN GANLEY (BRM-Marlboro 160) 1'37"91
- JOHN SURTEES (Surtees TS 1A) 1'38"31
- Andrea de Adamich (Surtees TS 9B) 1'38"60
- NANNI GALLI (Tecno-Martini 123PA) 1'38"64
- MIKE BEUTTLER (March 721G) 1'38"73

Riserve: Henri Pescarolo (Politoys-March) 1'40"21 e Derek Bell (Tecno-Martini 123 PA) 1'42"07.

**COSI' (IN 13) ALL'ARRIVO**

1. Emerson FITTIPALDI (Lotus-JPS) 55 giri in 1,29'58"4 alla media di 211,312 kmh.; 2. Hailwood (Surtees TS. 9) a 14"5; 3. Hulme (McLaren-Yardley M.19) a 23"8; 4. Revson (McLaren-Yardley M.19) a 35"7; 5. Hill (Brabham BT.37-1) a 1'05"6; 6. Gethin (BRM-Marlboro 160) a 1'21"9; 7. Andretti (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 8. Beltoise (BRM-Marlboro 160) a 1 giro; 9. Peterson (March-Marlboro 160) a 3 giri; 10. Beuttler (March 721G) a 1 giro; 11. Ganley (BRM-Marlboro 160) a 3 giri; 12. Wisell (BRM-Marlboro 180) a 4 giri; 13. Lauda (March-STP 721G) a 5 giri.

**I NUOVI PRIMATI**

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 211,312 kmh. Sul giro: Jacky Ickx, il 44. in 1'36"3, media 215,887 kmh. I precedenti primati si riferiscono alla pista senza «chicanes», e quindi restano a Peter Gethin (BRM) sulla distanza alla media di 242,615; ed a Henri Pescarolo (March) sul giro in 1'23"8, media 247,016, entrambi ottenuti nell'edizione 1971.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Ickx	46. giro	noie all'accensione
Amon	38. giro	uscita di strada blocco freni
De Adamich	34. giro	rottura differenziale
Schenken	21. giro	uscita di strada 1. chicane
Surtees	20. giro	rottura pompa benzina
Fittipaldi W.	20. giro	rottura motore
Regazzoni	17. giro	collisione con Pace
Pace	16. giro	collisione con Regazzoni
Reutemann	15. giro	rottura sospensione
Cevort	14. giro	rottura motore
Galli	7. giro	rottura motore
Stewart	1. giro	rottura frizione

**LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI**

Ickx, Fittipaldi E., Amon, Hailwood ●●●● - Hill, Hulme, Revson, Peterson, Reutemann, Pace ●●●● - Andretti, Regazzoni, Surtees, Cevert, Fittipaldi W., Gethin, Beltoise, Ganley, Wisell, de Adamich ●●● - Beuttler, Lauda, Schenken, Galli ●● - non classificabile Stewart.

La undicesima prova del mondiale piloti sarà il Gran Premio del Canada in programma al Mont Tremblant il 24 settembre.

# L'abdicazione



mediatezza di azione del piede destro sull'acceleratore e del piede sinistro ha scaricato sulla frizione tutta la coppia del motore Cosworth (e il suo doveva essere uno di quelli particolarmente buoni), talché come era accaduto tanti anni fa a Mike Hawthorn ed a Graham Hill egli è rimasto praticamente al palo.

Si è portato subito fuori della traiettoria possibile degli altri, si è messo in disparte per non intralciare chi sopraggiungeva nel polverone, sollevato da cento ruote frenetiche su quella parte di pista che non era stata usata durante le prove, epperò coperta di polvere e un poco di fango. Ai box non hanno visto quel che accadeva, hanno soltanto visto la gran nube di polvere, e poi nel conto di chi passava Helen Stewart e Ken Tyrrell non hanno ritrovato il loro uomo.

E così l'apprensione li ha presi, e noi l'abbiamo fugata portando loro la buona novella, testimoni auricolari, come eravamo stati, del metallico spezzarsi di qualcosa nella macchina del campione del mondo. Subito dopo è arrivato anche lui, sorridendo forse per mascherare con la disinvoltura l'amarazza di non aver potuto almeno cedere il suo scettro al giovane ri-

come erano andate bene a Brands Hatch e nella giornata del Nurburgring, ed anche se queste B 2 sono adesso invecchiate, e sembrano trams a cavalli in confronto con aerei a reazione (per usare una espressione che abbiamo raccolta nel clan Ferrari) queste macchine erano in grado di tener testa splendidamente a tutti, e lo facevano. Il che tra l'altro lascia sognare cosa saranno le nuove Ferrari, se saranno anche loro... aerei a reazione.

Tenevano testa tanto bene a tutti che erano in testa in due, quella di Ickx e quella di Regazzoni, con quella di Andretti (forse non adattatosi alla pista rinnovata) subito di rincalzo. E la gente che aveva accolto con un poco di disappunto il ritiro troppo immediato di Stewart, ma che era stata subito assorbita dalla necessità di seguire quel che accadeva sulla pista, la gente non aveva occhi che per i due colorati di rosso. Ickx che si era staccato e Regazzoni che erano davanti agli altri, ecco lo spettacolo che i centomila di Monza si gustavano.

Avrebbero potuto farlo fino in fondo, forse, o almeno avrebbero potuto farlo con una delle due, se l'avaria che ha poi tolto di mezzo Ickx fosse stata inevitabile, come sembra logico pensare. Inve-

non faceva brutta figura; ma stavolta i freni della sua macchina, pur collaudati a fondo e preparati bene in funzione di quello che li attendeva (ed era molto perché adesso alle chicane le frenate violentissime sono martorianti), stavolta i freni hanno ceduto.

Così, in testa sono rimasti in due, in una battaglia che era certo accesa anche se i passaggi costantemente uguali potevano significare che le posizioni acquisite non sarebbero cambiate. C'è stato un momento d'allarme, quando dal motore di Ickx il canto dello scarico usciva con raucedine, ma è passato presto. E quelli che al box si erano guardati in faccia allarmati, pensando ad una rottura di uno scarico, hanno sospirato di sollievo convinti che fosse stata soltanto una candela imbrattata e poi autopulitasi a dare l'emozione.

Col primato sul giro che andava migliorando, sempre ad opera di Ickx, era segno che la macchina andava bene. Ed i giri passavano, avvicinando il momento invocato della fine, che potesse dare l'allegria della vittoria e cancellare la brutta giornata di Zeltweg, intervenuta troppo presto a smorzare — se non cancellare — il ricordo del Nurburgring.

Invece, ecco l'altra mazzata: Ickx scompare, e Fittipaldi resta

V8eBlogScans



compiangendo ma certo non potendo valutare, dato che era tra i ...perduti.

Dei due della McLaren, Hulme ha trovato al traguardo una soddisfazione inattesa, che tra l'altro consolida la sua posizione nel campionato mondiale, al secondo posto e davanti a Stewart, e Revson (a cui macchina aveva avuto un calo) ha tenuto duro tenacemente, avendo poi la fortuna di sopravvivere nel finale Hill, che ha visto frustrata dal calo del motore la magnifica corsa che aveva condotta.

Insieme con Hailwood, votato quasi all'unanimità come pilota più combattivo dalla giuria del premio Siffert-Marlboro, Graham Hill è stato l'uomo da ammirare di più perché con la Brabham ha compiuto una corsa degna degli ardori di un giovanotto, lui che giovanotto non è più da tempo. Di-

spiace, davvero, che egli non abbia avuto il posto che meritava, ma la sua prestazione rimane.

Quelli della March hanno avuto le loro pene. Lauda si è fermato subito, e poi ancora, con la macchina che non andava, e comunque lui non era tra quelli che potevano dar battaglia. Peterson però poteva farlo, e certo anche col mezzo inferiore avrebbe sfruttato le sue doti acrobatiche per restare almeno aggrappato alle ruote altrui. Per lui c'è stata una gomma a terra, a fermare lo slancio, ed è peccato, avendo privato la corsa di uno dei possibili protagonisti spettacolari, se non da classifica in primo piano.

Quelli della BRM hanno fatto quel che potevano, come sempre il problema grosso di questa marca è il solito: troppe macchine, troppi piloti e quindi troppe idee differenti, che ognuno vuole qual-

cosa di diverso dagli altri, come è logico.

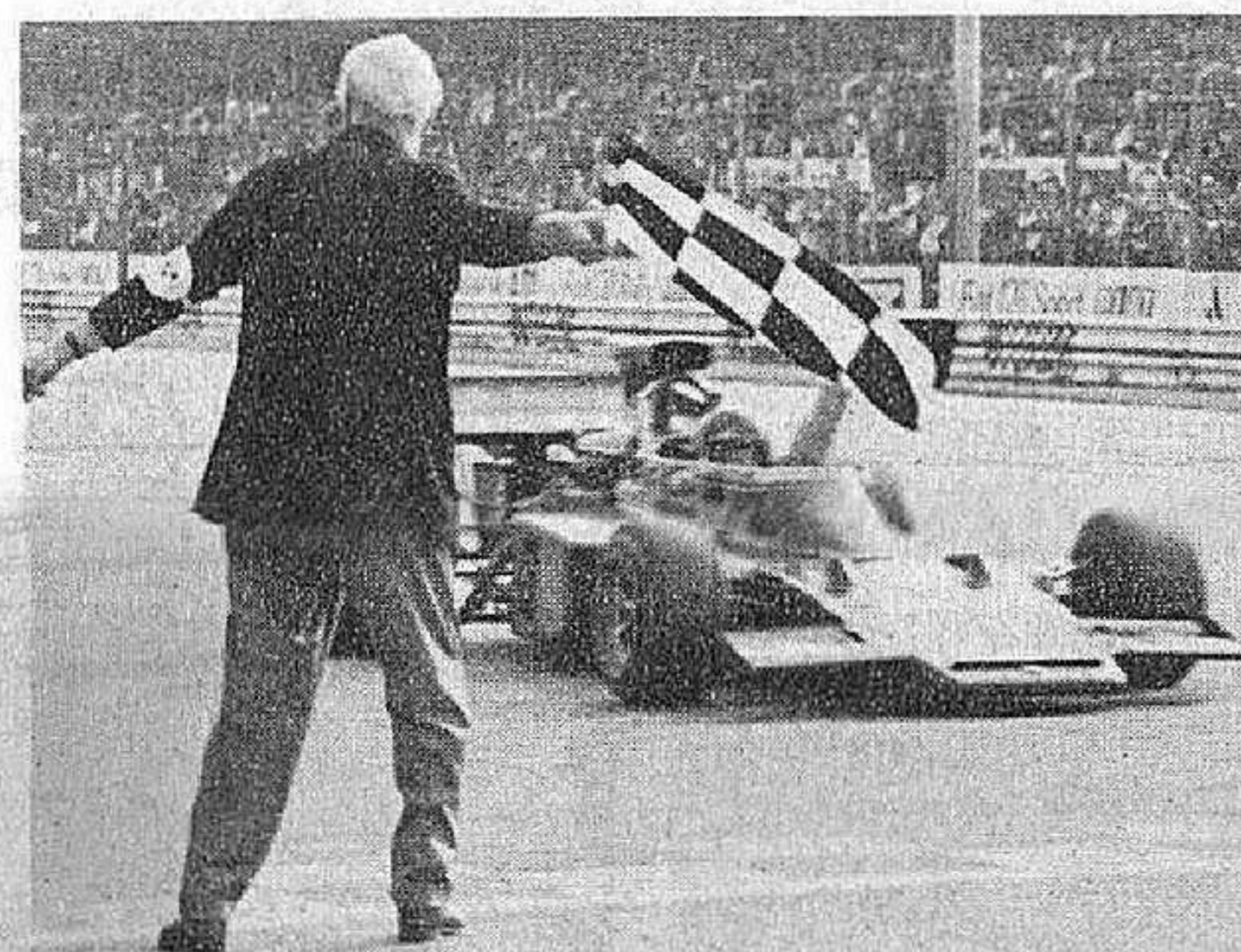
Cosicché alla fine tutto finisce in una gran confusione che impedisce di estrarre dal materiale esistente quello che potenzialmente sarebbe possibile. Ora alla BRM cambieranno molte cose: e auguriamo a questa squadra simpatica e concreta di trovare una strada migliore.

Le Brabham hanno avuto guai seri con le sospensioni, forse un poco fragili ma certo maltrattate dagli urti contro i cordoli delle varianti. E così Reutemann e Wilson Fittipaldi hanno dovuto fermarsi entrambi. Reutemann era nel gruppetto inseguitore, e faceva la sua corsa alla meglio, col suo piglio migliore. Ha dovuto abbandonare ed è stato un peccato, perché anche lui è di quelli che meritano di più.

La valutazione sugli uomini che

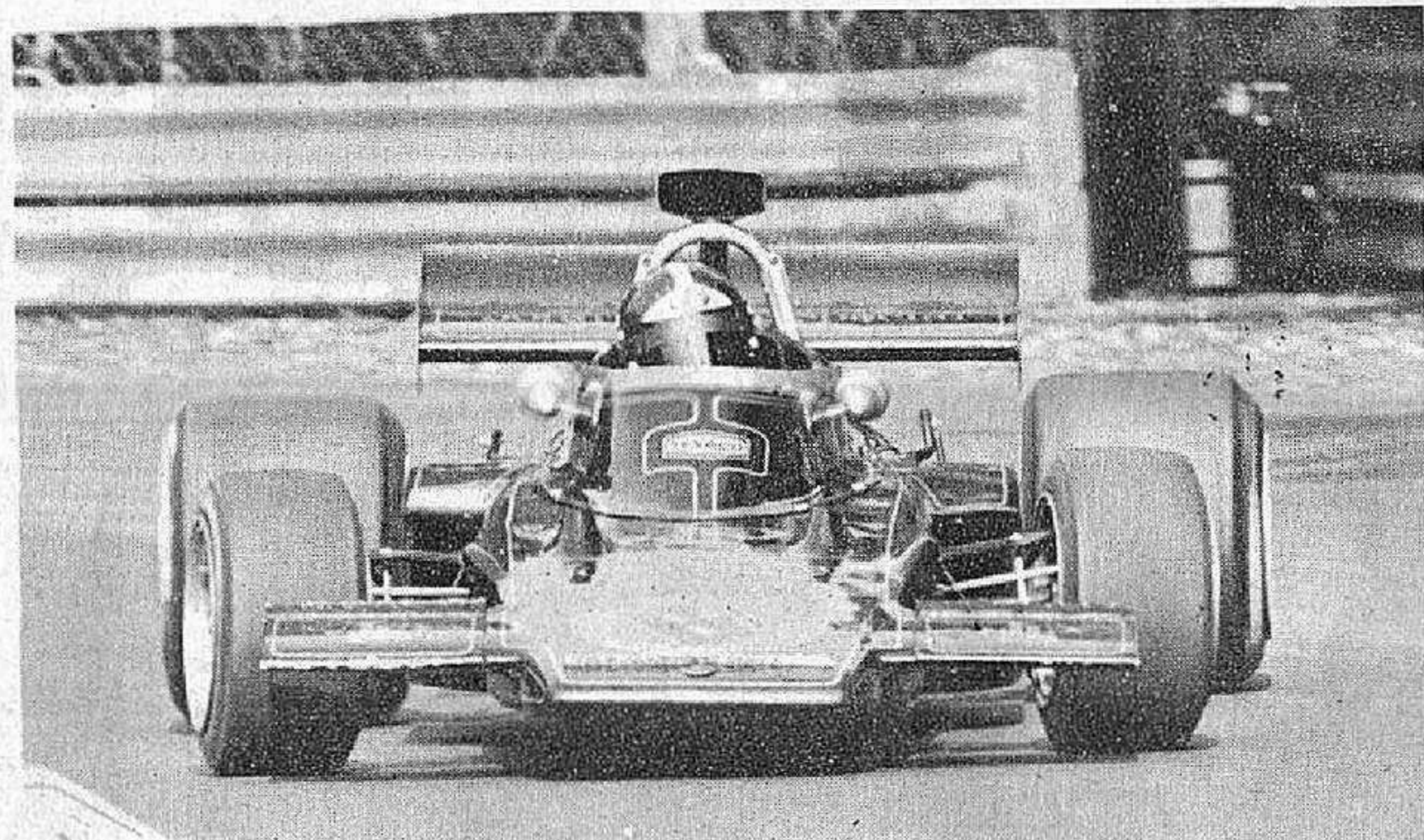


I fotografi «braccano» Stewart, a colloquio con un altro Campione del Mondo, Giacomo Agostini. Lo scozzese ha le mani nei capelli, come dopo la partenza, quando brucerà la frizione al via



A sinistra, al via è stata saltata la chicane. Il polverone deriva dal fatto che quel tratto di pista di solito non è utilizzato. In testa Ickx, seguito da Amon e Regazzoni. Sopra, Emerson diventa Campione del Mondo in questo momento! A destra, eccolo in esibizione alla chicane

## in trenta metri



solo a caracollare davanti a tutti. Poi Ickx arriva e si scopre che stavolta è stato qualcosa di inverosimile, mancanza della accensione, a fermare la Ferrari che si avviava alla vittoria.

Fittipaldi campione del mondo, e dunque anche Fittipaldi vincitore del Gran Premio d'Italia, e della sua annata fruttifera si conclude nella allegria di Chapman che non può ballare in mezzo alla pista col pollice alzato, perché il muretto di Monza glielo impedisce, ma va ad attendere a braccia aperte, insieme con Peter Warr, il suo «principe nero» che ha finito il giro d'onore e si appresta a ricevere il trofeo. Viva dunque Fittipaldi, e viva anche la Lotus funerea, che a Napoli avrebbero gettato a mare subito facendo ricorso a tutti gli scongiuri che la smorfia suggerisce, ma che in Inghilterra non è per niente jettatoria.

Viva però anche altri. Quelli della Ferrari come vi abbiamo detto, ed anche lo scalognato Andretti che come Peterson è stato fermato da una gomma bucata e quindi ha dovuto soltanto adattarsi, poi, ad una rincorsa che ha avuto toni bellissimi, ma che naturalmente non ha potuto essere apprezzata, perché la gente lo guardava passare e basta, forse

## Solo «a metà» il ritiro FIRESTONE

MONZA - La notizia della decisione della Firestone di chiudere il reparto sperimentale competizioni in Inghilterra ha provocato ovviamente molta emozione tra i diretti interessati, concentrati a Monza. Le notizie si sono diffuse in forma sintetica e senza dovizia di particolari, per cui è cominciata tutta una ridda di supposizioni che ha provocato ancor maggior disorientamento.

Per questo, in attesa di comunicazioni ufficiali da parte della Firestone, comunicazioni non ancora giunte, ci limiteremo a riferire quello che sappiamo per certo, il che ci permette anche di trarre determinate conclusioni.

La notizia, sorprendente anche i tecnici della Firestone che erano a Monza, è stata provocata da un telex giunto da Akron (USA) a Brandford (Gran Bretagna) da parte del signor Lombard che è il direttore generale della Firestone inglese. Il telex diceva semplicemente che era stata decisa la chiusura del reparto competizioni della Firestone inglese, che è quello che fornisce i pneumatici da corsa a tutte le macchine della F. 1 ed ai prototipi. Non è stato possibile avere altre informazioni, nemmeno da parte degli uomini della Firestone, perché il signor Lombard subito dopo ha lasciato Akron per un periodo di vacanza.

Cosicché quello che è certo è che il reparto corse che aveva sede in Inghilterra sarà chiuso. Ciò non significa tuttavia che cessi la produzione e la fornitura di gomme da corsa alle squadre interessate, almeno alle più in vista; ma potrebbe invece significare che la Firestone ha deciso di operare un altro taglio alle grandi spese che questo reparto comportava, anche per-

ché negli ultimi tempi il campo di azione della Firestone si era di nuovo allargato. Qualche anno fa, come ricorderete, era avvenuta una operazione analoga, con la decisa riduzione degli interventi Firestone nelle corse, riduzione che aveva limitato alle categorie maggiori ed alle squadre maggiori l'aiuto tecnico e finanziario della Firestone.

Abbiamo la netta impressione che anche stavolta si tratti della stessa operazione, e non del ritiro

Impressione suffragata dal fatto che dopo il primo momento di stupore, le squadre di F. 1 che hanno gomme Firestone sono apparse più tranquille. Non sappiamo cosa abbiano fatto gli altri, ma sappiamo che la Ferrari ha interpellato la Firestone ad Akron per avere notizie precise e che la risposta americana, in sintesi, è stata di questo tenore: «state tranquilli, avrete le gomme da Gran Premio».

Cosa che può avere soltanto un significato: la produzione e la sperimentazione di gomme speciali, anziché in Inghilterra, sarà fatta dal reparto corse della Firestone in America, come d'altra parte era già avvenuto in passato, quando gli scioperi inglesi avevano bloccato l'attività nel reparto inglese. Poiché a suo tempo si era potuto constatare come il reparto americano non avesse abbastanza esperienza nel campo specifico delle F. 1 e prototipi, si era riscontrata una differenza di qualità, tra le gomme prodotte in America e quelle prodotte in Inghilterra, e per questo c'è da pensare che un certo numero di tecnici finora impiegati in Inghilterra sarà trasferito in America.

abbiamo fatta implicitamente trovare nella pagella la sua statistica, ovviamente valida tenendo conto delle circostanze relative alle vicissitudini di ognuno ed alla disponibilità di mezzi più o meno efficienti. Come vedete dalle notizie di queste pagine ormai non soltanto il campionato mondiale è alla fine, ma in giro c'è anche aria di smobilitazione per le varie squadre che si apprestano a preparare il 1973 ognuna con un intatto bagaglio di speranze, sia di conferma sia di rivincita o di ascesa.

La gara è stata bella perché è stata anche sportiva davvero, con le chicane dichiaratamente provvisorie a far finalmente da selezionatrici di valori. Niente grupponi, stavolta. Niente «treni» che se davano agli spettatori morbosi il brivido di un carosello infernale, davano anche tante giustificate preoccupazioni e soprattutto spesso davano risultati non accettabili, perché troppo influenzati dal caso o da qualità che certo non erano quelle che noi vorremmo siano esaltate dalle gare. Adesso il risultato non può essere favorevole che a coloro che hanno davvero classe personale, pur se sempre legati al mezzo di cui ognuno dispone.

f. l.

Franco Lini



# STEWART si inchioda, ICKX scappa, REGAZZONI sciupa, Graham HILL si rinfranca, FITTIPALDI «mata»

MONZA - Un pubblico valutato attorno alle 100.000 persone delle quali 80.000 paganti, è presente all'autodromo di Monza quando alle 15,30 i 25 bolidi della F. 1 prendono la partenza per disputare il 43. G.P. d'Italia, decima prova del Campionato Mondiale. Al via vi è subito un grosso brivido, Stewart che è in seconda fila, fatti pochi metri, rompe la frizione e rimane quasi fermo in mezzo alle monoposto che gli sfrecciano accanto. Abbiamo tutti paura che qualcuno lo tamponi con conseguenze facilmente immaginabili, ma tutto finisce bene, anche se Ganley con la BRM lo vede all'ultimo istante e con un gran colpo di sterzo lo evita intraversandosi e mettendo le ruote sul prato.

Il più lesto al via è Ickx con la Ferrari, che si presenta in prima posizione al termine del primo giro, seguito da Regazzoni, Fittipaldi, Andretti, Amon Hailwood, e da tutti gli altri in fila sgranata. Non passa Lauda che si fermerà ai box per ripartire alcuni giri più tardi. Le posizioni non cambiano fino al quarto giro, Ickx ha un vantaggio di 1"5 sul compagno Regazzoni, Amon è passato in quarta posizione, e Hailwood è davanti ad Andretti.

Si è intanto fermato al quarto passaggio de Adamich a cui si è staccato un filo di una candela, mentre al

gazzoni ha un incidente alla «chicane» prima dell'Ascari con Pace e per la prima delle Ferrari è la fine.

Riprende il comando della corsa Ickx, mentre si sono ritirati Cevert per la rottura del motore, e Reutemann che ha rotto una sospensione. Il belga ha un vantaggio su Fittipaldi, Amon e Hailwood di circa 2/3 secondi. Al ventesimo passaggio, mentre si ferma Wilson Fittipaldi ai box, e Schenken si gira alla prima chicane danneggiando una sospensione. Sta facendo una bella corsa Hill che sta lottando con Revson e lo passerà, ma si farà ripassare all'ultimo giro perdendo così la quarta posizione.

Ventitreesimo giro: Ickx, Fittipaldi, Amon e Hailwood tutti insieme alla media di 211 kmh. Si ferma Andretti a cambiare un pneumatico afflosciato, e i meccanici lo sostituiscono in 23"; un record. Andretti riparte e si mette ad inseguire. Hill è sesto.

## Un fatto personale

Ormai la corsa sembra un fatto personale fra i primi quattro e si ha l'impressione che Ickx la debba spuntare su Fittipaldi. Infatti i due viaggiano ruota a ruota e hanno distaccato di qualche secondo Amon e

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
3	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
20	3	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
10	10	3	3	3	3	3	3	3	3	14	14	14	14	14	14	3	3	3	3	3	3	3	28	28	28	28	28	28	
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	3	3	3	3	3	3	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	28	28	28	28	28	28	28	23	23	23	23	23	23	
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	28	28	28	28	28	28	28	28	22	22	22	22	22	22	22	
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	29	29	29	29	29	29	23	23	23	23	23	23	23	
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	29	29	29	29	29	29	24	22	23	23	23	8	21	21	19	16	16	16	19	
29	21	21	21	21	21	21	21	21	21	24	24	24	24	24	24	22	23	8	8	8	21	16	16	16	19	19	19	16	
2	29	29	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	22	23	8	21	21	21	16	19	19	22	9	9	9	9	
23	2	2	23	23	23	22	22	22	22	22	22	22	22	22	23	8	21	16	16	16	19	9	9	9	24	24	24	24	
22	23	23	22	22	22	23	8	8	23	23	23	23	23	8	21	16	19	19	19	9	24	24	24	22	22	22	22	22	
8	22	21	8	8	8	8	23	23	8	8	8	8	8	21	26	19	9	9	9	24	18	18	18	18	18	18	18	18	
19	19	8	16	19	19	19	21	21	21	21	21	21	21	26	16	9	24	24	24	18	Ⓚ								
21	11	16	21	21	21	21	26	26	26	26	7	7	7	16	19	24	7	7	7	28	Ⓚ								
11	16	7	11	11	11	26	7	7	7	7	26	26	10	9	7	18	18	18	Ⓚ										
16	26	9	19	16	16	7	16	16	16	16	16	16	16	8	7	18	Ⓚ												
26	7	11	26	26	26	16	19	19	19	19	19	19	19	7	18	26	Ⓚ												
7	8	19	7	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	18	30	Ⓚ													
9	9	26	9	9	9	18	18	18	18	18	18	18	18	Ⓚ															
18	18	18	18	18	18	Ⓚ																							
Ⓚ																													

CON IL SEGNO ○ SONO INDICATI I PILOTI RITIRATI

## L'altalena dei 55 giri



## CLAY poteva aspettare...

Siamo alla variante Mirabello. Pace sta riprendendo la pista, con il braccio alzato, proprio mentre arriva Regazzoni che lo urta

settimo passaggio la Tecno-Martini di Galli si ritira con il motore rotto. Dodicesimo giro, queste le posizioni in testa: Ickx, Regazzoni, Fittipaldi, Amon, Hailwood, Hulme, Andretti, poi Revson e Reutemann. Ora le due Ferrari di testa viaggiano a contatto di ruota, e si ha l'impressione che Regazzoni voglia attaccare il compagno di squadra Ickx. Infatti, puntualmente, con una staccata da manuale, alla seconda chicane Clay infila Ickx e conduce la corsa: siamo al 14. giro. La media è superiore ai 211 kmh, mentre manca Reutemann, e riparte Surtees che si era fermato ai box per noie all'impianto di alimentazione. Il vantaggio di Regazzoni è di quasi 2 secondi, ma il sogno del ticinese dura poco, appena tre giri, poi Re-

Hailwood. Sono rimasti undici piloti a giri pieni. Al trentunesimo giro, appena passata la metà corsa, Ickx ha un vantaggio di 1"8 su Fittipaldi e di 3" su Amon, che si è aggregato ai primi distaccando il sempre bravo Hailwood, poi c'è Hulme, Hill, Revson, Beltoise e Gethin; sono gli unici nove piloti ad essere a giri pieni.

Trentaseiesimo giro, in testa non è cambiato nulla. All'ingresso della prima chicane, Amon dà una grande sbandata, ma si riprende bene. Terminerà lentamente il giro perché ha finito le pastiglie dei freni. Ancora una volta per il bravo pilota della Matra la sfortuna ha voluto così e sfuma per Chris la prospettiva di fare punti per il mondiale. Sono rimasti in sette a pieni giri, la media

è salita a 212 kmh, il giro più veloce fino ad ora compiuto è quello di Fittipaldi che ha impiegato 1'36"37 alla media di 214,994 kmh. Ickx e Fittipaldi sono a pochi decimi di secondo l'uno dall'altro, e si prevede un arrivo in volata; Hailwood che è terzo è distaccato di 17", Hulme è a 36", e Hill è a 40".

## Corrente out Ferrari k.o.

Aspettiamo tutti la fine, ma a nove giri dal termine il colpo di scena più grosso, quello che mette definitivamente k.o. le speranze della Ferrari: guardiamo tutti verso l'uscita della

curva parabolica, per vedere il vantaggio che ha Ickx su Fittipaldi, ma rimaniamo di stucco, sta arrivando la funerea Lotus di Emerson e non si vede la rossa F 1 del cavallino; poi lentamente Ickx guadagna il box. Si verrà a sapere poi che ad Ickx è mancata improvvisamente la corrente elettrica ed il motore è ammutolito.

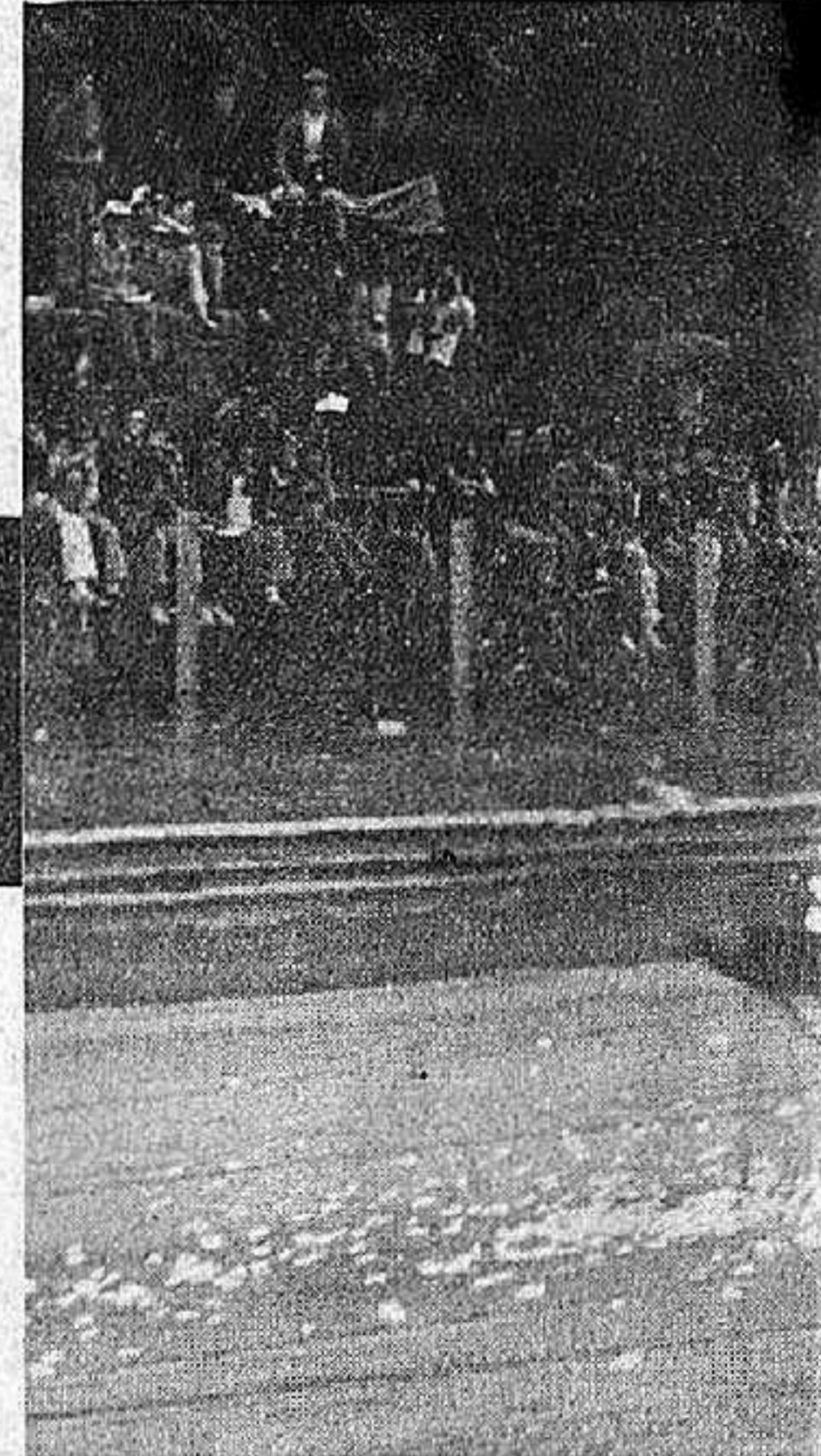
Sugli spalti vicino ai box si levano alte nel cielo le bandiere brasiliane agitate da centinaia di mani di tifosi venuti fin qui per salutare Emerson campione del mondo, ma che forse non osavano sperare in una vittoria. Gli ultimi nove giri non hanno storia, la folla di Monza è contrariata e ai fischi degli appassionati della Ferrari quando passa Fittipaldi si leva alto il rombo del Cosworth 8 cilindri

il ritmo di una samba 'brasileira': è la stessa samba che i tifosi di Emerson improvviseranno in mezzo alla pista sotto la tribuna dove Fittipaldi riceve l'alloro che è anche mondiale assieme alla moglie Maria Helena e a Chapman che abbiamo sempre visto compassato, molto inglese, ma che qui sta baciando freneticamente Fittipaldi.

Ultima nota di colore, sul podio Fittipaldi e Maria Helena vogliono una grande bandiera brasiliana e aiutata l'alzano alta nel cielo con l'indice e medio a V in segno di vittoria.

Alla fine Fittipaldi dirà: «Questo campionato del mondo e questa vittoria la dedico a tutto il popolo brasiliano».

Giancarlo Cevenini





29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
20	20	20	20	20	20	20	20	20	10	10	10	10	10	10	10	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
10	10	10	10	10	10	10	10	10	14	14	14	14	14	14	14	28	28	28	28	28	15	15	15	15	15	15
14	14	14	14	14	14	14	14	14	28	28	28	28	28	28	28	15	15	15	15	28	28	28	28	28	28	28
28	28	28	28	28	28	28	28	28	15	15	15	15	15	15	15	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
15	15	15	15	15	15	15	15	15	23	23	23	23	23	23	23	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	F
23	23	23	23	23	23	23	23	23	3	3	3	3	3	3	3	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
21	21	21	21	21	21	3	3	3	21	21	21	21	21	21	21	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	F
3	3	3	3	3	3	21	21	21	19	19	19	19	19	19	19	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	F
19	19	19	19	19	19	19	19	19	16	16	16	16	16	16	16	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	F
16	16	16	16	16	16	16	16	16	24	24	24	24	22	22	22	22	24	24	24	24	24	24	24	24	24	F
9	9	9	9	9	24	24	24	24	22	22	22	22	24	24	24	24	18	18	18	18	18	18	18	18	18	F
24	24	24	24	24	22	22	22	22	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
22	22	22	22	22	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18

## I retroscena clamorosi

# Era bucato prima del via il serbatoio della LOTUS n.6

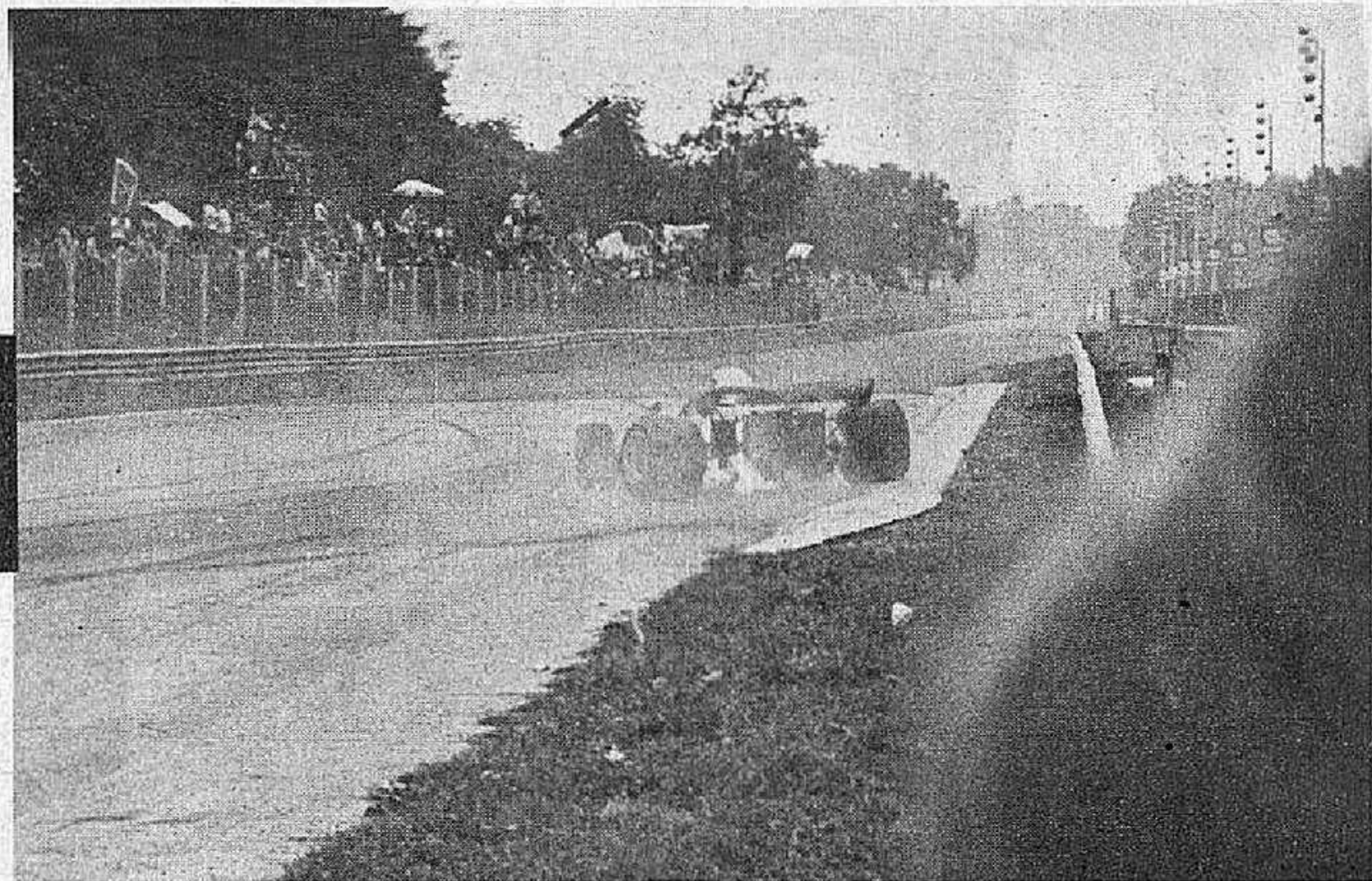
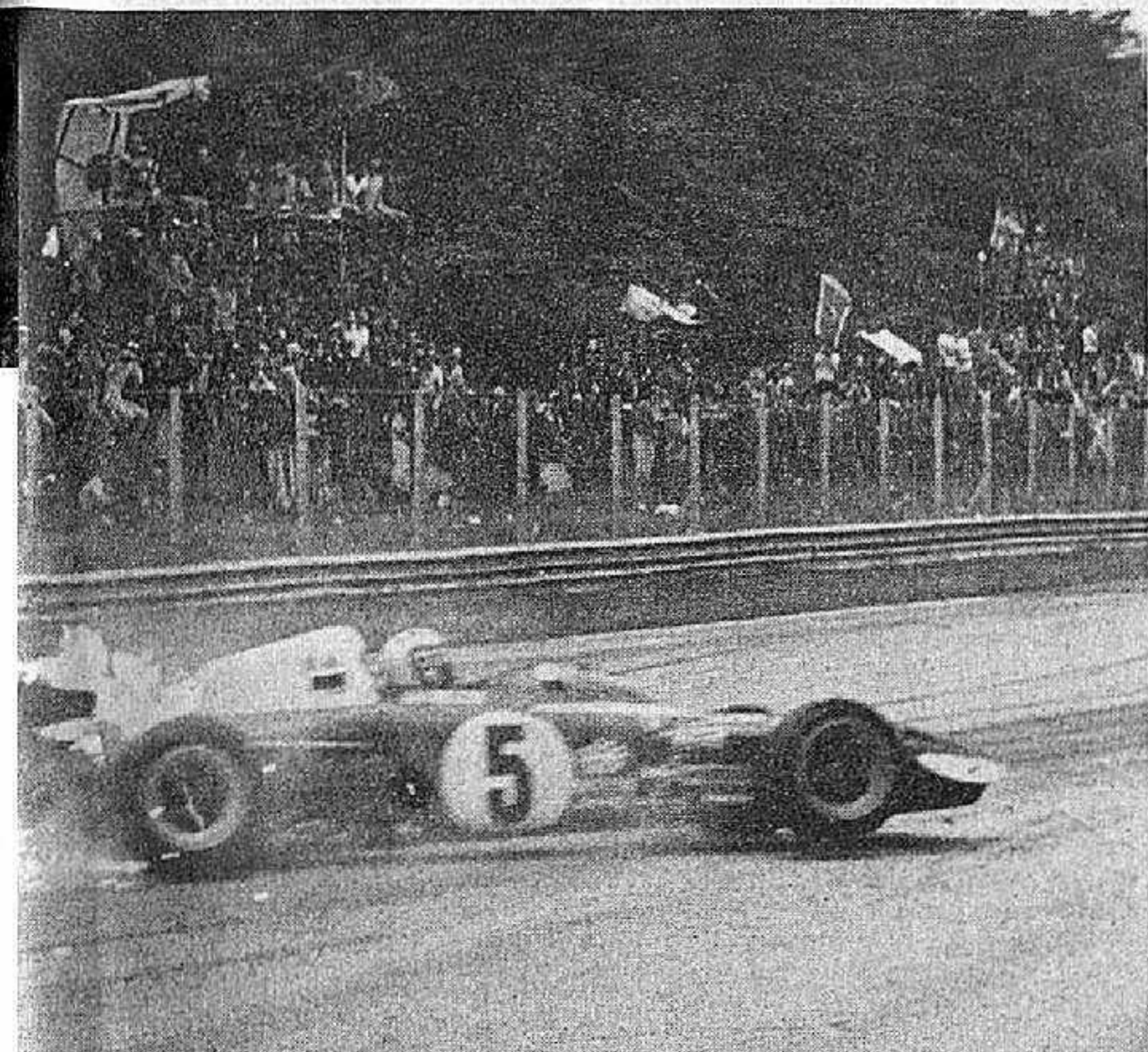
MONZA - La vittoria di Emerson Fittipaldi è stata davvero miracolosa e non soltanto perché egli ha approfittato del ritiro delle due Ferrari che gli stavano davanti e di quello di Stewart che avrebbe potuto essere un ostacolo in più, ma soprattutto per un episodio accaduto prima della corsa e che è sfuggito ai più perché, come avviene in questi casi, tutti cercano di tener nascoste queste cose.

E' stato un fatto molto grave, accaduto mezz'ora prima della gara. I meccanici hanno scoperto che il serbatoio della Lotus di Fittipaldi perdeva benzina e si sono dati ad una affannosa rincorsa col tempo per tentare la riparazione. Quando la macchina è stata portata in pista, nessuno della Lotus sapeva se la riparazione poteva essere considerata eseguita bene e si sono quindi affidati alla speranza. Anche Fittipaldi è partito con poco morale, convinto che la macchina lo avrebbe piantato presto. Proprio non sapeva se avrebbe potuto finire la corsa.

La riparazione è stata evidentemente fatta molto bene e appena finita la corsa la prima cosa che ha detto Fittipaldi è stato che voleva ringraziare pubblicamente i meccanici che hanno fatto un lavoro miracoloso. Pare che abbia anche deciso di attribuire loro una bella fetta del premio che gli è toccato. E ne aveva ben motivo naturalmente!

# Dai brividi alla Samba

In questo tabellone, il «contagiri» del Gran Premio d'Italia. Gli abbinamenti pilota-numero di gara li trovate nella tabella dei tempi in prova



A sinistra, subito dopo l'urto le fiamme si sviluppano nella parte posteriore della Ferrari, che compie una larga sbandata. Sopra, la Ferrari è ormai ferma, mentre accorrono gli addetti antincendio

Le foto danno ragione a PACE

Diciassettesimo giro: Regazzoni che era passato in testa da tre giri non passa più. E' Ickx che è tornato primo davanti a Fittipaldi ed Amon e Regazzoni è rimasto fermo alla variante Ascari con la macchina inservibile. Arriva poco dopo al box, a piedi, attraverso il prato, e racconta la sua avventura, o almeno la sua versione dell'avventura: «C'era Pace in mezzo alla pista alla variante. Aveva toccato e aveva una ruota posteriore storta segno che aveva rotto qualcosa. Andava storto e la macchina ondeggiava.

Io sono arrivato e quando stavo per passarlo la sua macchina ha avuto uno scarto così le ruote si sono toccate e siamo andati fuori entrambi. Ho urtato e ho rotto qualcosa, di modo che non ho potuto continuare.» Impreca alla scalogna e basta. Poco più avanti, seduto sul muretto dei box insieme con Wilson Fittipaldi e Reutemann c'è Carlos Pace. E così possiamo sentire anche dalla sua voce quello che è accaduto. «Entrando nella variante mi sono messo di traverso e poi con l'aiuto dei commissari mi

sono raddrizzato. Mentre stavo per ripartire ho visto che arrivavano i primi e per questo mi sono portato alla corda facendo segno col braccio di passare all'esterno. Regazzoni mi ha passato, ma forse andava troppo forte e così vedendo che non riusciva a fare bene la traiettoria ha dovuto stringere di colpo. La sua ruota posteriore ha urtato la mia ruota anteriore ed entrambi siamo finiti fuori. Penso che se Regazzoni avesse avuto un poco meno di velocità non ci saremmo toccati perché avrebbe potuto tran-

quillamente fare la traiettoria esterna senza danni per nessuno.» Dopo i due protagonisti diretti abbiamo potuto raccogliere anche la testimonianza oculare dell'ing. Noretto della CSAI che ha confermato come la macchina di Pace non avesse per niente una ruota storta e di aver visto Pace segnalare con la mano il posto dove passare ai sopraggiungenti (la nostra foto lo conferma. Bastava che lo svizzero mostrasse meno foga...



## MOMENTO - CHIAVE

(con 5 fattori)

# Il vantaggio dei «passi» più lunghi

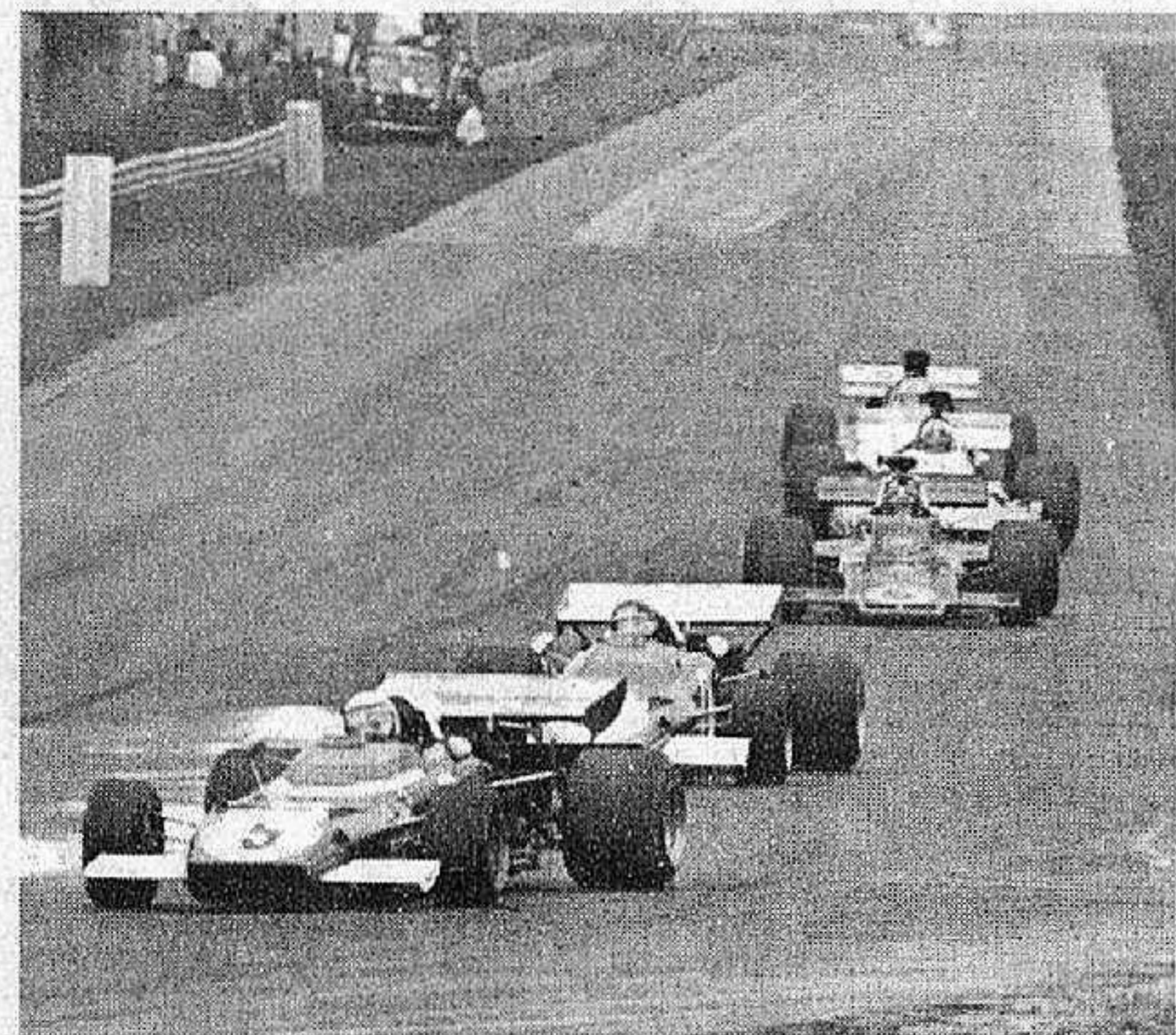
MONZA - Il momento-chiave di questa 50. edizione del G.P. d'Italia è stato dato dal deprecato cedimento della Ferrari di Ickx, giusto a dieci giri dalla conclusione della corsa. Una corsa avvincente e tecnicamente interessantissima, vissuta sull'aspirante confronto tra la nostra macchina e la Lotus di Fittipaldi, dopo che è stato eliminato fin dai primissimi metri di corsa il terzo grande incomodo, Stewart, per la bruciatura della frizione, e dopo che le altre due Ferrari di Regazzoni e Andretti sono state tolte malamente di mezzo, una per incidente e l'altra per la sostituzione d'una ruota.

Perciò la prova è vissuta interamente sul confronto Ickx-Fittipaldi; e questo è certo il primo grave colpo toccato alla Ferrari, che aveva tutte le carte in regola per poter contrapporre almeno

arsi al box per la sostituzione (l'anteriore destra) al 23. giro.

Così, scomparso il forte Andretti, si puntava tutto, per rintuzzare i tremendi attacchi di Fittipaldi, su Regazzoni; anzi, il forte pilota ticinese, partito a 2<sup>o</sup> dal leader Ickx, ha saputo operare il congiungimento al 10. passaggio, tenendo a 2<sup>o</sup> il pilota della Lotus. Quindi, al 15. giro, vista la situazione, con la Lotus tremendamente avvicinata, a soli 8/10, ha tentato la sua carta. Ha superato il compagno Ickx ed ha preso lui il comando delle operazioni. Era l'occasione buona per passare a «tirare» la corsa, nel gioco di squadra dando man forte a Ickx, la cui macchina per poter puntare alla vittoria, doveva necessariamente essere un poco risparmiata dalla dura pressione degli inseguitori.

Purtroppo, però, la generosa



In parabolica, Regazzoni è davanti ad Ickx. Sulla rincorsa del ticinese, si sono avvicinati anche Fittipaldi, Amon e Mike Hailwood

due vetture alla magnifica Lotus del neo-campione del mondo. Infatti, Andretti, partito in quarta fila, è già molto che sia riuscito ad incunearsi al 4. posto alla fine del primo giro, per essere successivamente superato da Amon e da Hailwood. Per trovarsi poi con una gomma forata, superato anche da Hulme, e costretto a fer-

prova di Regazzoni, pilota veloce quanto Ickx, non è durata che un paio di giri: al 17. passaggio, alla seconda «chicane», il pilota svizzero ha compiuto una uscita, che l'ha costretto alla resa. Erano esposte le bandiere gialle solo all'ultimo momento (c'era Pace in difficoltà), e Regazzoni è piombato nel frangente nella circostanza

MONZA - Le due varianti hanno letteralmente rivoluzionato la guida sulla pista di Monza, con sensibile accentuarsi delle accelerazioni e riduzione delle velocità di punta, infatti, sulla pista stradale le macchine più rapide raggiungevano l'anno scorso velocità massime di poco superiori ai 300 km orari, dopo la curva Ascari, alla fine del rettilineo opposto, prima della staccata per l'ingresso nella curva parabolica. Questa velocità massima era ripetuta prima del curvone, alla fine del rettilineo principale, soltanto da poche vetture, mentre nel più dei casi veniva soltanto sfiorata.

Inoltre, con i rapporti più lunghi, s'era costretti, nella maggioranza, ad affrontare in terza le curve parabolica e prima di Lesmo.

Ora, dovendosi disporre di una buona seconda e di rapporti più corti per la quarta e la quinta, le due curve

citato trovano un impiego più corrente con una quarta, che è veloce quanto la terza d'un anno fa. La «buona» seconda, cioè volutamente corta, ma senza pericoli di patinamento alle ruote, è richiesta dalle varianti: la prima delle quali viene compiuta tutta in seconda, mentre nella seconda questa marcia serve soltanto all'ingresso, avendosi il passaggio alla terza prima dell'uscita.

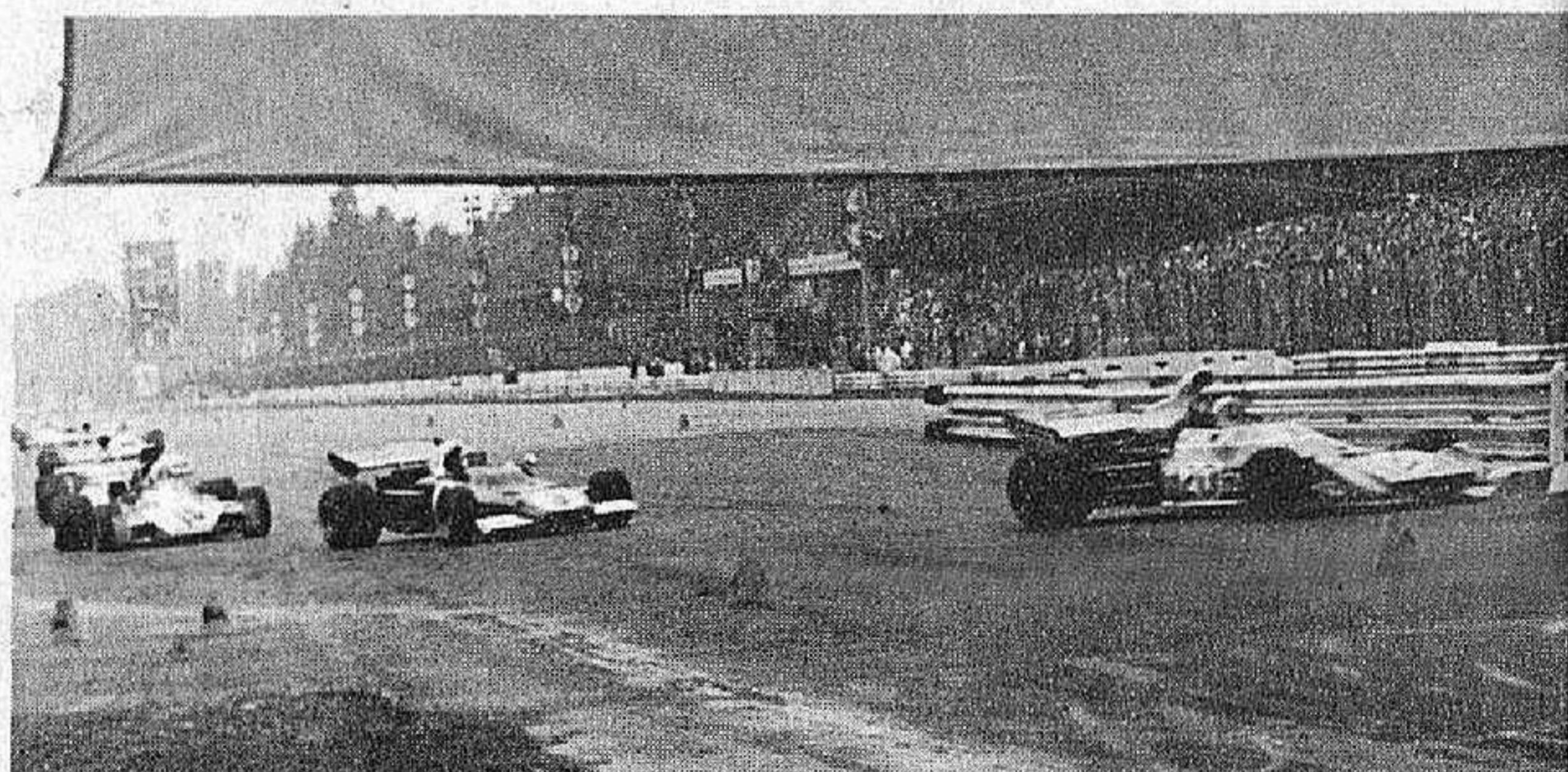
Osservando le staccate e le frenate, si sono avuti in media spazi d'arresto di 150 metri per la prima «chicanes» e circa 180-200 metri per la seconda, alla quale si arriva più velocemente.

Ma queste decelerazioni variano di conseguenza l'ingresso nelle altre curve. Infatti, il curvone si fa in pieno, senza staccare, perché vi si giunge più lentamente. Soltanto la staccata per Lesmo, dell'ordine di 150 metri, resta in-

variata. Alla parabolica, dove minore è la velocità, le decelerazioni sono minori e dagli spazi di frenatura di 190-200 metri si scende a 120-130 metri.

In conclusione, quindi, i punti rapidi della pista sono divenuti quello compreso tra il curvone e la prima di Lesmo e quello dalla seconda di Lesmo alla seconda «chicanes». E le punte massime, toccate dalle Ferrari e dalle altre vetture più rapide, sono riuscite dell'ordine di 284-288 km all'ora. Soltanto le vetture con rapporti leggermente più corti riescono a ripetere la punta massima di velocità prima della parabolica; ma in nessun caso la velocità massima ha potuto ripetersi all'approssimarsi della prima variante, data la brevità del rettilineo delle tribune, dall'uscita della pur rapida curva parabolica.

e. b.



Sta entrando nella chicane del box la Matra di Amon, seguita dalla Ferrari di Andretti, dalla Surtees di Hailwood e dalla McLaren di Denis Hulme, che è diventato secondo nel mondiale

peggiore, con lieve collisione, uscita e principio d'incendio della macchina. L'errore è stato dei commissari che non hanno fatto evacuare in tempo la vettura di Pace e del brasiliano che ha compiuto un lieve scarto.

E' a questo punto che la situazione è precipitata ed Ickx è rimasto da solo a fronteggiare l'incalzante Fittipaldi, staccato di soli 6/10. Al 18. giro c'è stato il sorpasso di Surtees, in ritardo, che ha rimandato l'uomo della Lotus a 1<sup>o</sup>; ma l'inseguimento s'è fatto subito furibondo ed in breve i due contendenti erano nuovamente ricongiunti. Più favorevole — ed era scontato — è stato il doppiaggio di Andretti che ha permesso ad Ickx di riguadagnare 2<sup>o</sup> al 31. Anche questa volta, tuttavia, senza nulla di veramente decisivo, in quanto già al 38. passaggio il brasiliano era a 4/10 dal primo.

Qui s'è avuto veramente il momento-chiave del duello e della corsa: sarebbe riuscito Ickx a resistere a Fittipaldi? E quali riserve aveva ancora il campione belga, quali margini la sua Ferrari? Al momento della decisione, l'interrogativo è rimasto in sospeso: al 46. giro la sua Ferrari è giunta lentamente al box, a motore spento, per cui sono rimaste attendibili le due versioni, prima della rottura della pompa della benzina e poi della interruzione dell'accensione, con più insistenza e vero-

simiglianza, anche se in molti è rimasta la convinzione d'un pieno cedimento del motore, nel momento di massima sollecitazione.

Dal punto di vista squisitamente tecnico, si fanno varie considerazioni: prima, l'ampia selezione dei mezzi meccanici operata dal tracciato monzese con le due varianti; seconda, la condizione di notevole equilibrio dei valori a questo livello di velocità medie, per cui il discorso trova un sensibile allacciamento con la situazione creata a Zeltweg; terza, la situazione di grande equilibrio avutasi anche con i pneumatici, Firestone e Goodyear, proprio come in Austria e come è stato sancito dalle risultanze in prova; quarta, la mancanza d'una prevalenza sensibile del motore Ferrari, con i suoi 490 cavalli, nei confronti dell'intramontabile Ford-Cosworth, sempre altamente competitivo anche con una ventina di cavalli in meno; e quinta, la parte giocata dalle caratteristiche funzionali degli autotelaia, che è stata nettamente a favore della Lotus, la quale s'è trascinata in questa superiorità anche le costruzioni della McLaren e della Surtees, le stesse marche che seguono la teoria del passo più lungo e della più spinta distribuzione dei pesi.

Quel che continua a lasciare perplessità, allora, è constatare che la prevalenza del 12 cilindri Ferrari si manifesta nel gioco delle utilizzazioni, soltanto sui circuiti

a conformazione mista o medio-veloce, ma non più ai livelli dei 210 orari; per tornare con ogni certezza, secondo le teorie su piste ancora più rapide, verso i 250 km orari di media, piste che per il momento ci mancano completamente.

Resta il problema dell'autotelaio. E qui sappiamo fin troppo bene che per la Ferrari, con la B2, si hanno ottime caratteristiche globali, in congiunzione con serie limitazioni, dovute proprio all'età della progettazione e della costruzione, che richiede disegni ben più moderni e aggiornati. La riprova l'abbiamo proprio dalla realizzazione fresca fresca della B3, una macchina ricca di motivi tecnici interessanti, che per la mancanza di tempo non ha potuto essere sviluppata in tempo per Monza, ma che resterà materia ideale per i futuri sviluppi.

Contro la Lotus, in definitiva, non c'è nulla da fare, oggi come oggi, per questi caratteri di telaio, non appena si hanno condizioni di equivalenza per pneumatici e motori. In questo caso specifico resta la classe e le risorse dei guidatori; e siamo convinti nel più profondo che, date anche le caratteristiche del tracciato, con le due «chicanes», ben difficilmente Ickx si sarebbe lasciato superare da Fittipaldi, proprio per motivi di difficoltà di sorpassi e per esperienza consumata di campione maturo e più che mai al vertice delle sue doti.

Enrico Benzing



## PRO E

## CONTRO

## le «chicane»

(ma nel '73

saranno pronte

le definitive)

MONZA - E' Guidotti a ricordarci una significativa espressione, che il grandissimo Nuvolari era solito usare: «Aumentino pure le difficoltà ("chicane", pioggia, eccetera), tanto, son tutte a mio vantaggio». Infatti, il vero campione emerge sempre più prepotentemente al crescere delle difficoltà; e ha fatto benissimo Guidotti, che tanto fu vicino a Nuvolari, a rammentarcelo, dopo aver assistito ad una nostra breve conversazione con Jackie Stewart, su questo argomento delle varianti. Perché, fra tanti pareri discordanti e contrastanti, quello del campione del mondo è il più positivo e coerente, visto che la maggioranza dei piloti prima chiedeva perentoriamente queste varianti ed ora le critica per la loro eccessiva durezza. Certo, se difficoltà vi sono, queste vanno sempre — tempi alla mano — ad accrescere la superiorità dei migliori guidatori, appunto come sosteneva Nuvolari.

Ora, queste varianti di Monza (flussi e riflussi della storia cinquantennale del nostro Autodromo) sono d'emergenza, provvisorie, in attesa di soluzioni ben più razionali e definitive; ma sono state una necessità assoluta, per interrompere la corsa a convoglio, che egli stessi piloti hanno chiesto, sulla scorta d'una sola considerazione: se qualcosa succede ad una macchina

FITTIPALDI - Il «disegno» non è né ideale, né gradito; è convinto che il miglior tipo di variante debba essere ben armonizzato alla pista, portando ad esempio la soluzione di Hockenheim. Entrambe queste varianti sono troppo strette; ma accetta volentieri queste difficoltà, pur di interrompere la paurosa corsa in scia. Spera in una soluzione migliore e definitiva per l'anno venturo.

PETERSON - Le trova abbastanza «stupide». La difficoltà maggiore è la visibilità: non si riesce a vedere esattamente dove ci si trova, rendendo particolarmente ardua l'attuazione di una buona traiettoria.

ANDRETTI - Decisamente troppo strette; bisogna lasciare la possibilità a due macchine di entrarvi quasi contemporaneamente. E poi, quei cordoli sono troppo alti.

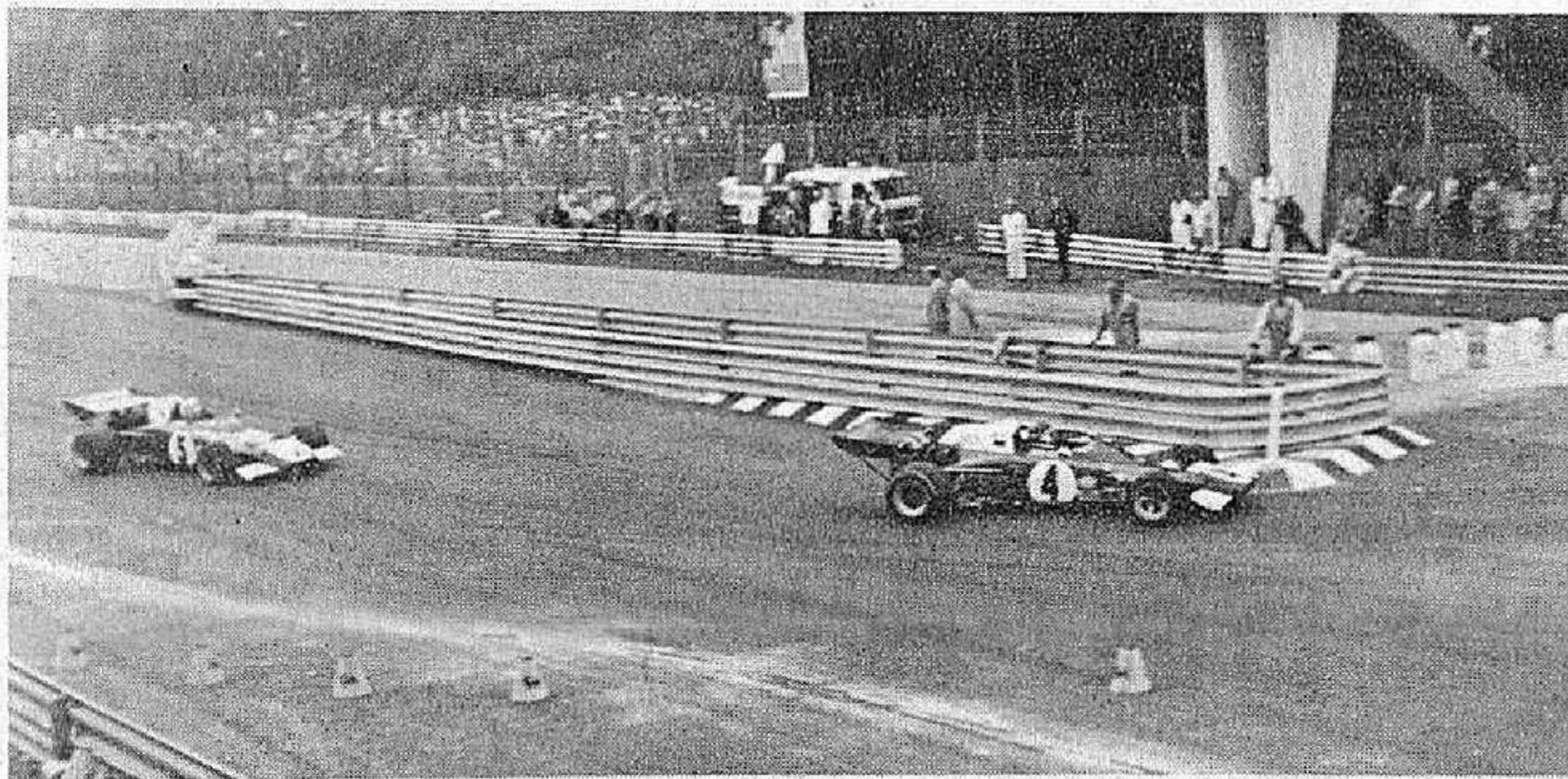
SURTEES - Vanno bene, ma le avrebbe preferite più larghe e con cordoli più bassi. Considera che finora le migliori «chicane» sono quelle ultimamente attuate a Pergusa.

BELTOISE - Erano necessarie, assolutamente. E pensa che debbano essere accettate anche se non sono state realizzate alla perfezione essendo riuscite eccessivamente strette e con quel cordolo più alto di un marciapiedi.

GALLI - La cosa più preoccupante, con «chicane» così strette e così du-

N. GARA	PILOTA	VEETTURA	GIOVEDI'	VENERDI'	SABATO
4	Ickx	Ferrari 312 B2	1'36"1	1'36"06	1'35"65
20	Amon	Matra MS 120D		1'36"58	1'35"69
1	Stewart	Tyrrell-Ford 005		1'35"82	1'35"79
5	Regazzoni	Ferrari 312 B2	1'37"3	1'36"52	1'35"83
14	Hulme	McLaren M19	1'36"8	1'35"97	
6	Fittipaldi E.	Lotus JSP 72D	1'37"4	1'36"29	
3	Andretti	Ferrari 312 B2	1'36"8	1'36"86	1'36"32
15	Revson	McLaren M19		1'36"42	
10	Hailwood	Surtees TS 9		1'37"46	1'36"50
24	Wisell	BRM P 180		1'38"05	1'36"68
30	Reutemann	Brabham BT 37		1'38"42	1'37"12
23	Gethin	BRM P 160		1'37"23	1'37"21
28	Hill	Brabham BT 37		1'38"71	1'37"61
2	Cevert	Tyrrell-Ford 006		1'37"78	1'37"69
29	Fittipaldi W.	Brabham BT 34		1'38"35	1'37"82
21	Beltoise	BRM P 160		1'37"86	
22	Ganley	BRM P 160		1'37"91	
26	Pace	March-Politoys		1'41"57	1'37"98
7	Surtees	Surtees TS 14		1'38"31	
18	Lauda	March 721G		1'39"16	1'38"52
9	De Adamich	Surtees TS 9		1'38"60	
8	Schenken	Surtees TS 9		1'39"62	1'38"61
11	Galli	Tecno-Martini		1'38"64	
19	Peterson	March 721G		1'38"70	
16	Beuttler	March 721G		1'42"57	1'39"73
25	Pescarolo	March-Politoys		1'40"93	1'40"21
12	Bell	Tecno-Martini		1'43"16	1'42"07

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza



Ickx e Regazzoni nelle prime battute di corsa. Le vetture italiane utilizzavano un alettone molto arretrato. Le nuove chicane sono state molto criticate da alcuni piloti

## Quante «picchiate»!

MONZA - Due giornate di prove, con due sessioni nella prima (venerdì) ed una molto lunga il sabato. Le prime prove di venerdì, ed in fondo anche quelle del secondo turno, sono state dedicate come al solito alla messa a punto delle macchine, ed al controllo delle regolazioni adottate. Il tempo relativamente caldo e la pista non perfettamente pulita, insieme con la necessità per tutti di imparare perfettamente le traiettorie e le zone di frenata alle nuove chicane, hanno fatto sì che i tempi della prima giornata non fossero brillantissimi, anche se sono stati elevati.

Niente di particolare da segnalare, salvo il fatto che Fittipaldi si è ritrovato ad un certo punto senza benzina alla uscita della Parabolica, dovendo attendere i meccanici per farsi spingere ai box. Nanni Galli incapava in un testa coda che ha mandato la macchina a sbattere con la parte posteriore contro una barriera e così le sue prove sono finite prima che potesse sfruttare tutte le risorse della macchina. I meccanici della Tecno hanno avuto il loro daffare durante la serata e la notte successiva nella operazione di ricostruzione della vettura. Sulla Tecno vecchio tipo di Derek Bell si è svitato un manico di raccordo della tubazione dell'olio, tra serbatoio e radiatore, per cui ha perduto il lubrificante, tra l'altro con qualche emozione per Stewart e Cevert che sopraggiungevano.

Le Ferrari, che avevano adottato i cerchi molto larghi (17 pollici) hanno avuto ovviamente qualche piccolo problema di adattamento, ma senza che vi fossero difficoltà particolari, anche se alla fine i tempi non sono stati eccezionali. Nessuno d'altra parte ha tirato fino in fondo, come si è potuto constatare immediatamente il sabato.

Le Tyrrell hanno avuto subito il problema dei rapporti del cambio da cambiare, per cui non hanno girato molto. Stewart disponeva della macchina ultimo tipo, la 005, mentre Cevert aveva la macchina tipo 1971, uguale a quella di scorta di Stewart. Fittipaldi ha dovuto lavorare parecchio per adattare se stesso alla macchina di cui disponeva, che era quella utilizzata da Walker al G.P. d'Austria, in quanto in un incidente stradale occorso al camion che la trasportava, la macchina che era stata preparata per lui per la corsa italiana era rimasta danneggiata in modo rilevante, tale comunque da non poter essere riparata sul posto.

Non è stata portata a Monza la nuova Politoys, che non dà ancora soddisfazione per quanto riguarda la trasmissione, e così non si è resa disponibile la March che era stata prevista per Agliardi, che così ha dovuto rinviare il suo esordio in Formula Uno.

Come era prevedibile la nuova forma della pista, con le chicane, oltre che allungare il percorso di 25 metri ha rallentato nettamente i tempi sul giro e la previsione di una dozzina di secondi in più si è avverata.

Ancora caldo il sabato, con la pista un poco più scivolosa perché oltre alle F. 1 hanno girato anche le Gran Turismo dell'Intereuropa. Tuttavia la migliore conoscenza della pista e l'adozione degli accorgimenti migliori hanno portato al miglioramento dei tempi del venerdì, da parte degli uomini della Ferrari, per i quali sono valse molto le gomme speciali a mescola tenerissima adottate per «fare il tempo» ma non utilizzabili in corsa. Il miglior tempo assoluto l'ha ottenuto Ickx, con soltanto quattro centesimi di secondo di vantaggio sul miglior tempo di Amon la cui macchina stavolta marciava alla perfezione. In linea assoluta anzi dobbiamo dire che è stata la Matra ad ottenere il miglior tempo, poiché Amon, come Stewart, ha utilizzato pneumatici adatti alla corsa e non mescole speciali buone solo per fare il tempo su uno o due giri. Il problema delle gomme quindi restava per quelli della Ferrari e per tutti quelli che avevano le Firestone, dato che le Goodyear erano certamente migliori, su questa pista.

Durante le prove del sabato Ronnie Peterson ha urtato la protezione alla chicane della curva Ascari ed ha danneggiato moltissimo la macchina, svellendo la ruota posteriore di destra insieme col radiatore, e rompendo anche la sospensione sinistra. I meccanici hanno avuto molto da fare per rimetterla in sesto per la corsa. Molti hanno effettuato prove di frenata ritardata, cosicché si è vista parecchia gente infilare la scappatoia della chicane Ascari, senza peraltro nessuna conseguenza.

La Tecno di Galli, riparata, è apparsa in ordine, ma nella fretta degli ultimi aggiustaggi è stata dimenticata la connessione di una candela, per cui il motore girava a 11 cilindri. Il pilota non si è fermato subito nonostante il rendimento ovviamente inferiore, e così ha pregiudicato la possibilità di migliorare il suo tempo, rischiando anche di provocare danni al motore per effetto dello squilibrio inevitabile.

Bell aveva a sua volta il motore che girava irregolarmente, per effetto di surriscaldamento nelle prove precedenti, e così non ha potuto fare tempi bastanti per la qualificazione. Anche Beuttler ha avuto problemi di motore, come li ha avuti Pace, e Wilson Fittipaldi.

Da rilevare che il migliore delle Surtees è stato Hailwood, che è in piena forma; de Adamich non ha potuto tirare perché il suo motore non era in perfetta efficienza. La Surtees TS 14 guidata da Surtees è apparsa subito buona e promettentissima.

Durante le prove ufficiose della domenica mattina, premesse per constatare la messa a punto di tutte le macchine, Galli è incappato ancora una volta in una sbandata, danneggiando una ruota, e anche Pace è stato protagonista di una avventura simile.

f. l.

La MATRA  
risparmia  
al Castellet

LE CASTELLET - Nonostante che la costruzione degli impianti non sia ancora del tutto terminata, ed il programma accusi due mesi di ritardo, la Matra MS 120 D che con Amon ha partecipato al Gran Premio d'Italia è stata completamente preparata nelle nuove installazioni del servizio competizioni della Matra sul circuito del Paul Ricard.

Una ventina di persone, tutte provenienti dalla precedente sede di Vélizy, sono in effetti già impiegate al Castellet, ma l'effettivo dovrà passare a 35 persone prima della fine dell'anno. La capacità totale, quando seguirà nel Sud della Francia anche il reparto motori, sarà di 180 persone. Tuttavia, malgrado il suo desiderio di reclutare mano d'opera specializzata in loco, Bernard Boyer ha grossi problemi in questo senso. Conformemente al piano iniziale, solo l'ufficio studi, l'assemblaggio dei telai e l'officina di messa a punto saranno resi operanti quest'anno, mentre per numerose ragioni, fra cui l'approvvigionamento idrico (i banchi prova reclamano 30 metri cubi d'acqua all'ora), il reparto motori lascerà Vélizy in un secondo tempo.

La Matra potrà disporre del tracciato scuola di 2200 metri quando lo vorrà, mentre per l'utilizzazione delle piste di 3300 e di 5800 metri dovrà pagare un affitto alla direzione del circuito.

Parlando dell'immediato futuro, pare certo che i francesi nel 1973 potranno rivedere due formule 1 Matra in pista, mentre per le corse Sport il programma della Casa francese resta legato alla 24 Ore di Le Mans ed unicamente a questa.

J.R. Jaubert

del gruppo, ad esempio una foratura, troppo gravi sono le conseguenze per le altre, in un rischio inutile e immorale.

Se ne possono, allora, sopportare le difficoltà? Ecco alcuni pareri dei piloti più rappresentativi.

STEWART - Vanno molto bene, anche se sono un po' strette. E vanno accettate come soluzione temporanea, in attesa d'un nuovo tracciato più definitivo per il 1973.

ICKX - Sono abbastanza buone, anche se strette. Avrebbe preferito maggiore visibilità.

SCHENKEN - E' stato incaricato dalla G.P.D.A., assieme a Westbury, a seguire la realizzazione, accanto ai dirigenti di Monza. Sulla carta, gli sembrano ottime; poi, s'è accorto delle differenze che vi sono tra teoria e pratica. Le ha trovate eccessivamente strette e si sente troppo responsabile.

REGAZZONI - Considera che «chicane» così strette possono trovare giustificazione su un circuito meno veloce, dove si richiedano decelerazioni meno sensibili. A Montecarlo, ad esempio, passare da 180 a 100 km. orari può essere accettabile; ma qui, arrivarci da 260 o 280 kmh., è un po' troppo. Se almeno avessero consentito il passaggio a due macchine, come ad Hockenheim. Invece, qui non vi è alcuna possibilità: se un concorrente si infila all'interno, per quello all'esterno non c'è assolutamente modo di entrare nella variante e deve assolutamente cedere il passo, frenando disperatamente.

AMON - Tutto considerato, avrebbe preferito i rischi della corsa in gruppo, con lo sfruttamento delle scie, piuttosto di questo artificioso incuneamento in simili strettoie, che hanno anch'esse il loro contenuto di rischio, sia pure su un piano diverso.

re, è la manovra d'emergenza, che trova abbastanza difficile.

DE ADAMICH - Solo il bilancio della corsa può dare una risposta definitiva al quesito delle varianti. Certo, sono strette; però è finito lo sfruttamento delle scie.

PESCAROLO - Oltre all'altezza eccessiva, trova che i cordoli avrebbero dovuto avere un angolo minore, per evitare i pericoli di eventuali urti.

In definitiva, dunque, il giudizio dei piloti è stato più o meno negativo soltanto per l'esecuzione di queste varianti, in grande maggioranza lieti che la corsa in scia, meglio a convoglio, sia interrotta. Tale giudizio negativo deve rappresentare uno stimolo per i dirigenti dell'Autodromo ed un motivo oltremodo convincente alle autorità, perché si giunga presto, fin dall'inizio dell'anno prossimo, ad una soluzione definitiva. Tanto più che gli stessi progetti dei dirigenti monzesi, progetti che già abbiamo avuto occasione di esaminare, sono veramente soddisfacenti e completi; perché hanno uno scopo, per noi importantissimo, quello di operare una selezione e una interruzione delle scie, pur conservando caratteristiche di alta velocità al nostro Autodromo. Verrebbero eliminati i pericoli della variazione del raggio verticale della curva Ascari, con possibilità velocistiche sempre importanti, prima della curva parabolica. Infatti, oggi che nessun circuito del «mondiale» permette alle «F. 1» di raggiungere le proprie velocità massime teoriche, con evidente snaturarsi della competizione, appare più che mai indispensabile l'allestimento di circuiti molto rapidi, con alto contenuto di selettività e di sicurezza.

e. b.



# Un ritratto «diverso» del neo campione del mondo EMERSON FITTIPALDI, scoperto in una notte della vigilia su una distanza di due GRAN PREMI da CHAMONIX a BRA, per un VOLANTE d'argento

La fiducia nella parola di Emerson Fittipaldi da parte dei soci del Club Amici del Volante di Bra è stata grandissima. Facendo gli ultimi chilometri di una strada diventata ormai interminabile, Emerson, Maria Elena ed io ci chiedevamo se avremmo trovato ancora qualcuno ad aspettarci visto che erano ormai le nove e l'ora dell'appuntamento per il premio era fissata per le sette.

La ragione del ritardo, come teneva a specificare Emerson nel suo discorso di ringraziamento, «non è stata perché sono brasiliano ed i brasiliani si dice che arrivano sempre tardi, ma perché ho dovuto portare gli autisti a prendere il camion con la macchina di scorta da usare a Monza dato che la mia ha avuto troppi danni nell'incidente in autostrada».

Eravamo poi saliti fino al traforo del Bianco ed a Chamonix dove c'era l'altro «camione» (come dice Emerson) di cui si sono subito presi cura gli uomini neri della JPS



Emerson Fittipaldi, ospite perfetto della festa in suo onore a Bra, intrattiene gli ospiti. Alla sua sinistra la moglie, alla destra Mario Poltronieri (microfono d'argento) e il 'mago' Virgilio Conrero

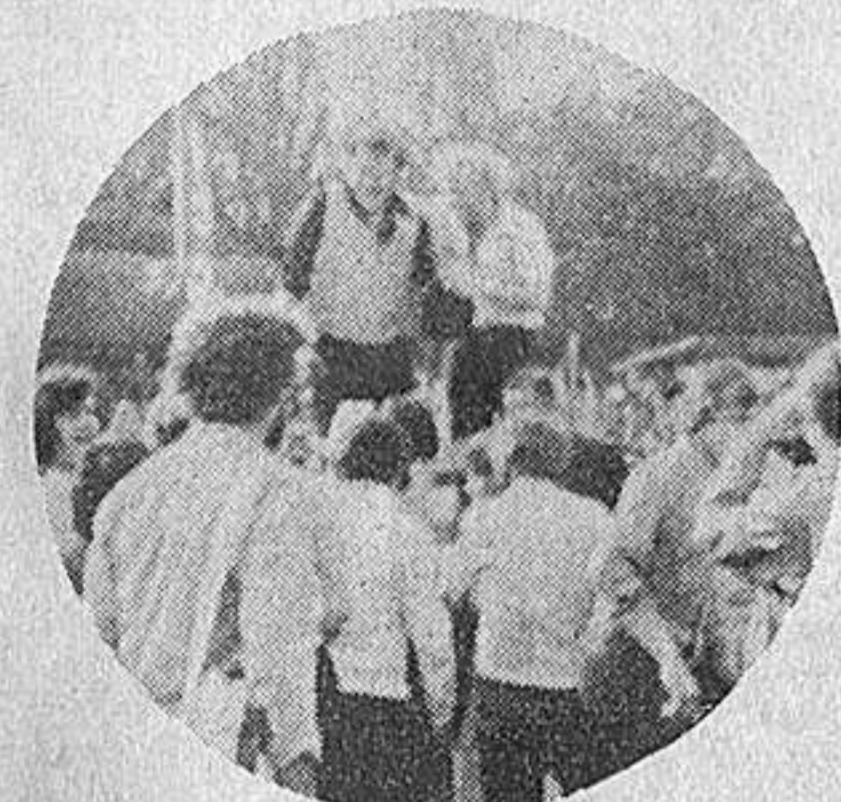
Teresa», la cameriera temeva di essere presa in giro; ordinò l'antipasto, due minestre e la carne con contorno di patate. «Qui in Italia si mangia, sono questo paese è bello, sono di 284-288 che per il mangiare».

Quando si alza per ringraziare non fatica a trovare le parole col suo italiano-portoghese e non dimentica di aggiungere che è molto contento anche perché ha mangiato benissimo. Ritira i premi per sé, Chapman ed Eddie Dennis, il suo meccanico, che sono un volante, una biella ed una chiave tutti d'argento. Sono presenti anche Pianta, Conrero, Poltronieri che è tra i premiati e riceve un microfono d'argento e Foletti della TV svizzera con tanto di operatori e riprese della premiazione.

Foletti gli chiede di Peterson in squadra nel '73: «Ronnie è molto forte. E' un pilota che è meglio avere come compagno di equipe che come avversario».

Parliamo anche di questo al ritorno, è molto tardi ma E-

## Ho imparato ad evitare i rischi inutili



Chapman esulta assieme a Peter Werr, d.s. della squadra IPS



Chapman esulta abbracciando tutti i suoi collaboratori ai box

che Emerson aveva portato con sé. Poi gli di nuovo per il traforo, Torino e infine Bra per un gruppo di appassionati che come tutti gli appassionati meritano molto, ma per i quali il Campione della nuova generazione non ha esitato a sopportare una faticata incredibile per un pilota che dovrà disputare prove e corsa determinanti per l'assegnazione del titolo.

La Mercedes giallo brasiliano, tutta automatizzata, fila in certi momenti a 200 all'ora. Non sembra di andare forte: un po' è la macchina che non dà questa impressione, un po' è lui che se ne sta tranquillo al volante come se fosse in poltrona a guardare la TV. Dal sedile posteriore provo a guardare attraverso lo specchietto la sua espressione. Vedo gli occhi mansueti ed attenti: nessun pericolo!

In genere viaggiare con piloti di fama dà un grande senso di sicurezza. Anzi probabilmente un primo giudizio su di un pilota lo si può dare vedendo come guida per strada.

Emerson in questo senso è sicurissimo. Anzi, sembra che non guidi neppure ed è esat-

tamente la sensazione che si prova quando lo si vede ripreso durante i Gran Premi in televisione con la sua Lotus al comando che sembra andare pianissimo. «Io credo che in futuro i costruttori si impegneranno sempre di più per fare auto da guidare "pulite". Controsterzo, sbandate e guida sporca diminuiranno ancora e le corse si vinceranno facendo le curve come si è entrati. Oggi la mia macchina è così e sbandare o metterla di traverso fa perdere solo tempo. Quando le macchine avevano telai e sospensioni non perfette come oggi era più bravo chi riusciva ad adattarsi meglio a quelle condizioni che potevano anche essere di sbandare nel modo migliore. Oggi, con una macchina come la mia, mi accorgo che appena si sbanda più del necessario i tempi peggiorano».

E' sempre uguale e il successo non ha cambiato nulla in lui. Ricordo quando lo vidi per la prima volta a Thruxton nel '70. Esordiva in F. 2 con una Lotus che aveva dipinto di colori che giudicavo splendidi; giallino crema con serbatoi verde sottobosco. Vera-

mente una finezza. Quando la giovane promessa brasiliana, miracolo della F. Ford dell'anno precedente, si fermò col motore che non voleva andare gli chiesi diligentemente cosa gli fosse successo «non so ma io credo di aver fatto un errore: questa macchina con questi colori si vede troppo poco in mezzo alle altre. Anche se non si fosse fermato il motore credo che non si sarebbero accorti in molti di me. Per la prossima corsa la faccio gialla e verde forti brasiliani. Sono sicuro che le cose andranno meglio perché con quei colori nessuno potrà dire di non avermi visto!» E fu così che apparve la Lotus gialla e verde che quattro mesi dopo gli valse l'invito in F. 1 da parte di Chapman e sei mesi dopo la prima vittoria in una prova mondiale.

«Per guidare bene una formula uno occorrono tre anni. All'inizio sembra facile ma non si riesce a farla andare forte come potrebbe. Poi si passa un anno in cui s'impara a conoscerla e man mano ci si accorge di poter arrivare con naturalezza a limiti che prima non si raggiungevano. E' il

terzo anno che si conosce tutto: circuiti, macchine e comportamento degli avversari. Credo che solo adesso la mia macchina ed io siamo veramente affiatati.»

«Io non credo di essere un pilota con temperamento latino. Non ora per lo meno: prima di andare in Inghilterra guidavo in un modo diverso, ma là ho imparato a comportarmi come pilota inglese. Soprattutto il primo anno con la F. Ford ho imparato molte cose su come bisogna guidare e fino a quando si deve rischiare. Certe volte ho rinunciato di proposito ad una vittoria per non cercare un rischio inutile. Di corse ce ne sono tante e non serve prendere un brutto rischio per volerle vincere una a tutti i costi. Se si è vicini a vincere una volta si ritroverà ancora quella circostanza e si vincerà la volta dopo.»

A Bra tutto va molto bene: Vittorio Roero e i suoi amici lo accolgono felici ed Emerson non si fa pregare accettando con buon appetito la cena. E' goloso e mangia come un lupo. Una sera a Londra, al ristorante italiano «Zi'

merson preferisce tornare a Monza. Arriviamo alle tre di notte e Maria Elena dorme da un pezzo rannicchiata sul sedile. Emerson non dimostra di essere preoccupato per il nuovo compagno; d'altra parte non ha torto quando commenta che è meglio avere un avversario forte nella stessa squadra. Piuttosto sarà interessante vedere come Ronnie guiderà la Lotus: tutti sanno che Peterson guida sempre in sbandata perché è uno di quei piloti che la macchina la vogliono sentirselo andar via per poterla poi rimettere dritta a modo loro.

Per capire quanto lo svedese amasse le monoposto Tecno basti pensare che il primo anno alla March lo passò a lavorare per far diventare la 702 sempre più simile come assetto di guida alla Tecno. Non c'è dubbio che Fittipaldi e Peterson insieme siano una accoppiata formidabile. Sarà interessante vedere cosa farà lo svedese con la Lotus: si adatterà a pennellare le curve o se le farà trasformare come piace a lui?

Gabriela Noris





Un campionato del mondo vale una bevuta di champagne, ed i ragazzi del Team Lotus JPS non si fanno pregare troppo

## JPS torna LOTUS? CLAY «pezzo da 85»

MONZA - Tornerà a chiamarsi LOTUS, ufficialmente, la monoposto di Chapman, ora contraddistinta dalle sigle JPS della nota marmitta di sigarette. Il ritorno alla tradizione, con termine di questa deplorabile esasperazione pubblicitaria, avverrà con ogni certezza a partite dall'anno venturo, quando la marca disporrà, com'è noto, anche di Peterson, accanto a Fittipaldi.

● Stendere una tabella sulle squadre 1973 non è molto facile in quanto le notizie che circolano sono molto lacunose. Di FERRARI e di TYRRELL si sa tutto e della LOTUS abbiamo detto. Dopo PETERSON anche FITTIPALDI si è deciso a siglare l'accordo economico. YARDLEY-McLAREN sono felici dell'attuale situazione, Hulme e Revson essendo una coppia esemplare ed ammirevole. SURTEES si affida a HAILWOOD e PACE (con De ADAMICH sempre «abbinato»). SCHENKEN va al Team RONDEL.

● Correrà ancora la MATRA? Una decisione verrà presa soltanto dopo Watkins Glen. Tuttavia fonti francesi assicurano che nonostante le voci contrarie la Casa continuerà nella sua attività in F. 1 e che Amon resterà addirittura con l'aggiunta di un'altra vettura per Beltoise che rientrerebbe così all'ovile. Tuttavia la MATRA potrebbe decidere di continuare la sua attività soltanto con le Sport soprattutto dopo il grande successo di Le Mans.

In seguito a queste decisioni, Amon potrebbe trovarsi libero e tornare alla March. Di questa marca, dopo la dipartita di Peterson, molte incertezze. S'è parlato anche di Cevert, il quale ha smentito.

● Ci saranno soltanto due BRABHAM nel prossimo anno e REUTEMANN sarà uno dei piloti della squadra: WILSON FITTIPALDI crede ostentatamente di essere il secondo, ma Bernie Ecclestone chiede due settimane di tempo per fare conoscere la sua decisione finale.

● Sembra assodato che la TECNOCOR continuerà la sua attività con un team basato su una sola macchina che verrà guidata dal loro pilota italiano Nanni Galli, sempre sponsor la MARTINI.

● Il povero Frank WILLIAMS non ha avuto una stagione felice e non si sa che cosa uscirà dalla sua testa. Ad ogni modo anche se cercasse la sua attività, una o due altre squadre potrebbero materializzarsi: basterà attendere poche settimane per saperlo.

● Fra i piloti che sembrerebbero essere disoccupati per il 1973, Dave WALKER ha una offerta dalla MARCH per tornare a correre in F. 1 con un

contratto abbinato ad una F. 2.

● La grossa operazione resta quella MARLBORO. Sfumate le voglie «TYRRELL» e poi FERRARI, i dirigenti della Casa di sigarette biancorosse hanno pensato che valesse più la pena, con i soldi (pare) chiesti da Maranello, finanziare tre squadre anziché UNA. E queste sarebbero:

MARLBORO - MATRA (sic!): BELTOISE.

MARLBORO - POLITOYS: GANLEY.

MARLBORO - BRM: REGAZZONI e GETHIN.

Con lo svizzero Clay l'accordo definitivo è stato siglato giovedì sera 7 settembre al Grand Hotel Villa d'Este. Cifra: 550 mila franchi svizzeri (cioè 85 milioni circa). Mr. Stanley, col suo vocione e in stretto inglese che Regazzoni non è che capisse troppo l'ha apostrofato: «Ehi, boy, tu guidi per me, vero? Farai grandi numeri e vincerai campionato del mondo...». Regazzoni, occhi al cielo capendo poco, tentava di schernirsi. E. Mr. Stanley, sempre più rosso, gli faceva danzare aggressivo davanti agli occhi un mazzetto di sterline tenute a ventaglio: «Money, boy, tanti» money...». E fu... la resa!...

# Le squadre '73 si svelano

## La FERRARI 2+2 con PACE (a metà) Surtees

E' questo il comunicato che la settimana scorsa ha visto la FIAT accettare un ridimensionamento del programma-tutto-austerità, reso noto ai primissimi di agosto da Enzo Ferrari, obbligato al varo del famoso programma-minimo sulla base dei «500 milioni», cioè il minimo garantito al GeS, la gestione sportiva della squadra corse di Maranello. Le proteste da tutta Italia e anche dall'estero, l'ondata di impopolarità che aveva colpito questo particolare socio-sponsor della Casa di Maranello, hanno avuto il loro peso. Il contratto a quattro piloti, Ickx compreso, implica — come è annunciato — la partecipazione non occasionale al mondiale Marche 1973, che si annuncia come una rivincita per le avversarie di Ferrari. C'è specialmente quell'Alfa Romeo il cui 12 cilindri boxer comincia a dare soddisfazioni concrete, e se ne raccolgono echi dal viso compiaciuto dei collaudatori che hanno avuto modo di percorrere i primi chilometri a Balocco con la 33tt12. La potenza è tutt'altra cosa di quella dell'8; si nota soprattutto in rettilineo.

Ma torniamo alla Ferrari. I nomi dei piloti per il mondiale Marche fanno prevedere le coppie ICKX-REDMAN e MERZARIO-PACE sulle 312 P 2 a passo più lungo che vedremo in lizza nel '73. In pratica il reuccio belga della squadra ha trovato rispettati i suoi desideri. Avrà Redman per le corse europee (tranne forse la Targa Florio, che Jacky vuol disputare in coppia con Merzario). Resta il problema Andretti, officiato a correre con Ickx nelle gare di durata americane.

A proposito dell'italo americano, gli abbiamo chiesto proprio a Monza che cosa farà con Ferrari e se avrebbe piacere insistere in F. 1: «Purtroppo i programmi che io vorrei svolgere mi cambiano sempre per le complicazioni tra i vari programmi. Non posso mai fare tutto quello che vorrei. A Monza sono riuscito a venire, era

MARANELLO, 5 settembre. Si è ieri riunito il Comitato Direttivo della FERRARI S.p.A. ed ha convenuto sulla opportunità di assicurarsi anche la collaborazione dei piloti ARTURO MERZARIO, CARLOS PACE e BRIAN REDMAN, al fine di poter sviluppare nel '73 una maggiore presenza nel «Mondiale» Marche.

nel mio programma. Le uniche gare che sapevo di saltare erano quelle di giugno-luglio-agosto, quando cominciavano le coincidenze con le gare USAC. Ma a Monza avevo detto che sarei venuto e sono venuto. Perciò non sono stato io a portare via l'occasione a Merzario. Per il '73 vedremo. Io vado lunedì (il giorno dopo Monza n.d.r.) da commendatore e decideremo i programmi...».

— Ma c'è qualcosa sotto? E' vero che hai uno sponsor per finanziarti un programma con Ferrari, Indy a parte?

Mario sorride e svicola. Svicola col parlare della Firestone e delle notizie del ritiro dalle gare europee saltato fuori proprio in occasione del G.P. di Italia.

E scantona ancora Mario, parlando della nuova formula USAC e delle sempre maggiori difficoltà di arrivare a una unificazione dei programmi e dei regolamenti con la F. 1 europea. «Ora verranno cresciute le cilindrata dei motori aspirati a 5000 cc e perciò ci si allontana di più. Piuttosto non so se riusciranno a far scendere a 2200 da 2700 la cilindrata dei motori compressi. Gli alettoni saranno mantenuti ma cambierà l'altezza da terra».

Sentito Andretti si può valutare la restante dimensione del nuovo annuncio dei programmi Ferrari '73. Merzario ha il contratto in tasca adesso anche come collaudatore, mentre è definitiva la partenza di Schetty (che era anche collaudatore da corsa). L'ex d.s. è un po' avvilito. Forse sperava che lo pregassero di più di rimanere, almeno fino a Le Mans '73. Passare da un mondo emotivo come quello delle corse d'auto a una industria di tessuti, è dura!...

Questa prolungata attività di Arturo Merzario nella pista di Fio-

rano può far pensare che, andando avanti, senza che la Fiat perda la faccia per il comasco ci siano nuove prospettive di F. 1. Insomma un ritorno «strisciante», silenzioso, a un programma un pizzico più concreto.

Piuttosto, dopo Peterson, la Ferrari ha perduto un'altra buona occasione, nel quadro austerità, di garantirsi un pilota crescente. Ci riferiamo a CARLOS PACE, che figura nel team sport del «cavalino». Per la F. 1, contrariamente a quel che pensavano molti, non ci sono contratti sottobanco per il '73. La prova è che il giovane rivale connazionale di Fittipaldi, ha proprio a Monza definito il suo accordo '73 con la squadra Surtees, del quale è diventato un pupillo dopo le ultime gare con la TS 10 in F. 2.

Frank Williams è abbattutissimo per averlo «perso». E' un altro colpo alle già difficili prospettive del team Politoys nel '73. «Tra un anno» dice Frank «Pace sarà a livello di Fittipaldi, un pilota che invidieranno tutti». Una cosa è certa: che per ora è costato ancora poco, se è rientrato nel programma austerità sia della Ferrari che di Surtees, il quale non sciala certo tra sponsor. L'accordo Pace-Surtees è la conseguenza della ormai certa destinazione di SCHENKEN per il team RONDEL che debutterà in F. 1. Hailwood sarà come sempre l'altro pilota di John mentre, per de Adamich c'è l'operazione Pagnossin che proprio a Monza avrebbe visto il rinnovo dell'accordo con Surtees (magari con la speranza di una Operazione 12 cilindri Alfa l'anno prossimo, una prospettiva che a Surtees non dispiace comunque).

sab.

## Pilota n. 2 cercasi per la SHADOW F. 1

MONZA - Visti circolare nei box di Monza due personaggi impreveduti. Erano Alan Rees, uno dei fondatori della March, che si è staccato da tempo dalla squadra inglese, e Don Nichols che pochissimi conoscono in Europa ma che in America è molto noto.

Nichols è quel signore dotato (beato lui) di un notevole patrimonio personale, che alimenta continuamente con molte attività. E' il concessionario della Firestone per il Giappone ed ha altre attività consistenti in California. E' lo stesso Nichols di cui Autosprint ha parlato qualche anno fa a proposito della Shadow, la macchina destinata alla Can-Am che aveva (ed ha ancora) aspetti tecnici rivoluzionari. I nostri lettori più attenti ricorderanno che a suo tempo fummo noi a pubblicare in primizia mondiale le prime fotografie della Shadow, caratterizzata tra l'altro dalle

ruote piccolissime, per le quali la Firestone aveva costruito pneumatici speciali apposta.

Nichols e Rees erano a Monza per stringere definitivamente i contatti da tempo stabiliti con alcuni piloti, e non sappiamo se vi sono riusciti, perché il nome che a loro premeva di più è andato da un'altra parte (come leggerete in altra notizia esclusiva).

Tuttavia quello che è importante è che le voci di una nuova squadra in F. 1, una squadra americana, sono state confermate. Don Nichols e Alan Rees sono i capi della nuova formazione, che inizierà la sua attività nel 1973 e che costruirà una macchina inedita in una officina inglese. Avrà due piloti, uno dei quali è Jack Oliver, che corre con la Shadow nelle gare Can-Am, e l'altro è appunto quello che stanno cercando. In prediletto era Carlos Pace, e le trattative

erano a buon punto, ma poi Pace ha scaltro la soluzione SURTEES. Cosicché il secondo pilota non ce l'hanno ancora, Nichols e Rees, ma fra poco contano di concludere.

La notizia è interessante già di per sé, perché una nuova squadra porterà un contributo di interesse suo al panorama delle F. 1, ma diventa sensazionale se si pensa che il progettista della nuova macchina è Tony Southgate cioè il progettista che la BRM ha assunto l'anno scorso e che adesso lascia la casa inglese. Il divorzio tra Southgate e la BRM avverrà alla fine di settembre, e subito dopo il tecnico comincerà a lavorare alla costruzione della nuova macchina. Si pensa che l'esordio in gara della nuova squadra possa avvenire già nel Gran Premio del Sud Africa.

f. l.



## SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Nonostante la forzata relegazione al ruolo di avanspettacolo, le « Gruppo 4 » che si accapigliavano per i Campionati di Europa e di Italia non hanno mancato di suscitare l'interesse sia di color he sanno, sia di quelli he intendevano solo passare una giornata alle corse. La gara si articolava su due turni mattutini, sabato e domenica, rispettivamente per le classi fino a 1300 cc e le « grosse ».

Lotta continua per il titolo italiano per tutti i giri — meno uno — della prima corsa che, seppur terminata da pochi, non ha mancato di fasi avvincenti e di colpi di scena soprattutto nel duello all'arma bianca fra Bersano e Paleari entrambi su Renault Alpine. Peccato che l'epilogo in volata che tutti si aspettavano sia sfumato per la « sbragata » di Paleari in parabolica alla fine del penultimo giro.

La decisione del Campionato risulta quindi rimandata al futuro appuntamento in quel di Misano, addì 8 ottobre prossimo venturo.

Nella classe fino a 1000 cc vittoria di Spica su Fiat Abarth OTS, la cui acuta musicalità ci ha indotto a svolgere indagini sull'accordatore. Non abbiamo scoperto molto, in verità; tut-



Nella Coppa Intereuropa, valida per l'Europeo GT, ha vinto la Porsche di John Fitzpatrick, che qui vediamo in parabolica precedere la Porsche di Bonomelli e la De Tomaso Pantera di Giorgio Pianta

# MULLER sveglia «FITZ» e... perde

tavia, promettendo a qualcuno i favori di Sorella Joyce, è saltata fuori la storia di un albero a camme « a fasi conserte », ossia con un incrocio di 150. Tutte facce da poker quando si tratta di fare il nome del fabbricante, che potrebbe essere Barianti, mentre si indica in Gottifredi l'uomo della matita. Però, quanto siamo riservati, ragazzi...

Sparito abbastanza presto « Gianfa » che, rimasto senza freni, ha continuato come gli antichi, attaccandosi alla trasmissione per i necessari rallentamenti. Spettacolo bello e istruttivo, fintanto che è durato. E

l'episodio che ha movimentato le cerimonie, inaugurando sotto l'aspetto traumatico la chicane n. Uno.

Donzelli, con sei giri di ritardo causati da noie meccaniche, transita dal semaforo mentre sopraggiungono Paleari e Bersano seguiti sullo slancio da Caliceti, sempre su Alpine Renault (ce n'erano un po'...).

Lasciati passare i primi due, che se ne vanno per i fatti loro, Donzelli accelera deciso e dirige per il buco a lui dinanzi, chiaramente ignaro dei barriti che il sopravveniente Caliceti rivolge al suo indirizzo. Pochi attimi in rotta di collisione e le due

traiettorie concorrono nel botto e nell'aggancio fra ruote anteriore sinistra della Fulvia e posteriore destra dell'Alpine. Tra gli « oh » della folla, la Renault si libra maestosa sorvolando il guardrail, riproovendo con qualche danno sul duro asfalto brianzolo. Piloti entrambi illesi e questo è già qualcosa.

Di altro genere di disgrazie è stata protagonista l'Abarth OTS di « Pal Joe » che nel... giro di ricognizione percorso bofonchiando nel solco della vettura mossiera ha pensato bene di rompere un semiasse. E l'ha rotto proprio bene, senza scomodare spine o forcelle di collegamento; l'occhio stesso del fusello destro, appena fuori dal differenziale, si è semplicemente aperto, talché la trasmissione aveva un bel vorticare ma gli effetti erano assai più sedentari del voluto. Frullino moretto o barbagliata milanese? Ragazzi, qui ci scherziamo sopra, ma il Baggioi quel pezzo di acciaio lo aveva cambiato quattro giorni prima. Il che ci permette di afferrare in pieno lo spirito dello zio Sam quando ci confidava che cosa si sarebbe addentato.

Pensare che quel 1000 cc ormai veterano (120 corse all'attivo) era stato messo in condizioni di girare in prova sul piede di 2'32" ed era quindi più che logico aspettarsi buone cose. E invece... Pensateci, prima di darvi alle corse.

I buoni propositi espressi dalla cronachetta che precede sono stati messi a dura prova: per farvi sapere quello che è successo dalle 11,30 di domenica 10 abbiamo incontrato difficoltà inusitate per motivi che un giorno, speriamo, riusciremo a capire. Improvvisamente, come accadeva nei film di Pedro Armendariz, l'autodromo cinquantenne diveniva territorio di conquista da parte di armati affaccendatissimi a dimostrare che l'ordine nuovo era stato stabilito. Come era naturale, bracciali, contrassegni e papiri vari distribuiti dalla organizzazione perdevano immediatamente ogni validità, o quanto meno non permettevano di raggiungere le posizioni dalle quali i poveri illusi come chi scrive, si ripromettevano di seguire la corsa.

Ma parliamo della corsa, che è molto meglio. Come dicevamo (eh! eh!) i « mostri » sono stati sfidati e strapazzati dalla Porsche 911 di Fitzpatrick nonostante certe noie meccaniche per le quali il « rosso » ha dovuto arrestarsi ai box nei primi giri. La prima posizione è stata palleggiata ripetutamente fra « Fitz » e

Herbert Muller, tra i quali lo scambio di cortesie era iniziato prima del via. Muller aveva dovuto... svegliare l'inglese, dormiente al volante come un angioletto e con tanto di casco in capo. Motivo del risveglio, la consueta riunione attorno al direttore di corsa Mafezzoli.

Qualcuno ha seguito le schermaglie di cui sopra mordicchiandosi i folli baffoni: si tratta di « Pooky » sinistrato da un eccesso di previdenza che lo ha indotto ad azionare il rubinetto della riserva benzina subito dopo la partenza. Ne è seguito un idraulico disastro per via del quale le pompe Bendix risultavano affette da aerofagia acuta e la tanto necessaria benzina prendeva le vie più strane. Peccato perché la rimonta effettuata non appena riparato il malanno autorizza a pensare che alla vittoria assoluta potevano aspirare in tre.

Doppietta di Conrero nella classe 1600-2000 stravinta dalle gialloblu Opel GT preparate a Moncalieri. Un oculato gioco di squadra faceva sì che Rosselli prelevasse di mezza macchina su Colzani gentilmente prestato dall'Autodelta per l'occasione. Spettatore interessato, cui non era sfuggito il rallentamento di Colzani senza vedere le segnalazioni dal box, Carluccio Facetti.

Va notato, a onor del vero, che il Luigino disponeva della vettura con motore a iniezione mentre Rosselli correva a carburatori e per di più aveva lo scappamento inclinato con relativa riduzione del regime massimo.

Il box General Motors funzionava con regolarità cronometrica senza perdere di vista gli interessi veri del team. Ciò non toglie che Conrero e De Leonibus assumessero i sottili sfumature porporine, man mano che il traguardo finale si avvicinava e Colzani addentava la scia di ogni Porsche utilizzabile allo scopo di goduria. A sua volta, Rosselli si consolava col giro più veloce di classe (2'07"2).

La rottura di Pica introduce nella bella lotta in corso per il titolo italiano una battuta conclusiva che

avrà luogo a Misano. Con i nove punti incamerati oggi, Rosselli può comunque guardare al futuro con una certa confidenza.

Prevedibile, se non scontata, la vittoria di « Galimba » (Galimberti) su GTA, visti i bei tempi realizzati alla vigilia. Il forte corridore brianzolo non è comunque nuovo a certi colpi mancini.

Impossibile terminare senza aver parlato di Bonomelli che finisce secondo dopo una corsa battagliata con l'enorme Corvette di Kretsch, uno dei pochi « ippopotami » veramente competitivi che ci è capitato di osservare fin qui. Nel complesso una corsa viva e caratterizzata da un relativamente basso numero di ritiri nonostante le indubbie sollecitazioni introdotte dalla nuova configurazione del percorso monzese.

Giuliano Orzali



« Numeri » in variante anche per le Gran Turismo: ecco la Corvette di Kretsch evitare di misura una Porsche in testa-coda

COPPA INTEREUROPA - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture GT - Monza, 9-10 Settembre 1972.

CLASSIFICA FINALE 2. Div.: 1. John Fitzpatrick (Porsche 911) giri 35 in 1.12'43"2 alla media di kmh. 166,769 1. della classe oltre 2000; 2. Bonomelli (Porsche 911) giri 35 1.13'18"3; 3. Kretsch (Chevrolet Corvette) giri 35 1.13'26"8; 4. -Alval- (De Tomaso) 35 g. 1.14'13"8; 5. Haldi (Porsche 911S) g. 35 1.14'42"5; 6. -Pooky- (De Tomaso) g. 34 1.13'06"4; 7. Kremer (Porsche 911S) 1.13'32"4; 8. Rosselli (Opel GT) 1.13'50"8 (1. di classe 2000 cc. media kmh. 159,533); 9. Colzani (Opel GT) 1.13'50"9; 10. Cheneviere (Porsche 911S) 1.14'18"7; 11. Gottifredi (Porsche 911S) 1.14'35"1; 12. Simonsen (Porsche 911T) 1.14'38"5; 13. Borri (Porsche 911S) g. 33, 1.12'50"6; 14. Galimberti (A.R. GTA) 1.14'09"1 (1. di classe 1600) media 154,207 kmh.; 15. Monti (Porsche 911S) 1.14'27"1; 16. Pozzo (A.R. GTA) 1.14'34"5; 17. Seiler (Porsche 914) g. 32 1.12'44"7; 18. Zanetti (A.B. GTA) 1.13'06"1; 19. Klauke (Porsche 911T) 1.14'11"7; 20. Ekberg (Porsche 911S) g.

31. 1.05'14"5; 21. Bigliuzzi (A.R. GTA) 1.14'44"3; 22. Beccaro (Lancia Fulvia HF) 30 g. 1.13'33"1; 23. Chiapparini (A.R. GTA) 27 g. 1.01'45"1; 24. Di Rienzo (A.R. GTA) 26 g. 1.13'12"8.

GIRI PIU' VELOCI - Classe oltre 2000: l'8. di Muller in 1'59"2, media 174,412; classe 2000: il 20. di Rosselli in 2'07"2 alla media di kmh. 163,443; Classe 1600: il 26. di Galimberti in 2'11"7 alla media di kmh. 157,858.

CLASSIFICA FINALE 1. div.: 1. Aldo Bersano (Renault Alpine) 1.22'53"8 alla media di kmh. 146,296; 2. Paleari (Renault Alpine) a 1 giro; 3. -L'innominato- (Renault Alpine) a 2 giri; 4. -Nemo- (Fiat Abarth OTS) 1.23'19"6 alla media di kmh. 133,066 (1. della classe 1000 cc) a 3 giri; 5. Galmozzi (Fiat Abarth OTS) a 5 giri; 6. Mercadante (Fiat Abarth OTS) a 5 giri; 7. Pischetta (Bertone Racer) a 6 giri; 8. Caliceti (Renault Alpine) a 8 giri.

GIRI PIU' VELOCI - Classe 1000: -Nemo- 2'32"2 alla media di kmh. 136,596; classe 1300: Paleari e Caliceti in 2'19" alla media di kmh. 149,568.

## Le classifiche tricolori

### FORMULA CORSE

V. Brambilla p. 42; Giorgio 31; Pesenti Rossi 30; Pica 29; Fontanesi 18; E. Brambilla 14; Francisci e Bignami 13; Colombo 9; Lombardi 7; Cinotti e Spreafico 6; Bodini 4; Venturi, Gero e Bergami 2; Gatta e Piazzi 1.

### TROFEO FORMULA ITALIA

Martini p. 27; Francia 22; Gunnella 20; Bozzetto 19; Ghinzani 18; Ruggeri 9; Buratti 8; Farneti e Angelini 4; Ferrari, Corolli, Nencini e Caneva 3; Troyer, Grimaldi e Castiglioni 2; Tonussi 1.

### TROFEO NAZIONALE F. FORD

Sassi p. 40; Mantova e Francia 39; Gallini 17; Bertaccini 13; Bossoni 11; Vairani 10; Manzoni 9; Monguzzi 7; Sterzel e Scardino 6; Piscopo 5; Previ e Senni 4; Rosei 3; Santi e Trevisani 2; Vargiù, Bergami, Marelli e Cafarella 1.

### CAMPIONATO ITALIANO F. 850

Ragaiolo p. 30; Del Giovane 19; Tommassini 7; Daccò 12; Guanziroli 10; Francia e Avati 9; Cerrulli, Gnesato e Dalla Noce 6; Tagliaferri 5; Zorzi 4; Predaroli 3; Cammarone, Callegari, Papa-

russo e Taroni 2; Fidotti, Di Martino, Maselli, Rampinini e Foscati 1.

« 9. TROFEO LUIGI MUSSO » - Gara di velocità in circuito per vetture della Formula Corsa 3 - Vallelunga, 10 settembre 1972.

### LE CLASSIFICHE

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT35) 30'35"4, media 144,359 kmh.; 2. Fontanesi (Brabham BT35) 30'46"3; 3. Pescia (Lotus Delta) 30'48"8; 4. Pesenti Rossi (Brabham BT35) 30'48"8; 5. Tino Brambilla (Brabham BT35) 30'63"8; 6. Lella Lombardi (Lotus) 31'08"1; 7. Bergami (Brabham) 31'08"3; 8. Grassi (GRD) 31'09"9; 9. Bodini (Tecno) 31'11"7; 10. « Gero » (Brabham Alfa) 31'12"1. Giro più veloce: Pescia, in 1'18"9 alla media di 146,007.

### FORMULA ITALIA

Prima batteria: 1. Giorgio Francia 19'04"5, media 105,056 kmh.; 2. Caneva 19'09"5; 3. Gunnella 19'18"8; 4. Filanino 19'18"9; 5. Grimaldi 19'34"1; 6. Punzone 19'40"9; 7. « Long John » 19'46"8; 8. Sanguolo 19'48"1; 9. Grilli 19'48"8; 10. Peruzzi a 1 giro; 11. Corolli. Giro più veloce: il 3. di Francia in 56"3 media di 106,785 kmh.

Seconda batteria: 1. Paolo Bozzetto 18'55"2, media 105,911 kmh.; 2. Martini 18'56"1; 3. Ghinzani 19'04"9; 4. Tonussi 19'15"5; 5. « Eddy » 19'36"7; 6. Angelini 19'37"3; 7. Butti 19'45"1; 8. Ferrara 19'47"2; 9. Piccolomini 19'47"7; 10. Cavina a 1 giro; 11. Medail a 2 giri. Giro più veloce: il 18. di Martini in 56" media di 107,357 kmh. Terza batteria: 1. Massimo Buratti 18'57"3, media 105,711 kmh.; 2. Ruggeri 18'58"1; 3. Braicattelli 19'16"4; 4. Farneti 19'23"8; 5. Spataro 19'29"9; 6. Castiglioni 19'30"3; 7. Nencini 19'31"9; 8. Giordano 19'40"5; 9. Cagnoni 19'42"9; 10. Casalegno 19'47"6; 11. Filanino. Giro più veloce: il 9. ed il 17. di Buratti 56" alla media di 107,357 kmh.



**VALLELUNGA** - Molta attesa per questa decima prova del campionato italiano, gara «clou» della domenica romana, che potrebbe sanzionare la vittoria definitiva di Vittorio Brambilla, l'alfiere della scuderia Italia che da quattro gate a questa parte sta mietendo una serie veramente concreta di successi.

Ventidue i partenti: assente Mantova la cui vettura era risultata irreparabile, parte al suo posto Marcello Gallo prima riserva in questa gara. Il pubblico romano non è poi tanto abbondante su questi spalti: forse un migliaio di persone e non si capisce veramente perché a Vallelunga, da quando si sono ammodernati gli impianti, il grande pubblico continua a disertare.

Vittorio Brambilla è come al solito in prima fila: a fianco a lui il bravo Fontanesi, ritornato sulla cresta dell'onda dopo la lunga assenza.

Al via però Fontanesi non è

molto svelto: veloci invece Brambilla e Pescia, mentre anche Pesenti Rossi effettua un ottimo avvio. Transitando intatti al comando; Brambilla e Pesenti nell'ordine, seguiti da Pescia, poi Carlo Giorgio e il debuttante Flammini davanti a Fontanesi. Il gruppo è guidato da Bergami, davanti a «Gero», Lella Lombardi e Bodini: distanziati sono Bignami, Gallo, Manzoni e «Gimax». Guadagna una posizione Fontanesi mentre Tino Brambilla transita senza musetto: al comando sempre Vittorio Brambilla con un discreto margine, mentre la posizione di Pesenti è insidiata da Bruno Pescia.

E' lo svizzero infatti che passa secondo al sesto passaggio infilando Pesenti alla curva Roma: ma al termine del giro seguente le posizioni sono immutate, con Fontanesi che approfittando della lotta Pesenti-Pescia-Giorgio si fa sempre più sotto. Ma Vittorio Brambilla non si fa sorprendere e

una volta all'esterno di una delle ultime curve (esattamente all'esterno della seconda della «esse») non ce la fa a rimanere in strada e si ferma oltre la prima rete di protezione.

In questa occasione Pescia agguanta il secondo posto nei confronti di Pesenti, mentre per la quinta posizione Tino Brambilla consolida il successo della Scuderia Italia davanti alla regolarissima Lella Lombardi.

### Leopoldo Canetoli

Così qualificati (in 28) nella F. Corsa 3  
Vittorio Brambilla 1'19"02; Fontanesi 1'19"04; Pescia 1'19"07; 8. Mantova 1'19"08; Giorgio 1'19"95; Pesenti Rossi 1'19"96; Flammini 1'20"02; Bergami 1'20"55; Bodini 1'20"56; Brambilla T. 1'20"58; Colombo 1'20"59; Gero 1'20"80; Lombardi 1'20"88; Spreafico 1'20"94; Marazzi 1'21"03; Grassi 1'21"08; Cerulli 1'21"98; Enzo 1'22"03; Bertaccini 1'22"31; Bignami 1'22"36; Gimax 1'22"50; Manzoni 1'22"70; Gallo 1'23"01; Gatta 1'23"27; Minozzi 1'23"30; Ricci 1'23"46; Pibo 1'23"50; Rosci 1'24"00; Tommasi 1'24"09; «Guido» 1'25"06.

coda di Martini al semaforo. La corsa è quindi vissuta sul duello fra questi primi due, una lotta molto corretta che ha visto a due giri dalla fine prevalere il romagnolo, che con questa bella vittoria si porta nettamente al comando del Trofeo italiano.

### LE BATTERIE

Per arrivare ad ottenere i sedici finalisti si è ricorso a Roma all'utilizzazione di ben tre batterie e i primi cinque di ciascuna più il sesto miglior tempo si sono guadagnati un posto in finale.

La prima di queste batterie, che comprendeva il più veloce in prova, il ternano Aldo Gunnella è stata invece dominata da Giorgio Francia che prendeva subito l'iniziativa seguito appunto da Gunnella. Ma l'inseguitore, giratosi al secondo giro, perdeva molte posizioni e nonostante una bella rimonta riusciva ad acciuffare solo la terza posizione. Secondo, per tutta la gara, molto regolare era Caneva, come pure Filannino che riusciva anche a impegnare negli ultimi giri il bravo Gunnella.

Undici partenti anche per la seconda batteria: in prima fila scattava al comando il romagnolo Martini e sembrava in grado di mantenere a lungo questa posizione. Ma al sesto

scappare è Biagio Cammarone, anche se a tagliare il primo traguardo è il pilota costruttore Augusto Del Giovane. Ma le posizioni variano subito: è di nuovo al comando Cammarone, che però abbandona subito la corsa per una uscita di pista al tornantino. Anche Fossati, che si era portato al secondo posto retrocede per un testa coda nello stesso punto e così dopo 5 minuti di gara è in testa Del Giovane davanti a Ragaiolo, Guanziroli e Cerulli.

Ragaiolo è subito attardato da un testa coda ai Cimini mentre Cerulli guida il gruppetto degli inseguitori, distanziati di 5" circa. Da questo gruppetto emerge presto Della Noce, che infila Cerulli al tornantino e ingaggia con quest'ultimo una bellissima lotta: terzo è sempre saldamente Guanziroli davanti a Daccò. A metà gara Del Giovane è sempre al comando mentre Cerulli sembra averla spuntata sul coriaceo Della Noce: ma questo sorpasso gli costerà caro, tanto da dover abbandonare con il motore in avaria a soli due minuti dalla fine.

Immutate quindi le posizioni, con Del Giovane che conquista nove punti preziosi per la classifica del campionato, mentre il romano Della Noce ha i suoi primi sei punti derivatigli da una gara accorta ma sempre molto decisa.



# BRAMBILLA jr. monologo vincente

Vincendo a Vallelunga, Vittorio Brambilla ha conquistato il Campionato di F. Corsa 3. Ecco la Brabham del monzese al tornante seguito da «Gero» e Carlo Giorgio



Nencini evita Buttani in testa-coda alla «esse», durante una delle tre batterie rese necessarie per selezionare i sedici F. Italia finalisti (foto CANETOLI)

**FINALE:** 1. Giancarlo Martini 23'35"3 media 106,170 kmh.; 2. Gunnella 23'36"1; 3. Bozzetto 23'43"1; 4. Ruggeri 23'44"4; 5. Castiglioni 24'01"7; 6. Caneva 24'01"8; 7. Buratti 24'03"4; 8. Eddy 24'14"9; 9. Farneti 24'15"3; 10. Spataro 24'19"6.  
**Giro più veloce:** l'8. di Buratti in 55"5 media di 108,304 kmh.

**FORMULA 850**  
1. Augusto del Giovane (De Sanctis) 30'09"1 media 120,931 kmh.; 2. Della Noce (De Sanctis) 30'15"1; 3. Guanziroli (BWA) 30'15"3; 4. Daccò (BWA) 30'23"8; 5. Paparusso (Paparusso) 30'25"2; 6. Fossati (BWA) 30'29"5; 7. Tommassini (Lucky) 30'31"2; 8. Ragaiolo (Biraghi) 30'38"9; 9. Riccardi (De Sanctis) 30'39"6; 10. Maselli (AMS) 30'53"6.  
**Giro più veloce:** il 15. di Francesco Cerulli Irelli (De Sanctis) in 1'33"2 alla media di 123,605.

**FORMULA FORD**  
1. serie: 1. Giorgio Francia (Pirola) 21'48"7 media 132,038 kmh.; 2. Mantova (BWA) 21'50"2; 3. Vairani (Matta) 22'07"3; 4. Senni (Tecno) 22'08"4; 5. Minozzi (Gozzoli) 22'09"3; 6. Gallini (Tecno) 22'12"3; 7. Sassi (Lotus) 22'21"2; 8. Piscopo (Tecno) 22'48"3; 9. Bossoni (Tecno) 22'27"7; 10. Giacomelli (Tecno) 22'27"9.

**Giro più veloce:** il 4. di Francia in 1'26"5 alla media di 133,179.  
**FINALE:** 1. Giorgio Francia (Pirola) 43'53"9 media 131,212 kmh.; 2. Mantova (BWA) 43'55"1; 3. Vairani (Matta) 44'12"7; 4. Senni (Tecno) 44'20"1; 5. Gallini (Tecno) 44'24"2; 6. Sassi (Lotus) 44'30"9; 7. Minozzi (Gozzoli) 44'46"1; 8. Piscopo (Tecno) 44'51"1; 9. Bossoni (Tecno) 44'52"9; 10. Giacomelli (Tecno) 44'54"6; 11. Albertini (De Sanctis) 45'41"6; 12. Scardino (Tecno) a 1 giro; 13. Carrano (De Sanctis) a 1 giro; 14. Mussa (Belloni) a 1 giro; 15. Capillo (Lotus) a 1 giro; 16. Cafarella (Ouasar) a 2 giri; 17. Palazzo (De Sanctis) a 2 giri.  
**Giro più veloce:** il 7. di Francia in 1'26"5 media 133,179 kmh.

mantiene il suo margine: è invece Carlo Giorgio, portacolori del Jolly che si porta in seconda posizione, ma solo per poco, perché al giro seguente è uinto preceduto anche da Fontanesi.

Dal gruppetto intanto emergono bene Lella Lombardi e Colombo, mentre nella lotta fra i primi Pescia è passato secondo davanti a Fontanesi. A metà gara è Fontanesi che precede Pesenti, Pescia e Giorgio; sesto è Tino Brambilla davanti a Lella Lombardi mentre Spreafico si giro al tornantino. Anche Colombo ha le sue disavventure e si ferma un attimo ai box, mentre Flammini perde diverse posizioni.

Il monologo di Vittorio Brambilla volge ormai al termine: con Fontanesi alle spalle sembra proprio che il monzese non possa perdere questa gara e conseguentemente il campionato italiano, che la scorsa stagione si vide portar via da una candela che a Imola lo fermò proprio quando era sicuro di avercela fatta. Ed infatti è proprio così: il bravissimo Vittorio è puntuale all'appuntamento con la vittoria mentre per la volata del gruppetto dei vincitori un attimo di suspense.

E' lo sfortunatissimo Carlo Giorgio, che, trovandosi ancora

### F. ITALIA

## BOZZETTO preso in mezzo

**VALLELUNGA** - E' stata indubbiamente una gara combattuta, affascinante ad ogni giro, per gli innumerevoli colpi di scena che hanno alternato diversi piloti nelle prime posizioni. La gara, sesta del Trofeo Nazionale, si svolgeva sul circuito piccolo di Vallelunga, un tracciato adattissimo per la sua tortuosità e per di più osservabile completamente in ogni punto.

Al termine delle tre batterie tutti i migliori erano ancora in gara per questa finale attesissima: il più veloce a prendere il via era Bozzetto, seguito subito da Francia e Martini, e per diversi giri le posizioni rimanevano immutate. Poi l'attacco improvviso, deciso, di Francia e Martini che «prendevo alla mezzo» letteralmente il capofila alla staccata del semaforo e lo passavano di prepotenza. Primo quindi Martini, poi Francia e Bozzetto, mentre gli altri favoriti erano abbastanza in ritardo; Buratti e Castiglioni addirittura molto in dietro per essersi agganciati al primo giro nel bel mezzo della esse.

E mentre Martini se ne va, Francia e Bozzetto combattono per la seconda posizione: avrà la meglio Bozzetto, che si farà largo di forza al tornante e nel lieve scontro Francia, con la ruota posteriore sinistra rovinata, sarà costretto al ritiro. Dalle retrovie veniva su mito bene Gunnella, che occupava quindi saldamente la seconda posizione, approfittando di una sbandata di Bozzetto e in seguito anche il comando dopo un testa-

passaggio era Bozzetto a passare di forza e per il romagnolo non restava altro che mantenere la seconda piazza. Per la terza posizione, Ghinzani riusciva a mantenerla senza problemi mentre Tonussi era saldamente quarto. A tre giri dalla fine bandiera nera al debuttante Medail che stava perdendo il terminale dello scarico e terminava a due giri dai primi.

La terza batteria vedeva al comando sin dalla partenza il bolognese Buratti davanti a Ruggeri, mentre per il terzo posto la lotta era aperta fra Farneti e Brancatelli, che alla fine aveva la meglio. Anche in questa batteria erano abbondanti i testa coda. In finale sono entrati quindi Bozzetto, Martini, Buratti, Ruggeri, Francia, Ghinzani, Caneva, Tonussi, Brancatelli, Gunnella, Filannino, Farneti, Spataro, Castiglioni, Grimaldi, «Eddy».

### F. 850

## DELLA NOCE rivelazione

**VALLELUNGA** - Gara unica per le F. 850 che si disputano la sesta prova del Campionato italiano, dopo le tre consecutive di Monza e le due prove estive di Misano. Ventidue le macchine in gara, con i romani Del Giovane e Cammarone in prima fila, rispettivamente al volante di vetture Del Giovane e GDS (che per chi non lo sapesse è l'abbreviazione di De Sanctis Genovese).

Finalmente esce il sole qui a Vallelunga: all'abbassarsi della bandiera del dottor Baravelli il più lesto a

### F. FORD

## FRANCIA d'un soffio

**VALLELUNGA** - La decima prova del Trofeo nazionale di F. Ford si disputa sul tracciato romano con una novità rispetto a tutte le gare precedenti: invece di far disputare ai piloti le batterie e la finale, qui le corse saranno solamente due, due manche delle quali la prima servirà per dare l'ordine di partenza per la seconda.

Subito al comando nella gara finale Gaudenzio Mantova, di stretta misura su Francia e Vairani, mentre Sassi, favorito sulla carta, risente ancora dei postumi di un forte raffreddore. Vairani non si perde d'animo e prende il comando al secondo passaggio davanti a Francia e Mantova, mentre per la terza piazza il romano Senni ha subito la meglio su Gallini. Ma poco dopo, con una staccata «mozafiato» è Mantova a inflare il primo all'altezza del semaforo e a prendere un leggero margine: poi anche Francia passa, mentre Sassi cerca di riguadagnare posizioni.

E poco dopo si ripete il «leit motiv» della prima manche: Francia va ad attaccare Mantova, mentre questa volta anche Vairani si getta nella mischia. E al comando si alternano Mantova e Francia; Vairani è sempre terzo mentre Sassi risale bene e lotta ora per il quarto posto tenuto saldamente da Senni. Appassionante la lotta fra Mantova e Francia: sono sempre assieme e concludono in questa posizione anche se appare evidente che la vittoria rimane a Francia, che aveva accumulato ben 1'5 nella prima manche.



# Quasi allagato dal CENO l'autodromo di VARANO M.

# DONÀ in «laguna» (e PARKES sorride...)

**VARANO MELEGARI** - Walter Donà, della Scuderia Filipinetti, è venuto due sole volte a Varano e per due volte, ha fatto segnare il miglior tempo assoluto. Due anni fa, nella gara inaugurale dell'autodromo San Cristoforo pilotò una Fiat 128 Berlina, oggi invece una Fiat 128 Coupé.

Una corsa, questa di Varano che è stata senza dubbio disturbata dalla pioggia, ma che in fin dei conti è piaciuta proprio perché finalmente qualche cosa è cambiato. La pista era completamente allagata e le vetture specialmente quelle di piccola cilindrata, ogni volta che entravano in una delle numerosissime grosse pozzanghere rallentavano vistosamente la loro velocità.

«Per solidarietà con Venezia, abbiamo creato qui a Varano, una piccola laguna» ha detto scherzando il sindaco Bonzani, ma al termine della manifestazione (le preoccupazioni che aveva destato il torrente Ceno in piena non erano ancora state fugate) il sindaco non aveva più tanta voglia di scherzare.

Tornando alla gara, c'è da dire che, iniziata in mattinata alle 11, essa è durata fino alle 17,30 per un totale di sei ore abbondanti di spettacolo. Le tribune dell'autodromo questa volta erano desolatamente deserte, solamente un migliaio di persone non avevano saputo resistere al richiamo delle corse. La manifestazione inizia come al solito con la disputa delle gare delle vetture di Gr. 1. I tempi di queste macchine sono stati senza dubbio molto buoni, soprattutto se si tiene conto che sono partite proprio quando la pioggia cadeva con maggiore intensità. Nel Gr. 2 la prima vittoria è andata al varanese Dalla Chiesa che si era fatto prestare per l'occasione una 500 dall'amico Lavazza. Dalla Chiesa ha vinto bene anche se al termine Bigazzi lo aveva quasi raggiunto.

Nella classe 600 «Tibelli», dopo una breve lotta con l'altro varanese Piroli (prima corsa dopo un'anno di lavoro in Messico) aveva via libera e vinceva agevolmente. Nella classe 700 si è imposto ancora una volta Magri che ha saputo approfittare degli errori altrui. Peccato per Segalini, che ha rotto un bilanciere.

Nella divisione che vedeva raggruppati le 850 e le 1000, la vittoria è andata ad Amighini che, dopo aver seguito Gargan, passato quasi subito in testa, riusciva ad infilare l'avversario che ha avuto il torto di spingere al massimo anche quando il suo vantaggio era considerevole. Savoia ha preceduto Curatolo nelle 850 con una certa tranquillità.

«Girasole» ha poi battuto Dalla Chiesa nelle 128, ribadendo la superiorità delle vetture preparate da Trivellato. Poi è stata la volta

di Walter Donà e del suo «show» con la 128 Coupé. La sua vettura è apparsa decisamente la più veloce e la meglio preparata. Donà, molto affiatato anche con il tracciato non ha davvero dovuto faticare per vincere e alla fine infatti aveva doppiato quasi tutti gli avversari. Dominio delle BMW nella classe 1600 con Strenghetto e Alvise e rivincita delle Alfa nella classe 2000 con Pittini.

Nel Gr. 3, prima sconfitta a Varano di Ivana Giustri, ritiratasi subito dopo la partenza e vittoria di Previato. Bocconi si è dimostrato il più forte nella 1600 tenendo testa per più di metà gara le Porsche 2000. Alla fine la sua Alpine è giunta seconda di divisione ma prima di classe.

Il Gr. 4 si è deciso in una sola divisione, con «Effe Ci» che precede Fasan e Ferri, primo delle Alfa. Infine le Sport 1000 e 1300 con vittorie di Barone e Giordana.

**Gianluca Bacchi Modena**



Sopra, Walter Donà ha dato un saggio di classe conquistando la sua 128-Filipinetti. A destra, la 500 di Lenardon nella... laguna

15'23"8, alla media di kmh 84,353; 2. Piroli (Fiat 595) 15'27"; 3. Romagnoli (Fiat Abarth 595) 16'15"2; 4. De Crema (Fiat 595) 16'19"3; 5. Cossi (Fiat 595) 15'20"5 a 1 giro.

**Giro più veloce:** Tibelli e Piroli in 1'15"6, alla media di 85,714.

**Classe 700:** 1. Marco Magri (Fiat Abarth 695) 14'59"5, alla media di kmh 86,448; 2. Ruoso (Fiat Abarth 695) 15'39"7; 3. Benusiglio (Fiat Abarth 695) 15'39"7; 4. Baldazzi (Fiat Abarth 695) 15'39"7; 5. Tambauto (Fiat Abarth 695) 15'46"3; 6. Caramaschi (Fiat Abarth 695) 15'59"3; 7. Arcari (Fiat 650) 16'11"2; 8. Bleck (Fiat Abarth 695) 16'13"0.

**Giro più veloce:** Segalini 1'12"6, alla media di 89,256.

**Classe 850:** 1. Arnaldo Savoia (Fiat Abarth 850) 14'55"9, alla media di kmh 85,795; 2. Curatolo (Fiat Abarth 850) 14'59"8; 3. Rafanelli (Fiat Abarth 850) 15'02"9; 4. Lenzi (Fiat Abarth 850) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Savoia 1'12"5, alla media di 89,372.

**Classe 1000:** 1. Rino Amighini (Fiat Abarth 1000) 14'11"8, alla media di kmh 91,288; 2. Gargan (Fiat Abarth 1000) 14'32"3; 3. Trolesse (NSU TT) 14'54"1; 4. Piacentini (A-112) 14'58"8.

**Giro più veloce:** Gargan e Amighini 1'08"2, alla media di 95,014.

**Classe 1150:** 1. Girasole (Fiat 128) 13'30"8, alla media di kmh 95,905; 2. Dalla Chiesa (Fiat 128) 13'43"6; 3. Copponi (Fiat 128) a 1 giro; 4. Zocchi (Fiat 128) a 1 giro; 5. De Stefano (Fiat 128) a 1 giro; 6. Battistini (Fiat 128) a 2 giri.

**Giro più veloce:** Girasole 1'05"3, alla media di 99,234.

**Classe 1300:** 1. Walter Donà (Fiat 128) 12'44"5, alla media di kmh 101,692; 2. Grano (Fiat 128) 13'02"3; 3. Hannj (Fiat 128) 13'03"2; 4. Brunner (A.R. GT Junior) 13'11"3; 5. Sandrini (Mini Cooper S) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Donà in 1'02"3, alla media di 104,012.

**Classe 1600:** 1. Jolao Strenghetto (BMW) 14'13"6, alla media di kmh 91,096; 2. Alvise (BMW) 14'29"4; 3. Codini (A.R. GTV) 14'26"8; 4. Pittarello (A.R. GTV) 14'54"1.

**Giro più veloce:** Alvise 1'07"8, alla media di 95,575.

**Classe 2000:** 1. Silvano Pittini (A.R. GTAm) 14'01"6, alla media di kmh 92,396; 2. Zanarotti (BMW 2002) 14'50"9.

**Giro più veloce:** Pittini 1'07"7, alla media di 95,716.

**Classe oltre 2000:** 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. 2600) 14'21"6, alla media di kmh.

82,724.

**Giro più veloce:** Zarpellon 1'11"1, alla media di 91,139.

**GRUPPO 3**

**Classe 1300:** 1. Settimo Previato (Lancia Fulvia HF) 15'25"9, alla media di kmh 84,048; 2. Ivana Giustri (Lancia Fulvia HF) 15'30"4; 3. Montacchi (Lancia Fulvia HF) 15'49"6; 4. Dal Mas (Lancia Fulvia Coupé) 15'50"6.

**Giro più veloce:** Ivana Giustri 1'14"7, alla media di 86,746.

**Classe 1600:** 1. Bruno Bocconi (Renault Alpine) 14'21"1, alla media di kmh 90,420; 2. Casati (Renault Alpine) 14'34"1; 3. Peano (Renault Alpine) 14'50"7; 4. Cabianca (Renault Alpine) 14'51"1; 5. Winchester (Renault Alpine) 14'53"1; 6. Monticelli (Lancia Fulvia HF) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Bocconi 1'10"2, alla media di 92,307.

**Classe 2000:** 1. Ruggero Parpinelli (Porsche 911S) 14'01"5, alla media di kmh 92,405; 2. Tormene (Porsche 911S) 14'35"7; 3. Bramen (Porsche 2002) 14'04"5.

**Giro più veloce:** Parpinelli in 1'08"4, alla media di 94,130.

**GRUPPO 4**

**Classe 1000:** 1. Giancarlo Ronchi (Fiat Abarth OTS) 13'53"5, alla media di kmh 85,519.

**Giro più veloce:** Ronchi in 1'13"6, alla media di 88,043.

**Classe 1300:** 1. Willer (Lancia Fulvia HF) 13'36"4, alla media di kmh 95,247; 2. Vagabondo (Renault Alpine) 13'45"4; 3. Puca (Lancia Fulvia HF) 13'28"1; 4. Lepri (Lancia Fulvia Zagato) 14'31"7.

**Giro più veloce:** Willer 1'06"7, alla media di kmh 97,151.

**Classe 1600:** 1. Effe-Ci (Renault Alpine) 13'16"3, alla media di kmh 97,654; 2. Fasan (Renault Alpine) 13'25"1; 3. Ferri (A.R. GTA) 13'35"5; 4. Boschi (A.R. GTA) 13'59"3.

**Giro più veloce:** Effe-Ci 1'05"1, alla media di 99,539.

**Classe oltre 2000:** 1. Girolamo Capra (Porsche 911) 13'36"6, alla media di kmh 95,224; 2. Zaratini (Porsche 911S) 14'14"4.

**Giro più veloce:** Capra 1'06"1, alla media di 98,033.

**GRUPPO 5**

**Classe 1000:** 1. Mario Barone (AMS) 13'03"6, alla media di kmh 99,234; 2. Garrone (AMS) 13'25"3; 3. Donà (AMS) 13'26"6.

**Giro più veloce:** Bramen 1'03"6, alla media di 101,886.

**Classe 1300:** 1. Mario Giordana (Abarth 1300) 13'00"7, alla media di kmh 99,602; 2. Paganucci (A.R. 1300) 14'04"6.

**Giro più veloce:** Giordana in 1'04"1, alla media di 101,150.



vittoria assoluta nel Trofeo AC Venezia a Varano. Ecco con la che si era creata per lo straripamento del Torrente Ceno

**SCALATA DELLA MADDALENA** - Gara «chiusa» di velocità in salita - Brescia, 10 settembre 1972

**LE CLASSIFICHE**

**F. 850:** 1. Rodolfo Capponi (De Sanctis) 3'44", media kmh 89,839; 2. Comelli (Tony) 3'46"2; 3. Piero Capponi (De Sanctis) 3'48"5; 4. Bottaretto (Sanetti) 4'06"8; 5. Capri (Spicar) 4'41"5.

**F. Ford:** 1. Roberto Mattioli (Brabham) 3'40"6, alla media di kmh 91,223; 2. Migliopa (R.M. Ford) 3'52"9.

**TURISMO - Gruppo 1**

**Classe 500:** 1. Roberto Percevalle (Fiat 500) 6'09"9, alla media di kmh 54,403; 2. Analdi (Fiat 500) 7'03"8.

**Classe 850:** 1. Bug (Fiat 850) 4'40"9, alla media di kmh 71,641; 2. Arvigo (Fiat 850) 5'00"7.

**Classe 1000:** 1. Umberto Dalla Vecchia (Mini Minor) 4'36"4, alla media di kmh 72,807; 2. Riganti (Fiat 127) 4'36"9; 3. Negri (Mini Cooper) 4'38"1; 4. Fani (Mini Cooper) 4'38"2; 5. Ricci (Fiat 850) 4'39"1; 6. Barbero (A.112) 4'39"2; 7. Peruzzi (Cooper 1000) 4'43"4; 8. Pietrantonio (Fiat 127) 4'44"5; 9. Sommaruga (Fiat 127) 4'48"2; 10. Giulia Cardella (Cooper 1000) 5'05"4.

**Classe 1150:** 1. Bruno Mensa (Fiat 128) 4'23"6, alla media di kmh 76,342; 2. Elmax (Fiat 128) 7'12"5.

**Classe 1300:** 1. Fiorino Fiordini (Fiat 129) 4'14"6, alla media di kmh 79,041; 2. Dal Ben (Fiat 128) 4'16"5; 3. Ghidini (GT 1300) 4'17"6; 4. Tongo (Fiat 128) 4'22"4; 5. Omei (GT 1300) 4'23"1;

6. Cogato (Fiat 128) 4'30"2; 7. Bana (GT 1300) 4'34"7; 8. Melzi (GT 1300) 4'35"3; 9. Lucia Cogato (Fiat 128) 4'35"9.

**Classe 1600:** 1. Luciano Zini (GT 1600) 4'13", alla media di kmh 79,541; 2. Guaitieri (GT 1600) 4'14"5; 3. Aglietti (GT 1600) 4'14"6; 4. Maoggi (GT 1600) 4'15"4.

**Classe 2000:** 1. Ferruccio Squassina (A.R. 2000) 4'00"8, alla media di kmh 83,571; 2. Tacchini (A.R. 2000) 4'03"9; 3. Mercadante (A.R. 2000) 4'07"8; 4. Massa (A.R. 2000) 4'08"1; 5. Zanini (BMW 2002) 4'09"8; 6. Torasso (Opel 1900) 4'19"8.

**TURISMO SPECIALE - Gruppo 2**

**Classe 500:** 1. Palvox 4'20"8, alla media di kmh 77,162; 2. Bianchi 4'26"7; 3. Bertoni 4'40"6; 4. Hego 4'43"9; 5. Capoferri 4'48"4; 6. Berto 4'52"3; 7. Pasquini 5'01"2; 8. Lizzarini 5'54"1 (tutti su Fiat 500).

**Classe 600:** 1. Carlo Tabacco 4'24"8, alla media di kmh 75,996; 2. Baldi 4'31"2; 3. Garbelli 4'39"1; 4. Bodini 6'03"9 (tutti su Fiat Abarth 595).

**Classe 700:** 1. Nik 4'11"2, alla media di kmh 80,111; 2. Scarano 4'20"5; 3. Berlumi 4'20"7; 4. Morellato 4'26"2; 5. Gorio 4'25"4 (tutti su Fiat Abarth 695).

**Classe 850:** 1. Giuseppe Carbone (Fiat 850) 4'23"8, alla media di kmh 76,285; 2. Peroni (Fiat 850) 4'30"5; 3. Sanetti (Mini Minor) 4'36"3; 4. Vinciguerra (Fiat 850) 4'39"1.

**Classe 1000:** 1. Ferruccio Zanardelli 3'46"9, alla media di kmh 88,691; 2. Saleri 3'48"5; 3. Busi 3'53"3; 4. Lazzeri 4'04"6; 5. Bonavini 4'16"9 (tutti su Fiat Abarth 1000).

**Classe 1150:** 1. Giacomo Botti (Fiat 128) 3'55", alla media di kmh 85,643; 2. Kessel (Fiat 128) 3'58"3; 3. Pancori (Fiat 128) 4'00"1; 4. Vailati (Daf 55) 4'02"7; 5. Bormiolini (Fiat 128) 4'05"1.

**Classe 1300:** 1. Giordano Perego 3'44"6, alla media di kmh 89,599; 2. Machenna 3'49"5; 3. Rossi 3'53"3; 4. Caravelli 4'00"6; 5. Scocchi 4'18"9; 6. Oleari 4'24"2 (tutti su Alfa GTA).

**Classe 1600:** 1. Vincenzo Zanini (GT 1600) 3'50"7, alla media di kmh 87,230; 2. Bernardi (GT 1600) 4'03"5; 3. Beretta (GT 1600) 4'04"9; 4. Scimone (GT 1600) 4'06"3; 5. Viviani (BMW 1600) 4'10"3; 6. D'Angelo (Gordini) 4'13"2; 7. Pezzini (A.R. 1600) 4'33"4; 8. Marzocchi (A.R. 1600) 4'33"6; 9. Pozzi (Opel 1600) 4'45"2; 10. Tonon (GT 1600) 4'57"1.

**Classe 2000:** 1. Guido Daveri (A.R. 2000) 3'77"7, alla media di kmh 84,661; 2. Freschi (Ford 2000) 4'01"2; 3. Salini (BMW 2002) 4'09"3.

**GRAN TURISMO - Gruppo 3**

**Classe 1300:** 1. Franco Flocchini, 4'35"5, alla media di kmh 73,045; 2. Giannucci 4'50"5; 3. Pomati 4'58"9; 4. Bricvec 5'01"6 (tutti su Lancia 1300).

**Classe 1600:** 1. Mario Regis (Renault 1600) 4'21"6, alla media di kmh 76,926; 2. Erre-Bi 4'33"2; 3. Pell (Lancia

1600) 4'39"7; 4. Sansoni (Lancia 1600) 4'42"1.

**Classe 2000:** 1. Adriano Basso (Porsche 914) 5'54", alla media di kmh 68,448.

**GRAN TURISMO SPECIALE - Gruppo 4**

**Classe 1000:** 1. Piercarlo Brambilla (Abarth 1000) 7'58"3.

**Classe 1300:** 1. Francesco Galbiati 4'09"8, alla media di kmh 80,560; 2. Rosadele Facetti 4'13"1; 3. Ronchi 4'14"9; 4. Saccomanno 4'16"2; 5. Frisiani 4'49"1 (tutti su Fulvia 1300).

**Classe 1600:** 1. Giovanni Cieloscuro 4'01"4, alla media di kmh 83,363; 2. Gatta 4'03"4; 3. Castelli 4'14"2; 4. Tabacco 4'14"3 (tutti su GT 1600).

**Classe 2000:** 1. Stefano Bettoni, alla media di kmh 87,079; 2. Rovida 3'53"7; 3. Gatta 4'15"6 (tutti su Porsche).

**SPORT - Gruppo 5**

**Classe 1000:** 1. Giovanni Maggiorelli 3'48"7, alla media di kmh 87,993; 2. Falorni 3'59"9; 3. Rebai 4'01"8; 4. Franzoni 4'40"2 (tutti su Abarth 1000).

**Classe 1300:** 1. Giovanni Varese (Lola 1300) 3'38"3, alla media di kmh 92,185; 2. Motta (Abarth 1300) 4'43"6.

**Classe 1600:** 1. Giuseppe Savoldi (Abarth 1600) 3'46"8, alla media di kmh 83,730.

**Classe 2000:** 1. Pam (Abarth 2000) 3'15"4, alla media di kmh 102,888; 2. Moreschi (Lola) 3'18"8; 3. Valerio (Chevron) 3'22"4.

**Classe 3000:** 1. Arturo Merzario (Abarth 3000) 3'10"1, alla media di kmh 105,850.





Arturo Merzario ha vinto la scalata al Colle della Maddalena con l'Abarth 3 litri Sport, reso prudente nel finale dal maltempo

Col 3000 ABARTH sulla Maddalena

# MERZARIO senza preavviso

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**BRESCIA** - Alfredo Belponer, presidente e sponsor della Brescia Corse, ha fatto un grosso regalo agli sportivi bresciani portando Arturo Merzario a gareggiare sulla salita della Maddalena, un percorso di km 5,590 tutto da guidare, che raggiunge la sommità di una collina alle porte della città. Figurarsi la gente che è accorsa a vedere, calamitata da un nome importante come quello di Merzario!

Il campione comasco è venuto con la Fiat Abarth 3000 sorretto dalla organizzazione Osella, e ha vinto in 3'10"1. Però il record è rimasto del suo antagonista e beniamino locale «Pam» il quale lo scorso anno pure su Abarth 3000, aveva spiccato un 3'07"9: battaglia in famiglia, poiché entrambi correvano per la Brescia Corse. Comunque il tempo di «Pam» del 1971 quest'anno era considerato irraggiungibile dal momento che il percorso nella parte alta era insidiato da foschia e da un principio di pioggia. Il direttore di corsa decideva di far partire a metà gara i grossi calibri, che invece avrebbero dovuto muoversi per ultimi, temendo che il maltempo si facesse ancora più cattivo.

Partiti in anticipo e psicologicamente indeboliti dall'annuncio del maltempo nella parte conclusiva del percorso, nessuno dei quattro partecipanti — i quali peraltro si sono classificati nell'ordine ottenuto sabato durante le prove — è riuscito a migliorare il tempo della vigilia, quando c'era il sole. Il confronto però è interessante: Merzario in corsa ha impiegato soltanto 4/10 in più che in prova; «Pam» ha peggiorato di 4"3; Moreschi di quasi 7" e Valerio invece di un solo decimo. Quindi, in un certo senso, la prodezza è stata compiuta da quest'ultimo che si è difeso a denti stretti dalle avversità metereologiche, assumendo con coraggio i propri rischi e portando la non facile Chevron 2000 al quarto posto assoluto. Per un giovane è un buon successo: la Scuderia Mirabella ha certamente in Samuele Valerio un ragazzo che sta confermando le sue promesse.

Rodolfo Capponi su De Sanctis

ha prevalso fra le piccole monoposto della F. 850, ma il suo tempo è di 9/10 superiore al primato di questo gruppo che rimane di Calò su Tecno (1971). In generale gran parte dei primati non sono stati migliorati perché la temperatura piuttosto fredda ha inciso negativamente sul rendimento dei motori. Particolarmente animata la classe 1000 turismo dove sono scesi in lizza una decina di concorrenti che hanno realizzato un eloquente confronto tra Mini Cooper, Albobianchi A.112 e Fiat 127: il migliore è stato Umberto Dalla Vecchia, su Mini, della Scuderia Trentina, il quale però non si è aggiudicato il primato di classe. Con molti chilometri di velocità in più dello scorso anno ha vinto invece tra le 128 il torinese Bruno Mensa della Scuderia Nord-Est.

Una emozione fuori programma sul traguardo è stata offerta da «Palvox» della Brescia Corse, il quale è arrivato a tutto gas con la sua 500, ha toccato il guard-rail sull'ultima curva, ha ribattuto sulla sinistra mettendo un attimo di sgomento tra i cronometristi, ha tagliato il traguardo con l'auto intraversata, ha picchiato di muso contro una cordonatura di cemento, ha fatto un salto in alto di due metri e infine si è fermata sulle quattro ruote. Tutto è bene quello che finisce bene: «Palvox» è sceso dalla sua vetturola duramente provata e, pallido per l'emozione, ha avuto però il conforto di sentirsi proclamare vincitore di classe con un netto distacco sul secondo.

La seconda parte della gara, come si è detto, è stata in un certo senso falsata a causa del maltempo. Rimangono però da rilevare le salite assai positive di Francesco Galbiati tra le 1300 del gran turismo speciale gruppo 4, il quale ha retto l'attacco dell'ardimentosa Rosadele Facetti, classificatisi al secondo posto. Di tutto risalto anche la prestazione di Roberto Mattioli della Scuderia Mirabella, il quale, al volante della Ford Escort, compiva la salita alla media di oltre 91 km all'ora, collocandosi autorevolmente al sesto posto

Manuel Vigliani

## GIROTONDO di reclami: si cerca il vincitore tra NESTI, AMPHICAR e SCOLA

# Chi ha vinto a CEFALÙ?

**GIBILMANNA** - Dopocorsa movimentato per i protagonisti della cronoscalata siciliana. Proprio quando lo speaker stava per annunziare al pubblico il successo di Nesti, si faceva avanti «Amphicar» presentando un reclamo avverso al toscano, primo assoluto, tendente a fare verificare il peso della sua Chevron. Mentre sul podio veniva improvvisata una premiazione con tanto di corona di alloro per Nesti e «Amphicar» e Scola a fianco, i commissari tecnici prendevano sotto buona scorta le tre Chevron prime arrivate (si decideva infatti di verificare d'ufficio anche quella del cosentino Scola) per condurle alla pesatura.

A questo punto però Nesti chiedeva di pesare anche l'Abarth-Osella di Angelo Giliberti più che altro per avere una «unità di misura» diversa dalle tre Chevron in contestazione.

La richiesta destava quanto meno sorpresa visto che è piuttosto raro il caso di un primo assoluto che sporge reclamo avverso il quarto.

Dopo un primo scambio di battute piuttosto agitate già al parco chiuso la «troupe» si trasferiva in corpo e deputazione in paese per le verifiche di peso. Qui il bilico (peraltro poco adatto visto che si trattava di un bilico a pedana dalle tolleranze necessariamente ampie e che abitualmente viene impiegato per pesare grossi camion carichi di materiali per l'edilizia) forniva le prime indicazioni sulle vetture ancora con qualche litro di benzina in pancia.

La Chevron di Nesti era al limite dei 575 kg regolamentari, così come l'Abarth di Giliberti, mentre la Che-

vron di «Amphicar» (che aveva provveduto alla vigilia a zavorrare la vettura con 52 kg di piombo debitamente sigillati e firmati dai commissari sportivi) accusava 590 kg contro i 585 di quella di Scola.

Visto che non c'erano grosse differenze coi pesi minimi si decideva di svuotare i serbatoi delle vetture con le pompette elettriche (tra i borbottii di Nesti che temeva di danneggiare le delicate apparecchiature) e venivano fuori alcuni litri di carburante.

A questo punto sulla Chevron del toscano venivano riversati i liquidi previsti dal regolamento (olio motore, cambio e differenziale, acqua del circuito di raffreddamento e perfino della batteria) per compensare il peso mancante ai famosi 575 kg col risultato che la vettura tornava a pesare 580 kg ma non era, almeno a detta del commissario tecnico «in ordine di marcia» come previsto dal regolamento internazionale.

Nesti dal canto suo insisteva che il regolamento non gli faceva obbligo di mettere in moto (in effetti il livello dell'olio era abbondantemente sopra i limiti funzionali) e, dopo lunghissime discussioni che si sono protratte per ore aderiva alla richiesta di scaricare tre o quattro chili di lubrificante, di mettere in moto per una decina di secondi e di lasciare la zona delle verifiche.

I commissari si riunivano e dopo discussione decidevano di lasciare Nesti, «Amphicar», Scola e Giliberti rispettivamente primo, secondo, terzo e quarto in quanto i pesi delle loro vetture risultavano entro i limiti regolamentari.

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**GIBILMANNA** - Mauro Nesti, continuando la sua «serie d'oro», si è aggiudicato sul campo di stretta misura questa quinta «Cefalù-Gibilmanna».

Il forte toscano ha trovato in Scola, Giliberti, ma soprattutto in «Amphicar» (che difendeva interessi di campionato) avversari particolarmente tenaci. Il portacolori della scuderia «Città dei mille» poi ha opposto una fiera resistenza, oltre che sul piano propriamente agonistico, anche su quello regolamentare. «Amphicar» ha infatti presentato nel dopocorsa un reclamo contro Nesti; ed è stato — come leggete qui accanto — una vera reazione a catena: reclami su reclami.

Alla vigilia, dopo le defezioni di Eiford (annunziato a gran voce dagli orga-

nizzatori e poi non arrivato in Sicilia per la tardiva «chiamata» piuttosto che per i postumi del Nurburgring sulla sua Filipinetti) e di Vaccarella, per il quale non si era riusciti a trovare una vettura quantomeno competitiva, il motivo di interesse era rappresentato dalla battaglia tra le tre Chevron di Nesti, Scola ed «Amphicar» e la nuovissima Abarth-Osella portata personalmente da Enzo Osella in Sicilia per Angelo Giliberti.

Il completo rifacimento del fondo dei primi sei chilometri del percorso lungo (almeno sulla carta) 14 chilometri ha permesso già in prova di abbassare il record di Vaccarella (7'54"5 col 2000 Fiat-Abarth nel '70) e «Amphicar» aveva fatto segnare 7'36"9 a 110,308 kmh di media. In gara però il palermitano non riusciva a ripetere l'exploit e con

un 7'40"4 doveva contentarsi della piazza d'onore dietro al 7'37"1 di Nesti che stabiliva così il nuovo record della gara (nonostante il tantissimo olio sparso sul tracciato e del quale si sono lamentati un po' tutti i piloti delle vetture più potenti).

Quindi distanziati di quattro secondi circa finivano Scola e Giliberti che, sulla nuova vettura, ha trovato problemi di affiatamento nella guida e di dimensioni fisiche visto che posto di guida e pedaliera erano decisamente inadatte alla sua notevole mole.

In seguito a reclami per i quali sono in corso verifiche tecniche a «tappeto», sono sub giudice le classifiche del turismo gruppo uno fino a 1300 e del granturismo gruppo tre fino a 1600.

Giulio Mangano

**5. CEFALÙ - GIBILMANNA** - Corsa di velocità in salita, nazionale - Cefalù, 10 settembre 1972.

**LE CLASSIFICHE**  
Formula 850: 1. Mario Battistiol (Lucky) 9'30"5, media kmh 88,343.

**GRUPPO 1**  
Classe 1000: 1. Matteo Vasta (A. 112) 10'31"4, media kmh 79,822; 2. Messina (Fiat 127) 10'32"3; 3. Li Vigni (A. 112) 10'34"3; 4. Serio (A. 112) 10'35"3; 5. Paterno (Fiat 127) 10'37"6; 6. Lombardo (A. 112) 10'40"6; 7. «Noel» (Fiat 127) 10'42"7; 8. Cambalo (Mini Coop.) 10'53"3; 9. Palma (Fiat 127) 10'53"4; 10. Ferraro (Fiat 127) 10'59"4; 11. Aiello (A. 112) 11'01"3; 12. Terrana (Fiat 850 S) 11'12"2; 13. Giambanco (Fiat 127) 11'13"3; 14. Li Chiavi (Fiat 127) 11'19"5; 15. Caruso (Fiat 850 S) 11'24"9; 16. Virzi (Fiat 127) 11'27"8.

**Classe 1150:** 1. Francesco Lauria (Fiat 128) 10'19"8, media kmh 81,329; 2. Donato (Fiat 128) 10'21"7; 3. Rossi (Fiat 128) 10'35"3; 4. Di Cristofalo (Fiat) 11'24"1.

**Classe 1300:** 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128) 10'02"2, media kmh 83,720; 2. Ceraulo (Fiat 128) 10'02"7; 3. Marino (Fiat 128) 10'11"1; 4. Li Mandri (Fiat 128) 10'11"7; 5. «Sullivan» (Fiat 128) 10'31"1; 6. Orobello (Fiat 128) 10'34"3; 7. Bellomare (R8 Gord.) 10'51"8; 8. Caleca (Fiat 128) 11'02"5; 9. De Simone (Ford Escort) 11'09"3.

**Classe 1600:** 1. Salvatore Pirrelo (A.R. GTV) 10'07"9, media kmh 82,908; 2. Grimaldi (A.R. Junior) 10'30"3; 3. Rotelli (BMW) 10'32"1; 4. Terellitto (A.R. Giulia) 10'36"8; 5. Manno (Fiat 124) 10'38"5; 6. Prestimonaco (A.R. Giulia) 10'43"3; 7. «Pollicino» (A. 111) 10'05"9; 8. Pileri (A.R. GTV) 21'06"7 (f.t.m.).

**Classe 2000:** 1. Mario Vigneri (A.R. GTV) 9'39"1, media kmh 87,047; 2. Jemma (A.R. GTV) 9'39"6; 3. «Rousseau» (A.R. GTV) 9'51"6; 4. Comparato (A.R. GTV) 10'11"3; 5. D'Alù (Fiat 124) 10'15"4; 6. Cottone (A.R. GTV) 10'30"8; 7. Li Castri (A.R. GTV) 10'31"7; 8. Castagliola (Opel Manta) 10'34"6.

**GRUPPO 3**  
Classe 1300: 1. Paolo Ferrari Ruffino (Fulvia HF) 10'08"5, media kmh 82,826; 2. Saporito (Fulvia Coupé) 10'29"2; 3. Valgiusti (Fulvia HF) 10'40"6; 4. «Blackand White» (Fulvia coupé) 11'00"8; 5. Giglio (Fulvia) 11'02"5; 6. Bruno (Lancia Rally) 11'04"9; 7. Garufi (Lancia coupé) 11'22"1.

**Classe 1600:** 1. Alberto Ruffino (Fulvia HF) 9'40"3, media kmh 86,851; 2. «Rainart» (Fulvia HF) 9'41"4; 3. Barraja (Fulvia HF) 9'48"9; 4. Bracco (Fulvia HF) 9'51"1; 5. «Teal» (Alpine Renault) 9'58"8; 6. Piazza (Fulvia HF) 11'59"7.

**Classe 2000:** 1. «Von Huscke» (Porsche 914-6) 10'00"6, media kmh 84,000; 2. Rubino (Fiat 124 Sp.) 10'19"1.

**GRUPPO 2**  
Classe 1000: 1. Daniele Stabile (Fiat Abarth) 9'23"3, media kmh 89,520; 2. «El Zad» (Abarth) 10'35"9; 3. Augello (A. 112) 10'43"3; 4. Giarruso (A. 112) 10'49"5; 5. Licata (Abarth) 10'51"7; 6. Mascari (Fiat Abarth) 11'20"1; 7. Valenti (Fiat Abarth) 11'27"8.

**Classe 1150:** 1. Antonio Fortuna (Fiat 128) 9'50"2, media kmh 85,394; 2. Russo (Fiat 128) 9'59"3; 3. Salomone (Fiat 128) 10'25"2; 4. Lo Verso (Simca Rally) 10'44"8.

**Classe 1300:** 1. Paternò (Cooper) 9'33"9, media kmh 87,820; 2. «Giusy» (A.R. GTA) 9'59"5; 3. Noto (Fiat 128) 10'11"2; 4. Papa (A.R. GTA) 10'31"6.

**Classe 1600:** 1. Mario De Luca (A.R. GTV) 9'27"7, media kmh 88,779; 2. La Mantia (A.R. GTV) 9'30"8; 3. Crescenti (A.R. GT) 9'32"3; 4. Trapani (A.R. GTV) 9'34"5; 5. Ascittuo (A.R. GTV) 9'36"8; 6. Veninata (A.R. GTV) 9'37"7; 7. «Onibias» (A.R. GT) 10'00"1; 8. Cavallaro (A.R. GT) 10'02"7; 9. «Pad» (A.R. GT) 10'22"9.

**Classe 3000:** 1. Giovanni Scalera (A.R.) 10'25"8, media kmh 80,536; 2. Condina (Fiat S. Super) 10'32"3; 3. Valenza (Fiat S. Super) 10'47"4.

**GRUPPO 5**  
Classe 1000: 1. «Frank Mc Boden» (AMS) 8'07"0 media kmh. 103,490; 2. Marzi (AMS) 8'15"8; 3. Savona (Abarth) 8'49"4; 4. Pugliese (Abarth) 9'25"3; 5. Di Giovanni (Abarth) 9'37"0; 6. «Run Man» (Ab. Osella) 10'11"5.

**Classe 1300:** 1. Mollica (Ab. OT) 9'43"4 media kmh. 86,390; 2. Fortuna (Abarth) 10'00"5.

**Classe 1600:** 1. Matteo Sgarlata (Lancia) 9'28"8 media kmh. 88,607.

**Classe 2000:** 1. Mauro Nesti (Chevron B.21) 7'37"1 media kmh. 110,260; 2. «Amphicar» (Chevron B.21) 7'40"4; 3. Scola (Chevron B.21) 7'44"6; 4. Giliberti (Abarth Osella) 7'48"5; 5. «Apache» (Abarth 2000) 8'05"7; 6. «Manuelo» (Abarth 2000) 8'19"3; 7. Ferlito (Abarth Osella) 8'20"6.

**CLASSIFICA GENERALE:** 1. Mauro Nesti (Chevron B.21) 7'37"1; 2. «Amphicar» (Chevron B.21) 7'40"4; 3. Domenico Scola (Chevron B.21) 7'44"6; 4. Angelo Giliberti (Abarth OS) 7'48"5; 5. «Apache» (Abarth) 8'05"7; 6. «Frank Mc Boden» (AMS) 8'07"7; 7. Achille Marzi (AMS) 8'15"8; 8. «Manuelo» (Abarth) 8'19"3; 9. Ferlito (Abarth) 8'20"6; 10. Barraco (Alp. A.110) 8'40"4.



## PERTUSIO fra gli ETRUSCHI

VITERBO - Seppure l'imperversare del maltempo avesse lasciato brevemente perplessi gli organizzatori del Trofeo degli Etruschi, un folto e agguerrito gruppo di concorrenti ha accolto l'invito dell'AC Viterbo

Nuovamente presente il vincitore del 3. Trofeo, Giuliano Canè, Pavanello e Nallei, mentre ben rappresentato era il settore femminile dalle signore Imerito (terza assoluta del '71), Menichetti e Raimondi.

La competizione, imperniata su sette prove speciali, ha preso il via sabato 9 in notturna con due prove speciali ed è proseguita domenica con Piero Pertusio primo assoluto, seguito a spalla dal bravo Canè.

4. TROFEO DEGLI ETRUSCHI - Gara nazionale di regolarità - Viterbo, 9-10 settembre 1972.

**CLASSIFICA**  
1. Piero Pertusio (Lancia Fulvia) pen. 9,2; 2. Canè (Fulvia) 9,7; 3. Nannei (Ford Escort) 11,1; 4. Pavanello (HF 1,6) 13,1; 5. Luigina Imerito (Fulvia) 14,1; 6. Agnello (A.R. 1,3) 16,5; 7. Sacconi (Fulvia) 17,1; 8. Faldini (Fulvia) 18; 9. Cavallucci (Fulvia) 18,3; 10. Simonetto (Simca) 18,7; 11. Forato (A.R. 1,3) 18,8; 12. Natale (Fulvia) 19,2; 13. Di Capua (Fulvia) 19,9; 14. Pellegrini (A.R. Super) 20; 15. Panerai (Fulvia) 20,3; 16. Alessi (Fiat 128 R) 21,3; 17. Piaggio (A.R. 1,3) 22,3; 18. Menichetti U. (Fiat 128) 23,1; 19. Camera d'Afflito Maria (A. 112) 23,4; 20. Maria Grazia Compagnucci (A. 112) 25; 22. La Rovere (Fulvia) 25,7; 23. Attanasii (Fiat 124 coupé) 26,2; 24. Li Gobbi (Fulvia) 27,1; 25. Raimondi (Fiat 127) 27,5; 26. Dell'Utri (Fulvia) 28,6; 27. Bertola (Fiat 128) 30,2; 28. Minà (Fiat 850 Special) 32,55; 29. Giangiuli (BMW 200) 34,7; 30. Rossi (A. 112) 35,7; 31. Di Penta (A.R. 1,3) 39,8; 32. Olivero (Fiat 128) 43,7; 33. Ricci G. (A.R. 1300) 44,7; 34. Di Giovanni (Fulvia) 46,5; 35. Ricci G.B. (A.R. 1750) 57,4; 36. Cacciamani (A. 112) 57,4; 37. Mattei (HF 1,6) 58,1; 38. Olivero (A.R. 1,3) 60,7; 39.

## Entusiasti i concorrenti per le difficoltà La ruota d'oro diverte BILLIA

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

CUNEO - La decima edizione della Ruota d'Oro si è rivelata al solito una corsa interessante e nello stesso tempo molto divertente che ha offerto diversi spunti per un percorso assai selettivo. Peccato che il controllo a timbro di Peveragno a pochi chilometri dalla partenza fosse stato posto anziché nel luogo indicato sul programma e sulla cartina allegata, due chilometri circa prima inducendo così al ritiro, per il suo mancato ritrovamento quotati elementi e fra questi Marzatico e Ravaioli che avrebbero indiscutibilmente detto la loro autorevole parola nella lotta per il successo finale. Sono lieto comunque che i commissari sportivi non abbiano depennato dalla classifica quei piloti che pur mancando del timbro del controllo avevano proseguito a loro rischio e pericolo sino al termine dei 406 km del percorso.

I tratti riservati alle prove speciali un po' cattivelli ad eccezione di quello della prima (tutti i più forti concorrenti sono rientrati largamente nel tempo base), hanno obbligato i concorrenti ad una guida tirata ed attenta senza pause distensive.

«Riconosco che questa decima edizione della Ruota d'Oro ha dato a noi tutti la possibilità di mettere in risalto il meglio delle nostre doti e ci ha nel contempo offerto un divertimento davvero qualificante».

Questo il giudizio molto significativo che il vincitore della gara Gianfranco Billia ci ha fornito non appena è arrivato al traguardo della corsa. Non altrettanto elogiativi, indubbiamente, giudizi espressi da coloro che si erano dovuti ritirare per il mancato timbro di Peveragno sulla loro

tabella di marcia e che non si erano sentiti di continuare al buio. «Il primo tratto della gara con ben 5 controlli a timbro» ci ha detto la signora Marzatico, valida navigatrice del marito «più che un rally nazionale sembrava dovesse trattarsi di una caccia... al controllo».

La gara è vissuta, dopo i ritiri di Marzatico e Ravaioli cui sono seguiti quelli di Biasuzzi (rottura dell'alternatore), di Ardi佐ia (capottato senza conseguenze) e di Sansone che, finito in un fosso, scentrava le ruote anteriori, su un bel duello tra Billia (HF 1600) e Brai (Opel 1900) al quale l'annata sta riservando soddisfazioni immense e che con questa vittoria nel gruppo uno ha consolidato il suo primato nella lotta per la conquista della Coppa CSAI della categoria. Gli altri non hanno troppo impensierito i più preparati antagonisti per la conquista della prima piazza, ma sarebbe ingeneroso ed ingiusto dimenticare le belle prove di Corino, Montaldo, Haupt, Giusto, Sciascia, Bulfoni, Fasce, Marchisa e degli altri 24 equipaggi che hanno sui 92 partiti portato a termine la dura prova.

A loro vanno accomunati in un unico e sincero elogio sia il cuneense Di Stefano terminato nelle basse posizioni di classifica nonostante avesse ottenuto il miglior tempo in tre prove speciali selettive (le altre due sono state appannaggio di Biasuzzi e Billia) per un anticipo ad un controllo orario di ben 34' e i bravi navigatori Catullo, Da Pozzo e Rigo che hanno validamente coadiuvato i tre primi piloti della classifica.

Carlo Burlando

10. RUOTA D'ORO - Rally nazionale valido per il Trofeo della specialità e per il Trofeo Simca-AUTOSPRINT-Kleber - Cuneo, 10-Settembre 1972.

**CLASSIFICA GENERALE:** 1. Gianfranco Billia (HF 1600) punti 175; 2. Brai (Opel 1900) 186; 3. Corino (Fiat 125S) 254; 4. Montaldo (HF 1600) 257; 5. Haupt (HF 1600) 271; 6. Giusto (Fiat 128C) 273; 7. Sciascia (HF 1600) 277; 8. Bulfoni (HF 1600) 314; 9. Fasce (HF 1600) 392; 10. Marchisa (Autobianchi) 429; 11. Deninotti (Fiat 125) 430; 13. Canepa (Simca S) 437,6; 14. Garelli (Fiat 128) 627,2; 15. Ghu (Simca 1100) 648; 16. Marengo (HF 1300) 681; 17. De Rocco (Simca Rally) 857; 18. Machelis (HF 1600) 866; 19. Mattio (HF 1600) 870; 20. Zorzato (A.112) 983,4; 22. Caverio (Fiat 128C) 1002; 23. Avenoso (Fiat 128) 1013; 24. Bianco (Fiat 128) 1022; 25. «Andyson» (HF 1600) 1129; 26. Maggi (R8) 1150; 27. Sola (Fiat 128C) 1163,6; 28. Cardinale (Fiat 128) 1250,8; 29. Verba (Fiat 125S) 1304; 30. Colombo (Fiat 128R) 1314; 31. De Stefano (HF 1600) 1316; 32. Maccagno (Fiat 128) 1390; 33. Alicandri (Fiat 125S) 2068; 34. Bonora (Fiat 128) 3554.

● Finalmente una grossa notizia per gli equipaggi privati. La CSI avrebbe deciso che dal prossimo anno nei rallies non sarà più possibile montare chiodi di alcun genere.

● L'ACI ha reso noto agli automobilisti alcuni dati sulla carta della pericolosità delle strade e autostrade italiane in base al tasso medio di incidenti per km. Hanno registrato più di 5 incidenti per km: l'Autostrada del Sole, la Firenze-mare; da Genova, le autostrade per Savona, la Seravalle e Sestri Levante fino a Massa Carrara, nonché il raccordo anulare intorno a Roma e l'Autostrada Napoli-Salerno.



Ancora un successo per la Fiat 124 spider di Lindberg-Eisendle (foto in alto) che hanno avuto ragione della Lancia di Lampinen-Andreasson (foto sotto) solo a due prove dal termine quando un guasto ha fermato l'HF che è stata al comando quasi tutta la gara



BADEN - «Con la mia esperienza di dieci anni di gare con le HF, posso tranquillamente affermare che le corse in questa maniera possiamo perderle solo noi». Tutto qui il commento di Cesare Fiorio, D.S. Lancia, al termine dell'avvincente Rally delle Alpi Austriache, vinto proprio nel finale dalla Fiat 124 Spider di Lindberg-Eisendle.

E Fiorio ha tutte le sue buone ragioni per imprecare contro la malasorte che si è scatenata nel finale di gara contro le sue due vetture che stavano terminando la corsa al primo ed al terzo posto assoluto.

Lampinen-Andreasson infatti, sullo slancio di una stagione veramente eccezionale, stavano brillantemente conducendo la gara con un vantaggio approssimativamente valutato attorno ai due minuti, davanti alla Fiat di Lindberg-Eisendle quando nel corso del terz'ultimo trasferimento si sono visti bloccati per la rottura dell'attacco del filtro dell'olio all'altezza della filettatura, un guasto banalissimo che, una volta arrivata, l'assistenza ha rimediato in un paio di minuti, troppo tardi comunque perché la vettura potesse ripartire senza arrivare fuori tempo massimo.

Lindberg è passato così al comando con l'unica preoccupazione di difendersi dagli attacchi che poteva portargli l'altra Lancia, quella di Barbasio-Sodano, che lo seguiva dappresso.

Ma questa volta alla Lancia non doveva andarne diritta una,

### Battaglia spietata tra tutti i «big»

## BARBASIO che «sbjella»!

BADEN - Pochi sono gli equipaggi al via, circa sessanta, buona parte dei quali formati da illustri sconosciuti che si staccano nettamente dai quasi venti «grossi calibri» decisi fin dalle prime battute a darsi spietata battaglia lungo i veloci percorsi (la media dei primi si è aggirata sempre tra gli 80 ed i 100 kmh) che caratterizzano le varie prove speciali.

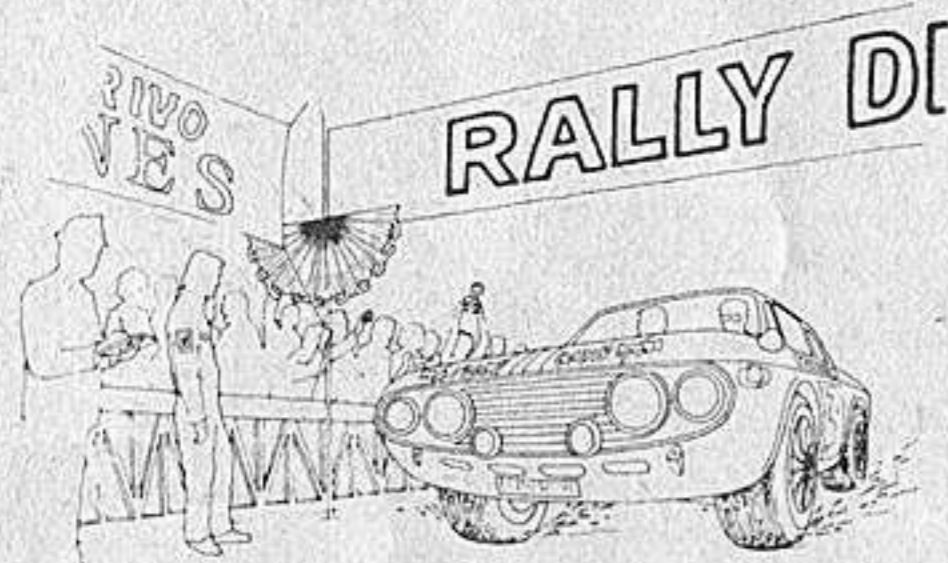
Già nella prima prova speciale sparisce uno dei favoriti, Fall alla cui BMW è saltato il rottore dello spinterogeno, i più veloci sono comunque Warmbold (BMW) e Blomqvist (Saab) che guidano come due forsennati, dietro di loro Lampinen (Lancia) precede altre due BMW, quelle di Koltay-Boxxhs e di Aalto-

nen-Davenport, e la Fiat di Paganelli-Russo.

Blomqvist finisce però quasi subito la sua corsa cappottando rovinosamente e rendendosi protagonista di un curioso post-gara estremamente eloquente: una volta ritiratosi, nonostante una ruota posteriore fosse decisamente malconcia è ripartito in direzione di Baden, senonché dopo pochi chilometri il pneumatico è saltato e lui ha proseguito guidando sul cerchio. Fin qui tutto normale (o quasi) ma il bello è venuto allorché anche il cerchio si è disintegrato senza che lui facesse la minima piega continuando a marciare su tre ruote, in autostrada, ad oltre 160 kmh seguito da un fila di macchine, tra le quali una Citroen di italiani in viaggio turistico che guardavano increduli ed incuriositi.

Warmbold invece è rimasto in gara per altre tre prove, vincendole ancora tutte ed in una raggiungendo e sorpassando addirittura Barbasio partito un minuto prima (ed al proposito meriterebbe riportare le impressioni del nostro pilota riguardo la velocità con cui il tedesco ha effettuato il sorpasso), ma anche per lui, come per Blomqvist, è finita ruote all'aria.

# kléber vince



RALLY NAZIONALE 5. RUOTA D'ORO  
Cuneo - 9-10 settembre 1972

2. assoluto BRAI SALVATORE su Opel 1900  
della Scuderia Jolly Club

4. assoluto MONTALDO FERDINANDO su Lancia Fulvia 1600 HF  
della Scuderia Veltrò

Kléber radiale V10  
primo dove più difficile è vincere

# Kléber