

DOVE corriamo domenica?



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

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre). Campionato Mondiale Piloti F. 1, la Valli Pordenonesi (19/11), la Valli Piacentine (1 ottobre), la Città di Rende (8/10) e l'Alcamo-Monte Bonifato (8/10).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La gara a Valledlunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è

rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), rinviate a data da destinare. La Gara a Valledlunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinviata a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Fuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata a ottobre. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinviata a data da destinare.

OTTOBRE

Le corse in calendario dal 2 al 10 ottobre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
3	Corsa Trois Ponts	Belgio			●●●	Velocità in salita	
4-8	Rally Croce del Sud	Australia			●●●	Rally	
5-7	Rally Roof of America	Sud Africa			●●●	Rally	
5-8	Ju-Rally	Jugoslavia			●●● Camp. Europeo Rallies pilotti	Rally	
6-8	Rally Cinema Salerno	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	
6-8	Rally Ugonotti	Germania			●●●	Rally	
6-8	Rally dei Cedri	Libano			●●●	Rally	
7-8	Coppa Prov. Treviso e Vicenza	AC Treviso e Vicenza	Part. Treviso Viale D'Alviano Arr.: Recoaro 1000 km. 270	Part. ore 19,30 (7) Arr. ore 1 (8)	●	Sprint	
8	G. P. degli Stati Uniti	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen km. 5,43		●●● Camp. mond. pilotti F. 1	Velocità in circuito	Cévert (Tyrrell) 1'43"51"99, media 185,190. Giro più veloce: Ickx (Ferrari) 1'43"47, media 188,899.
8	Corsa a Barcellona	Spagna	Circuito di Montjuich km. 3,79		●●● Camp. Europ marche due litri	Velocità in circuito	
8	Coppe del Salone	Francia	Circuito di Montlhéry km. 7,765		●●● F. 3	Velocità in circuito	Jabouille (Alpine) 30'08"40, media 135,602
8	Corsa a Snetterton	Inghilterra	Circuito di Snetterton km. 4,36		●●● F. 3	Velocità in circuito	
8	Città Iglesias	AC Cagliari	Part. Statale 126 Iglesias Arr. S. Angelo km. 6,800	Part. ore 10	●●●	Velocità in salita	Bitter (Abarth) 4'05"1, me- dia 99,866, nuovo record
8	Coppa d'Autunno	Racing Club Torino	Aeroporto Cerrina	Part. ore 12 Arr. ore 19	●	Velocità in circuito	Narcisi (F. Italia)
8	IV Trofeo Lombardini	AC Reggio Emilia	Circuito di Varano		●	Velocità in circuito	
8	Coppa d'Oro	AC Alessandria	Part. Alessandria - Corso Cavallotti - Arr. Pista Kart. km. 100	Part. ore 8 Arr. ore 12	●	Regolarità	Canè (Fulvia) - L. Imerito
8	100.000 Trabucchi	Com. Pro Saluzzo			●	Regolarità	
8	Rallycross	AC Reggio Emilia			●	Rallycross	
8	Gara Tris	Kart Arcionia			●	Velocità in circuito	
8	Trofeo del Motore Fuso	Scud. Modena Corse	Kartodromo S. Croce di Carpi	Part. ore 8.30	●	Gimcana sprint	
8	Charlotte 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	B. Allison (Mercury) media 170,554
8	Corsa di Stainz	Austria			●	Velocità in salita	
8	Aerodromo Hohn Rendsburg	Germania			●●●	Velocità in circuito	
10	250 di Fuji	Giappone			●●●	Velocità in circuito	Sakai (McLaren) 44'29"23, media 175,312.

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



STEWART « prima »

Mettiamo a fuoco il G.P. CANADA F.1

Aggiorniamo, con ulteriori informazioni ufficiali, alcune vicende del Gran Premio del Canada della settimana scorsa che per vari motivi sono risultate incomplete o addirittura errate. Infatti per notevole difficoltà di trasmissione dei dati, sia per un improvviso attacco di calcoli renali che ha colpito il nostro Lino Manocchia alla vigilia della corsa, alcuni dati riguardanti il penultimo Gran Premio di questa stagione meritano di essere rettificati. ● Innanzi tutto, dobbiamo precisare che DEREK BELL non si è ritirato — come riferito — al 34. giro di gara, ma NON E' NEPPURE PARTITO per la gara vera e propria, essendo stato vittima di un incidente nel cor-

so dei giri di riscaldamento prima della partenza. ● Per quanto riguarda poi l'incidente che ha fatto passare la FERRARI DI REGAZZONI dal terzo al quinto posto, c'è da precisare che lo svizzero ha compiuto un testa-coda senza cause esterne, rischiando di coinvolgere SKIP BARBER nella sbandata. GRAHAM HILL, che in un primo tempo pareva fosse stato la causa — involontaria — del rallentamento di Regazzoni, si è in realtà girato, ma non ha ostacolato Regazzoni, bensì PETERSON. Lo svedese, in seguito a questo contatto, ha richiesto l'intervento dei suoi meccanici che lo hanno aiutato fuori dalla zona box, e pertanto è stato SQUALIFICATO.



MOSPORT PARK - Conclusosi il sesto Gran Premio del Canada di F. 1 con l'indiscussa vittoria di Jackie Stewart e quietata l'eccitazione che un avvenimento di questo genere sa creare, possiamo ora analizzare fatti e situazioni che, nella foga della grande corsa, sono sfuggiti all'attenzione dei più. Cominciamo proprio dal premio alla memoria di Jo Siffert, in questa occasione assegnato al promettente Carlos Reutemann. Con una grinta degna del miglior Brabham l'argentino è stato in grado di controllare Hulme per tutto l'arco degli ottanta giri e soltanto dopo la corsa si è riusciti ad apprendere che Reutemann era stato passato a pochi metri dal traguardo perché rimasto senza carburante.

Però dopo la gara, Hulme si è lamentato del rivale argentino perché ha detto che lo « bloccava » continuamente. E' un'accusa non nuova per Reutemann. Ma bisogna dire che Cevert, quando era lanciatisimo e guadagnava posizioni su posizioni non ha avute difficoltà a passare il pilota della McLaren, evidentemente non irresistibile a Mosport.

Sia Hulme che Revson, hanno imputato la cattiva partenza, al non perfetto funzionamento dell'acceleratore, problema che pare si sia ripetuto per molti. Tutti i comandi del gas sono rimasti aperti, si è saputo, a causa della polvere sulla pista, che ha bloccato appunto anche gli acceleratori, come accadde a Monza. In ogni modo è vero piuttosto che Hulme, il quale si trovava al centro in prima fila, al via ha cercato di partire anticipatamente. Poi, quando lo starter ha esitato momentaneamente nell'abbassare la bandiera, a frenato bruscamente perdendo così il contatto. Revson invece, con la pista umida, aveva fatto pattinare in po' troppo le gomme per restare al palo mentre Peterson è partito brillantemente e la stessa cosa ha fatto Stewart e Ickx che si trovavano appunto sulla scia di Peterson.

La prova dei ferraristi è stata positiva dal punto di vista dei piloti, ma non si può dire lo stesso per il mezzo meccanico.

Negli ultimi due anni, da quando abbiamo potuto osservare qui le Ferrari, ci siamo resi conto che questa di Mosport non è una pista che, con la sua configurazione a saliscendi, curve e



Il sorriso ritrovato: il piacere, quasi l'entusiasmo di vincere è « contagioso » anche per uno JACKIE STEWART che troppi vogliono solo preoccupato delle gioie del macinare dollari, sterline e franchi

cunette, si adatta troppo alla vettura italiana.

Ickx, non ha potuto far vedere le sue qualità per i guai che lo hanno attardato sin dal 17. giro, mentre Regazzoni può addebitare la perdita del terzo posto ad uno dei soliti « incidenti » che gli si ripropongono con piloti. A Nivelles fu con Galli, al Nurburgring con Stewart, a Monza con Pace. Stavolta la manovra brusca gli ha fatto mettere le gomme sulla ghiaia e piroettare, con la perdita di due posizioni contro Reutemann e Hulme.

E' stato Skip Barber il responsabile di questo episodio. E' un americano che corre privatamente con una March 711. Racconta Regazzoni che, quando stava per sorpassarlo lo ha visto alzare il braccio segnalando di passare a destra. « Rega » si è buttato a destra ma, Barber ha fatto lo stesso causando così il fattaccio. Stavolta comunque si tratta davvero di un pilota non tra i più esperti implicato.

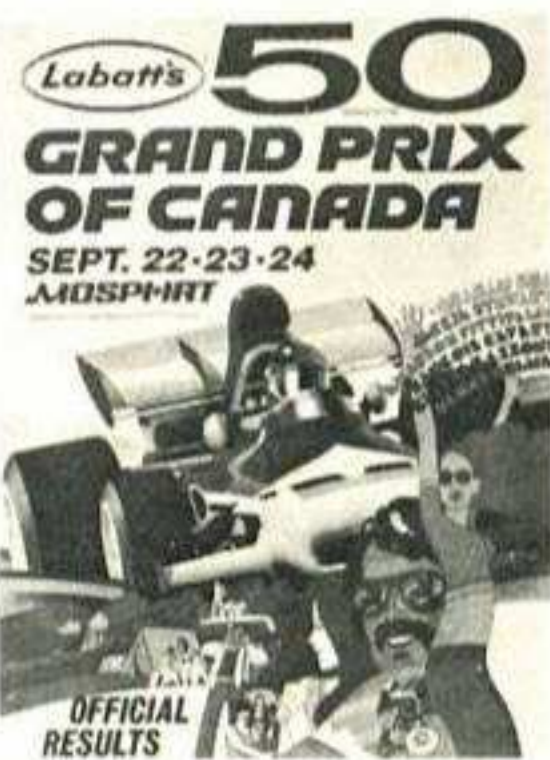
Peterson è scomparso di scena dopo l'incidente che lo ha visto tamponare la Brabham di Hill. Ha tentato di ritornare in pista (naturalmente dopo molti giri) ma è stato squalificato perché spinto dai meccanici.

I più sconsolati di tutti i partecipanti al G.P. sono stati senz'altro quelli della Tecno. Presente al solito il più giovane dei Pedarzeni, non c'è stato verso che la macchina potesse fare dei tempi discreti. Per giunta, nei pochi giri di prova che si sono fatti prima della gara, Bell danneggiava la vettura contro un guard-rail e così non ha potuto prendere il via. Dopo l'incidente abbiamo chiesto a Bell come andasse la nuova vettura e ci ha risposto che: « Il telaio è troppo flessibile e quindi la macchina in curva è molto difficile controllarla. E' estremamente necessario trovare un rimedio a questo inconveniente se si vuol essere competitivi. Il motore ha delle ottime possibilità, però, manca ancora di potenza ai bassi regimi. Per ciò che riguarda il mio avvenire, — ha continuato Bell — non ho nessun programma per il '73 in F. 1 però sono certo che non farò la stagione con la Tecno mentre penso che David Yorke resterà con il team Martini ».

Gilberto Gatto

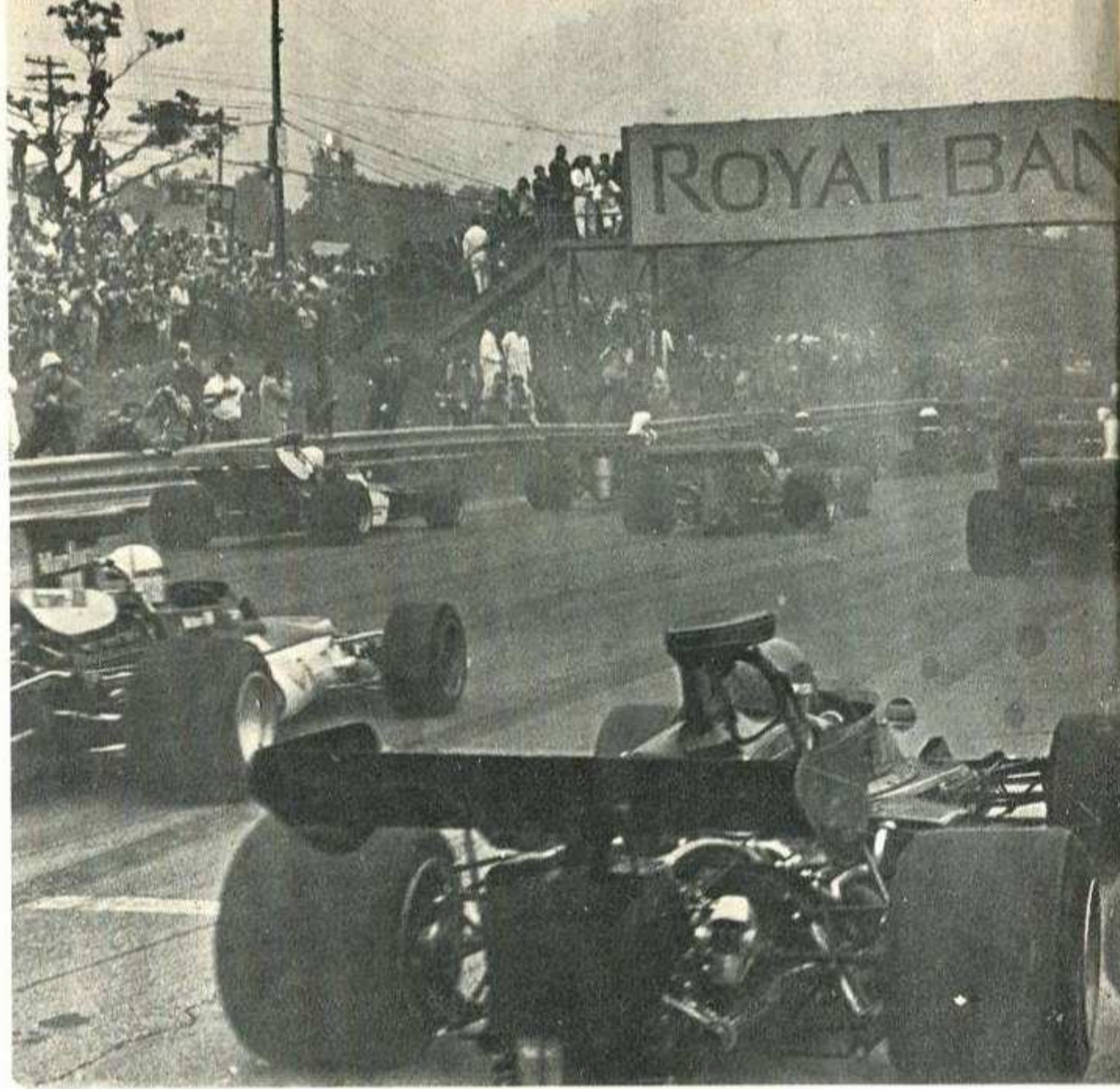
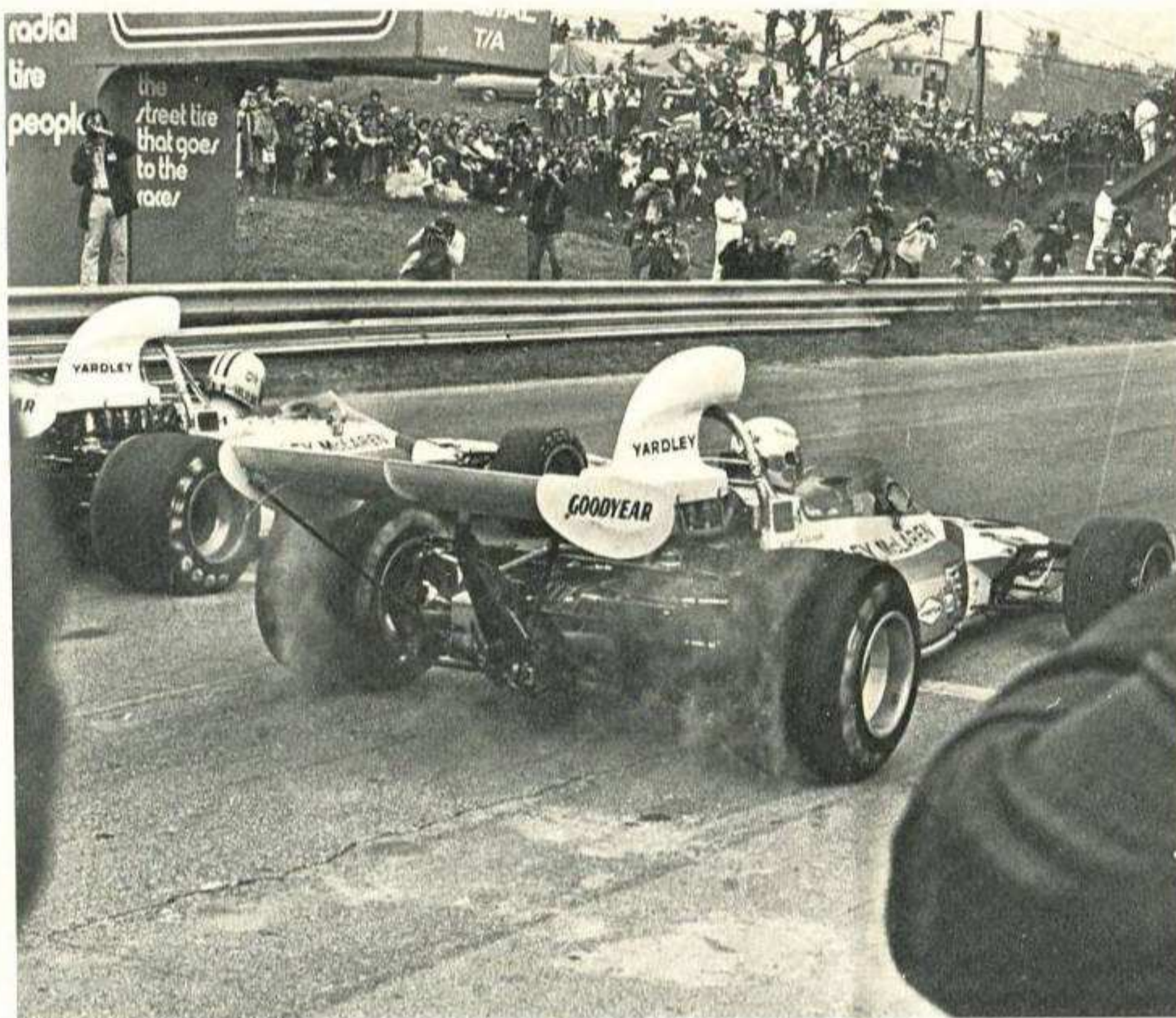
Chi gioisce, chi impreca





Il «fumo» del via!

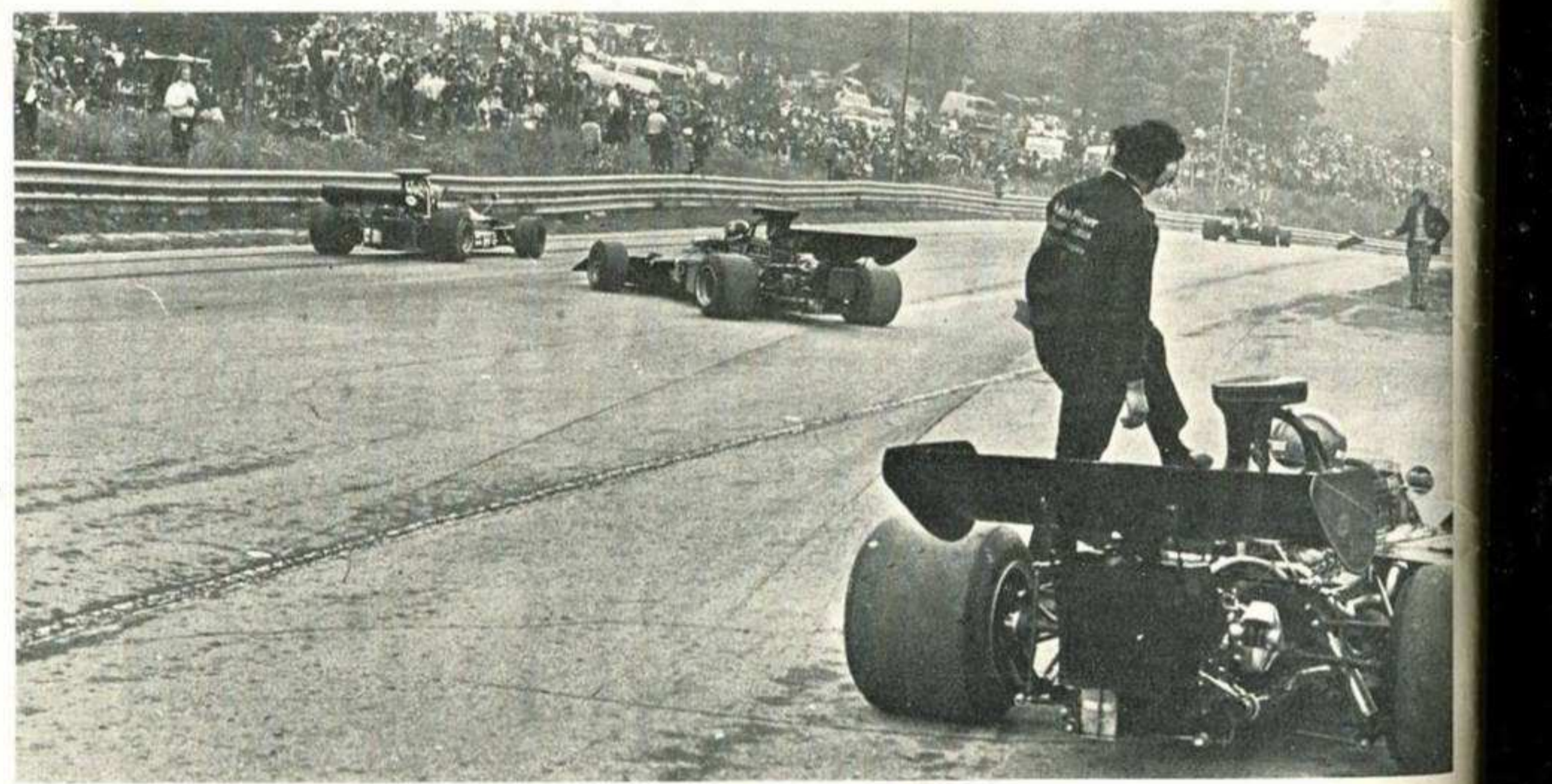
Il via del G.P., complicato da un'esitazione del mossiere. Revson ed Hulme scattano dalla prima fila, mentre il gruppo alza una gran polvere come a Monza



In questa foto, la posizione (terzo) ed il distacco di Regazzoni. Sopra, dietro a Revson e davanti a Fittipaldi, sotto a 11" dall'americano della McLaren e con un vantaggio di 4" su Reutemann



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	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40		
25	25	25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
4	1	1	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26		
4	1	1	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10		
10	10	10	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19		
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11		
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	
16	16	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	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
15	15	16	14	18	18	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	15	15	15	15	15	15	
14	14	14	18	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
18	18	18	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
7	7	7	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	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
29	6	6	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	
6	29	29	28	28	28	28	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
28	28	28	2	2	2	2	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
23	23	2	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
2	2	17	16	9	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
27	9	26	26	26	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	
26	26	27	27	27	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	
33	27	33	33	33																																					
9	33																																								



Anche l'8 ...dice 33?

Sopra, Carlos Reutemann è stato votato «pilota della corsa», ma Hulme lo ha accusato di ostacolarlo. Eccoli a contatto, seguiti da Cevert. E' andato vicino, quindi, a fare come la vecchia March 711 di Skip Barber, (a destra) cui è capitato in Canada il «turno» di ostacolare Regazzoni, facendogli perdere una terza posizione ormai certa. Si è trattato di un malinteso sul lato da cui superare



Sopra, Emerson Fittipaldi e Reine Wisell si infilano in pista per i giri di ricognizione prima del contrastato via della corsa. A destra, l'immane torta alla festa in onore del nuovo campione del mondo conduttori



Questi i «problemi» dei DODICI non classificati

Ripetiamo, in questa tabella completa, tutti i dati riguardanti i piloti che non sono stati classificati oltre ai 13 in classifica.

BELL non partito per incidente durante il giro di ricognizione

LAUDA ritirato al 1. giro per rottura motore e poi escluso dalla classifica per indebito aiuto dei meccanici

DE ADAMICH ritirato al 2. giro per rottura ingranaggio della prima velocità

W. FITTIPALDI ritirato al 5. giro per rottura del cambio

BRACK ritirato al 20. giro per uscita di pista in seguito a testa-coda

BELTOISE ritirato al 21. giro per rottura motore

BARBER ritirato al 24. giro per rottura del cavo dell'acceleratore

GETHIN ritirato al 25. giro per cedimento del motore e impianto elettrico

CEVERT non classificato, ha compiuto soltanto 51 giri in seguito a noie al cambio e all'impianto frenante

PETERSON ritirato al 54. giro in seguito a collisione con Hill davanti alla zona box; escluso dalla classifica per infrazione al regolamento

BEUTTLER non classificato; ha compiuto soltanto 59 giri per noie alle sospensioni posteriori

WISELL ritirato al 65. giro per rottura del cavo dell'acceleratore e della molla di una valvola - ritorno di fiamma

41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	
19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	5	5	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	11	11	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	18	18	18	18	18	18	18	18	
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	8	8	8	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	11	11	11	11	11	11	11	11	11	
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	18	18	18	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	4	4	4	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	22	22	22	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	7	
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	29	29	29	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	29	29	29	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
29	29	29	29	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	15	15	15	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	10	10	10	10	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
28	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	28	28	28	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
10	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	6	6	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	
26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	
27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	

L'altalena degli 80 giri

G.P. CANADA F.1



Sotto, la March di Peterson viene spinta entro i box, dopo aver perso il musetto nell'urto con Hill. Lo svedese ripartirà, ma verrà in seguito squalificato. Sopra, de Adamich, nel box a lui «intestato», attende la fine della gara, infreddolito, dopo il suo malaugurato ritiro



• In allenamento, il martedì precedente la corsa, Emerson Fittipaldi ha provato sulla Lotus JPS un musetto dello stesso tipo di quelli usati sulle TS9 di John Surtees. Su molti punti del « muso », erano stati applicati degli spaghi con del nastro adesivo per controllarne le caratteristiche aerodinamiche.

• A passeggio per i box, constatata la presenza dell'ex direttore Ferrari, Dragoni. In Canada per affari, ha detto, era « osservatore » per conto della FISA.

• Le gare di contorno al Gran Premio, la Formula Ford e Turismo del campionato Bulova, a causa la nebbia sono state eliminate e sono state recuperate domenica 1 ottobre.

• Durante le prove del sabato, sulla Ferrari di Ickx erano stati montati

dei gran baffi curvati. Per la corsa però si è fatto ritorno al tipo convenzionale.

• Come anticipato la famiglia Fittipaldi ha creato la società « Fittipaldi & Sons » per monetizzare i trionfi di Emerson. I programmi di questo « business » diventano però più ambiziosi del previsto: si ampliano anche alla costruzione di vetture di F. 2 e poi anche di F. 1. Verrebbero così gettate le basi per l'istituzione di una scuderia brasiliana, i cui piloti gareggerebbero ovunque. Lo ha annunciato il padre di Fittipaldi (che del resto è il direttore del circuito d'Interlagos), aggiungendo che il figlio maggiore (Wilson) sta già lavorando con un progettista inglese, attorno a una F. 2. Si passerà poi a una F. 1. Pare che Emerson pensi a sovrintendere alla carrozzeria mentre Wilson alla parte meccanica.



Riconosceteli da questi numeri

- 1 Jackie Stewart Tyrrell-005
- 2 Francois Cevert Tyrrell-005
- 4 C. Amon Matra-Simca MS120
- 5 E. Fittipaldi Lotus-JPS '72
- 6 Reine Wisell Lotus-JPS '72
- 7 Graham Hill Brabham BT37/1
- 8 C. Reutemann Brabham BT37/2
- 9 W. Fittipaldi Brabham BT34/1
- 10 Jacky Ickx Ferrari 312 B2/72
- 11 C. Regazzoni Ferrari 312 B2/72
- 14 Jean Pierre Beltoise BRM-Marlboro 160/1
- 15 Howden Ganley BRM-Marlboro 180/01
- 16 Peter Gethin BRM-Marlboro 180/02
- 17 Bill Brack BRM 160/06
- 18 Denis Hulme McLaren-Yardley M19C/1
- 19 Peter Revson McLaren-Yardley M19A/2
- 22 Tim Schenken Surtees TS9
- 23 Andrea de Adamich Surtees TS9
- 25 Ronnie Peterson March-STP
- 26 Niki Lauda March-STP
- 27 Mike Beuttler March-Ford
- 28 H. Pescarolo Politoys FX3/1
- 29 Carlos Pace Politoys-March 721
- 31 Derek Bell Tecno-Martini
- 33 Skip Barber March 711

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 FIAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

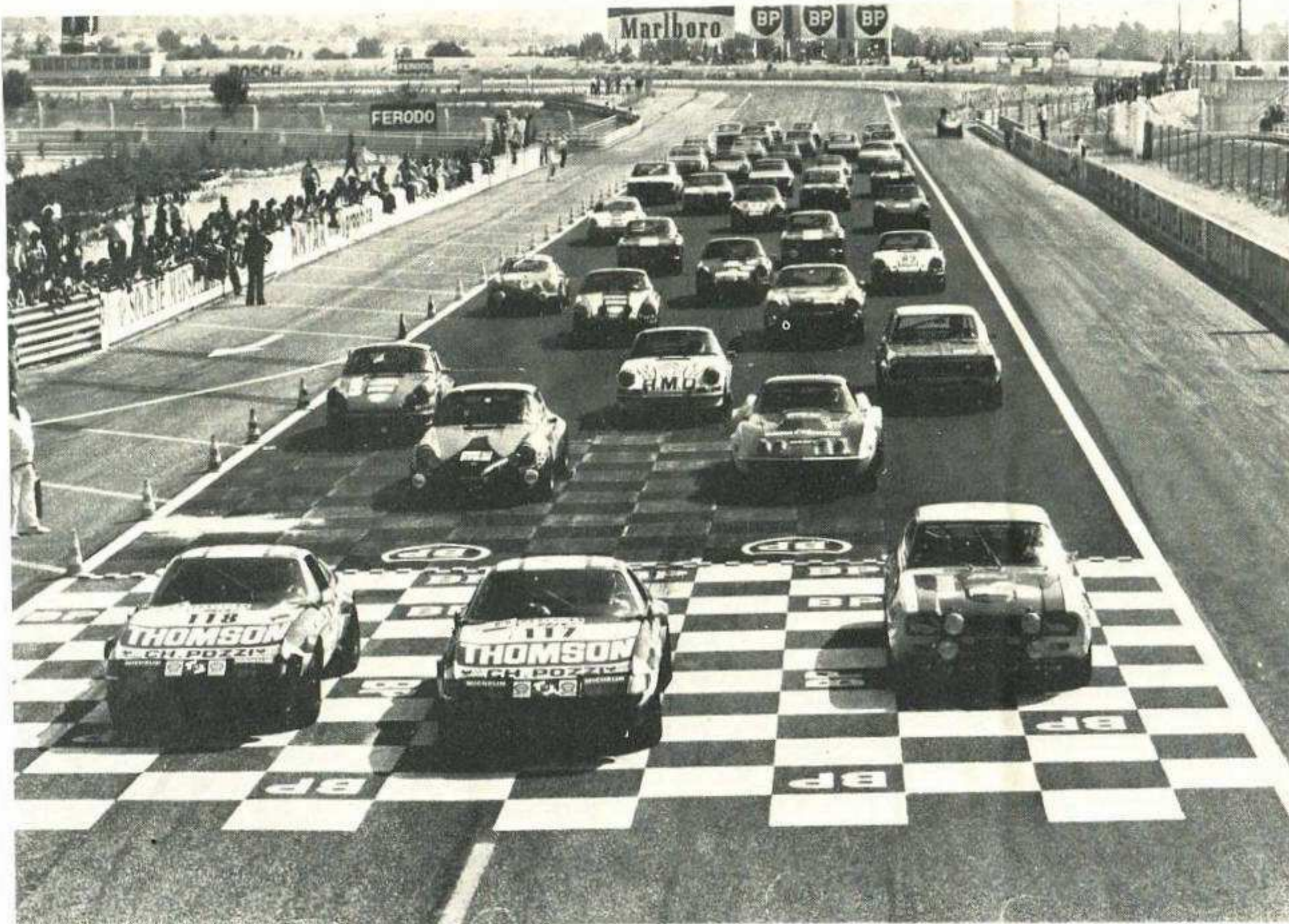
3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina



La «spina» italiana



Illuminata dai fari la bandiera del direttore di corsa sventola davanti alla Ferrari di Andruet. Scomparsa la Capri di Larrousse questa scena si è ripetuta puntuale su ogni circuito, di giorno e di notte, davanti ad una Ferrari. Le Daytona hanno veramente dominato il Tour de France, come ai bei tempi



Clermont Ferrand, Le Mans, Paul Ricard (nella foto), di giorno o di notte, col sole o con la pioggia, le prove in circuito si sono alternate alle gare in salita ed ai tanti chilometri di strada. Per giungere a Nizza occorrevano effettive qualità stradali e robustezza. Sotto, la Porsche 911 2400 di François Piot in testa-coda ad Albi, quarto assoluto alla fine insieme a Vial (Foto LINI,



NIZZA - Ancora per un poco presidente della Federazione Francese dello Sport Automobilistico (FFSA), ma certo ancora per parecchio della Associazione Sportiva del Tour de France, Bernard Consten ha approfittato della sua doppia veste per esprimere, durante la premiazione del Tour de France, le sue idee e gli accenti polemicamente rivolti a certe autorità. Le polemiche sono state rivolte, giustamente, contro qualche funzionario del Ministero degli Interni francese, che — come accade spesso — non ha saputo trovare di meglio, nella insipienza che distingue certa burocrazia (non solo francese), che emanare disposizioni considerate semplicemente vessatorie. A ragione, diciamo noi.

Davanti non soltanto (sarebbe troppo facile) agli interessati delle corse, ma anche e soprattutto ai rappresentanti locali e centrali del Governo, Bernard Consten ha avuto parole molto dure verso certi personaggi della vita pubblica francese, e senza troppi peli sulla lingua, denunciando le «brimades», cioè le vessazioni, che sembrano diventate la parola d'ordine di certi ambienti verso lo sport dell'automobile.

Bernard Consten ci ha parlato, anche, del futuro del Tour de France, nello stile della più bella tradizione del «morto il Re, viva il Re». Non ancora finito il Tour de France 1972, abbiamo saputo le grandi linee del Tour de France 1973, che partirà da Nizza per arrivare a Nizza, e che come quest'anno sarà riservato alle macchine dei gruppi ufficiali da 1 a 4. Vale a dire Turismo e Gran Turismo, con le classificazioni della CSI.

L'esperienza di quest'anno, piuttosto felice a nostro avviso, ha dimostrato che il Tour può benissimo vivere senza snaturare la sua fisionomia logica con la ammissione di macchine che non avrebbero ragione di esistere e che si vedono in giro per le piste soltanto grazie (ma grazie non è proprio la parola adatta) alle strampalate e incomprensibili decisioni che la CSI ha preso negli ultimi anni. Definitivamente via, dunque, quei prototipi che erano stati ammessi negli anni scorsi, con una precisa funzione di attrazione che era giustificata dalla popolarità locale della Matra e dei suoi piloti, e conferma del ritorno alla concezione originaria del Tour fatto per le macchine di produzione, cioè per macchine capaci di camminare davvero per le strade di ogni giorno, per tanti giorni. Rilanciato dopo una stasi dovuta a ragioni economiche, non a ragioni tecnico-sportive, il Tour è tornato adesso, quindi, alla sua vera fisionomia; ed ha avuto logicamente, a protagonisti, quelli che lo erano stati in passato, anche loro logici. Con la eccezione « involontaria » della Ford Capri che è stata capace di far meglio delle Ferrari Daytona, finché è stata in gara, le macchine che hanno dato al Tour 1972 la sua impronta sono state quelle che effettivamente sulle strade comuni sono le regine. Ferrari e Porsche da una parte; Ford e General Motors e Alfa Romeo dall'altra, rappresentano veramente la costruzione automobilistica, non la espressione di una concezione piuttosto astratta dello sport.

Consten ha anche anticipato che l'anno venturo, al Tour, oltre a coloro che c'erano quest'anno ci saranno anche dei «nuovi», cioè la BMW che Neerpasch sta preparando, le Porsche di più grossa cilindrata, le Pantera De Tomaso,

ed altre macchine ancora. Non ci meraviglieremo che tra queste «altre» ci fossero magari le Alfa Romeo Montreal in gruppo 4, le nuove Ferrari BB, le Lancia Stratos, e chissà, anche qualche Fiat, Opel e... Jaguar.

Nel frattempo, visto come sono andate le cose nella fase iniziale del Tour 1972, anche gli organizzatori francesi hanno potuto constatare come le incongruenze dei regolamenti attuali siano tali da snaturare il contenuto tecnico di un confronto che dovrebbe essere lo specchio della realtà. Le macchine del gruppo 3 e 4, cioè le Gran Turismo di serie e quelle preparate, sono risultate praticamente inferiori a macchine da Turismo, che per definizione e concezione e prezzo dovrebbero essere decisamente meno brillanti, data anche la loro destinazione progettuale. Lo abbiamo ripetuto nel no-



Con la Mercedes 280 SE i tedeschi Hermann e Nolle hanno pensato solo all'arrivo. Sono stati rallentati dai freni che si scaldavano troppo, ma per il resto la macchina è stata perfetta, richiedendo il minimo di cure

stro commento alla gara, e lo diciamo ancora: non è certo colpa della Ford se dalla Capri di serie, macchina brillante ma non certo supersportiva, è possibile trarre quella RS che domina il campionato europeo Turismo e che al Tour si è permessa addirittura di far meglio delle Ferrari. E' però certo colpa dei regolamenti, aberranti in certe loro espressioni.

Cosicché si sta facendo strada anche tra i francesi l'idea di limitare la partecipazione al Tour alle macchine di serie veramente, cioè al gruppo 3 (GT) ed al gruppo 1 (Turismo), idea che tuttavia comporta l'inconveniente di eliminare alcuni dei protagonisti.

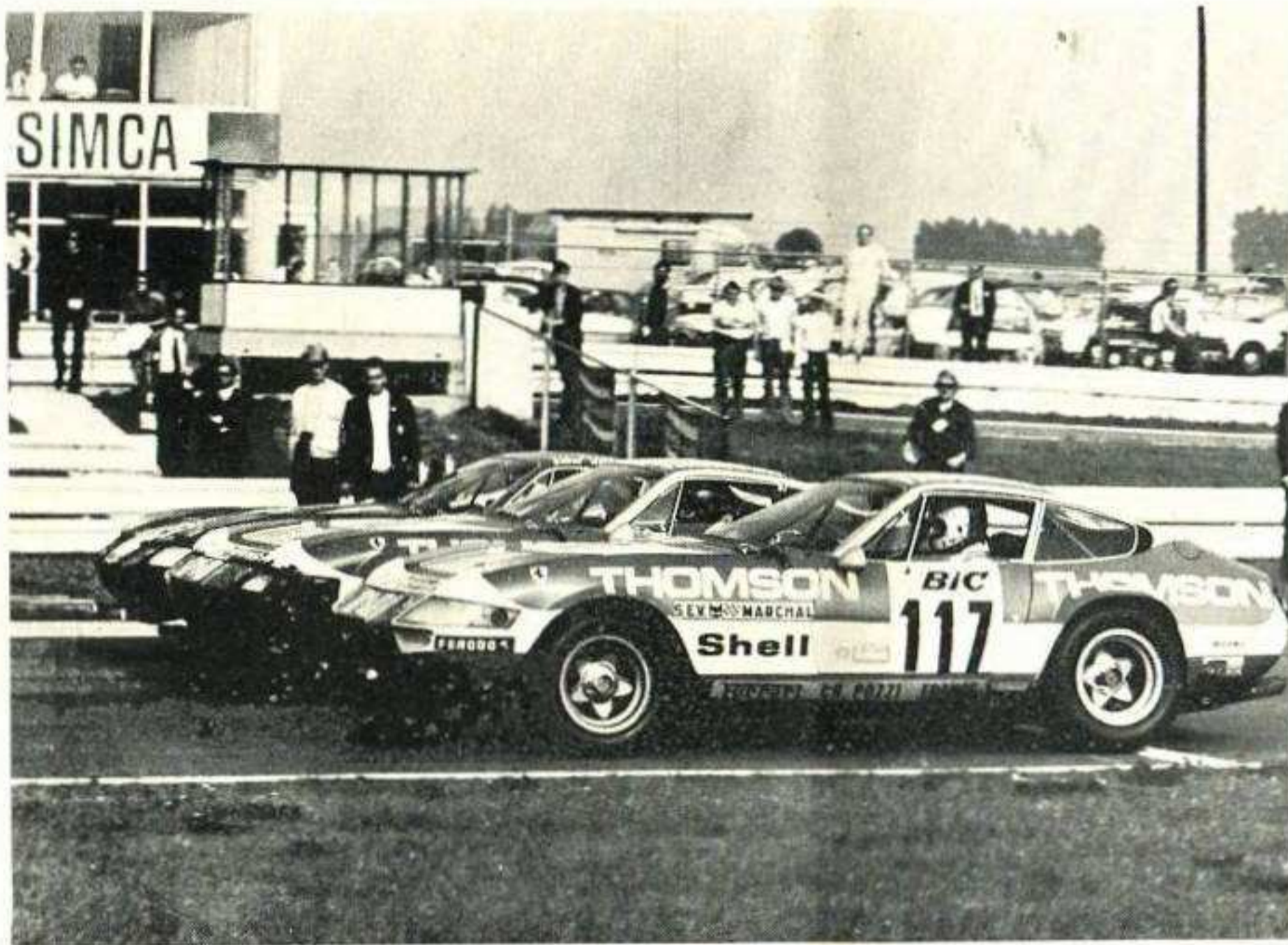
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 16

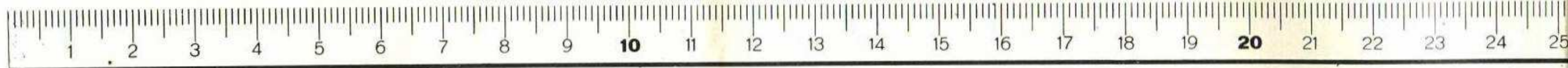


Il TOUR del futuro

UGUALI al centimetro



Non vi potevano essere dubbi: le tre Ferrari Daytona del Tour de France erano proprio identiche, in ogni particolare. Una prova convincente l'ha data la eccitante partenza sul circuito di Nivelles, come dimostra la serie di fotografie che vedete. Scattati perfettamente in tempo, Migault, Andruet e



CONTINUAZ. DA PAGINA 12

sti attuali più in vista. Non potendo ovviamente decidere loro sulla modifica dei regolamenti, gli organizzatori del Tour sembrano orientati verso una azione abbastanza concreta che convinca la CSI a far marcia indietro, riportando il gruppo 2 ai limiti di quel Turismo preparato che era una categoria molto interessante e relativamente poco onerosa, prima della « escalation » verso l'attuale situazione. Ci vorrà ovviamente del tempo, ma pare che siano tutti d'accordo, tranne beninteso coloro che dalla situazione attuale hanno tratto i maggiori benefici.

Comunque sia non si parlerà più di prototipi, e naturalmente ciò è bene.

Insieme con la conferma della fisionomia tecnica del Tour, gli organizzatori hanno messo l'accento su una più spinta opera di propaganda volta a far sì che anche dal punto di vista della partecipazione qualitativa e quantitativa vi sia una maggior internazionalizzazione della gara. E' chiaro che occorrerà del tempo perché italiani, tedeschi, inglesi, riprendano l'abitudine di includere nel loro calendario questa gara; per gli italiani poi si tratterà di prenderla, questa abitudine, perché anche nel passato la partecipazione dei nostri piloti non è mai stata massiccia.

E' una spina che non siamo mai riusciti a toglierci, questa della poca sensibilità dei nostri piloti verso una gara tanto attraente, e spesso ci siamo sentiti scoraggiati nello sforzo che compiamo perché lo sport sia inteso nel suo senso migliore. Ricordiamo con piacere la partecipazione dei Leto di Priolo, di Carlo Mario Abate, Balzarini, Bulgari, Pianta, Bettoja, anche di Lorenzo Bandini, ma sinceramente gli italiani sono sempre stati pochini, al Tour. Ed è peccato davvero, perché questa indifferenza ci sa tanto di ammissione di inferiorità, e noi non crediamo alla inferiorità potenziale dei nostri piloti. Certo che è faticoso, che è impegnativo; ma davvero non c'è nessuno che voglia dimostrare che anche da noi c'è gente in gamba?

f. l.

Vincitori di classe

Gruppo 1 - Turismo di serie

Classe fino a 2000: 1. Lagniez-Errera (Alfa 2000 GTV) - Classe fino a 3000: 1. Verrier-Martin (Citroen SM) - Classe oltre 3000: 1. Ragnotti-Jaubert (Chevrolet Camaro).

Gruppo 2 - Turismo speciale

Classe fino a 1300: 1. Laurent-Marche (DAF 55) - Classe 1300-1600: 1. Holvoet-Holvoet (Toyota Celica) - Classe 1600-2000: Buchet-Guyomard (Opel Ascona) - Classe 2000-3000: 1. Vinatier-Thimonier (Ford Capri 2600 RS) - Classe oltre 3000: 1. Hermann-Nolle (Mercedes 280 SE).

Gruppo 3 - Gran Turismo di serie

Classe fino a 1600: 1. Sanson-Arnaud (Lancia 1600 HF) - Classe 1600-2000: 1. Snobeck-Henzien (Alpine A.110) - Classe oltre 2000: 1. Touroul-Lafont (Porsche 911 S).

Gruppo 4 - Gran turismo speciale

Classe fino a 1600: 1. Sellos-Foucault (Alpine A.110 S) - Classe 1600-2000: nessun arrivato - Classe oltre 2000: 1. Andruet - «Biche» (Ferrari 365 GTB 4).

Coppa delle dame

1. Marie-Claude BEAUMONT - Christine GIGANOT (Chevrolet Corvette); 2. Marianne Hoepfner - Yveline Vanoni (Alpine A.110 S).

La lite in famiglia (con squalifica)

Le molle più basse delle ALFA

NIZZA - Curiosa e sorprendente controversia a proposito delle Alfa Romeo 2000 che hanno terminato il Tour de France. In testa alla classe 2000 del Turismo di serie erano state classificate le macchine di Lagniez-Errera e Fiorentino-Gelin, ma contro di loro è stato sporto reclamo da parte di Michel Minel, che era al terzo posto con una macchina simile, anche se nelle prove importanti in circuito e salita era stato nettamente battuto. La sorpresa è venuta dal fatto che le due macchine incriminate, anche se risultavano iscritte dai rispettivi piloti, erano notoriamente della Sofar, cioè della filiale Alfa Romeo di Francia, e che il reclamante è... concessionario Alfa Romeo (a Digione). Sorpresa comunque relativa, perché pare che il Minel abbia intenzione di diventare concessionario di un'altra marca...

Comunque sia i commissari tecnici hanno proceduto alla verifica delle sospensioni delle due Alfa Romeo riscontrando talune differenze tra i dati iscritti sulla scheda di omologazione e quelli risultanti dalle misurazioni. Per non avere dubbi i commissari hanno verificato non soltanto le cifre iscritte sulla scheda, ma anche le dimensioni di parti identiche smontate da macchine nuove reperite a Nizza e di macchine già utilizzate, come quella del concorrente che ha reclamato. E' stata anche consultata la documentazione tecnica ad uso delle officine autorizzate Alfa Romeo. Le parti riscontrate non in regola sono state le molle elicoidali esterne agli ammortizzatori posteriori e le differenze sono:

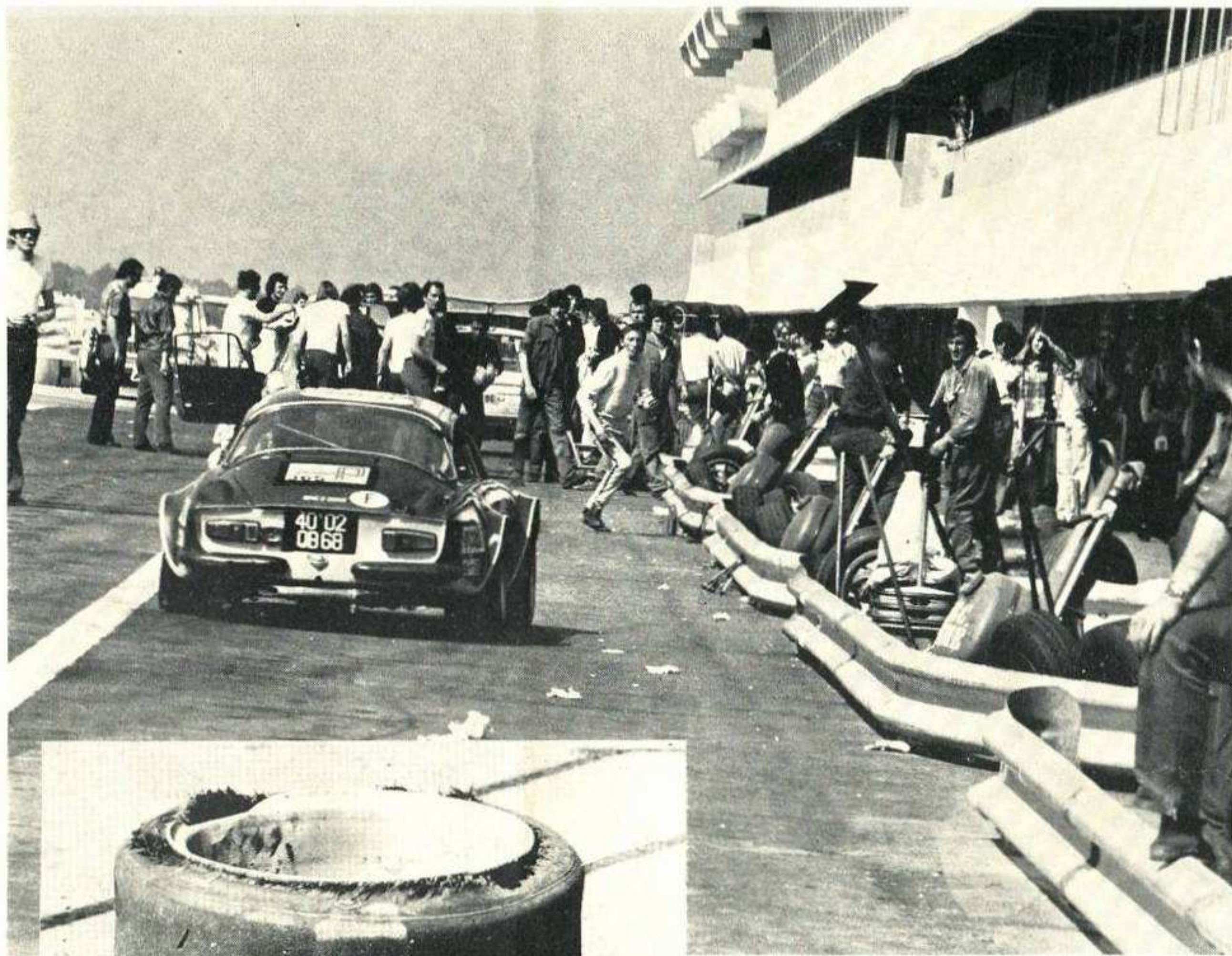
ALTEZZA MASSIMA DEL VEICOLO	
scheda omolog.	mm. 1328
vettura n. 19	mm. 1292
vettura n. 22	mm. 1296
vettura n. 17	mm. 1315

ALTEZZA DELLA MOLLA	
Molla campione	mm. 312
macchina n. 19	mm. 287
macchina n. 22	mm. 283
macchina n. 17	mm. 310

DIAMETRO FILO MOLLA	
Molla campione	mm. 16,6
Documento tecnico	mm. 16,6
vettura n. 19	mm. 16,9
vettura n. 22	mm. 16,9
vettura n. 17	mm. 16,6

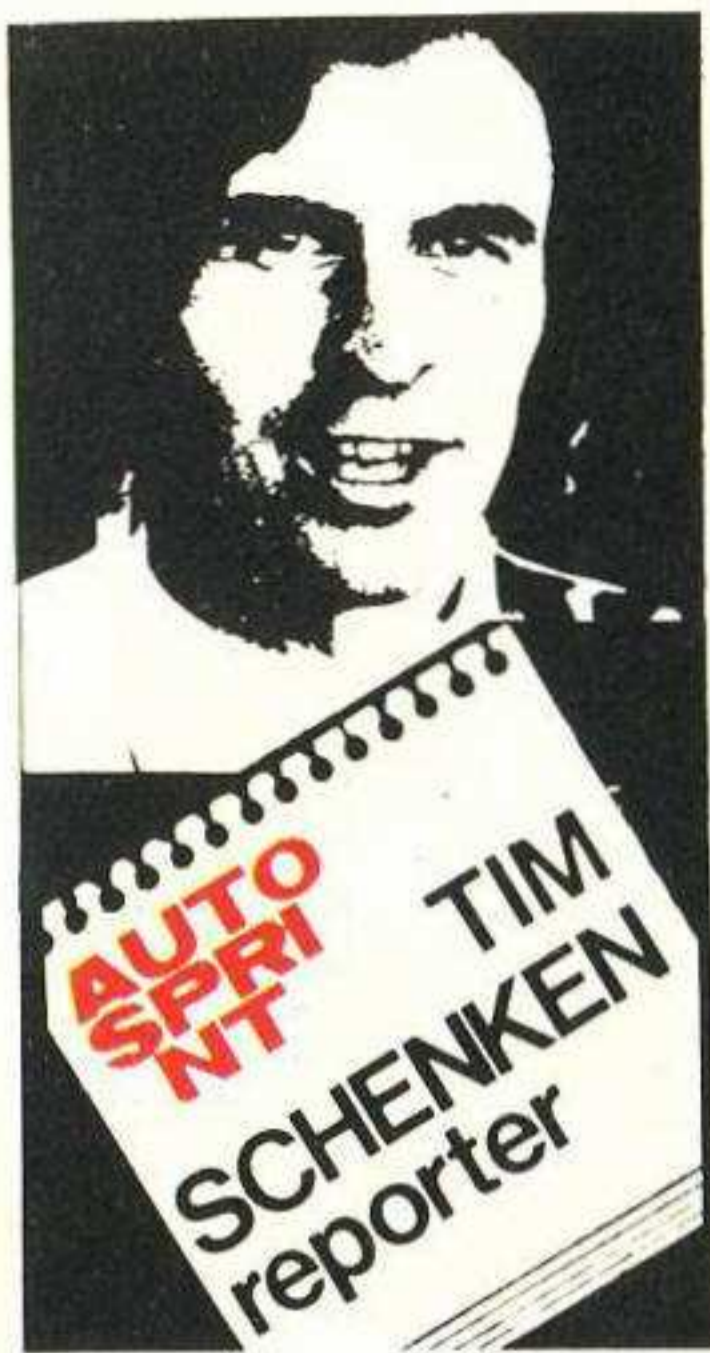
Ne è quindi risultato che le vetture di Lagniez (19) e Fiorentino (22) erano più basse di quanto la scheda di omologazione indica; che avevano molle più basse rispettivamente di 25 e 29 millimetri; che il diametro del filo delle loro molle era di 3 decimi di millimetro più grosso di quanto indicato sulla documentazione tecnica e risultava dalla molla campione e dalle molle smontate dalla macchina n. 17 (quella di Minel). Di conseguenza i commissari tecnici hanno posto le due macchine fuori gara.

Immediatamente da parte di Lagniez è stato presentato appello, che sarà di-



Roland (Alpine) in testa alla classifica generale del Grand National, il Tour parallelo per i novizi, era tranquillo. Con 16" di vantaggio, che moltiplicato per quattro davano oltre un minuto di margine, poteva accontentarsi di controllare l'andatura del rivale Alibelli (Porsche). A due giri dalla fine dell'ultima prova aveva 10" di ritardo, cioè appena 2"5 ai fini della classifica. Un sasso gli ha forato la gomma posteriore sinistra. E' entrato al box irrompendo, gli hanno cambiato la gomma, è ripartito. Ma era troppo tardi. Alibelli, incredulo, si è ritrovato così in testa con la Porsche 2400

Il TOUR per una gomma



Le « giacche blu » della CSAI in sopralluogo alla variante di Imola. Da sinistra, Nosetto, il Presidente Rogano, il segretario Saliti, Zucchi, Giacchini. La CSAI ha ceduto per l'uso di questa variante solo di fronte alla levata di scudi dei piloti stessi e alla approvazione del presidente della sottocommissione Circuiti e Sicurezza, ing. Bacciagaluppi. Per la cronaca: l'ing. Ferrari stesso ha tenuto a ricordare che già in luglio, in occasione della conferenza stampa per la presentazione del Trofeo F. 2 di Imola annunciò la partecipazione alla 500 Km della sua 312 Sport, ma a condizione che ci fosse la variante. Come è noto la CSAI ha sostenuto di aver appreso della variante imolese « dai giornali » il 13 settembre! Quella dichiarazione di Ferrari risale a metà luglio 1972



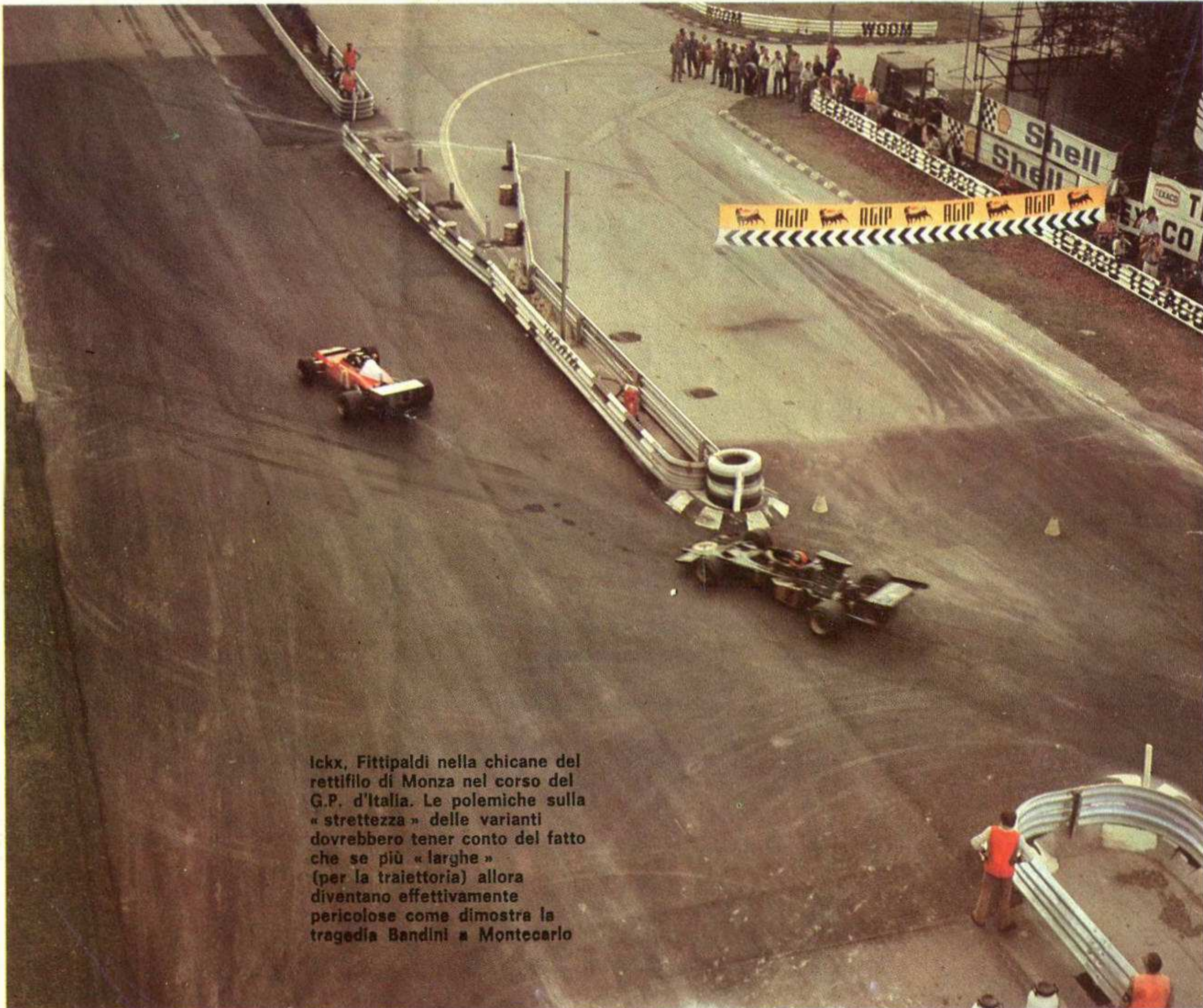
La marcia degli angeli nella moda chicane

LONDRA - Quest'anno anche a Monza, la novità era rappresentata dalle chicane. Nelle moderne gare di F. 1, questo circuito ultra-rapido era talmente improntato alle « scie » che nutriti gruppi di vetture, a velocità di oltre 250 orari, non facevano che girare freneticamente in attesa dell'ultimo giro. Il cambiamento era stato chiesto dalla GPDA, ma gli organizzatori si sono dimostrati d'accordo, nel ritenere che un paio di chicane avrebbe portato un netto miglioramento. I soli a non essere d'accordo erano gli amministratori del parco, perché per creare le chicane era necessario abbattere alcuni alberi, fatto che non piaceva molto. Poi, in extremis, è stato dato il permesso di tagliare qualche arbusto e sono state costruite le chicane sul rettilifilo di partenza e di arrivo e alla Curva Ascari, con soddisfazione generale.

Il circuito è tuttora molto veloce e la gara continua a essere disputata un po' sul filo del rasoio, per cui mi pare che non si sia perso niente, se non ciò che inevitabilmente accade, quando sette vetture in gruppo procedono muso contro coda, e ruota a ruota, a oltre 250 orari, e quella in testa incappa nello scoppio di un pneumatico o in un guasto al motore...

La chicane sul rettilifilo d'arrivo è semplice, ed è stato facile crearla data la grande larghezza della pista in quel punto, mentre alla Curva Ascari, che prima era un tratto dritto da affrontare a oltre 250 orari, adesso si volta a sinistra, quindi a destra, poi di nuovo a sinistra tornando sulla pista originale.

Naturalmente le medie sono diventate più basse e non c'era più la frenetica corsa per togliere gli alettoni, dato che si ha veramente bisogno della stabilità, in forte frenaggio, che adesso si ha mediante gli alettoni. La chicane del rettilifilo d'arrivo ha avuto come conseguenza che la curva che segue, la Curva Grande, si affronta senza alzare il piede, benché non sia particolarmente facile.



Ickx, Fittipaldi nella chicane del rettilifilo di Monza nel corso del G.P. d'Italia. Le polemiche sulla « strettezza » delle varianti dovrebbero tener conto del fatto che se più « larghe » (per la traiettoria) allora diventano effettivamente pericolose come dimostra la tragedia Bandini a Montecarlo

Per me le prove sono state un po' un disastro. Sembrava che niente andasse per il verso giusto. La mia vettura era appena stata riverniciata — adesso è di nuovo bianca e azzurra — e dopo era stata rimontata in modo diverso, sicché ho passato un po' di tempo a sistemare pedali e altro, come pareva a me. Poi si è rotto un pezzo lungo da riparare e, inoltre, volevo provare rapporti più lunghi, ma ho dovuto rilavare di avere torto perché mi è servito soltanto a perdere 800 giri-min. Questo accadeva il venerdì.

Il sabato mi preparavo a tentare di segnare un tempo discreto, quando ho avvertito un odore terribile. Una sola cosa produce un simile odore: la scatola del cambio che sta per andare a pezzi. Mi sono fermato e infatti era accaduto. Questo succedeva il sabato.

E così mi sono ritrovato col ventiduesimo tempo, su uno schieramento di venticinque piloti! Ho però avuto più fortuna di altri: Peterson aveva fatto un testa-coda in prova e, come risultato, era dietro di me sullo schieramento, mentre Pescarolo e Bell, avendo avuto problemi vari, non si erano neppure qualificati.

Quando si è al ventiduesimo posto sullo schieramento si può fare una sola cosa: cercare di effettuare una buona partenza. Così ho fatto e alla fine del primo giro ero sedicesimo. Pure Ronnie ha fatto una buona partenza, anche se per un pelo non ha urtato Stewart, che era fermo senza frizione. La partenza è stata caotica perché si utilizzava l'altro capo del rettilifilo di partenza e di arrivo, per evitare la chicane, e il tratto di pista che

non era stato usato in prova era molto sporco e polveroso. Appena siamo scattati la visibilità si è ridotta quasi a zero, per via del polverone.

Io ho duellato con Ronnie per un poco, finché lui è arretrato con problemi di maneggevolezza. Ho rosicchiato un pochino e sono risalito all'undicesimo posto, parte di un gruppo, in cui c'erano anche le BRM di Gethin e di Ganley. Ero soddisfatto e fiducioso che sarei riuscito a migliorare i miei tempi, col procedere della gara.

Sono invece arrivato alla chicane, dove non sono riuscito a ingranare la seconda sicché ho abbordato la curva armeggiando con la leva in folle. « Marcia degli Angeli », la chiamano, perché se si abborda una curva in folle sono gli angeli a decidere se ce la farai a superarla o no! Ho fatto il possibile e ci ero

quasi riuscito, ma una ruota posteriore ha urtato il cordolo e si è rotto il cerchione. Il pneumatico si è afflosciato e sono finito dritto contro la barriera, tanto che si è staccata una ruota anteriore.

Ero veramente furioso con me stesso. So che si poteva dare la colpa al cambio, ma secondo me incidenti di questo tipo (e in genere quasi tutti gli incidenti, salvo un completo guasto meccanico) sono colpa del pilota, in certo qual modo. Il conduttore deve infatti sapere far fronte a qualsiasi situazione in cui venga a trovarsi. Sono tornato a piedi al box Surtees, ho fatto le mie scuse a John (potevo fargliene di persona, dato che si era già ritirato!) poi sono tornato all'albergo e ho visto il resto della gara in TV.

Tim Schenken

Anche a EDMONTON
il CAN-AM
è marca PORSCHE

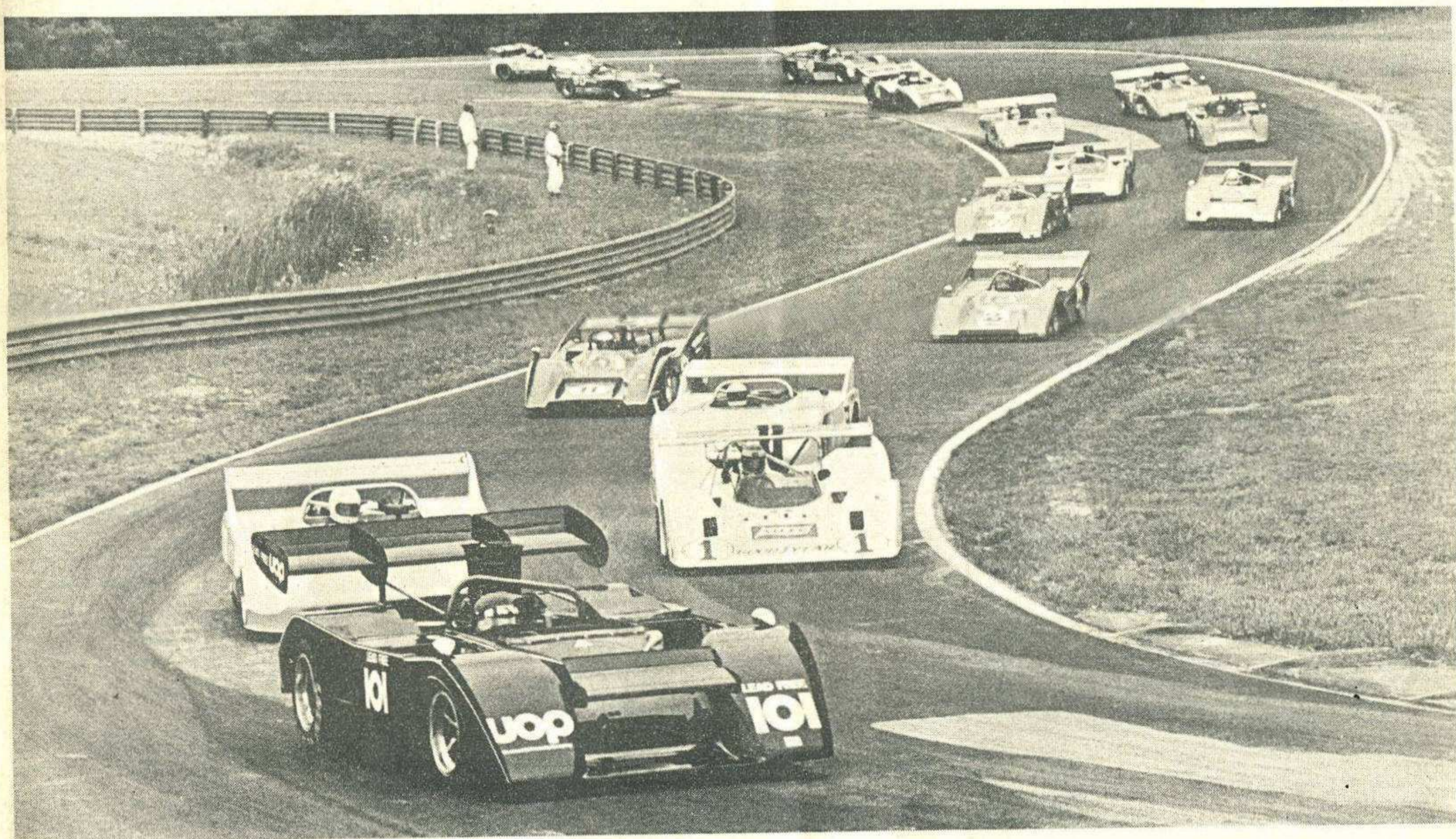
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT
NT

domenica SPRINT

HULME nella morsa di Donohue e Follmer

MARK 1



In alto, Mark Donohue è tornato alla vittoria quest'anno ad Edmonton, con la Porsche turbocompressa. Qui sopra, un gruppo di concorrenti preceduti dalla Shadow, che ad Edmonton era guidata da Carlos Pace

EDMONTON - Mark Donohue, al volante della sua Porsche LM 917-10 turbocompressa, ha vinto la sua prima gara Can-Am 1972 a Edmonton, nello stato canadese dell'Alberta, conquistando il nuovo record della corsa che aveva un montepremi di 75.000 dollari, pari a quasi 45 milioni di lire.

La vittoria è sfuggita alla McLaren M20 del neozelandese Denis Hulme, che tentava di aggiudicarsi la sua quinta vittoria consecutiva su questo tracciato. Donohue, tornato in ottima forma dopo la convalescenza dovuta ad un incidente in una delle prime prove del Challenge, ha preceduto sul traguardo Hulme di oltre 44", coprendo le 200 miglia della corsa a una media di 175 kmh. superiore di ben 6 kmh alla media ottenuta da Hulme nell'edizione 1971.

Terzo si è piazzato l'altro componente del team LM-Penske, George Follmer, che nel corso delle prove aveva ottenuto la miglior posizione facendo registrare il giro più veloce.

Al via, Donohue partiva non troppo forte, ed era dietro Hulme per i primi 31 giri di gara. Quindi passava al comando, riuscendo ad aumentare progressivamente il suo vantaggio sull'avversario e vincendo la sua prima gara Can-Am quest'anno.

« Non ho cercato di essere spettacolare — ha detto Mark — ma solo redditizio, e dopo avere passato Hulme non ho insi-

stito, percorrendo l'ultima parte della corsa pensando solo ad arrivare in fondo. Questo circuito mi piace, è molto vario e vi sono anche dei salti, ma non pericolosi per la vettura. »

Donohue ha dichiarato di essere molto soddisfatto che le Porsche di Penske abbiano praticamente messo fine al dominio delle McLaren nella serie Can-Am.

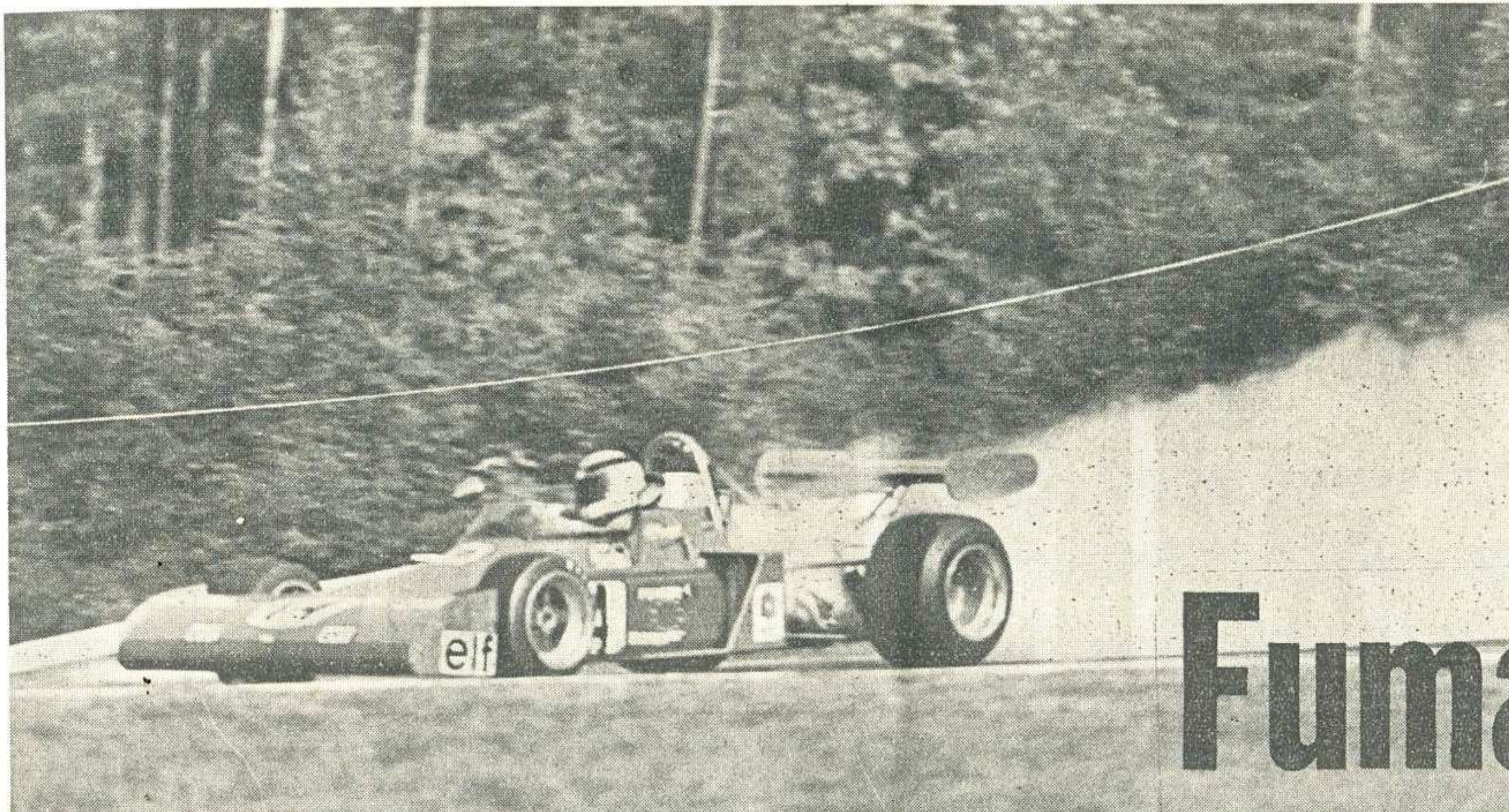
La corsa di Edmonton, svoltasi in un'ottima giornata di sole, davanti a 30.000 persone, ha visto al traguardo 13 delle 22 vetture partite. Hulme ha preso la testa all'inizio, seguito da Follmer, e nella prima parte della gara ha conquistato fino a 9" di vantaggio. Dopo qualche giro di assestamento, Donohue passava il compagno di quadra al 12. giro, quindi andava alla caccia di Hulme, e prendeva la sua ruota al 25 giro. Come già detto, Donohue andava in testa al 31. giro, mentre due giri dopo Follmer doveva fermarsi al box per sostituire un pneumatico afflosciato e cedeva la terza posizione a Cervert. Il francese restava al terzo posto fino al 41. giro, quando era costretto al ritiro per rottura di un semiasse, cedendo la posizione a Carlos Pace, per la prima volta al Can-Am alla guida della UOP Shadow, che comunque non poteva resistere al ritorno di Follmer, che riguadagnava la terza piazza dopo avere superato anche la Lola di Hobbs.

CORSA AD EDMONTON - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il Challenge Can-Am - Edmonton (Canada), 1 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Mark Donohue (Porsche L&M 917-10), 80 giri in 1.50'26"09, media 175,457 kmh;
2. Hulme (McLaren M20); 3. Follmer (Porsche L&M 917-10); 4. Pace (UOP Shadow MK3); 5. Hobbs (Lola T310); 6. Revson (McLaren M20); 7. Motschenbacher (McLaren M8D); 8. Wiedmer (McLaren M8F); 9. Heyser (Lola T260); 10. Kemp (Lola T222).

Altri dati (distacchi, tempo sul giro), non sono stati comunicati.



Fuma olio,

Così dopo soli
due giri è fini-
to JAUSSAUD
e l'incertezza
per l'Euro F.2

HOCKENHEIM - 39 macchine, tante quante non se ne erano mai viste quest'anno, si sono date appuntamento per la penultima gara europea di questa difficile e costosa stagione di F.2. Fortuna che i posti di partenza sono 30, cioè molti più del solito, e che a fare i bagagli dovranno essere solo in nove (si fa per dire). C'è anche un'altra cosa che colpisce il gran numero di macchine che hanno cambiato fisionomia rispetto alla prima parte dell'anno. Dopo qualche tentativo isolato, qui ad Hockenheim è letteralmente esplosa la moda dei musoni carenati ai quali spesso si accompagna l'avanzamento dei radiatori dai lati alla posizione tradizionale.

Dopo l'esperimento di Emerson Fittipaldi che aveva già adottato questo muso alla fine del '71 e che lo ha mantenuto per tutta la stagione sulla sua Lotus e la soluzione del muso avvolgente scelta già in fase di progettazione da Surtees e Chevron, ora molte Brabham e molte March hanno imboccato questa strada cambiando completamente la loro estetica. Le meglio realizzate sono le Brabham del Rondel Team, di Belso e di Wilson Fittipaldi alle quali si aggiungono quelle di Jaussaud e Hill che però mantengono i radiatori ai fianchi. Tra le March la migliore è quella di Dolhem, molto curata nella realizzazione, mentre anche Depailler e Peterson sono sulla stessa strada. La March dello svedese, che si era vista così già a Salisburgo è stata modificata nel profilo anteriore con risultati molto soddisfacenti. Anche Schupmann, una delle promesse inglesi della F.3 e Atlantic, si è presentato con

Novità importante invece sul piano degli uomini: è rientrato Emerson Fittipaldi in F.2 ora che è campione del mondo e sono terminati i veti di Chapman. La sua vecchia ma efficiente Lotus 69 per la quale la Cosworth ha ricostruito uno di quei 1930 cc che sembravano usciti di scena, è assistita da Peter Warr, il direttore sportivo della JPS, a conferma dell'importanza che la Lotus darà a questa formula nel '73.

Surtees ha due sole macchine ufficiali quelle di Hailwood e Ruesch. Pace, che era iscritto, non è presente in modo che Hailwood possa disporre della sua macchina più quella di scorta. Con la Surtees della Fina c'è de Adamich che partecipa anche alla gara Interserie con una 33TT3 dell'Alfa Romeo.

Gethin è tornato al volante della Chevron B20 ufficiale mentre la vecchia B18 di Sefiaer ha una funzione di comparsa.

Morgan, come ad Albi guida la Tui. Si tratta della piccola macchina nera portata in corsa in molte occasioni da Watson e costruita da Alan McCall, che sembrava uscita dalla scena per difficoltà economiche e che ora viene guidata da uno dei più significativi piloti di questa stagione.

Di Brabham ce ne sono ben 15, un numero altissimo che non si riscontrava dallo scorso anno. In testa a tutti l'avversario di Hailwood, Jaussaud, poi le quattro macchine del Rondel: le due con il radiatore anteriore sono guidate da Schenken e Reutemann mentre quelle tradizionali sono per Pescarolo e Wolleck.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - E' durata due giri l'incertezza della rinnovata sfida tra Hailwood e Jaussaud per la conquista di questo ambito Campionato d'Europa.

Doveva toccare al G.P. di Albi l'aggiudicazione del titolo a Mike Hailwood e invece sono occorsi anche quattordici chilometri della pista di Hockenheim perché l'inglese vedesse uscire di scena in una nuvola d'olio bruciato il suo ultimo avversario: Jaussaud.

Alla Surtees non potevano credere che questa volta la rottura del motore fosse toccata agli altri: il nervosismo evidentiissimo che Big John e tutti i suoi collaboratori non riuscivano a nascondere fin dai giorni delle prove era giustamente motivato se si pensa che nelle precedenti due corse disputate nel '72 su questa pista, Hailwood non aveva coperto più di sei giri: cinque nella prima ed uno solo nella seconda.

A mente fredda, ora che il Campionato è risolto, si può ben dire che il vincitore è l'uomo che più lo ha meritato: dopo le difficoltà delle prime gare quando l'efficiatissima Surtees di oggi era ancora una fase di messa a punto e le sfortunate rotture verificatesi proprio qui a Hockenheim, Hailwood ha preso il sopravvento di forza sugli avversari rincorrendo sempre la vittoria assoluta ed impegnando se stesso e la macchina in lotte entusiasmanti contro Emerson Fittipaldi e gli altri piloti di categoria A, invece di mirare più comodamente ai punteggi. Un titolo giunto anche al momento opportuno dato che il prossimo anno Mike sarà un pilota graduato per i risultati ottenuti in F.1 e, come tale, non in grado di partecipare al Campionato Europeo.

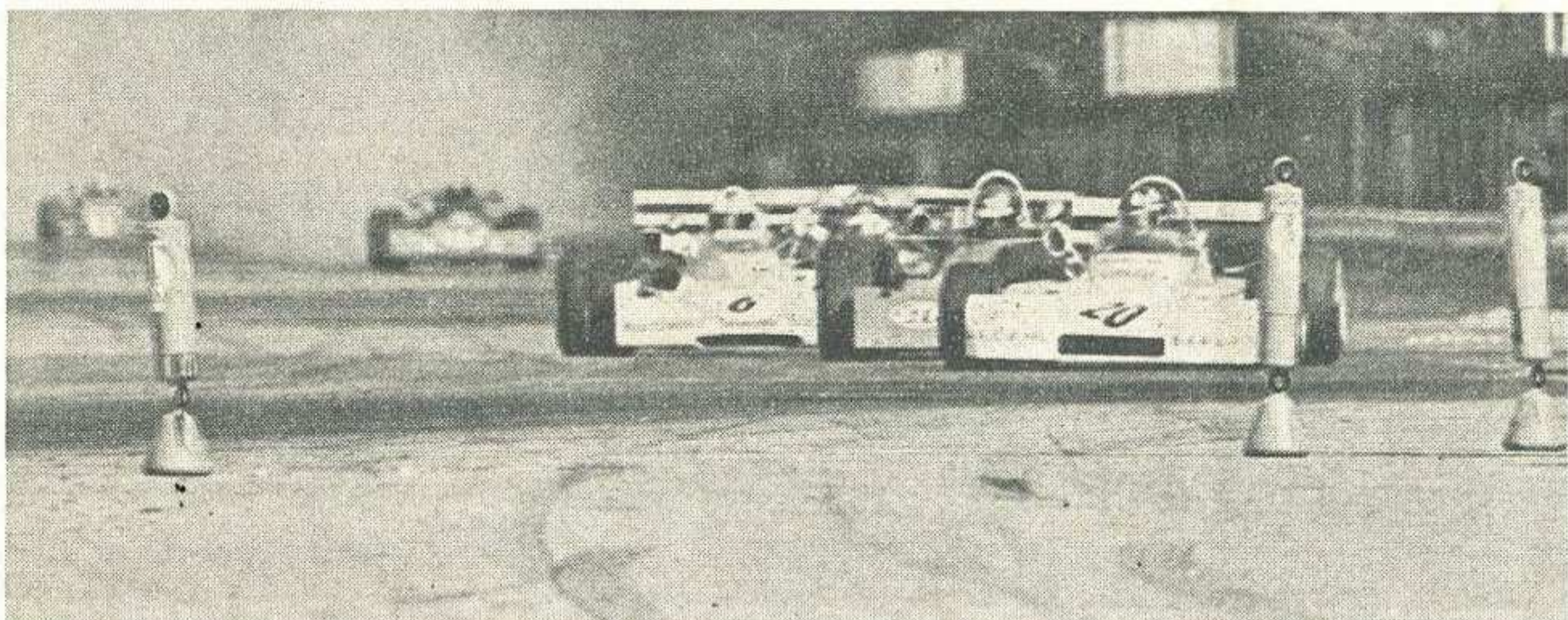
Prima di passare al vincitore assoluto di questa gara ed alle vicende più significative non si può dimenticare Jaussaud, questo pilota non più

giovannissimo che ha avuto il grande merito di tenere col fiato sospeso la squadra ufficiale di Surtees sino all'ultimo correndo privatamente e, diciamo pure, spesso con meno soldi di quanti sarebbero stati necessari quest'anno. Va anche detto che se non fosse stato per il cedimento del motore («Bastava che facessi tre giri in più in prova e questo dannato guaio si sarebbe fatto vivo ieri!») Jaussaud non sarebbe stato un avversario facile per Hailwood per merito anche di quelle soluzioni aerodinamiche da lui stesso studiate e realizzate, che hanno reso la sua Brabham velocissima su circuiti come questo.

Un simpatico «canguro»

Tornando alla gara di oggi, titolo ad Hailwood dunque ma vittoria assoluta a Schenken che come graduato A non interferiva nel Campionato ma mirava alla classifica finale. Il simpatico «canguro», dopo una stagione avara di soddisfazioni sulle monoposto, ha vinto splendidamente portandosi fino al traguardo il vantaggio di una decina di secondi che aveva accumulato nei primi giri quando era stato l'unico a prendere il largo insieme ad Emerson Fittipaldi. Non sappiamo cosa sarebbe successo se il brasiliano non avesse avuto delle noie al cambio che gli sono poi costate la rottura del motore, ma bisogna riconoscere che se Emerson era primo, Schenken sapeva stare bene attaccato al suo alettone. La Brabham a radiatore anteriore del Rondel è sempre andata come un cronometro spinta da un nuovo Cosworth 1930 cc. identico a quello del Campione del mondo, tanto che Schenken ha potuto agevolmente amministrare il suo vantaggio fino al termine dei 32 giri di questo vero e proprio Gran Premio della F.2.

Tim era raggiante dopo l'



Wilson Fittipaldi (Brabham), Ronnie Peterson (March) e Mike Hailwood (Surtees) escono dalla parte veloce del circuito. Ad Hockenheim quasi tutti avevano adottato i musetti larghi, più aerodinamici

una March iriconoscibile, tutta carenata, che è una via di mezzo tra la Tyrrell e la Alpine.

Sul piano delle carenature, seguendo una linea che abbiamo anticipata nel lungo articolo sull'aerodinamica pubblicato sull'Autosprint-Mese ora in edicola, si stanno muovendo in molti. Alan Fenn, il tecnico che ha preso a cura la Brabham di Wilson Fittipaldi a partire da Enna, ha studiato due combinazioni di carenatura totale che Wilson ha alternato con soddisfazione. Si tratta di elementi asportabili da porre tra le ruote come si trattasse di grossi serbatoi. Così aggiornata la BT38 diventa un po' come la Ferrari B3 e indica una via di sviluppo interessante anche per la seconda formula.

A parte queste differenze estetiche, giustificate anche dal tipo di tracciato veloce di Hockenheim, non ci sono altre novità: il Cosworth 2000 cc che ha esordito 15 giorni fa ad Hockenheim è tornato sulla macchina di Lauda dopo che Depailler lo aveva avuto in prestito per Albi il Wood 2000 di Morgan è ancora una volta a riposo perché non si adatta alla piccola Tui dell'inglese.

Parlando sempre di motori Brian Hart è presente a curare i suoi numerosi 1856 cc che si sono dimostrati la scelta giusta di questa stagione e che, non a caso, sono montati sulle macchine dei due piloti aspiranti al titolo europeo. Brian Hart ci diceva con una certa soddisfazione che i suoi migliori motori non hanno più di 260 HP ma dispongono di una curva di potenza molto progressiva che li rende spesso più forti, alla fine dei conti, di quelli di cilindrata superiore.

Wilson Fittipaldi, Hill e Belso completano il gruppo delle Brabham a muso grande. Anche Francis, che ha la sua solita BT38 della Elcom ha fatto un tentativo nel senso del muso carenato che anche se un po' improvvisato ha dato dei risultati soddisfacenti.

Le altre quattro BT38 sono quelle di Moser, Scott, Westbury e Potokl mentre Binder e Wingfield hanno le BT36 dello scorso anno.

Peterson guida in questa occasione la March F2 forse per l'ultima volta essendo in forse Roma per motivi economici. Di fianco a lui Lauda sempre con colori STP.

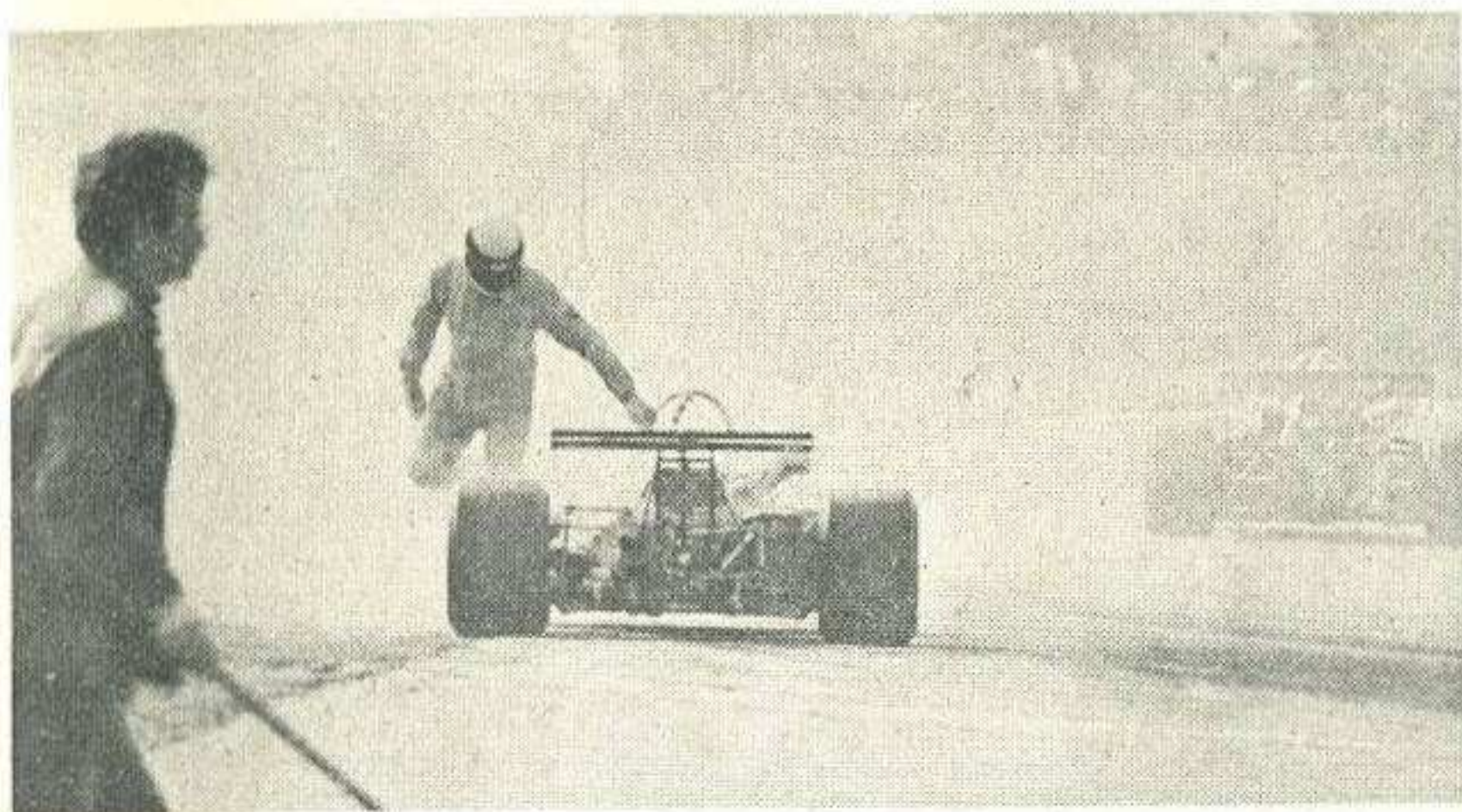
Con la March anche Depailler che attualmente è terzo nella classifica europea ed è il pilota che ha raccolto più punti al volante di una macchina di questa marca.

Di nuovo in pista Xavier Perrot, vincitore del Campionato Europeo della montagna, che è sempre deciso a ritirarsi a fine stagione ma a cui dispiaceva mancare a questa gara sempre frequentata dagli spettatori svizzeri. Le altre 722 sono quelle modificate da Dolhem e Schupmann e quelle tradizionali di Wilkins, Lunger e Christmann.

Con la 712 il nostro Tino Brambilla sempre coi colori Beta, James Hunt e Peter Korda.

Oltre a Depailler John Coombs ha portato la Elf 2 per Jabouille.

Tre le GRD: quelle dei due giapponesi Kazato ed Ikuzawa e quella del belga Bourgoignie. Infine Dal Bo con la sua Pygmée che ha dato una serie di delusioni nelle ultime prove.



Nella pagina accanto, la fumata d'olio che ferma Jaussaud. Qui sopra, ecco il francese che si ritira. A destra, Hailwood può così andare a conquistare il titolo con una gara di anticipo sulla fine del Trofeo



HAILWOOD

gode

Classifica Europeo Piloti F. 2

	MALLORY PARK	THRUXTON	TROFEO DI GERMANIA	PAU	CRYSTAL PALACE	RHEIN POKAL	G.P. ROUEN	G.P. TULN	G.P. IMOLA	MANTORP PARK	G.P. MEDITERRANEO	SALZBURGRING	G.P. ALBI	HOCKENHEIM	TOTALE PUNTI
Hailwood	8	—	—	8	8	—	8	—	8	—	8	—	8	—	55
Jaussaud	—	—	9	3	—	9	—	—	2	4	1	—	9	—	37
Depailler	—	—	—	6	2	—	—	3	—	—	9	1	6	—	27
Reutemann	4	—	—	—	4	3	6	6	—	1	2	—	—	—	26
Lauda	6	9	—	—	—	—	—	—	6	—	—	2	—	2	25
Morgan	9	—	—	—	—	2	4	4	—	—	—	4	—	—	23
Wolleck	—	—	4	1	—	—	1	2	9	—	—	—	4	—	21
Scheckter	3	—	—	—	9	—	—	—	3	—	—	—	—	—	15
Gethin	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	12
Beuttler	—	—	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Ruesch	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	6	—	1	—	11
W. Fittipaldi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6	10
Perrot	1	—	3	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Jabouille	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	7
Dal Bo	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Pace	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Belso	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5
Hunt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	5
Watson	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	4
Francisci	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Purley	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
de Adamich	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
T. Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Kazato	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Lunger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Elford	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Dolhem	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Mass	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Wingfield	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

arrivo anche se gli ultimi giri gli erano pesati più di tutto il resto della gara per via di una giustificata paura di rompere: « Pensavo alla Spagna (dove aveva dominato nel '71 rompendo il motore a due giri dalla fine) e a Porto Alegre (dove gli era successa la stessa cosa) e non mi riusciva d'essere completamente ottimista... ». Invece tutto è andato liscio ed ha potuto portarsi via la più grande delle coppe in palio. Sulla macchina del giro d'onore in-

sieme a Schenken ed a Hailwood salito per il suo secondo posto, faceva la sua bella figura Ronnie Peterson arrivato terzo in uno sprint veramente eccitante con Wilson Fittipaldi.

« Avevo provato a superare Wilson in alcune occasioni e dovevo farlo nelle frenate perché la sua macchina era più veloce della mia sui rettilinei » ci diceva il campione uscente della F.2 « allora l'ultimo giro ho deciso di non provare a passarlo fino all'ul-

tima curva in modo da togliermi la possibilità di ripassarmi subito dopo. Ma Wilson ha capito le mie intenzioni ed ha frenato così tardi che, invece di voltare ha fatto una lunga sbandata aprendomi la strada e dandomi il terzo posto ».

Il povero Wilson da parte sua aveva delle buone ragioni « Avevo perso le pinnette del muso e la macchina era paurosamente sovrasterzante... cosa dovevo fare? ».

« Baffo » e Tino protagonisti

Tra i primi sei altri due protagonisti nella storia di questa giornata: il primo è Graham Hill giunto quinto dopo una gara che ha trascinato oltre 100.000 spettatori e che era iniziata in modo beffardo per lui. Infatti nell'ultima curva del giro di lancio, mentre Emerson Fittipaldi e Schenken erano già scattati con la partenza tipo Indianapolis, Hill ha fatto un incredibile testa-coda finendo nel prato all'interno e ripartendo da fermo in ultima posizione. Veniva da ridere a pensare che prima della partenza si era lamentato di essere solo nella sesta delle quindici file! In questo modo quando ha preso il via se ne è trovati 29 davanti ed il suo quinto posto finale parla da solo.

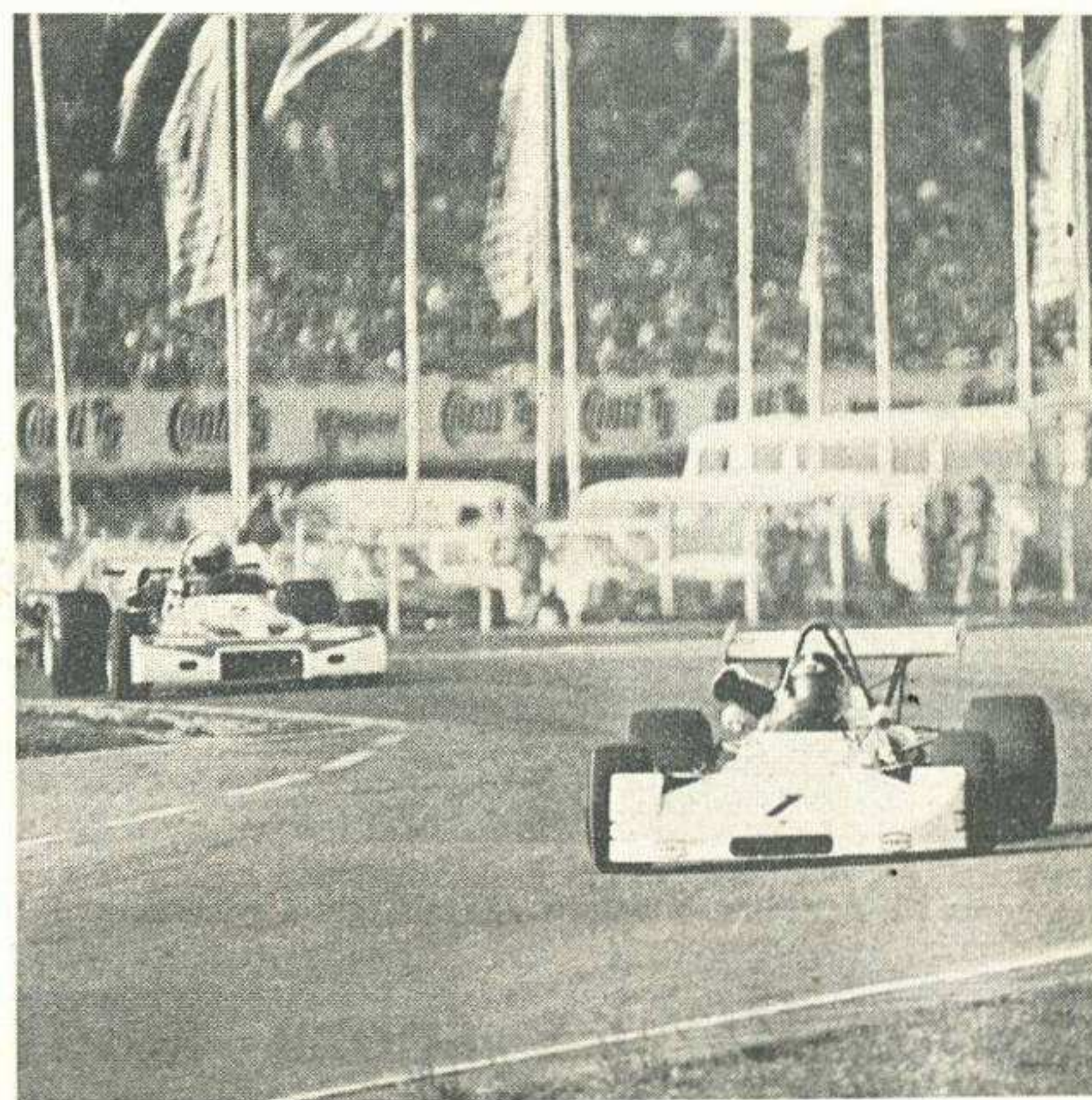
L'altro protagonista è stato Tino Brambilla, sempre pieno di grinta e di voglia di emergere. Ha combattuto per tutta la gara nel gruppo più caldo ed avrebbe potuto essere quinto se una difficoltà di pescaggio della benzina non gli avesse impedito di difendersi dall'attacco finale di Graham Hill.

Meno bene per gli altri due italiani in gara. De Adamich, che era salito sulla sua Surtees dopo aver percorso la prima manche della gara Inter-serie, è stato a lungo nel gruppo, impegnato per la conquista del quinto posto e neppure un testa-coda lo aveva troppo danneggiato visto che

PREMIO BADEN-WURTEMBERG e ESSEN - Prova valida per il Campionato europeo F. 2 - Hockenheim 1 ottobre 1972

CLASSIFICA

1. Tim Schenken (Brabham BT 38) 32 giri in 1.07'22"7, media 193,400; 2. Hailwood (Surtees TS 10) 1.07'40"6; 3. Peterson (March 722) 1.07'42"8; 4. W. Fittipaldi (Brabham BT 38) 1.07'43"1; 5. Hill (Brabham BT 38) 1.07'56"5; 6. T. Brambilla (March 712) 1'07'59"7; 7. Pescarolo (Brabham BT 38) 1.08'13"8; 8. Hunt (March 712) 1.08'16"1; 9. Lauda (March 722) 1.08'30"3; 10. Jabouille (Elf 2) 1.08'49"0; 11. Kazato (GRD 272) 1.09'23"3; 12. Dolhem (March 722) 1.09'57"1; 13. Moser (Brabham BT 38) a 1 giro; 14. Ikuzawa (GRD 272) a 1 giro; 15. Morgan (Tui) a 1 giro; 16. Francisci (Brabham BT 38) a 1 giro; 17. de Adamich (Surtees TS 10) a 3 giri. Giro più veloce: Emerson Fittipaldi in 2'05"0, media 195,510.



Emerson Fittipaldi ha dimostrato una volta di più di essere in gabbissima anche in F. 2, ma si è dovuto ritirare con il motore rotto. Sulla sinistra sbucca il muso della Brabham vincente di Schenken

era riuscito a rimontare molto bene. Proprio alla fine però il suo motore ha ceduto togliendogli la soddisfazione di concludere una gara che lo aveva visto brillante protagonista. Per Francisci le cose non sono andate meglio: già in prova un surriscaldamento del motore aveva compromesso la guarnizione della testa e così, dopo una partenza buona ed alcuni giri nelle posizioni centrali, il romano ha dovuto accontentarsi di arrivare in fondo an-

dando sempre più piano e con temperature dell'acqua che arrivavano a 160 gradi.

La gara di Roma sarà la conclusione di questa stagione europea della F. 2 ma forse la giornata di oggi resterà quella più significativa: significativo anche il fatto che a vincere siano tornate le gomme Goodyear. Si tratta quasi di una anticipazione al '73 visto che ormai per la Firestone pare che tutto sia veramente finito.

Gabriela Noris

COSI' (IN 30) AL VIA

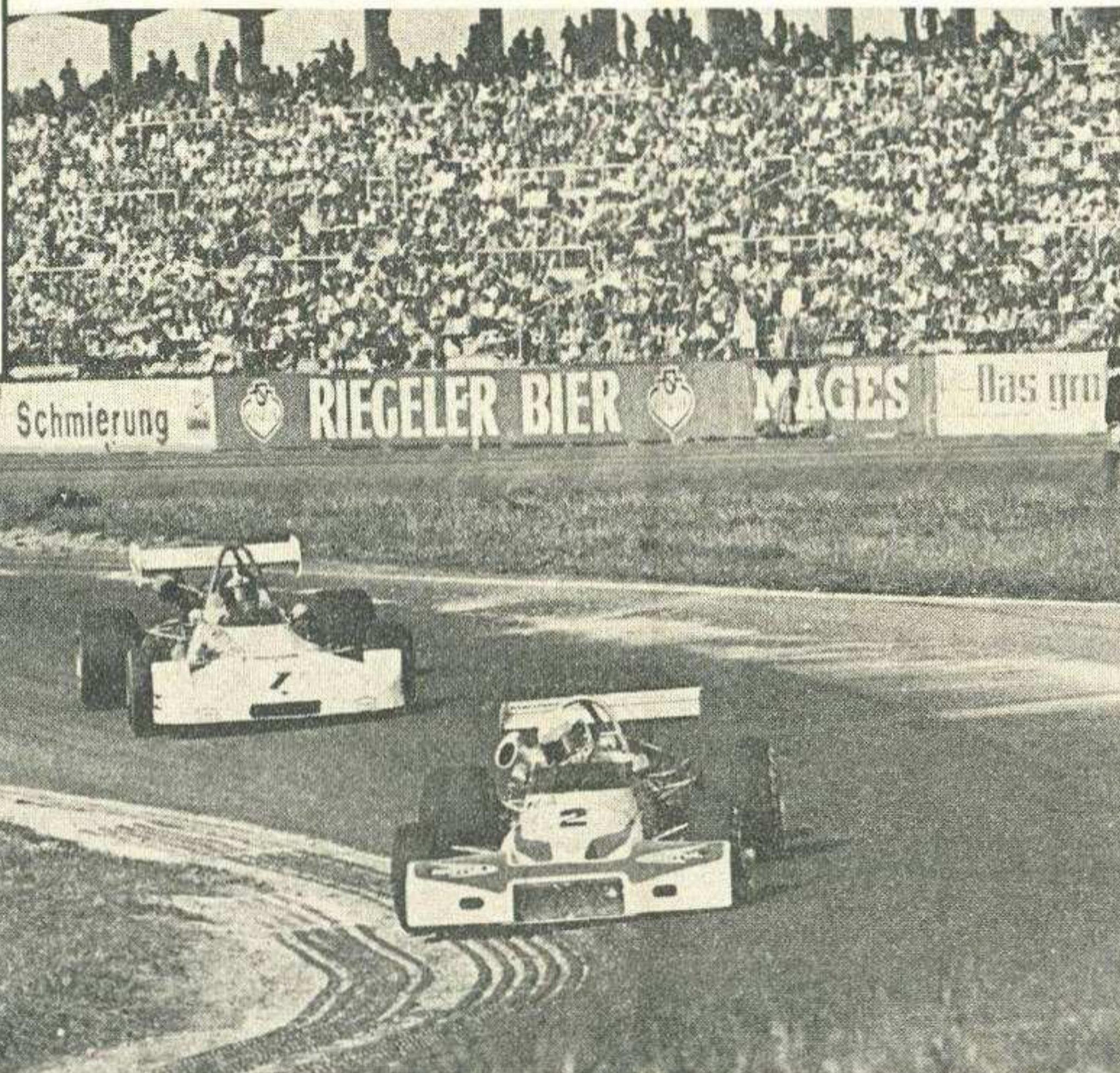
E. FITTIPALDI	SCHENKEN
Lotus 69	Brabham BT38
Cosworth 1930	Cosworth 1930
2'03"4	2'03"7
HAILWOOD	JABOUILLE
Surtees TS10	Elf 2
Hart 1856	Hart 1856
2'04"0	2'04"9
W. FITTIPALDI	GETHIN
Brabham BT38	Chevron B20
Nova 1840	Smith 1900
2'04"9	2'05"0
PETERSON	JAUSSAUD
March 722	Brabham BT38
Hart 1856	Hart 1856
2'05"3	2'05"3
WOLLECK	DE ADAMICH
Brabham BT38	Surtees TS10
Racing Service 1930	Nova 1840
2'05"4	2'05"4
HILL	HUNT
Brabham BT 38	March 712
Racing Service 1930	Hart 1800
2'05"5	2'05"7
DEPAILLER	LAUDA
March 722	March 722
Hart 1856	Cosworth 1930
2'05"8	2'05"9
E. BRAMBILLA	PESCAROLO
March 712	Brabham BT38
Nova 1840	R.E.S. 1930
2'06"0	2'06"3
REUTEMANN	PERROT
Brabham BT38	March 722
Cosworth 1790	Cosworth 1790
2'06"4	2'06"5
BELSO	FRANCISCI
Brabham BT38	Brabham BT38
Wood 1900	Nova 1840
2'06"8	2'06"9
DOLHEM	RUESCH
March 722	Surtees TS10
Hart 1856	Hart 1856
2'06"9	2'07"1
KAZATO	MOSER
GRD 272	Brabham BT38
Racing Service 1930	Cosworth 1790
2'07"4	2'07"5
SCHUPPAN	SCOTT
March 722	Brabham BT38
Richardson 1900	Richardson 1900
2'07"6	2'08"7
MORGAN	IKUZAWA
Tul	GRD 172
Wood 1998	R.E.S. 1930
2'09"5	2'09"6
WINGFIELD	WILKINS
Brabham BR36	March 722
Felday 1957	Hart 1856

Graham Hill riscatta in rimonta
un errore da vero «principiante»

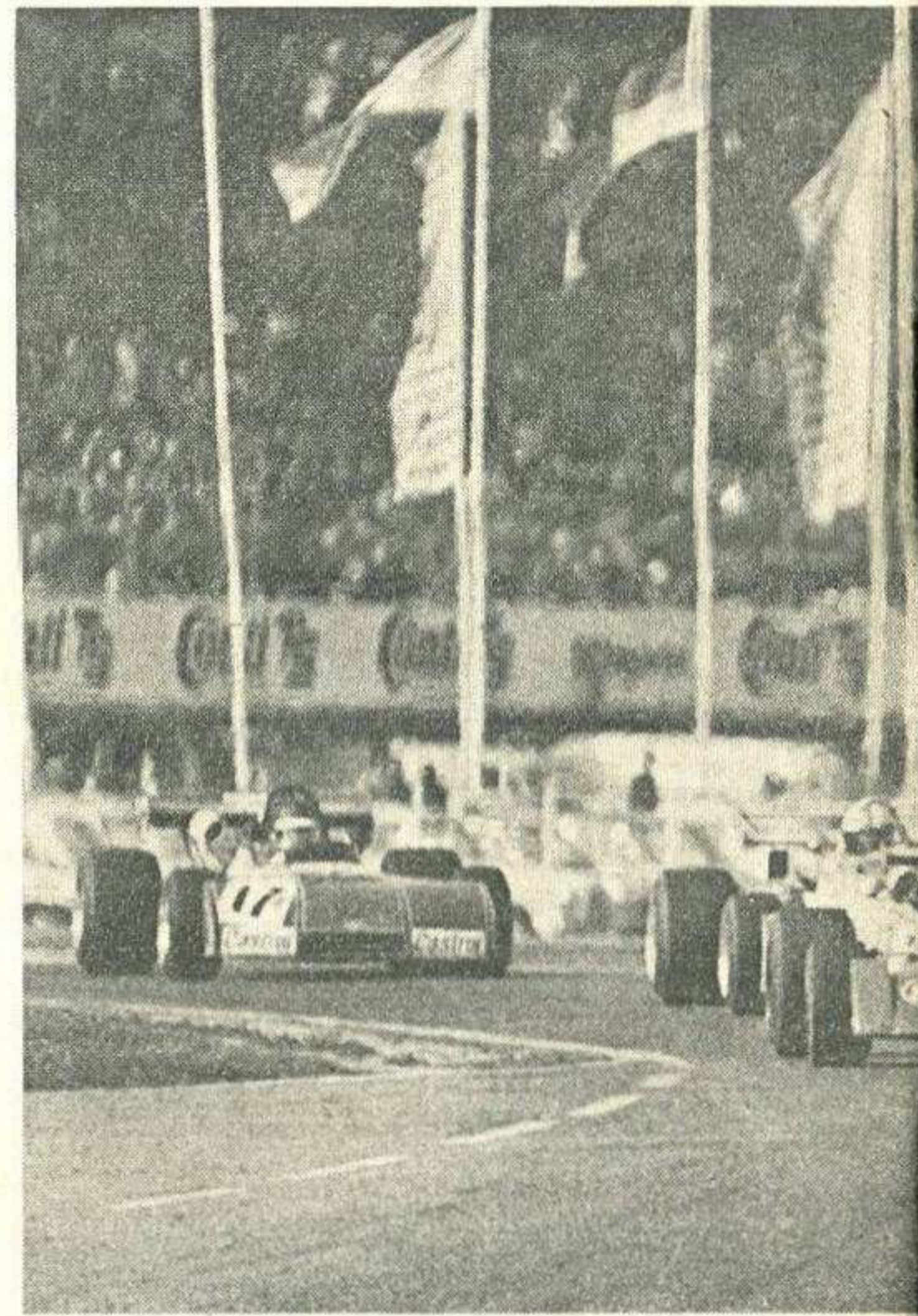
SCHENKEN trova
con **FITTIPALDI**
quei 10" per vincere



Di fronte all'enorme tribuna di Hockenheim, zeppa di pubblico, sfilano in Mercedes Schenken, Hailwood e Peterson, i primi tre



A sinistra, un momento della bellissima battaglia ingaggiata da Schenken ed Emerson Fittipaldi, al volante della fida Lotus 69. A destra, è Wilson Fittipaldi qui a precedere Peterson, Hailwood e la Chevron di Gethin



L'A.C. ROMA senza soldi cancella VALLELUNGA F.2?

Per l'ultima prova dell'Europeo Formula 2, il Gran Premio Roma in calendario il 15 ottobre, l'AC della capitale è in grosse difficoltà finanziarie, ed ha fatto appello all'ACI per trovare i fondi necessari all'organizzazione della gara. C'è per di più una certa ostilità in seno al consiglio dell'AC Roma nei confronti delle attività a Vallelunga, complicate dall'apatia con cui sono stati accolti dal pubblico i recenti avvenimenti agonistici in quell'autodromo. E' una cosa questa, che i dirigenti romani non si riescono a spiegare, come le gare a Vallelunga non richiamino più il pubblico di una volta, tanto che ogni manifestazione si risolve in un insuccesso finanziario. Visto come vanno le cose negli altri autodromi, verrebbe da pensare che l'Automobile Club non sa scegliersi le corse adatte al suo pubblico, o quanto meno non lo sa attrarre, magari con una politica dei prezzi opposta a quella attuale.

In sostanza, l'organizzazione di questa gara di chiusura del Campionato F.2 è molto incerta, e con essa naturalmente le gare di contorno fra cui l'ultima prova del campionato italiano F.2 Corsa 3. Non è improbabile che — vista la situazione — l'AC Roma cerchi in extremis di «cedere» questa corsa ad un altro autodromo, che potrebbe anche essere Imola, anche se la cosa presenta indubbie difficoltà soprattutto per il brevissimo preavviso.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Ci voleva la vittoria di Tim Schenker in una gara F.2 finalmente ben concepita con un'unica prova su 32 giri — 217 km. circa — che equivalgono quasi ad un G. P.

Dei trenta qualificati non si presenta Binder che ha rotto sabato ed il suo posto viene preso da Wilkins. La partenza è di tipo Indy come è sempre qui ad Hockenheim e si svolge regolarmente nella prima parte del gruppo con Emerson Fittipaldi che tiene testa a Schenken e si infila al primo posto nella curva che porta nel bosco. Dietro invece Hill movimentava le cose facendo un testa-coda nel tentativo di accelerare in anticipo nella curva che immette nel rettilineo. E' un errore che si potrebbe definire da principiante ma che è stato in realtà dovuto alla volontà di Hill di partire

bene per recuperare un po' delle posizioni che la rottura della frizione gli aveva fatto perdere in prova. Fortunatamente non coinvolge nessuno e lui stesso può accodarsi al gruppo e partire ultimo proprio dietro a Morgan che aveva avuto un improvviso mancomento al motore.

I records di Fittipaldi

Alla fine del primo giro le macchine sono già un po' sgragnate: Fittipaldi e Schenken hanno un leggerissimo vantaggio sulla Elf di Jabouille che a sua volta ha staccato di poco Peterson, W. Fittipaldi, Hailwood, Gethin, Jaussaud e de Adamich. Seguono tutti gli altri con Tino Brambilla non molto lontano e Francischi oltre la metà, già con qualche problema ad un motore che andrà sempre meno or della fine.

Come si vede tutti i «buoni» sono lì ad esclusione di Reutemann e Pescarolo le cui Brabham già da sabato non vanno bene.

L'attenzione è puntata su due corse che si svolgono contemporaneamente: quella per il primo posto, dove sembra che Emerson Fittipaldi sia inattaccabile, e quella per il Campionato per il quale Hailwood e Jaussaud si stanno dando battaglia in sesta ed ottava posizione rispettivamente. Ma per il Campionato le cose si risolvono già alla fine del terzo giro a favore di Hailwood: Jaussaud arriva nella parte mista, nota col nome di stadio, lasciandosi dietro una scia di fumo bianco che ben presto diventa una nuvola. Il motore è fuori uso e de Adamich, che è subito dietro, resta coperto d'olio e perde il contatto col gruppo dei primi.

Davanti c'è più incertezza: il

Le «scaldate» numerose nelle prove

HOCKENHEIM - Il programma prevede un numero incredibile di gare che vanno dalle macchine alle moto: oltre alla F. 2 c'è l'Interserie e la Super Vee mentre il resto è fatto da moto e sidecars.

Tutte le prove ufficiali sono in programma per sabato per cui il tempo non è molto: un'ora e mezza divisa in due parti di 45 minuti ciascuno.

Basta poco tempo per capire che Emerson Fittipaldi non ha perso la mano alla F. 2: il Campione del Mondo comincia a scendere progressivamente fino a stabilizzarsi sul tempo di 2'04" e poi segna un 2'03"8 che è esattamente lo stesso tempo da lui fatto per conquistare la prima fila nella gara di giugno.

Bisogna tornare indietro più di un secondo per trovare gli avversari più vicini al brasiliano: si tratta di Gethin, Peterson che riesce ad andare molto forte in coppia col compagno di squadra Lauda, di Hailwood non completamente a suo agio con la macchina diversa da quella abituale e del fratello Wilson. In un primo tempo era stato accreditato del miglior tempo Wolleck, ma si trattava di un errore perché il francese lo aveva segnato saltando una delle due chicane di questo tracciato. Anche



De Adamich non è stato fortunato, mentre Brambilla si è battuto da par suo. Dietro c'è Hunt

a de Adamich era stato regalato un secondo poi corretto.

Tutto comunque si conclude rapidamente per seguire i rigidi orari imposti dagli organizzatori tedeschi. Da segnalare qualche incidente meccanico: Morgan non riesce a guidare la Tui perché il motore Wood ha dei problemi di alimentazione in quanto non è stato modificato per adattarsi al nuovo telaio. Così l'inglese deve accontentarsi di un tempo molto basso col rischio di non qualificarsi. Ferma subito anche Dolhem con la fri-

zione e Dal Bo e Korda coi motori fuori uso. Anche Wilson Fittipaldi ed Hailwood rischiano di rompere i loro propulsori: a Wilson si stacca un tubo dell'olio ma, anche se la pista resta tanto inondata da costringere gli organizzatori a sospendere temporaneamente le prove, il motore non ne risente. Hailwood invece perde il tappo dell'acqua ed il suo Brian Hart prende una pericolosa scaldatura tanto che Surtees preferisce mettere la macchina a riposo.

Nei 45 minuti del pomeriggio la pi-

sta è ancora più sporca d'olio. Malgrado ciò sono in molti a scendere sotto i tempi del mattino oltre naturalmente a Jaussaud, Potocki, Westbury e Dolhem che nel primo turno non avevano potuto scendere o si erano subito fermati. Per Jaussaud in particolare il ritardato arrivo del motore dalla revisione ha costituito un grave inconveniente data l'importanza della gara.

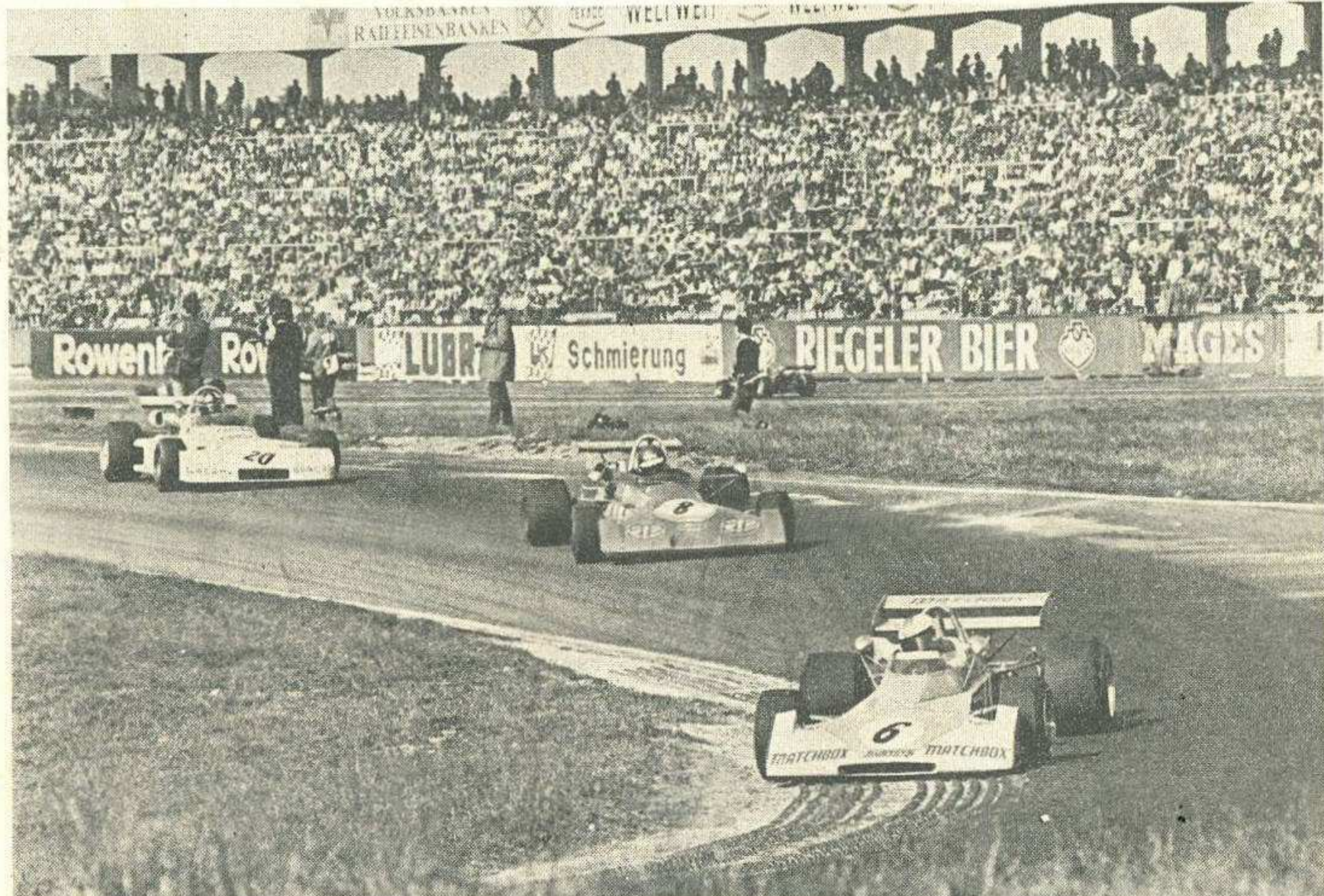
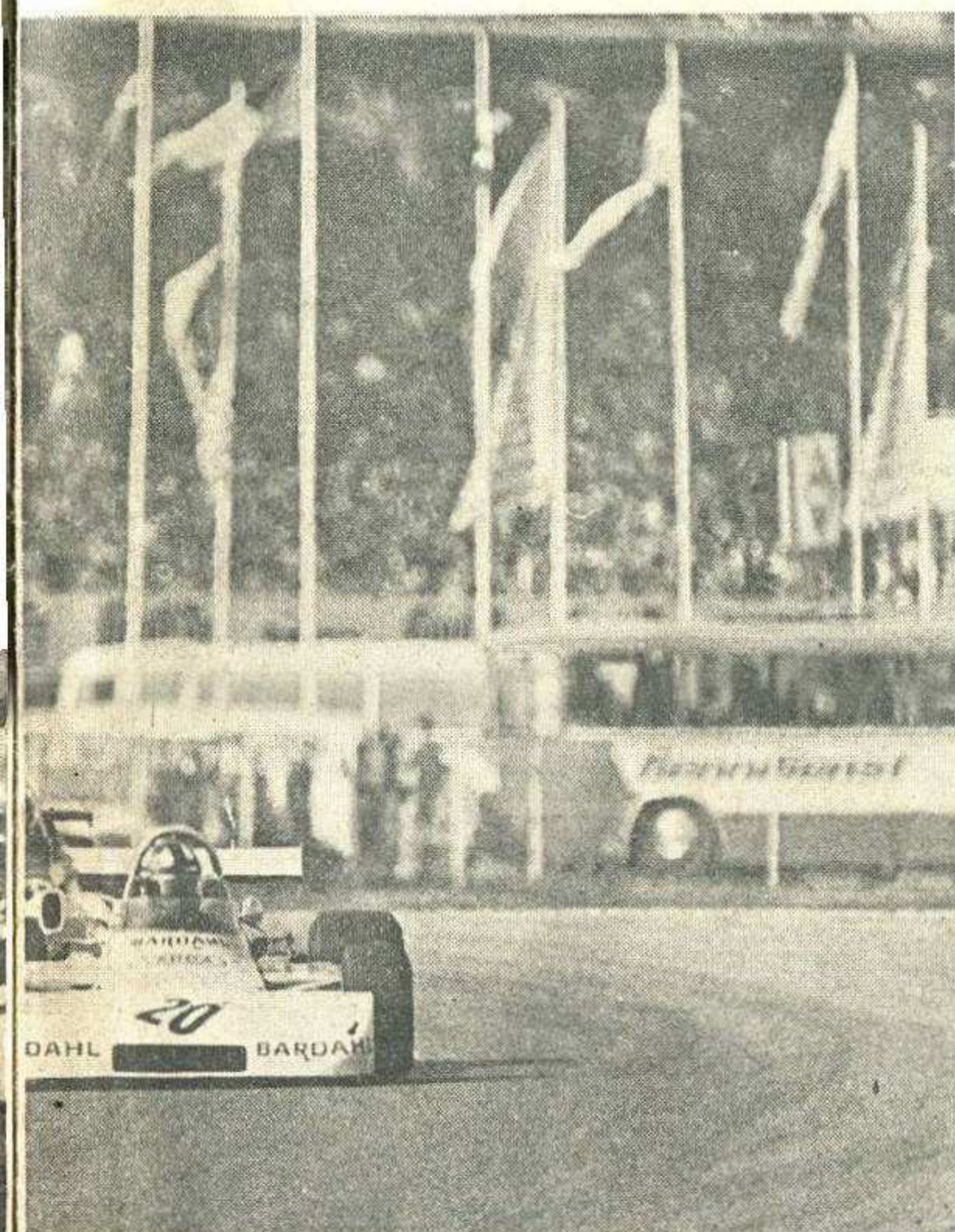
Emerson Fittipaldi rimette subito le cose a posto quando si accorge che Schenken lo sta minacciando seria-

mente con la Brabham Rondel a radiatore anteriore. Contro il 2'03"7 dell'australiano Emerson mette un 2'03"4 che gli conferma definitivamente la pole position. Viene notevolmente avanti anche Jabouille con la Elf 2 alla quale un cambio di molle ed ammortizzatori ha permesso di scendere 3 secondi rispetto al mattino. Con 2'04"9 il francese si affianca ad Hailwood nella seconda fila.

Anche Wilson Fittipaldi riesce a migliorare ed è un po' sorprendente perché passa molto del suo tempo al box ad aiutare personalmente i meccanici ed Alan Fenn a trasformare la macchina con le carenature aggiuntive.

Le prime file sono completate da nomi di tutto rispetto: Gethin, Peterson, Jaussaud (molto bravo a scendere subito fino a 2'05"3) Wolleck, de Adamich, Hill, Hunt, Depailler e Lauda. Tutti questi piloti sono sotto 2'06" mentre con questo tempo è Tino Brambilla che precede le due Rondel-Brabham di Pescarolo e Reutemann. Il francese, oltre a daver avuto problemi con la benzina ha gli stessi problemi di assetto di Reutemann al quale, oltretutto, si rompe anche il motore.

Il poco tempo a disposizione non consente a nessuno di mediare agli inconvenienti che si presentano; per noi c'è la soddisfazione di avere de Adamich, Brambilla e Francisci in buone posizioni malgrado tutti e tre abbiano accusato disturbi. I più gravi sono quelli di Francisci a cui l'intasamento di un radiatore dell'acqua ha provocato un surriscaldamento del motore che ha sicuramente danneggiato la guarnizione della testa.



Nella parte interna mista del motodromo di Hockenheim, ecco Hailwood, Peterson e Wilson Fittipaldi; questi ultimi daranno vita ad un duello entusiasmante che terminerà all'ultima curva con un testa-coda di Wilson

Campione del Mondo guida la sua Lotus con tutta la classe che gli è nota e segna ripetutamente giri veloci al di sotto del precedente record. Lo fa al terzo giro con 2'05"8, al sesto con 2'05"3 ed all'ottavo con 2'05" netti. Ma ai giri veloci non corrisponde una adeguata posizione di corsa. Si vede infatti il brasiliano fare dei segni ai box e poi, inaspettatamente, Schenken superarlo e portarsi in testa. E' il segno che qualche cosa non va e infatti al nono passaggio la Lotus non riappare al fondo del rettilineo. Emerson ci dirà che era il cambio che non andava con la seconda che si innestava al posto della quarta marcia tanto che in una di queste occasioni il motore è rimasto danneggiato costringendolo all'arresto.

Nei giri, tanti quanti ne ha pesi. Emerson nelle prime posizioni con Schenken, hanno

permesso ai due di prendere il largo e, infatti, al momento del ritiro del brasiliano, Schenken si trova con un vantaggio di una decina di secondi che saranno sufficienti a non dargli più problemi fino alla fine. Alle spalle del nuovo leader, Jabouille ha difficoltà coi freni e non riesce a trovare il ritmo tanto che Peterson, Hailwood, Wilson Fittipaldi e Gethin gli si avvicinano continuamente.

La rimonta di HILL

La rimonta più formidabile è quella che sta facendo Hill che dal primo giro ha passato una quindicina di avversari ed ora si avvicina a Ruesch che è subito dietro alla Tui di Morgan. Ancora più staccati Dolhem, questa volta col motore Brian Hart, Perrot, Scott, Moser, Francisci, Schupmann, Kazato, Wingfield,

Ikuzawa e Wilkins. Si è invece fermato Belso mentre poco dopo sarà Gethin a ritirarsi con la guarnizione della testa bruciata. Anche Moser e Jabouille entrano ai box; sono tutti e due velocissimi e ripartono quasi subito. Quella di Jabouille è una sosta importante perché il francese lascia il secondo posto ad Hailwood che ha ormai avuto ragione di Wilson Fittipaldi e Peterson impegnati in una logorante lotta tra loro.

Altra lotta senza esclusioni di colpi quella del gruppo di Brambilla e de Adamich. Sono sei macchine che si stanno disputando il sesto posto alle spalle del leader-Schenken e di Hailwood, Fittipaldi, Peterson e Wolleck che ha rotto un collettore di scarico e per cui non si prevede che la gara possa durare ancora a lungo. Con i due italiani sono Hunt, Depailler, Pescarolo e Lauda mentre Reute-

mann è rientrato ai box col motore rotto. Brambilla è il più combattivo e riesce pian piano a farsi largo favorito anche dal ritiro di Depailler e Wolleck e dal fatto che de Adamich aveva perso contatto per un testa-coda.

La lotta degli italiani

Gli ultimi giri, ora che Schenken ed Hailwood sono ormai invincibili, vivono su tre fatti interessanti: la lotta tra Peterson e Wilson Fittipaldi per il terzo posto e le rimonte di Hill e de Adamich. Quest'ultimo naturalmente spera in un posto nei primi sei ed in qualche punto per il Campionato italiano. Le speranze però finiscono a tre giri dal termine quando la pressione dell'olio del suo Cosworth scende a zero dopo che aveva rimontato Lauda e Pescarolo ed era tornato in ottava posizione.

Non rinuncia invece Hill, ormai alle spalle di Tino Brambilla che è arrivato fino in quinta posizione assoluta a coronamento di una gara veramente formidabile. Il pubblico però è tutto per l'anziano campione che riesce ad avere ragione dell'italiano proprio nelle ultime battute favorito da una difficoltà di pescaggio della benzina dai serbatoi della March del pilota monzese. Tra Peterson e Wilson Fittipaldi il terzo posto si aggiudica in volata ed ha la meglio Peterson dopo una frenata allo spasimo di Wilson Fittipaldi che gli costa una sbandata e la posizione.

Al traguardo anche Francisci: la sua è stata una corsa coraggiosa fatta con un motore praticamente rotto e che solo la docilità di guida che caratterizza il romano ha permesso di fare arrivare intero al traguardo.