

# DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:  
**CHALLOILS**  
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).

**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 Valle-  
lunga (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 giu-

gno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), rinviata 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 dall'11 al 15 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
11-15	Rally TAP	Portogallo			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nicolas-Todt (Alpine)
13-15	Rally dei Mille Minuti	Austria			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	
13-15	Rally Klingen	Germania			●●●	Rally	
14	Rushmans Trophy	Inghilterra	Circuito di Oulton Park - km. 4,426		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 42'13"66, me- dia 156,77. Giro più veloce: Hallwood (Surtees) 1'26"6, media 184,72. Record: Sur- tees 1'24"8, media 188,63. (1971)
14-15	Rally Tokay	Ungheria			●●●	Rally	
	Rally Bayonne Costa Basca	Francia			●●●	Rally	Darniche-Martin (Alpine)
15	Laguna Seca	Stati Uniti	Circuito di Laguna Seca - km. 3,04		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Revson (McLaren) 1.33'56"86 media 175,667. Nuovo re- cord: Revson 1'00"66.
15	1000 KM di Parigi	Francia	Circuito di Rouen km. 5,45		●●●	Velocità in circuito	Van Lennep-Bell (Porsche) 6.14'22"8, media 161,177. Nuovo record: Marko 2'30"1, media 188,1
15	Coppa Mario Costa	AC Cagliari	Part. S. Gregorio ceppo 26-100 Arr. Burcei ceppo 6-100 km. 10,250	Part. ore 10	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 3'03"5, media 105,940
15	Coppa Primavera	AC Salerno	Part. Conca dei Marini Arr. Stele Fausto Coppi km. 7,800	Part. 9,30	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 5'33"3, nuovo record
15	Colline di Romagna	AC Forlì	Part. Piazza del Carmine Forlì Arr. idem km. 338,500	Part. ore 0,1 Arr. ore 6,52	●	Regolarità notturna	Polese (Alpine)
15	Rallycross	AC Spezia			●	Rallycross	
15	Dover 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
15	Corsa Alle Semois	Belgio			●	Velocità in salita	
15	Coppe Autunno	Germania	Circuito di Hockenheim km. 6,789		●●● F. 3, T	Velocità in circuito	
15	Trofeo Otono	Spagna	Circuito di Jarama km. 3,404		●●● T	Velocità in circuito	

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

Le  
interviste  
«titolate»



**Vi proponiamo in queste e nelle prossime pagine due incontri legati ai personaggi vincenti della stagione '72 in FORMULA 1 e FORMULA 2**

Il primo è con PETER WARR il direttore sportivo LOTUS, le cui risposte offrono una dimensione diversa alla denunciata freddezza umana del costruttore simbolo di oggi nei riflessi degli uomini che vincono per lui



RONNIE PETERSON e il d.s. Lotus PETER WARR in officina dopo la firma che lega lo svedese alla marca di Colin Chapman

**A**bbiamo intervistato PETER WARR, il direttore sportivo del Team Lotus, la marca F. 1 che è tornata a confermarsi campione del mondo con un suo pilota. Warr è un uomo alto, snello, serio e dignitoso. Sorride di rado, è un poco freddo e distaccato, però molto cortese. Manifesta chiaramente una sconfinata ammirazione per Colin Chapman, al quale è devoto, fatto del resto logico dato che è alla Lotus da quattordici anni.

Abbiamo avuto l'impressione che giudicasse alcune delle nostre domande un poco frivole e « fuori dell'argomento », ma forse proprio per questo ha rivelato più di quanto si accorgesse di fare. Anche se pensa che le interviste servono più che altro per scrivere un bel l'articolo, per fare « pettegolezzo », noi riteniamo invece che rivelino cose interessanti che al pubblico piace sapere.

In generale la gente è portata a credere che, per vincere una corsa automobilistica, sia sufficiente disporre di una vettura veloce e di un pilota di primo piano, mentre in realtà contano molto anche i fattori umani.

Il mondo delle corse è una fonte inesauribile di emozioni e di fatterelli personali che hanno un loro non piccolo peso, ma non è facile penetrare nell'ambiente delle varie squadre, soprattutto quelle inglesi, ove regna una specie di tacito accordo di silenzio su tutti questi particolari.

Perciò Peter Warr può forse avere trovato fuori luogo alcune delle nostre domande, ma ciononostante le sue risposte hanno fatto luce sul non facile carattere di Chapman. Sono noti i suoi contrasti con Fittipaldi, si è parlato del suo atteggiamento al momento della morte di Rindt, quando sparì senza neppure recarsi all'ospedale e altrettanto pare abbia fatto quando ci fu l'incidente di Barcellona in cui furono coinvolti appunto Rindt e Hill.

D'altro canto forse per i latini non è facile afferrare la mentalità anglosassone. Vediamo, dunque, se ascoltando un inglese ci riuscirà più facile capirlo.

— In questi ultimi anni sono cambiate molte cose alla Lotus?

« Be', non tante, anche se all'inizio dell'anno molti meccanici sono andati via. Ci sono volti nuovi, abbiamo attualmente un personale di prim'ordine, che lavora collaborando in maniera ottima. Direi che il massimo cambiamento consista nel fatto che è aumentato il lavoro. Le vetture sono un poco più complesse, le tecniche più evolute. Ci si deve sforzare di più, perché le corse sono diventate così competitive. »

— Quando ha cominciato a lavorare alla Lotus?

« Nel 1958. Mi occupai per un poco della società che vendeva vetture da corsa, quindi passai al Team Lotus. »

— Dalle chiacchiere che ho sentito, mi è sembrato di capire che l'anno scorso Chapman non si interessava troppo al team.

« No, non credo che sia esatto. L'anno scorso avevamo due problemi base. Primo, si trattava di un anno "in economia" e questo rende la vita difficile a una squadra da corsa. Non avevamo denaro da spendere per un programma di prove e per tutte le cose necessarie per avere successo in questo campo. Poi a metà della stagione Emerson, che era al suo primo anno pieno in F. 1, ebbe un incidente stradale in Francia, riportando una grave lesione al torace. Adesso sappiamo che dal giugno in poi non stava veramente bene, insomma non era in perfetta efficienza per il resto della stagione. Nell'inverno andò a casa sua, in Brasile, si riposò, si tenne in forma, facendo qualche gara competitiva ma, per quanto sia, meno impegnativa che in F. 2 e tornò in Europa all'inizio di quest'anno molto più sicuro di sé, ristabilito al cento per cento. Da quel momento in poi, lo si è visto, è andato sempre migliorando. Si tratta soltanto della sua seconda stagione piena in F. 1. eppure ha

vinto sei gare e, da qualsiasi punto di vista, si può giudicarlo un notevole successo. Certi piloti che sono stati campioni del mondo per due volte, non hanno vinto sei gare di F. 1 in una sola stagione, mentre Emerson l'ha fatto. E quindi si può dire che è un conduttore di primissimo ordine. »

— Mi è capitato di parlare con suo padre, poco tempo fa, e mi diceva che Emerson ha fantastiche doti innate, unite a una grande freddezza che gli consente di fare i suoi calcoli, mentre ga-



JIM CLARK: « un uomo dalla volontà feroce che riusciva ad ottenere, grazie alla sua applicazione, quanto si era prefisso »

reggia senza lasciarsi trascinare dalle emozioni.

« Ci sono tanti fattori che servono a formare un pilota di primo piano, per cui è impossibile generalizzare o catalogare un singolo individuo. Tutti hanno bisogno di abilità innata e di essere in ottime condizioni fisiche; devono, inoltre, avere un giusto atteggiamento, nei confronti della loro attività, e secondo me, più importante di tutto il resto, devono voler vincere. In Inghilterra esistono centinaia di piloti che vorrebbero emulare Fangio, ma non si può concludere niente se



PETER WARR e COLIN CHAPMAN. Il direttore sportivo è alla Lotus da 14 anni avendovi cominciato come impiegato tecnico

non si ha la volontà necessaria per gareggiare e, soprattutto, per vincere. Per questo non si sente parlare di loro. Si capisce subito, quando uno ha spirito veramente competitivo, perché non si accontenta di nulla, se non del primo posto. Se quello scopo funge da molla, si possono sfruttare al massimo le proprie doti fisiche e la propria abilità. Se, invece, si è indifferenti al fatto di perdere o di vincere, non serve a nulla disporre delle altre doti. »

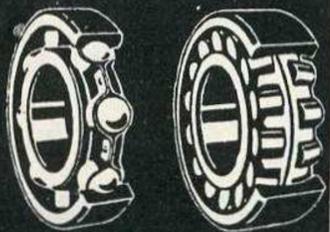
— Allude a questo, parlando del giusto atteggiamento?

« Sì. Ricordo una festa in casa di Chapman, alla quale era presente Jim Clark. Erano le due del mattino, eravamo tutti completamente brilli e qualcuno scommise cinque sterline, sul primo fra noi che sarebbe salito su per le scale usando trampoli. Cademmo tutti qua e là, staccando dalle pareti le appliques di Hazel Chapman e rovesciando altri oggetti, mentre Jimmy non mollò, finché non fu riuscito ad arrivare in cima e a vincere le cinque sterline. Da un punto di vista materiale era una cosa priva d'importanza, si trattava soltanto di un gioco infantile, ma Jim era un uomo d'animo talmente competitivo che, anche in quello, sentiva di dovere essere il più bravo. »

— Ha notato la stessa caratteristica, in Emerson?

« Sì. Ricordo di avere giocato a volano con lui l'inverno scorso e lo vidi continuare senza prendere fiato per quattro ore, contro quattro o cinque diversi avversari, battendoli tutti, semplicemente perché sentiva di doverlo fare. E' parte di quel tipo di mentalità. E', in fondo, la chiave di tutto, secondo me. »

— Durante un'intervista, Jackie Stewart mi ha detto che per lui vale più di un milione di dollari — anzi, è una cosa senza prezzo — nutrire per Tyrrell e per i suoi meccanici la fede e



**FAG**  
cuscinetti volventi

# Questo servizio diventa un insolito PROCESSO a CHAPMAN

con un convinto avvocato-difensore

# Del voler vincere

la sicurezza che prova nei loro confronti, nonché lo stato d'animo che questo suscita in lui. Dall'esterno è naturalmente difficile giudicare, ma dalle voci che corrono non si direbbe che al Team Lotus ci sia la stessa atmosfera; insomma, i rapporti sono piuttosto diversi, pare.

«No, non è vero. Se si analizzassero tutti i piloti veramente di primo piano si scoprirebbe che i rapporti coi patron sono sempre stati ottimi. Fangio e Neubauer, Chapman e Clark, Tyrrell e Stewart; sono felici situazioni che si ripetono, molto importanti e vitali in tutto il complesso. Lo stesso vale per la Lotus. Secondo me ciò è anche dimostrato dal fatto che Colin si occupa di questa attività da molto tempo (quanto e più degli altri) e forse, per via di ciò che è accaduto in passato e delle prove emotive che ha dovuto affrontare, è un poco più lento nel permettere a tali rapporti di approfondirsi, aspetta cioè di essere realmente sicuro di desiderarlo. Questo perché più sono stretti i legami, o migliori sono i rapporti... più vasta è la tragedia. Chapman ha svolto per venti anni il ruolo del pioniere e per quasi tutto quel tempo è stato in testa, quindi è lui che ha accusato il maggior numero di colpi. E quando si subiscono colpi quanti ne ha subiti lui, si tende a diventare molto sensibili in merito.»

— Però con Rindt non ebbe mai il genere di rapporto che aveva con Clark, vero?

«No, ma Rindt rimase nel nostro team meno a lungo di Clark.»

— Emerson è più legato con lei, che con Colin, vero?

«Be', questo può essere vero attualmente, però ora vedo crearsi fra lui e Colin un rapporto realmente solido. Come ho già detto, si sviluppa lentamente, non è una cosa che si può costruire, né creare di proposito, né inseguire volutamente. E' una cosa

che si deve lasciare sviluppare spontaneamente e credo proprio che stia accadendo e nel modo migliore.»

— Questo perché Emerson ha vinto il campionato?

«No, no, non c'entra per nulla. Dipende dal fatto che Emerson è il tipo di persona adatta: calmo, ragionante, per niente emotivo, capace di accettare tranquillamente i momenti cattivi quanto quelli buoni. Non si eccita, non fa capricci, è completamente dedito alla sua attività ed è dotato di un carattere che facilita rapporti di questo genere e porta anche al successo.»

— Mi risulta che quando, l'anno scorso, Emerson fu ricoverato per un mese in ospedale in Svizzera, dopo l'incidente stradale, Colin non gli telefonò neppure una volta. Lei fu la sola persona della Lotus con la quale parlò.

«Non ritengo che questo sia lesivo verso nessuno dei due. E' molto facile per la gente, criticare un episodio isolato come questo. Sa fu Colin a pagare l'aereo che portò Emerson da uno squallido ospedale in Francia alla migliore clinica del mondo in Svizzera. Per cui...»

— Qualcuno mi disse che era stato Stewart a combinare tutta la cosa.

(Il tono di Warr era gelido).

«No, la combinai io con la segretaria di Stewart, questo unicamente per quanto riguardava i particolari necessari, quali telefonare a chi di dovere e garantirsi che ci fosse un aereo disponibile. Come vede, nessuno può sapere le cose a fondo...»

— Però Chapman non gli telefonò mai.

«Che importanza può avere, se sapeva che Emerson era sistemato bene?»

— Be', per i latini quel genere di cosa è molto importante.

«Potrà essere importante per lei...»

— Ovviamente è importante per Emerson.

«Be', se per Emerson è importante, a suo tempo, quando i loro rapporti si saranno approfonditi, Colin si renderà conto che per Emerson è appunto importante e si adeguerà. E' però molto importante per noi che Emerson vada a battere un colpo sulla spalla dei meccanici, quando gli hanno messo a punto una vettura in modo da fargli vincere una gara, eppure lui non lo fa sempre. Con tutto ciò noi non ne facciamo un finimondo. Io penso

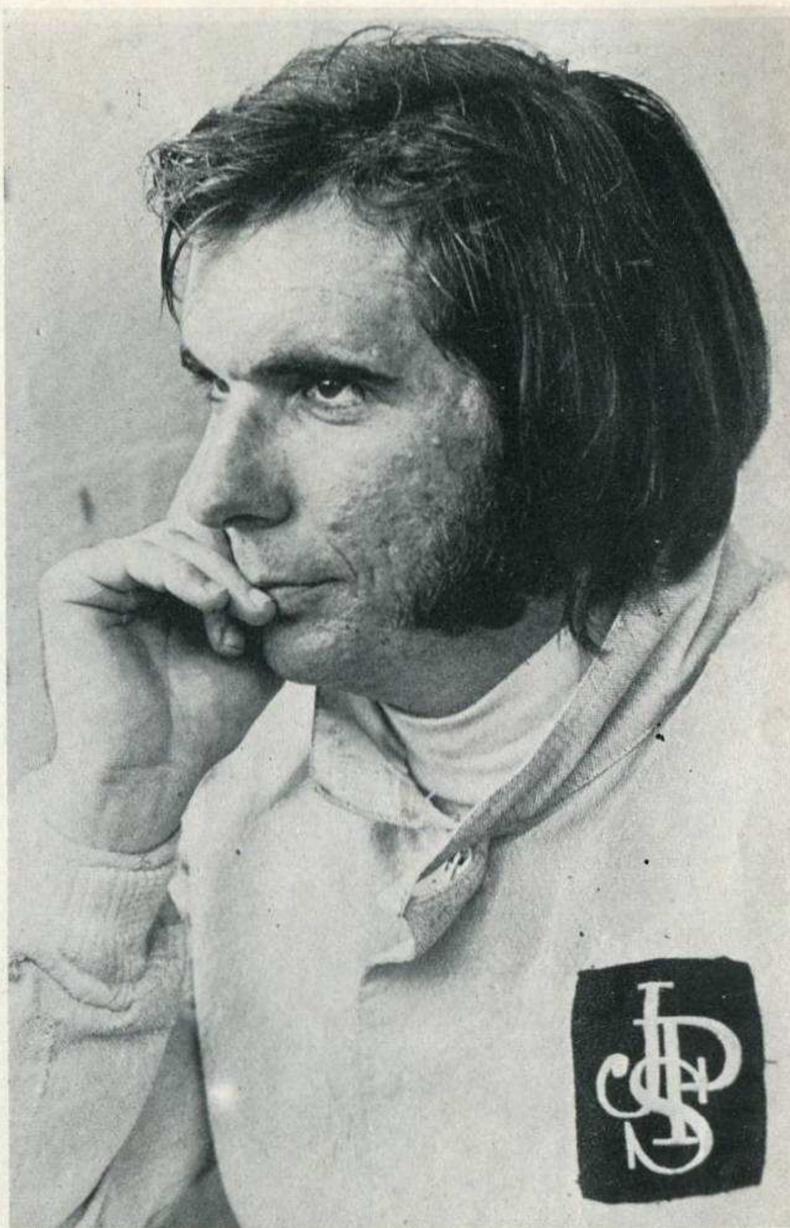


CHAPMAN richiede tempo per «aprirsi» con i suoi piloti e RINDT non restò a lungo nel team per apprezzarne la qualità

proprio che tutte queste cose siano completamente irrilevanti, nel mondo in cui viviamo noi, mentre potrebbero essere un argomento magnifico per la gente che ama tirare in ballo roba del genere. Comunque, la realtà è tutt'altra.»

— Non avevo intenzione di «tirare in ballo» niente, ma avevo sempre pensato che per vincere una gara si trattasse di potenza in fatto di cavalli e del miglior pilota.

«Non è esatto. Senta, oggi Emerson potrebbe pilotare delle F. 3, ma è per caso nato nel



EMERSON FITTIPALDI, non ancora 26enne e già campione del mondo, assomiglia molto nel carattere a Jim Clark — dice Warr — però è l'uomo giusto capitato nel posto giusto al momento giusto

momento giusto, è arrivato in Inghilterra nel momento giusto ed è stato ingaggiato da un team che aveva bisogno di lui nel momento giusto. E' poi capitato che ha potuto usufruire di una catena fantastica di coincidenze, che gli ha consentito di migliorare rapidamente, come ha fatto. Adesso potrebbe altrettanto facilmente essere seduto su una spiaggia in Brasile, se fosse nato tre anni prima, o tre anni dopo, o se non si fosse trovato nel posto giusto al momento giusto. Ci sono centinaia di tipi così.»

— Allora la fortuna svolge un ruolo rilevante nel fatto di diventare campione?

«Certamente. Tutta la vita è una questione di fortuna, non le pare?»

— Una volta Alan Rees disse che la gente che merita di vincere vince, quella che merita di perdere perde.

«No, non sono d'accordo. Secondo me nel mondo delle corse si può scartare il fattore fortuna e ritengo che ci si crei la propria fortuna dedicandosi a ciò che si fa. Al tempo stesso ci sono cose che non si possono programmare, che succedono per caso. Una di quelle capitate a Emerson è che è sempre arrivato al momento giusto. Anni prima, suo fratello era stato in Europa, anche in Inghilterra, ed era ripartito disgustato. Per cui, come può dire che una cosa è giusta, l'altra sbagliata, che una cosa è assoluta, l'altra indefinita? Sono cose che capitano nella vita, sia le une che le altre.»

— Secondo lei, qual è la dote più importante per un direttore di squadra?

«Suppongo che sia l'abilità organizzativa, il sapersi garantire che le cose giuste siano nel posto giusto al momento giusto, con la gente giusta, al prezzo giusto.»

— E' questo uno dei fattori ai

quali la Lotus deve il suo successo?

«Non proprio. L'unica altra cosa alla quale non si può attribuire un prezzo, in questo tipo di attività, è l'esperienza. E più si ha esperienza, minore è il numero d'impacci in cui ci si trova lungo il cammino e più si riesce a rimediare.»

— Lo ha detto anche Alan Rees, cioè che tutto ciò che accade nel mondo delle corse è già successo prima.

«Il nostro più grande investimento non riguarda il macchinario, o le principali attrezzature o la sede, o le vetture da corsa o i furgoni, bensì l'esperienza riposta nei cervelli della gente che lavora per noi.»

— Torniamo dunque al fattore umano.

«Certamente. E' questo che conta.»

— C'è qualcosa di particolare nel Team Lotus, che lo differenzia dagli altri?

(Risposta pronta di Warr) «Sì, Colin Chapman. Oggi non esiste una sola vettura da corsa che non deva qualcosa al suo influsso, nella scena mondiale dell'automobilismo, e, in effetti, sono poche le vetture "stradali" di cui non si possa dire altrettanto. Per esempio: sospensioni, la geometria basilare delle medesime, la distribuzione dei pesi e la struttura generale delle vetture. Sono infiniti i settori ai quali Chapman ha dato un contributo deciso e positivo. Si dice che la forma più sincera di lusinga sia l'imitazione ed è vero. Al mondo ci sono poche persone capaci di avere idee originali, ma ne esistono molte in grado di riprendere idee altrui per poi elaborarle e migliorarle. Colin, invece, è uno dei pochi uomini capaci di avere idee originali, di ideare cose alle quali nessuno ha mai pensato prima. E' sempre stato il primo, a fare qualcosa.»

Logan B. Lessona

A nove anni dal suo debutto in automobile e a due da quando decise di ritirarsi, HAILWOOD ha ritrovato, con il titolo europeo F. 2, la convinzione di sapersi concentrare ancora tutto nelle corse, per vincere

# MIKE the bike

1958

Una dedica (storica) di Hailwood motociclista (9 volte campione del mondo)

1972

La foto di quattordici anni dopo: l'inglese è campione d'Europa di Formula due



di  
**GABRIELA  
NORIS**

**U**n simpatico pigrone modesto o un astuto calcolatore che recita la sua parte? Mike Hailwood, nove volte Campione del Mondo (di moto: perciò gli inglesi lo chiamano Bike così tout court: che sta per due ruote a motore). E' indicato da molti come il più grande pilota d'ogni tempo delle due ruote (c'è chi ha scritto che gli uomini si dividono in due categorie: quelli che hanno visto correre Hailwood in moto e gli altri), l'uomo che accetta d'essere intervistato e poi tace o risponde a monosillabi, ci ha parlato per oltre un'ora di sé e della sua carriera in un modo che non ci saremmo aspettati.

Aperto, spontaneo, sincero, modesto, perfino commovente in certi momenti. Si è comportato così forse perché sapeva che rivolgendosi a noi stava parlando al pubblico italiano, un pubblico che gli è rimasto particolarmente caro e dal quale teme di essere stato dimenticato.

Hailwood oggi, con la sua classe di grande Campione, sta percorrendo le tappe più importanti della sua difficile carriera di pilota d'auto combattendo più contro se stesso e quanti non lo ritenevano capace anche in automobilismo, che contro gli avversari.

Alla stregua di un Napoleone della nostra epoca, dopo essere salito sull'altare del trionfo con i titoli mondiali motociclistici, ha conosciuto l'umiliazione dell'insuccesso in automobilismo. Una umiliazione che ha sentito come una pesante concreta mi-

naccia alla popolarità portatagli da tante vittorie in moto ed al suo stesso morale di campione indomabile. Oggi è di nuovo in alto, non ancora all'apice ma molto in alto nel gruppo dei piloti delle quattro ruote quotati a livello mondiale.

Sono passati nove anni dal suo debutto in automobilismo con una Brabham Junior a Brands Hatch ed appena due all'ultima volta che ha deciso di ritirarsi per sempre, ma solo ora sta ritrovando la convinzione per poter tornare a vincere e per sapersi concentrare ancora tutto nelle corse come quando, nel 1957 a soli 17 anni, esordì a Oulton Park con la sua prima MV 125.

Questa perlomeno è l'impressione che ci siamo fatta noi, un'impressione forse sbagliata di quel Campione del Mondo che molti hanno creduto vincitore perché figlio di un miliardario e che noi stessi all'inizio di quest'anno abbiamo incontrato quasi con sospetto alle gare della Formula 2.

Si tratta di un'impressione comunque e, proprio per questo, potrebbe non essere quella giusta. Quindi riportiamo per intero l'intervista che ci ha concessa ad Albi prima ancora di essere certo della vittoria del Campionato Europeo a cui tanto teneva. E' un'intervista per molti aspetti sconcertante e probabilmente per questa ragione sicuramente capace di dare un volto a questo campione che molti degli appassionati di oggi non conoscono. E' il primo passo: poi trasformare un campione dal volto umano in un idolo non è troppo difficile.



# MIKE the bike



Mike Hailwood guarda attentamente una pagina di **AUTO-SPRINT** del quale è fedele lettore, mentre Carlos Ruesch «sbircia» anche lui l'articolo

## La felicità nel correre

— Perché per cominciare a correre hai scelto le moto?  
«Prima di tutto perché mio padre aveva una catena di negozi di moto sparsi in Inghilterra e quando ha saputo che io volevo correre è stato molto contento e mi ha aiutato. Poi per avere molte gare in poco tempo e poter fare esperienza in fretta. Con le moto il successo arriva presto. Ho fatto quaranta gare subito nel primo anno, a volte anche due meeting per week-end. Poi nell'inverno sono andato in Sud-Africa col mio compagno di scuderia Dave Chadwick e lì abbiamo vinto il campionato delle 250.»

— Quando hai vinto il primo Campionato del Mondo?  
«A 21 anni, con la Honda 250, e nello stesso anno sono arrivato secondo in quello della 500 con una Norton privata, era il 1961.»

— Perché molti campioni del motociclismo ad un certo punto sentono il desiderio di passare alle quattro ruote?

«Si cerca qualche cosa di diverso dopo che si è corso in moto per molto tempo e si è vinto tutto il possibile. Poi per me la Honda che aveva deciso di ritirarsi mi ha spinto ancor più verso le macchine.»

— Ma non c'era solo la Honda. Perché hai deciso di passare alle macchine e non ad un'altra marca di moto?

«Perché c'era solo la MV che era buona, in quel momento non poteva verificarsi la situazione che ci fossimo io ed Agostini in uno stesso Team.»

— Ma vorrei proprio sapere il motivo per cui, cioè, ad un certo punto si pensa che le moto siano inferiori alle macchine...?

«No, no, è una questione di fare altre cose. Io ero stufo di moto: dopo dodici anni ho deciso... basta!»

— Sì, questo lo capisco, però io ho sempre pensato che i piloti che passano dalle moto alle macchine, a parte la saturazione, a un certo punto sentano che la moto non è completa... come dire che ha solo due ruote invece di quattro.

«Questa è una buffa domanda, no non capisco bene cosa tu voglia dire.»

— Voglio dire: guarda Agostini adesso, lui è Campione del Mondo e nel motociclismo è come Stewart, eppure continua a dire "passerò alle macchine". Se passasse alle macchine perderebbe qualche cosa?

«Sì: soldi, prestigio, tutto, perderebbe tutto. Io penso che sia molto sensato rimanere con le moto. E' molto difficile convincersi di cambiare ma quando lo si fa, bisogna accettarlo e cominciare tutto da capo ed è difficile quando tu vieni da una posizione come era la mia o come è quella di oggi di Agostini.»

— Ma forse ti piaceva affrontare questa difficoltà.

«No, è un'idea difficile da accettare ma in quel momento bisogna accettarla.»

— Prima di passare alle auto cosa pensavi delle macchine



Colloquio confidenziale fra manager e pilota: Mike Hailwood, visibilmente affaticato, sembra assorbire le parole che il suo patron-amico (tranne che nell... pagarlo bene, dice lui) Surtees gli rivolge

da corsa: pensavi che fossero più difficili o facili come avevi trovato le moto con le quali avevi vinto subito?

«Non avevo idea, non lo sapevo. Comunque all'inizio sembra facile andare subito forte quando si viene dalle moto e si sale su di una macchina. Solo che quando ti trovi in difficoltà non sai più cosa fare! Tu non ritrovi più le tue reazioni naturali. Forte sai andare perché hai buoni riflessi, sei abituato alla velocità, conosci le traiettorie delle curve, ma quando vai oltre i limiti ti accorgi di non avere nessuna esperienza su come comportarti con una automobile e così ti succedono gli incidenti. Dopo quattro o cinque incidenti allora capisci che devi ricominciare ad andare più piano. Poi c'è anche la meccanica nelle automobili che è molto più complicata, non è come sulle moto che è tutto più facile.»

Se corri  
perché vuoi

Se corri  
perché devi



**ABARTH** fa per te

Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

**ABARTH** dà di più

**Lunga durata:** perché è costruita con lamiere di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

**Alto rendimento:** perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.

**Costante rendimento nel tempo:** la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.

**Un simpatico rombo:** perché è fonicamente collaudata.

Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



**selecom**

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK FIRETRON SPARVA**

— Sì, lo so che tu dici di non capire molto di meccanica, e lo dice anche Surtees, ma io non credo veramente che sia molto importante. Basta avere un buon team e dei buoni meccanici che capiscano quello che tu desideri...

«No, non è così facile come tu dici. Quello che può piacere a me può per esempio non piacere a John Surtees e viceversa. Comunque quando John mette a posto una macchina ci si accorge della differenza. Se io fossi un pilota privato mi sarebbe più difficile sapere cosa voglio.»

— Per le moto non c'erano tutte queste difficoltà?

«No, non c'erano. Per le moto è molto più facile.»

— E' molto più difficile la F.1 della F.2?

«Sì, perché la F.1 è molto più complicata però per me è difficile anche la F.2. Io non ho una testa da meccanico. Dopo quattro anni che faccio solo automobilismo non ho ancora capito niente...! (ride) Forse sono un po' stupido!»

— E la F. 5000? Lo scorso anno sei stato sul punto di vincere il Campionato.

«Da mettere a posto è più complicata di una F.2; la F. 5000 è un po' come la motocicletta, se vuoi andare forte bisogna guidarla molto rigida.»

— Qual è stata la tua prima corsa in auto? Quando e come è andata?

«Oh, accidenti! io credo nel 1963 con una Brabham, una Formula Junior, non mi ricordo come sono arrivato, sesto o settimo, a Brands Hatch. Ho fatto ancora cinque corse con la Junior e ne ho vinte due e poi ho cominciato con Parnell in F.1: è stato un grosso errore.»

— Ma perché sei passato subito alla F.1 invece di farti esperienza con macchine più piccole?

«Perché pensavo di essere brillante, splendido. Parnell aveva insistito tanto...»

— Cioè pensavi di andare meglio?

«Sì, sì...»

— E con Parnell quanto sei stato?

«Due anni, un po' nel '63, nel '64 e poi fino a Montecarlo del '65. E poi... finito! Dopo Parnell mi sono ritirato, non ho fatto più niente.»

— Non hai più corso?

«No, sì e no, sono andato in Sud Africa a vivere e là ho fatto le corse durante l'inverno con una GT40 per Bernard White.»

— Ma cosa facevi, l'emigrante?

«Sì, proprio, poi l'inverno dopo con Eddie Nelson, sempre con una GT40. L'inverno dopo ancora, nel '68, con Malcom Guthrie, con la Mirage; sempre in Sud Africa. Nel '69 ho cominciato con Paul Hawkins con la Lola 5000 e con John Wyer con la GT40 e la Mirage 3 litri. Dopo la morte di Hawkins ho corso con la Lola della casa: nel '70 sono stato sempre con la Lola nella F.5000 ed a Le Mans con la Porsche 917 di Wyer. Con Surtees ho iniziato nel '71 in F.5000 ed ho fatto anche tre corse in F.1. La F.1 l'ho guidata a Monza, in America ed all'ultima corsa di Brands Hatch.»

— Per alcuni anni molti hanno pensato che tu non fossi fatto per l'automobilismo. Tu cosa pensavi in quel periodo?

«La stessa cosa!»

— No! Troppo facile come risposta. Tu hai smesso con le moto ed hai corso con le auto. Poi hai smesso con le auto, hai ripreso però sei sempre andato avanti anche quando sembrava che in auto non andassi...

«E' una domanda molto difficile. Io credevo, pensavo, avevo la sensazione di poter andare forte in macchina ma avevo avuto troppi incidenti. Alla fine del '70 la Lola smise le corse ufficialmente ed io ero sul punto di ritirarmi di nuovo. Ne parlai con Jackie Epstein che era il team manager della Lotus e lui mi disse "no, devi continuare perché tu hai del talento, ne sono sicuro" poi John Surtees è venuto da me e mi ha chiesto se volevo guidare per lui. Io gli ho risposto "Certo!". Ero molto contento di poter guidare ancora.»

— Per quale motivo John è venuto da te, forse perché eri stato motociclista?

«No, io credo che lui avesse realizzato che non dovevo essere così male. Mi disse che non mi avrebbe dato soldi ma io ero molto felice di guidare ed ho fatto un contratto di tre anni... anche adesso non prendo soldi!» (ride).

— Ma in quel momento era stato solo Epstein ad aiutarti ad andare avanti oppure c'erano altri che ti sostenevano?

«No, tutti dicevano "non sei bravo, smettila altrimenti ti uccidi". Ero molto abbattuto, demoralizzato, è stato solo Jackie che mi ha convinto a continuare. Lui ha organizzato il mio incontro con Surtees. E' un uomo che mi è molto caro e a cui sono molto riconoscente.»

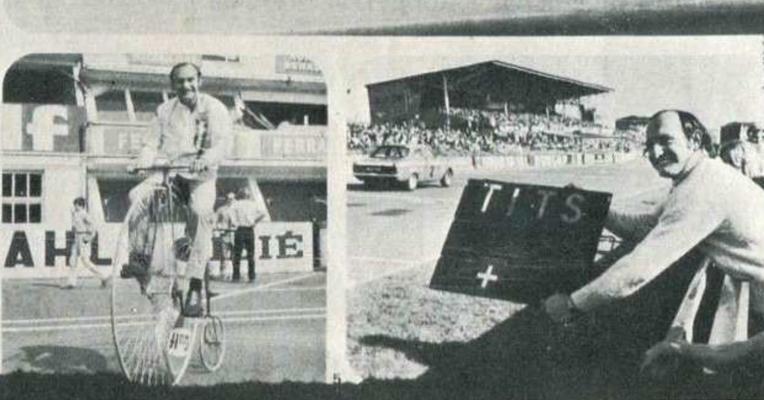
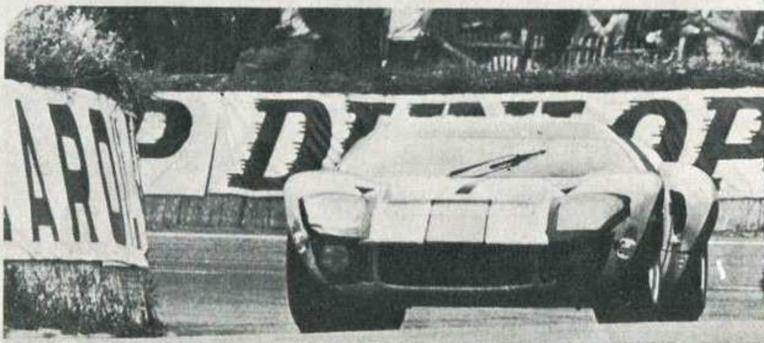
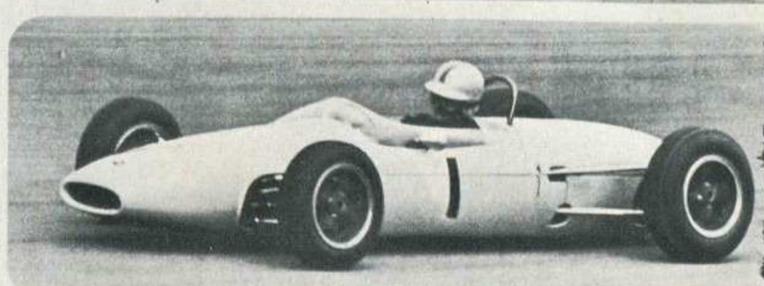
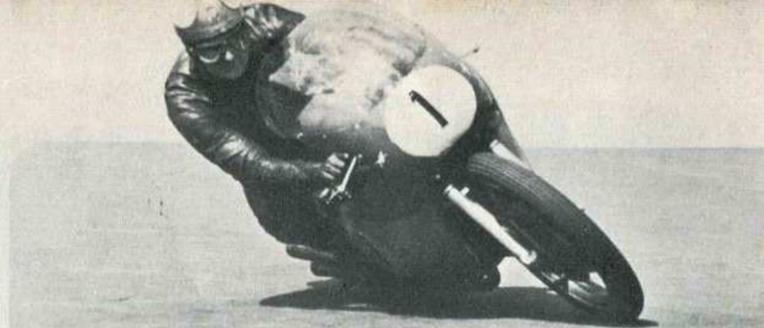
— Quando è stata la prima volta che hai capito che potevi essere anche un campione d'automobilismo?

«Mai... Si arriva lentamente, lentamente anche a capirlo: non è in una gara che ci si accorge di diventare campioni.»

«Sì è vero ma per esempio al G.P. d'Italia dell'anno scorso, quando hai fatto quella bella corsa...»

«Sì, ma quella era una gara facile. Forse lo scorso anno con la F.5000 io avevo capito che poi non ero così male. An-

Michael Bailey Hailwood wäre ein noch jüngerer Rennfahrer geworden, hätte er um Jahre früher gelebt. Heute ist er 32 (und gibt es er beträchtlich älter aussieht), und das sche wie lässige Image, das er sich selbst geben hat, passt nicht so recht in die Kategorie der geradlinigen Profis vom Schlage eines Tim Breen oder Ronnie Peterson. Hailwood geht eigentlich näher in die "Teufel-komm-raus"-Kategorie von Mike Hawthorn und Peter Collins. Schwierig, Hailwood zu analysieren. Spricht er in Worten des Showbusiness, so gleicht er als jeder andere Marlon Brando: oft missverständlich, schwer ansprechbar, mit einer etwas freudigen Einstellung seinen eigenen Public gegenüber. Fragen Sie ihn einmal, wie er seinen eigenen Fahrstil beschreiben würde. Er antwortet: "Sehr schlecht! Mein Freund, ein Fahrer hat mir einmal erzählt, ich fahre unbillig, riskant, nicht sauber. Denis Jenkinson kritisierte mich in Monaco und meinte, dass ich die Wagen in die Kurve zu werfen, wie ein Motorrad. Ich fuhr bestimmt nicht so sauber, aber ich möchte es fühlen, was das macht, und die einzige Art, um dies zu befehlen, ist, mit Gewalt zu fahren." Und von Brando, das weiss man, hat seine Freunde in ähnlicher Art und Weise behandelt. "The Bike" ist der Sohn eines reichen Mannes, gleich die Ursache für einige seiner Schwierigkeiten gewesen ist. Sein Vater Stan betrieb eine der größten Motorradvertretungen in England und Mike wurde sehr kostspielig erzogen. Jahren landete er im Marine-College, wurde bald müde, auf einen Admirals-Titel zu verzichten, und so endete er schliesslich als Mitglied in den Triumph-Motorrad-Werken. Die Karriere dauerte allerdings kaum ein Jahr. Mike Motorräder, aber Fabrikarbeit weniger, sah er sich bald nach einem anderen Betätigungsfeld um. Motorradrennen schienen das zu sein, und mit 17 Jahren fuhr Mike in einem Park sein erstes Rennen. Er erschien mit einer Bentley des Vaters an der Strecke, was ihm von Anfang an unter seinen Freunden, die mit klapprigen Lieferwagen angehen und darin auch noch schliefen, nicht viel Sympathien eingetragen. Das erste Rennen beendete S. M. B. Hailwood als Sieger und in nur vier Monaten hatte er vier erste Plätze unter den ersten vier (bei den anderen herausgefahren). Die internationale Bekanntheit bekam er gerade rechtzeitig für das Oulton Park August International, wo auch ein gewisser John Surtees in der 250-ccm-Klasse am Start war. Er gab es auch den ersten Schock: Im Bemühen zu halten, baute Mike einen Sturz, brach sich ein Schlüsselbein und machte Old Stan zu einem kranken Mann. Natürlich gehofft, dass sich sein Sohn wieder kaufen konnte, aber nur die wenigsten Konkurrenten realisierten, dass Mike von den Preisgeldern alles auf Heller und Pfennig ausgeben musste. Nach einem Rennwinter in der 250-cm-Klasse kam der 18jährige Mike mit Motorradrennen Wert von 60000 Franken zurück nach England — und wenn seine Konkurrenten auch derart waren, dass er sich mit Geld seine Erfolge so bewiesen die Resultate am Ende der Saison hin, dass Mikes Talent mit seinem Namen mehr als mithalten konnte: Er wurde in der 250-cm-Klasse britischer Meister und landete in der 250-cm-WM an vierter Stelle. Für die "Slide-Reader", die sich auch im Motorradrennen auskennen, werden über den weiteren Verlauf...



Così il settimanale svizzero-tedesco «Pover slide» ha sintetizzato la carriera agonistica di MIKE HAILWOOD: «Su due o quattro ruote Hailwood sembra essere a casa; dall'alto in basso, con la MV Agusta a Mallory Park; alla sua prima esperienza (1963) con una Brabham F. Junior; al debutto, nel 1964, in F. 1 con una Reg Parnell-Lotus; a Le Mans nel 1969 su una Ford GT 40 in coppia con David Hobbs; in un'evasione ciclistica su un triciclo d'epoca e, infine, una prestazione come segnalatore»



Ben altra è questa espressione di Hailwood papà che guarda, ridendo, la piccola vasca «francese» necessaria al suo erede

davo sempre meglio con la mia Surtees e costituivo una buona combinazione con lei.»

— Se tu oggi ti trovassi come eri quando hai deciso di passare all'automobilismo, con quale formula cominceresti?

«F.3 naturalmente, dà molta esperienza. La F.2 è però meglio perché i piloti sono più esperti e le macchine sono migliori, più impegnative ma è più difficile andare in F.2 perché costa molti soldi. Se dovessi ritornare indietro non andrei subito in F.1 come ho detto.»

— Quali erano i tuoi rapporti con Surtees ai tempi delle moto?

«Io ho conosciuto poco John a quei tempi: lui stava finendo quando io avevo da poco iniziato.»

— Oggi sei consapevole d'essere un campione?

«No, non buono abbastanza.»

— Perché?

«Perché è quello che io penso, di non essere bravo abbastanza.»

— Vai forte in F.2, in F.1: non vuoi diventare uno Stewart o un Fittipaldi?

«Sì, sì ma io non ho il talento.»

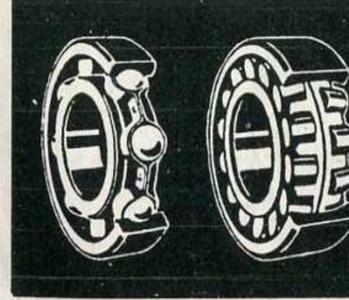
— Prima mi hai detto che hai continuato a correre perché ti avevano convinto che avevi talento...

«Sì, lo ha detto Epstein, ma talento ad un certo livello, non ad un livello come il loro.»

— Ma come, dopo tutti questi anni d'automobilismo, adesso che vai veramente bene, perché ti butti così giù!

«No, solo che io credo in questo momento d'essere arrivato al mio massimo.»

— Allora qual è il tuo obiettivo in automobilismo adesso?



**FAG**  
cuscinetti volventi

# MIKE the bike



Una barca e  
un marinaio

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

«Di andare sempre meglio, mi piacerebbe andare meglio, vincere un Gran Premio... mi basterebbe uno, sarei felice con uno e vincere il Campionato Europeo di Formula 2.»

— E a parte questo perché corri?

«Perché mi piace, mi fa felice, a me piace correre. E poi correre non è troppo lavoro... fa girare il mondo...»

— Ma non l'hai già visto tutto il mondo?

«Be, sì... quasi.»

— E allora?

«Sì ma è difficile stare in un posto per più di una settimana adesso e l'automobilismo è proprio quello che ci vuole per muoversi in fretta.»

— Ma tu corri per i soldi, per il successo...

«Sicuro per il successo, per i soldi un po' ma non sto guadagnando niente perché sai... John è un po' "stretto". Anzi, vorrei guadagnare più di un po', però corro per il successo, è normale no? È una cosa umana.»

— Se tu non fossi passato alle macchine, cosa avresti fatto?

«Non so, non riesco a pensare a niente d'altro, io amo le corse.»

— Te lo chiedevo per sapere se hai qualche interesse al di fuori delle corse.

«Mi sarebbe piaciuto essere un musicista, fare il pianista o

il chitarrista, mi piace molto la musica, tutta la musica. Il jazz prima di tutto, moderno e tradizionale. Poi fare un po' di golf, viaggiare... mi piace il mare, il sole.

— Ma cosa fai in realtà fuori dalle corse, non continuerai a fare e disfare valigie e basta!

«Sì, apro e chiudo la valigia e poi non faccio niente, leggo e poi viaggio, una vita dura!»

— Torneresti a correre in moto contro Agostini e Saarinen?

«No, finito. Non è possibile ritornare dopo quattro anni di inattività.»

— E quando deciderai di non correre più in macchina cosa farai... le corse con gli aerei?

«Cosa? Aerei? No, troppo pericoloso! Forse mi ritiro in un'isola deserta.»

— Ma come fai ad andare a vivere in un'isola deserta se dici che non riesci a stare più di una settimana in un posto?

«Giusto, mi comprerò una barca e poi farò dei viaggi intorno al mondo.»

— Ma sai tenere una barca?

«Sì, io sono stato in un collegio navale...»

— Bravo, allora sai fare i nodi!

«Sì, i nodi, però ho bisogno di un capitano per la mia barca.»

— Veramente bello! Dici: mi piacerebbe andare in barca però ho bisogno di un capitano; non posso fare a meno delle corse però ho bisogno di avere un bravo meccanico...



**il mio cavallo vincente  
ha due ali in più**

**le ali di Mobil A-42 l'unica benzina "salvapotenza"**

● per chi apprezza uno scatto in più ● per chi vuole più Km per ogni litro  
● per chi pretende più sicurezza per ogni Km

ogni rifornimento Mobil equivale a una messa a punto del motore

**Mobil** due ali in più  
ai cavalli motore

## Torna REGAZZONI in F.2 nella TEMPORADA sudamericana

**SAN PAOLO** - Gli organizzatori della «temporada sud-americana» di Formula 2, hanno ricevuto di ritorno i moduli di ingaggio controfirmati dai piloti che erano stati invitati a prendere parte alla manifestazione che inizierà in Brasile il 29 ottobre e terminerà in Venezuela il 10 dicembre. I 19 piloti invitati, 7 sudamericani e 12 europei, sono:

Emerson Fittipaldi	(Lotus '69 ufficiale)
Wilson Fittipaldi	(Brabham BT 38)
Lion Duarte	(Surtees TS 10)
Carlos Reutemann	(Brabham BT.38 Rondell)
Carlos Pace	(Surtees TS 10 ufficiale)
Garcia Veiga	(March 722 ufficiale)
Carlos Ruesch	(Surtees TS 10 ufficiale)
Mike Hailwood	(Surtees TS 10 ufficiale)
Andrea de Adamich	(Surtees TS 10)
Clay Regazzoni	(March 722 colori Shell Arnold)
Henri Pescarolo	(Brabham BT 38 Rondell)
Tim Schenken	(Brabham BT 38 Rondell)
Bob Wolleck	(Brabham BT 38 Rondell)
David Purley	(March 722)
Dave Morgan	(Brabham BT 38 o TUI)
James Hunt	(March 712)
Brett Lunger	(March 712)
Richard Scott	(Brabham BT 38)
Tom Belsø *	(Brabham BT 38)
Josè Dolhem	(March 722)

\* Uno degli ultimi due fungerà da riserva.

Le date delle competizioni sono le seguenti:

29 ottobre	Brasile	Corsa a Interlagos
5 novembre	Brasile	Corsa a Porto Alegre (o Interlagos)
19 novembre	Argentina	Corsa a Buenos Aires
26 novembre	Argentina	Corsa a Cordoba
10 dicembre	Venezuela	Corsa a San Carlos (200 km da Caracas)

«E' perché io sono troppo stupido, ho sempre bisogno di qualcuno che faccia il lavoro per me.»

— Stupido? Sei pigro.

«Sì, sì sono veramente pigro, molto pigro... non mi piacciono le responsabilità.»

— Ma quando guidi hai responsabilità.

«Sì, ma ho responsabilità solo per me stesso. Questa è una delle ragioni per cui ho smesso di correre con le moto: in quel momento avevo troppa responsabilità e a me le responsabilità non piacciono.»

— Ma ti è dispiaciuto lasciare le moto?

«No, non mi è spiaciuto perché avevo troppe responsabilità.»

— Ma allora non riesco a capire... e dopo aver vinto un Gran Premio cosa farai?

«E dopo mi ritiro, non ho ambizioni, non grandi ambizioni.»

— Ma come, corri per il successo e non hai ambizioni, non è un controsenso?

«Sì, ma io sono un uomo molto complicato.»

Certamente complicato, forse anche un po' insicuro, combattuto tra la volontà di raggiungere il successo con la forza quando questo è più lontano e difficile e la paura di smettere di divertirsi al momento in cui la vittoria gli viene chiesta come un dovere. E' un pilota di quelli che fanno la loro carriera col coraggio e col cuore, non col calcolo e la freddezza. Un campione col temperamento latino che, forse per questa ragione, ama il pubblico italiano.

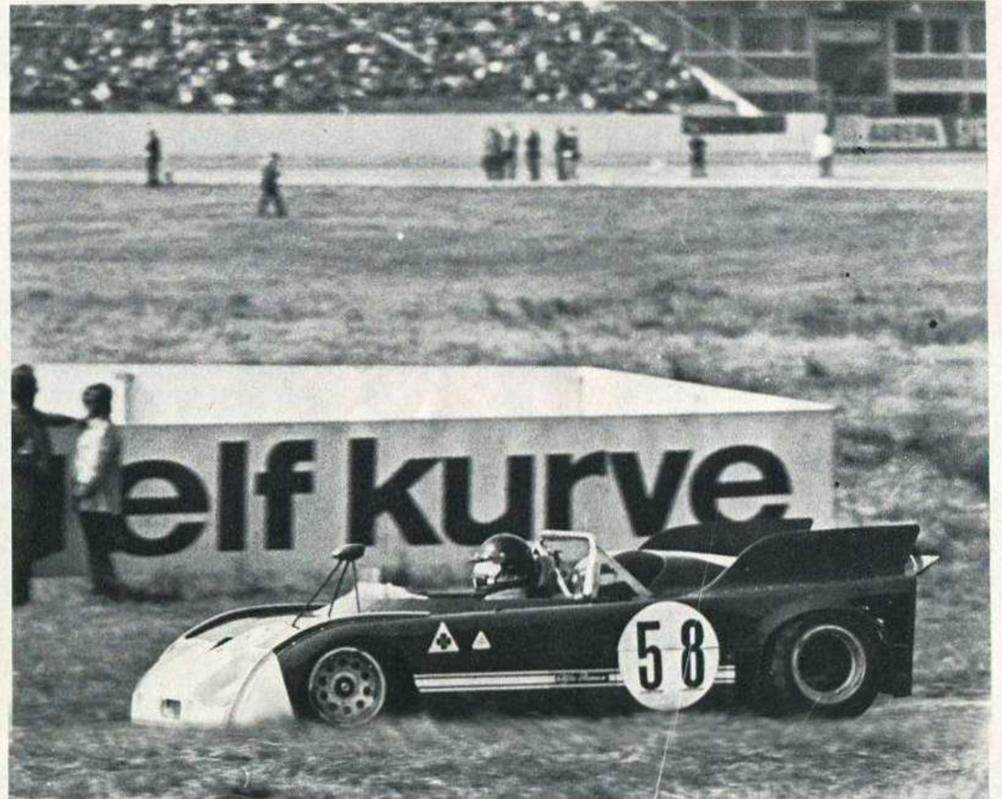
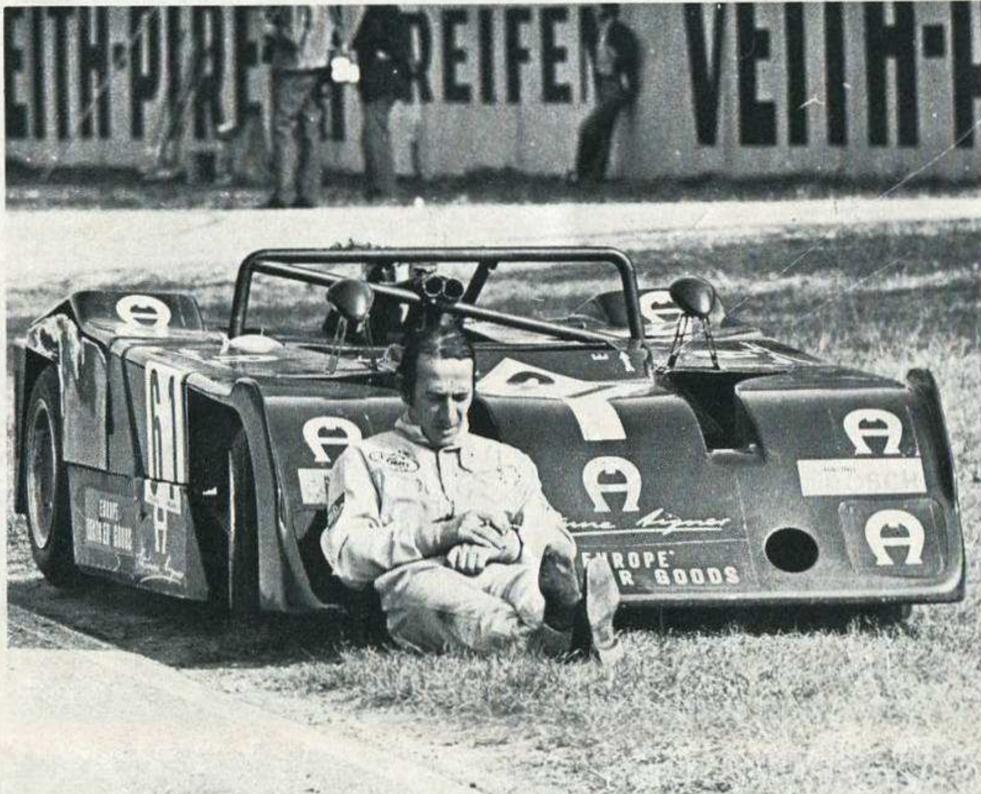
# Si correrà a IMOLA (due volte?) e anche a MISANO per l'INTERSERIE '73

Le date definitive del Campionato Interserie '73 sono le seguenti, che modificano leggermente quelle previste nel numero scorso di Autosprint:

1 aprile - Nurburgring.	29 luglio - Santamonica (Italia).
1 maggio - Imola (Italia).	19 agosto - Keimola.
20 maggio - Silverstone.	26 agosto - Nivelles.
24 giugno - Norimberga.	26 settembre - Osterreichring.
15 luglio - Hockenheim.	30 settembre - Hockenheim.

Sono possibili altre tre gare a Barcellona, Nurburgring, e Imola, ma per ora non è stato deciso.

# Caccia ai piloti-big e tre corse in Italia



A correre l'Interserie di Hockenheim c'era anche il simpatico «Shanghry-La», pilota di casa nostra, alla guida di una non meglio identificata Etienne Aigner di 2 litri. Non è stato molto fortunato, come si vede. A destra, de Adamich, che ha avuto un week-end molto intenso, correndo con l'Alfa (nella foto) l'Interserie, e con la Surtees la F. 2'

A HOCKENHEIM si è tenuta l'ultima riunione annuale dell'Interserie Association, quella nella quale dovevano essere prese le decisioni finali sulla nuova regolamentazione tecnica e finanziaria e si dovevano inoltre fissare le date delle gare. Avevano preannunciato un sensibile aumento al monte premi, ma questo invece è stato aumentato di più o meno il 20%, per un totale di circa 20.569.000 lire per gara; per lo più il denaro aggiunto è destinato alla parte bassa della scala e ciò significa che le vetture di primo piano, che hanno più probabilità di vincere, continueranno a ottenere soltanto lire 3.100.000, oltre a un nuovo «extra» di lire 385.000 per la posizione in prima fila al via. Premi così non abbastanza allettanti, per ottenere la sperata presenza delle grosse squadre, come avviene per le Corse Can-Am negli Stati Uniti; infatti la reazione di squadre e di patrocinatori non è stata buona. La maggioranza degli organizzatori (e dei capi équipes) ritiene che senza un ulteriore patrocinio, che del resto quasi tutte le

## DAYTONA torna alle 24 ORE con le GT

DAYTONA - Uno dei più eccitanti e ruggenti mesi del calendario dello sport automobilistico americano, prenderà il via quando sull'autodromo internazionale di Daytona prenderanno la partenza i bolidi della 24 Ore, gara di campionato mondiale. Dopo la parentesi della «6 Ore» si torna così alla tradizione. Ma la gara sarà riservata solo alle vetture Turismo gr. 2 e Gran Turismo. Niente sport, come ha comunicato il figlio di Bill France (il padre ormai si occupa della propaganda politica per il sen. Wallace) in una sua visita a Maranello, sperando di assicurarsi una squadra (ufficiale) di Daytona GT.

La data di sabato 3 febbraio 1973 segnerà l'inizio delle «settimane della velocità» su questo famoso impianto statunitense. Più di 500 piloti professionisti, provenienti da tutto il mondo, scenderanno in pista e più di mezzo milione di dollari (oltre 291 milioni di lire) verranno pagati in premi per le totali 4.500 miglia di competizioni.

Quattro fra le maggiori federazioni automobilistiche organizzeranno corse in quel periodo spettacolare. L'asso belga Jacky Ickx con il suo compagno Mario Andretti si aggiudicarono la prima corsa 1972 e il leggendario A.J. Foyt chiuse l'elenco dei vincitori con la sua affermazione nella 500 Miglia. Le autorimesse e i box di Daytona saranno nuovamente il «chi è» delle corse automobilistiche nel corso dello svolgimento del programma 1973. Dalla 24 Ore alla Daytona 500 Winston Cup, di chiusura, si sono avuti nel 1972 oltre 300.000 spettatori.

Ecco il programma delle competizioni: 3-4 febbraio 1973 - 24 ORE DI DAYTONA, gara del campionato mondiale marche; 10-11 febbraio: qualificazioni per la Daytona 500 e 10.a Royal Triton 300 per stock car; 15-16-17-18 febbraio: Grand National 125, Florida Citrus 200, Daytona Permatex 300 Nascar e Daytona 500 miglia.

vetture principali avevano già quest'anno, non sarebbe possibile dirigere una squadra privata senza rimetterci molti quattrini, anche se si ottenessero successi nelle gare.

Sono inoltre state offerte somme maggiori ai piloti classificati dalla FIA, per attirare conduttori di primo piano e quindi un folto pubblico, ma con sole L. 150.000 offerte a un pilota classificato di vetture sport, fino a L. 1.500.000 per un campione del mondo di Grand Prix 1971-1972, è improbabile che siano invogliati piloti, né di primo, né di secondo piano. Un Jackie Stewart, per esempio, non ci penserebbe neanche di partecipare a una gara Interserie per una somma grossa il doppio e poi vorrebbe una parte del premio vinto.

Parrebbe ancora una volta che i soli teams in grado di partecipare a queste gare con successo, siano quelli che dispongono di una vettura economica ma che dà affidamento, cioè che non potrà mai vincere una prova, ma che potrebbe piazzarsi, poniamo, sesta ogni volta, ottenendo così lire 900 mila o 1.000.000 per corsa.

## PEARSON stacca PETTY (con 40 gradi)

DOVER DOWNS - La giornata impressionevolmente caldissima (40. gradi all'ombra), ha rapidamente messo fuori causa 28 vetture che partecipavano alla «Delaware 500 Miglia» sul circuito di Dover Downs nelle adiacenze di Baltimora. David Pearson su Mercury vinceva, malgrado il motore avesse cominciato a fumare maledettamente, questa prestigiosa gara distaccando il diretto rivale Richard Petty su Dodge, unico superstite «maggiorato», dopo che il compagno di scuderia Buddy Baker e Bobby Allison avevano dovuto abbandonare a metà gara per l'incendio dei motori.

«Verso la fine della gara avevo segnalato al box di trovare un sostituto. credevo di non farcela. Il caldo era insopportabile. La sola volontà mi ha aiutato a giungere al traguardo. Poi, come avete visto, sono svenuto» ha detto Pearson una volta ripresosi.

Un vistoso cheque di 13 mila dollari oltre 7 milioni e 600 mila lire, è andato al vincitore che ha girato, malgrado numerose bandierine gialle alla media di 193,925 kmh. A Richard Petty, secondo sono andate 4.680.000 lire. Restano ancora sei corse prima della fine del campionato NASCAR che si concluderà il 3 dicembre.



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...  
**MAZDA**  
LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI  
richiedetele presso i migliori elettrauto



Scritto FINE  
nel «mondiale»  
PILOTI '72

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

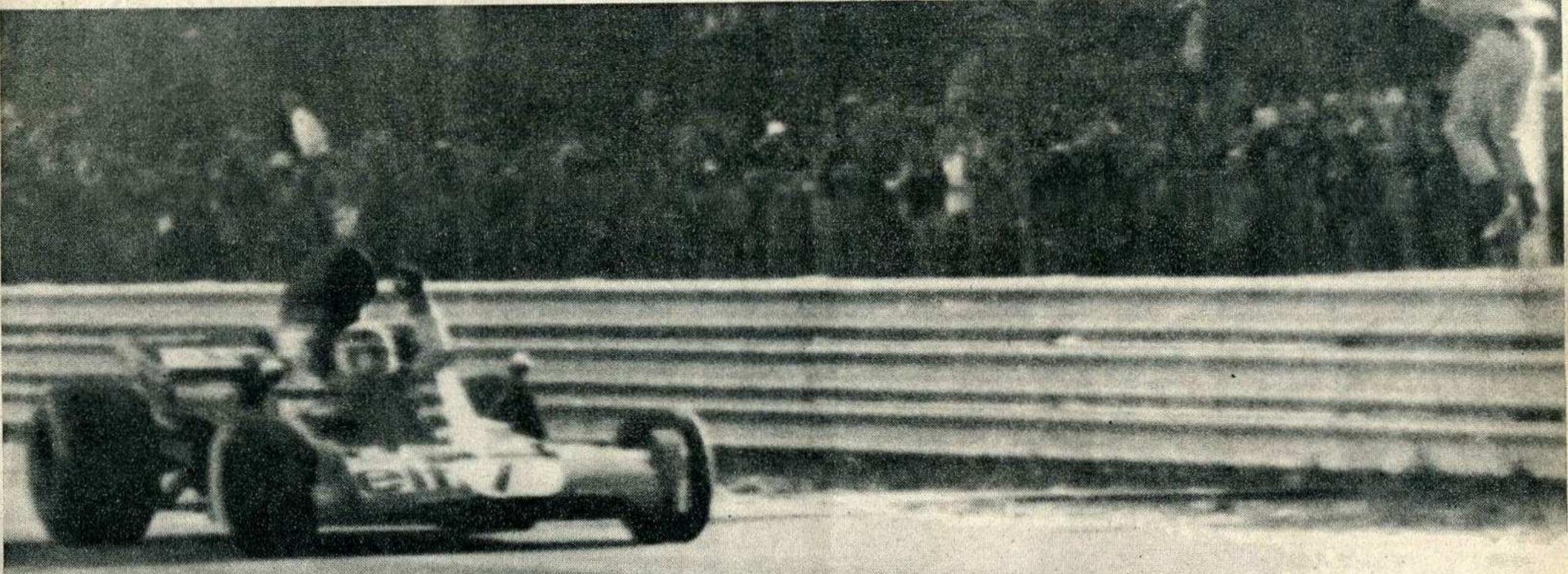


# domenica SPRINT

FITTIPALDI ha lasciato «nero» WATKINS GLEN

Mondiale Piloti F. 1	G.P. ARGENTINA	G.P. SUD AFRICA	G.P. SPAGNA	G.P. MONACO	G.P. BELGIO	G.P. FRANCIA	G.P. EUROPA	G.P. GERMANIA	G.P. AUSTRIA	G.P. ITALIA	G.P. CANADA	G.P. USA	TOTALE PUNTI VALIDI
E. FITTIPALDI	6	9	4	9	6	9	—	9	9	—	—	—	61
STEWART	9	—	3	—	9	6	—	—	—	9	9	9	45
HULME	9	—	—	4	—	2	—	6	4	4	4	4	39
JCKX	4	—	6	6	—	—	—	9	—	—	—	2	27
REVSON	—	4	2	—	—	4	—	4	3	6	—	—	23
CEVERT	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	6	—	15
REGAZZONI	3	—	4	—	—	—	—	6	—	—	2	—	15
HAILWOOD	—	—	—	—	3	1	—	3	6	—	—	—	13
PETERSON	1	2	—	—	—	2	—	4	—	—	3	—	12
AMON	—	—	—	1	4	3	—	2	—	—	1	—	12
BELTOISE	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
ANDRETTI	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
GANLEY	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	4
HILL	—	1	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	4
REDMANN	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	4
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
REUTEMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
PACE	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3
SCHENKEN	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
MERZARIO	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

# Si porta fortuna JACKIE «lo spazzino»



Con il consueto «entusiasmo», il direttore di corsa di Watkins Glen sventola la bandiera davanti alla Tyrrell di Jackie Stewart, riconfermatosi negli USA dopo il Canada

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**WATKINS GLEN** - Ha vinto lo scozzese volante, ma la gara l'hanno animata Francois Cevert e Jacky Ickx. L'ex-campione del mondo è scappato via trascinandosi dietro un nugolo di accaniti competitori i quali, malgrado i loro sforzi, non sono riusciti ad avvicinarsi a Stewart che giro su giro ha aumentato il vantaggio grazie alla sua impeccabile Tyrrell che oltre alle gomme migliori — la miscela media Goodyear della vigilia — ha dimostrato di essere giunta, allo scadere di questo campionato mondiale, in forma smagliante.

«Ho voluto chiudere in bellezza — ha detto Jackie dopo la gara — per dimostrare che non sono finito. Ho ancora dinanzi a me molti allori e non sono certamente disposto a chinare la fronte».

Gli avversari hanno cercato di ridimensionare la vittoria di Stewart dicendo che sul

Si son divisi (così) 160 milioni

STEWART	62.000 dollari	(35.000.000)
CEVERT	26.000	(15.000.000)
HULME	16.000	(9.300.000)
PETERSON	11.000	(6.400.000)
ICKX	10.500	(6.100.000)
ANDRETTI	10.000	(5.800.000)
DEPAILLER	9.500	(5.500.000)
REGAZZONI	9.000	(5.300.000)
SCHECKTER	8.500	(5.000.000)
WISELL	8.000	(4.700.000)
HILL	7.900	(4.600.000)
POSEY	7.800	(4.500.000)
BEUTLER	7.700	(4.400.000)
PESCAROLO	7.600	(4.300.000)
AMON	7.500	(4.200.000)
BARBER	7.000	(4.000.000)
HAILWOOD	7.000	(4.000.000)
REVSON	7.000	(4.000.000)
LAUDA	7.000	(4.000.000)
PACE	7.000	(4.000.000)

Gethin, Ganley, Wilson Fittipaldi, Beltoise, Redman, Reutemann, de Adamich, Schenken, Emerson Fittipaldi, Bell. 6.000 dollari ciascuno (3.500.000).

la sua Tyrrell c'erano gomme migliori. Però nessuno ha detto che dopo le prove di mezz'ora di domenica, tutte e trenta le macchine concorrenti hanno ritoccato freneticamente le varie parti, mentre la blu Tyrrell di Stewart è rimasta al box coperta, pronta, prepotente.

E' stato il trionfo della migliore vettura, del migliore «management», della migliore tecnica applicata al mezzo a quattro ruote. Nelle immediate retrovie la gara è stata movimentata da Cevert e Ickx in lotta con Peterson (leggete in cronaca la battaglia dei sorpassi) che è stato colpito sin dalla vigilia da innumerevoli contrattempi tecnici, ultimo colpo contro il guard-rail e la rapida sostituzione del cambio all'ultima ora. Un doveroso elogio va anche ad Andrea de Adamich che, partito dalla 19. posizione dinanzi ad avversari come Pescarolo, Redman, Hill, Bell, e altri, ha retto bene sino al

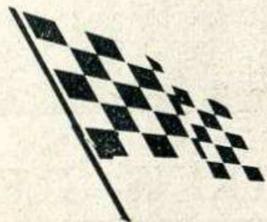
momento dell'urto con Gethin in curva che lo costringeva al ritiro. De Adamich alla vigilia aveva lavorato seriamente, per mettere a punto la macchina.

Cris Amon, partito in coda per evitare eventuali incidenti, essendo il suo motore non a posto, ha tirato fino al 57. giro in 17. posizione e non ha potuto emergere. La Ferrari avrebbe potuto far meglio se i tubi di scarico e le gomme Firestone non avessero frenato la irruenza degli alfiere ferraristi. Di Francois Cevert bisogna parlare bene perché il giovane francese non ha ceduto anche se un pezzo del rivestimento dell'abitacolo gli si è staccato terminando nei pressi dell'acceleratore.

Comunque il «delfino» della Tyrrell ha concluso anche egli in grande stile questo

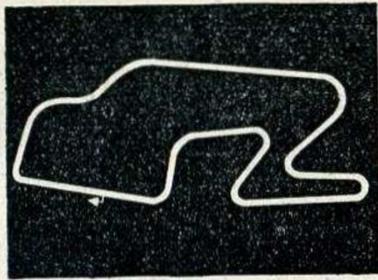
**Lino Manocchia**

V8eBlogScans



# G.P. U.S.A.

gara internazionale di velocità valida quale dodicesima ed ultima prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Autodromo di Watkins Glen, New York, di 5434 metri. 59 giri, pari a km 319,906. Spettatori 80 mila circa; tempo coperto con uno spruzzo di pioggia; temperatura fresca. 8 ottobre 1972



## COSI' (IN 31) AL VIA

DENIS HULME (McLaren-Ford) 1'41"8	PETER REVSON (McLaren-Ford) 1'40"52	JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 1'40"48
CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford) 1'41"69	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 1'41"44	
JODY SCHECKTER (McLaren-Ford) 1'42"05	CHRIS AMON (Matra Simca) 1'41"97	CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B 2) 1'41"95
MARIO ANDRETTI (Ferrari 312 B 2) 1'42"48	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'42"40	
WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford) 1'42"75	JACKY ICKX (Ferrari 312 B 2) 1'42"59	PATRICK DEPAILLER (Tyrrell-Ford) 1'42"52
CARLOS PACE (March Ford) 1'43"31	MIKE HAILWOOD (Surtees-Ford) 1'43"20	
JEAN PIERRE BELTOISE (Marlboro BRM) 1'44"24	HOWDEN GANLEY (Marlboro BRM) 1'44"24	REINE WISELL (Lotus-JPS) 1'43"54
SKIP BARBER (March Ford) 1'44"28	ANDREA DE ADAMICH (Surtees-Ford) 1'44"27	
SAM POSEY (Surtees-Ford) 1'44"52	HENRY PESCAROLO (PoliToys Ford) 1'44"43	MIKE BEUTTLER (March Ford) 1'44"36
NIKI LAUDA (STP March Ford) 1'45"29	BRIAN REDMAN (Marlboro BRM) 1'44"92	
PETER GETHIN (Marlboro BRM) 1'45"59	GRAHAM HILL (Brabham-Ford) 1'46"31	RONNIE PETERSON (STP March Ford) 1'46"14
DAVID WALKER (Lotus-JPS) 1'50"6	DEREK BELL (Tecno Martini) 1'47"02	
TIM SCHENKEN (Surtees-Ford) 1'57"67		

## COSI' (IN 16) ALL'ARRIVO

1. Jackie STEWART (Tyrrell-Ford), 59 giri in 1.41'45"354, media 189,070 kmh;  
2. Cevert (Tyrrell-Ford) in 1.42'17"622; 3. Hulme (McLaren-Yardley) 1.42'22" e 882; 4. Peterson (March-Ford) 1.43'07"870; 5. Ickx (Ferrari B 2) 1.43'08"473;  
6. Andretti (Ferrari B 2) a 1 giro; 7. Depailler (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 8. Regazzoni (Ferrari B 2) a 1 giro; 9. Scheckter (McLaren-Yardley) a 1 giro; 10. Wisell (Lotus-JPS) a 1 giro; 11. Hill (Brabham-Ford) a 2 giri; 12. Posey (Surtees-Ford) a 2 giri; 13. Beuttler (March Ford) a 2 giri; 14. Pescarolo (PoliToys-Ford) a 2 giri; 15. Amon (Matra-Simca) a 2 giri; 16. Barber (March-Ford) a 2 giri.

## I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart, media 189,070 kmh. Primato precedente: Francois Cevert (Tyrrell-Ford), media 185,190 kmh (1971).  
Sul giro: Jackie Stewart, il 33. giro in 1'41"644, media 192,493 kmh. Primato precedente: Jacky Ickx (Ferrari B 1) in 1'43"47, media 188,899 kmh (1971).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Hailwood	56. giro	sospensione anteriore
Lauda	56. giro	sospensione
Revson	54. giro	rottura motore
Pace	48. giro	alimentazione
Gethin	47. giro	rottura motore
Walker	44. giro	fermo sul circuito
Ganley	44. giro	sospensione anteriore
W. Fittipaldi	43. giro	fermo sul circuito
Beltoise	40. giro	rottura motore
Redman	31. giro	fermo sul circuito
Reutemann	33. giro	rottura motore
de Adamich	25. giro	rottura sospensione
Schenken	23. giro	rottura tubo olio
E. Fittipaldi	14. giro	rottura ammortizzatore
Bell	8. giro	guarnizione testata

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Stewart, Cevert, Peterson, Scheckter ●●●●● - Ickx, Hulme, Andretti, Regazzoni, Depailler, Hailwood ●●●● - Revson, Wisell, Hill, Posey, Wilson, Fittipaldi, Reutemann ●●● - Beuttler, Pescarolo, Amon, Barber, Lauda, Pace, Gethin, Walker, Ganley, Beltoise, Redman, de Adamich, Schenken ●● - E. Fittipaldi e Bell non classificabili.

## CONTINUAZ. DA PAGINA 19

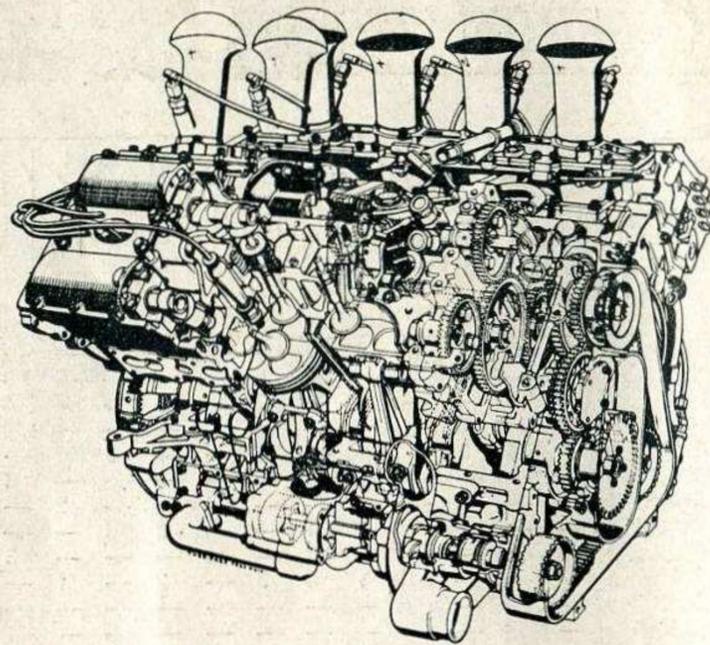
Campionato vincendo meritatamente i 20.000 dollari che spettano al secondo. Per poco Cevert non ha bissato il successo su questo tracciato dove l'anno scorso vinse di forza, ma come ha detto Chapman: «Oggi nessuno sarebbe stato capace di fermare Jackie».

Cala il sipario sul mondo iridato con il primo attore dietro il proscenio. Fittipaldi, visibilmente nervoso ha lasciato il Glen dove due anni fa accese la sua stella, giurando che nel 1973 tornerà a fregiarsi del titolo che ha già vinto meritatamente.

Era veramente nero e ha rifiutato di posare con Stewart dopo il Gran Gala finale ed è andato via innalzando nuvole di polvere con la sua macchina privata.

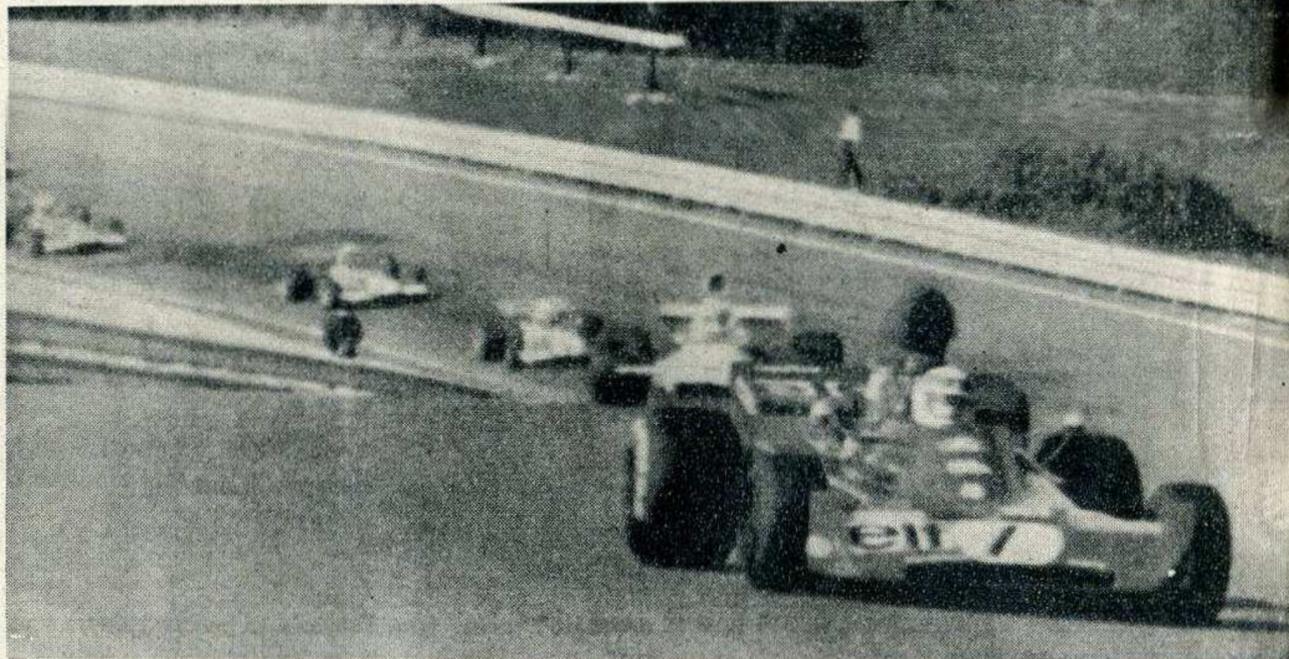
«Jackie lo spazzino», ha commentato qualcuno, durante la conferenza stampa. L'ex campione prima del via aveva preso la scopa ed aveva pulito la polvere che si era accumulata sulla pista per il grande traffico di curiosi e cacciatori d'autografi. «E' ormai un'abitudine quella», ha risposto Jackie, «Ogni qual volta spazzo la pista vinco».

I. m.



## Un motore da 51 vittorie

JACKIE STEWART conquistando la vittoria nei grandi premi del Canada e degli Stati Uniti, ha fatto raggiungere al motore FORD-COSWORTH un record difficilmente superabile: 51 vittorie in altrettanti grandi premi di Formula 1. La storia del Ford-Cosworth 8V di F. 1 è cominciata nel 1967, quando Jim Clark lo fece debuttare, con la sua Lotus, con una vittoria nel Gran Premio d'Olanda. Questo motore 8V di 3000 ha una concezione tecnica estremamente semplice che è il segreto principale della sua eccezionale robustezza ed affidabilità



Subito dopo il via, a Watkins Glen, ecco la Tyrrell di Stewart uscire in testa dalla «esse» del circuito americano seguito dalla McLaren di Hulme e dalle tre Ferrari in fila di Regazzoni, Ickx, Andretti

## Tra le quinte del G.P.

# FOLLMER pilota n. 2 SHADOW

WATKINS GLEN - Come già annunciato su AUTOSPRINT, il prossimo anno la Formula 1 si arricchirà di un nuovo concorrente, la UOP Shadow, che il 39enne ex-fondatore della March, Alan Rees, affiderà a Jackie Oliver e George Follmer, il quasi certo vincitore della Can-Am di quest'anno. «E' ancora presto per poter dire con esattezza le caratteristiche della mia prossima macchina» ha commentato Oliver presente a Watkins Glen «ma sicuramente si tratterà di un qualcosa di molto moderno.»

La nuova Shadow utilizzerà il motore Cosworth e pneumatici Goodyear. Contemporaneamente, il costruttore americano ha annunciato anche una nuova vettura per il Can-Am, campo nel quale fin'ora si è cimentata la marca, senza troppo successo, per dar modo ad Oliver di comportarsi meglio che nelle passate edizioni del Challenge. Qualcuno afferma che allo scadere dell'anno Follmer lascerà il team di Penske, ma la notizia è perlopiù prematura.

• Nelle vene del piccolo Michael Andretti scorre senza alcun dubbio lo stesso sangue del padre famoso: a 10 anni è già un vero asso del karting e della formula junior. Indossa una tuta simile a quella paterna, piena di emblemi pubblicitari, e la sua vettura che porta il n. 9 è dipinta in bianco e rosso. Quando è in pista non scherza e sa farsi rispettare in ogni occasione. «Non voglio forzarlo anzitempo — dice Mario Andretti compiaciuto — ma nelle ultime tre corse due volte ha vinto e l'altra è arrivato secondo perché proprio sul finire ha bruciato il motore. E' un calcolatore freddo che

non teme né le curve, né la velocità.»

Fu suo figlio a indurre l'asso di Nazareth a compiere un'azione umanitaria in favore delle missioni dell'Uganda; il 15 settembre, infatti, dopo lo show aereo che aveva fruttato alle missioni un incasso di 15.000 dollari (oltre 8 milioni di lire), il piccolo Michael e suo padre «scarrozzarono» attorno al circuito di Pocono ben 150 ragazzi con un introito di 2000 dollari (1.164.000 lire).

«Ho girato alla velocità di circa 200 kmh e i ragazzi, nessuno dei quali ha avuto paura, mi chiedevano di andare più forte. Non era permesso, ma è stato veramente eccitante»

• John Surtees ha provato al «Glen» la nuova macchina che parteciperà alle competizioni mondiali 1973.

«A gennaio saremo in grado di provare definitivamente il nuovo mezzo che continueremo a correggere. Il modello sperimentale lo cederemo alla ditta Pagnossin e con quello de Adamich potrà raggiungere buoni risultati in quanto detto modello ha indubbiamente delle ottime «proposte» tecniche.»

Surtees che nelle prove di venerdì, senza forzare, aveva ottenuto la 25. posizione, ha deciso di non correre cedendo la vettura a Tim Schenken.

# REGAZZONI alla ... SPITZ gioca a dadi per INDY

**WATKINS GLEN** - Clay Regazzoni, che sfoglia ora un magnifico paio di baffi alla Mark Spitz, ci ha confermato quanto scrivemmo su AUTOSPRINT dal Canada, e cioè che correrà la 500 miglia di Indianapolis del prossimo anno. Lo svizzero, accompagnato da un «cicerone» d'eccezione, Mario Andretti, ha visitato a S. Petersburg in Virginia, la fabbrica delle sigarette Viceroy, per le quali correrà la classica americana, quindi è stato nella factory di Parnelli Jones a vedere lo schema della vettura che Andretti guiderà nel campionato USAC 1973.

Qualche accenno ad Indy? abbiamo chiesto a Regazzoni: «Beh, Bignotti e Parnelli mi hanno chiesto se volevo guidare una delle loro macchine... Vedremo». Andretti si allontana sorridendo, e fa capire che l'accordo c'è già.

Insomma, insistiamo, correrai o no?

«Sembra di sì» cede infine Clay, «Comunque avremo altri contratti». Poi interviene Andretti: «Parnelli vuole Regazzoni alla guida di una delle sue macchine, e lo avrà». Inoltre, Mario ci ha anticipato che Maurice Philippe ha già completato i disegni della

nuova macchina, e già si lavora sodo, per cui Andretti dovrebbe riuscire a provare la nuova macchina ad Ontario prima della fine dell'anno. Per ora, si sa che il cuneo bianco-rosso sarà più basso e più largo del modello precedente, con una carenatura che si estenderà a quasi tutto il motore.

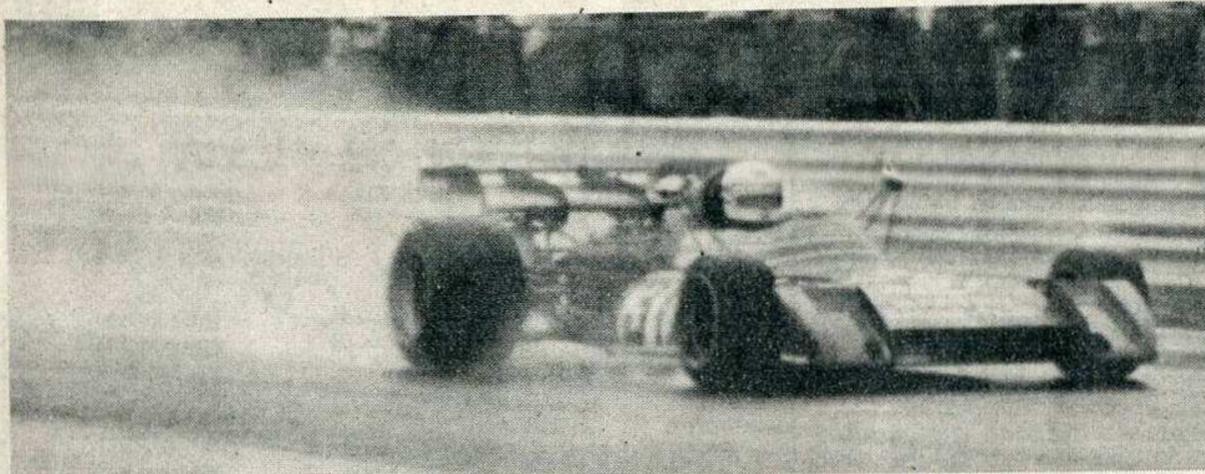
«Ci voleva questo rinnovamento» ha detto Andretti «dato che la macchina con la quale Leonard ha vinto è ormai superata. Specie se si pensa che Gurney, Foyt e Penske stanno dandosi da fare per uscire con vetture modernissime».

Parnelli costruirà probabilmente cinque o sei macchine: tre per Andretti, Leonard ed Unser, una per Regazzoni per Indy, e una o due di riserva.

A proposito del viaggio americano di Regazzoni ed Andretti, c'è da dire che la coppia ha fatto una sosta anche a Las Vegas, dopo il viaggio di affari, nella «città del peccato», dove entrambi hanno tentato la sorte alla roulette, ai dadi, ecc.

Fortuna? «Macché» — dice Regazzoni — «è più facile vincere un Gran Premio che non rimetterci dei soldi, in quel posto!»

## Gomme e tubi di scarico ultimo calvario di ICKX e C.



La prima a sparire dalla scena è stata ancora una volta la Tecno-Martini di Derek Bell, per bruciatura della guarnizione di una testata. Nella foto la Tecno dell'inglese durante le ultime prove di sabato

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**WATKINS GLEN** - Il via viene dato dopo titubanze del tempo, che aveva cominciato con un sole scintillante poi scomparso dietro le nubi, ma al momento del via tutto appariva perfetto.

Le macchine avevano provato mezz'ora prima del via, ed in molti avevano avuto occasione di fare dei ritocchi o delle piccole riparazioni. Solo Stewart non aveva fatto toccare la macchina. Ed è proprio lo scozzese che prende la testa, seguito da Hulme, Scheckter, Fittipaldi e Ickx.

Al quinto giro, Fittipaldi entra ai box, con una ruota lenta, mentre nelle immediate retrovie comincia la battaglia fra le Ferrari, che sono raggruppate dalla quinta alla settima posizione, a circa 20" dal primo.

Stewart inizia ben presto i doppiaggi, mentre anche Derek Bell si ferma al box all'ottavo giro. Al decimo passaggio, queste le posizioni: primo Stewart, con 12" di vantaggio su Hulme, che precede Scheckter che sta

facendo un corso splendida, poi Cevert, Ickx, Andretti, Regazzoni, Wilson Fittipaldi, Hailwood, Peterson, Ganley, Depailler; Emerson Fittipaldi ha un giro in meno, a causa della sua fermata, de Adamich è sedicesimo mentre Amon, che aveva avuto delle noie nei giri di ricognizione, aveva chiesto di partire in coda allo schieramento per paura che il suo mezzo lo tradisse nello scatto con pericolo per sé e gli altri, al momento è in 26. posizione, ma la sua Matra si sente che non è a posto.

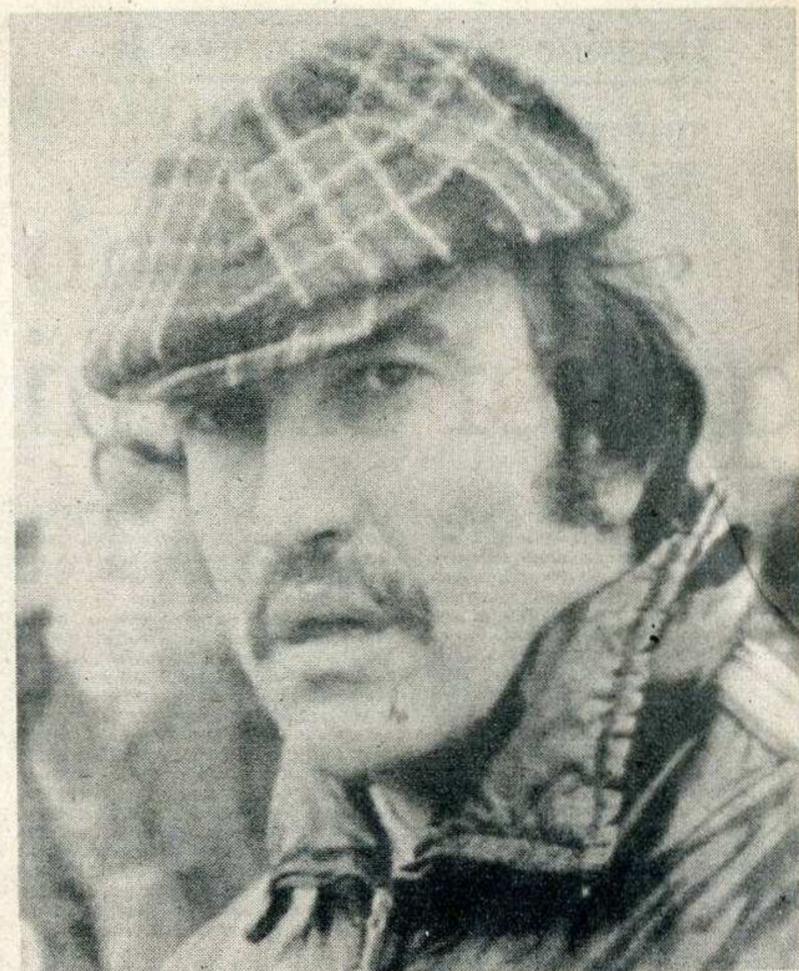
Si giunge al 15. giro con Stewart che guadagna un secondo al giro ad Hulme, mentre Cevert sta risalendo benissimo. Emerson Fittipaldi torna al box, sempre a causa della ruota non a posto e si ritira. Stewart doppia Wilson Fittipaldi, mentre nello stesso momento Cevert conquista la terza posizione ai danni di Scheckter, ed inizia il suo attacco ad Hulme. Ottima anche la corsa di Peterson, con la sua March incidentata il sabato, cui è stata cambiata tutta la trasmis-

sione, partito al 26. posto è ora settimo, dopo aver superato Regazzoni.

Sortunata la corsa di Revson, che è al 17. posto con la sua McLaren che non è perfettamente a posto, comunque risale un po' alla volta ai danni di coloro che hanno dei guai, come ad esempio de Adamich che rallenta visibilmente per un paio di giri, prima di rientrare ai box: si è accaduto che la sua Surtees si è toccata con la BRM di Ganley, danneggiando la sospensione posteriore.

### Duetto TYRRELL

Al 28. giro Cevert, dopo aver raggiunto e tallonato la McLaren di Hulme, lo supera di slancio, ed ora le due Tyrrell sono al primo ed al secondo posto, con Stewart che ha un largo margine di vantaggio su tutti gli altri. Dietro di lui sono a 34" Cevert, Hulme, Scheckter, Peterson, Ickx, Wilson Fittipaldi, Hailwood



Durante il suo soggiorno negli USA (con puntata sfortunata assieme ad Andretti a Las Vegas...), Regazzoni si è fatto crescere i baffi alla Spitz, evidentemente ultima moda in materia di fascino maschile

**WATKINS GLEN** - Come al solito, il Gran Premio degli USA è il più numeroso come iscritti, per via del suo «attraente» monte-premi che non ha riscontro in nessun altro G.P. per il Campionato Piloti. Quest'anno al Glen sono in palio 275.000 dollari, oltre 160 milioni di lire, di cui 50 mila dollari al vincitore, cioè quasi 30 milioni.

Tra i trofei, oltre alla magnifica coppa degli organizzatori, c'è la coppa d'argento messa in palio dal padre di Pedro Rodriguez e dai fratelli Piccirillo in memoria dell'asso messicano.

Il circuito misto-veloce di Watkins Glen vuole celebrare nel migliore dei modi il suo 25. anniversario, ed ha richiamato presso di sé i migliori assi della Formula 1. La squadra Tyrrell, oltre a Stewart ed a Cevert, ha con sé anche Patrick Depailler, che con questa vettura (del modello vecchio) aveva tanto bene debuttato a Clermont.

La McLAREN ha i suoi due campioni, Revson ed Hulme, ed ha premiato il giovane australiano Jody Scheckter che fa così il suo debutto nel «circus» della F. 1. Un altro debutto è quello di Sam Posey, che dispone di una Surtees. Il costruttore inglese è al Glen anche in veste di pilota, ma dopo aver collaudato la sua TS 14 l'ha lasciata a Schenken, e così Posey ha potuto disporre di una vettura.

Le Ferrari sono le solite tre per Ickx, Andretti e Regazzoni, che così fa la sua forse ultima gara con le vetture modenese. Una sola la Matra per Amon, mentre tre sono le nere Lotus JPS: oltre a Fittipaldi ed a Wisell, Chapman ha «ripescato» Dave Walker. Le Brabham sono tre: due BT 37 per Hill e Reutemann, e la vecchia BT 35 per Wilson Fittipaldi.

Delle Surtees, oltre a Schenken ed a Posey, c'è Hailwood e de Adamich, mentre come al solito molte le BRM-Marlboro nei vari modelli: Beltoise, Ganley, Redman, Gethin. Frank Williams ha iscritto la March per Pace e la Politoys per Pescarolo, mentre della squadra March-STP abbiamo i soliti Peterson e Lauda con le 721G.

Una sola Tecno-Martini iscritta, affidata come già annunciato a Derek Bell.

ed Andretti, che ha perduto molto terreno a causa della perdita di un terminale di scarico.

Nella seconda parte, la gara non perde la sua fisionomia, se non nelle posizioni di rincalzo. Peterson dopo un breve duello aveva superato Ickx, che però qualche giro dopo riguadagna la quinta posizione.

Stewart dà spettacolo nei doppiaggi, mentre il belga e lo svedese animano la corsa con il loro duello. Ad un certo punto, c'è anche un breve scroscio d'acqua, ma le posizioni non mutano. Andretti è ora 10., e tiene a bada la terza Tyrrell di Depailler.

Stewart porta nel frattempo a 40" il suo vantaggio sul compagno di squadra Cevert. Al 44. giro le posizioni sono le seguenti: Stewart, Cevert, Hulme, Ickx, Peterson, Hailwood, Andretti, Revson, Depailler, Regazzoni, Wisell. Il plotone si è assottigliato, e soprattutto si nota la mancanza di Scheckter, rallentato da noie meccaniche dopo una corsa al di sopra di ogni aspet-

tativa per un giovane (22 anni) come lui, sia pure reso esperto dalla stagione in Formula 2.

A quindici giri dalla fine, 25 dei 31 partiti sono rimasti in gara, e si assiste ad una bella rimonta di Andretti che supera Hailwood e si installa in settima posizione. La «fuga» di Stewart è inarrestabile, ed ora la sua Tyrrell è molto vicina al gruppo di piloti che lo seguono, ed a sette giri dal termine è a 19" da Ickx, che è quinto, anche lui comunque rallentato da un tubo di scarico a penzoloni.

Al 57. giro Hailwood e Niki Lauda compiono un testa-coda ostacolando a vicenda, ed il pilota della Surtees è costretto a sostare ai box per cambiare un pneumatico sgonfiatosi. La corsa finisce con questo ordine: Stewart, che ha guadagnato i 50.000 dollari in palio stando in testa dall'inizio alla fine, poi il suo compagno di squadra Cevert, poi Hulme, Peterson, Ickx, Andretti, Depailler, Regazzoni, Scheckter e Wisell.

l. m.

Decisive sin dalle prove le  
gomme a WATKINS GLEN

# I «firestoniani» quasi orfani

**WATKINS GLEN** - Per i 20 mila spettatori giunti sin da giovedì al Glen, le prime prove ufficiali sono state veramente eccitanti. La battaglia a colpi di decimi ha avuto inizio a mezzogiorno di venerdì, e per cinque ore oltre 30 bolidi si sono azzuffati facendo impallidire i vecchi primati. Alle 15,40, l'ex-campione del mondo, Stewart, si è fermato al box, pago del suo nuovo primato di 1'40"521. Ma quindici minuti dopo, l'americano Peter Revson con la McLaren-Yardley ha battuto il fresco record, e solo il cronometraggio elettrico ha permesso di poter fare una differenza fra i due, risultata di soli 7 millesimi di secondo. Questo exploit delle McLaren (anche Hulme è andato fortissimo), ha un poco smorzato la gioia di Stewart, che in un secondo tempo ha deciso di rientrare in pista riuscendo a migliorarsi.

I ferraristi marciavano abbastanza bene, con i loro motori puntigliosamente revisionati dopo Mosport dai meccanici di Maranello, ma la loro marcia veniva rallentata dai pneumatici Firestone, che cedevano lungo una parte del battistrada per delle differenze di temperatura date dal tracciato di Watkins Glen. Lo stesso guaio era accusato da tutte le vetture «calzate» Firestone, mentre quelle con le Goodyear potevano contare su pneumatici appositamente creati per questo circuito, e dimostratisi inzeccatissimi, di una mescolata intermedia, adatta anche alle particolari condizioni di tempo.

Il tempo aveva fatto ben sperare in mattinata di venerdì, con un bel sole caldo, poi la giornata si è incupita con minaccia di pioggia, ma le prove di questo primo giorno si sono svolte regolarmente. Subito, Peterson rompeva il motore della sua March, per cui i meccanici, pur mettendosi subito al lavoro, non riuscivano a ridare la vettura allo svedese che alle 16, per cui Ronnie non otteneva che un mediocre 1'46"142. Anche di Adamich doveva far ricorso ai meccanici — lentissimi — e dopo un bel po' compiva una trentina di giri, ottenendo 1'44"27.

Subito dopo il tempo di Revson, la Tyrrell di Stewart era di nuovo in pista, ed il campione scozzese ribadiva la sua classe abbassando ancora il record e portandolo ad 1'40"481, che non sarà più battuto. Durante il party offerto venerdì sera dalla Marlboro, Stewart ha detto che era certo di fare meglio di tutti.

Questa preparazione la si è vista poi il venerdì quando, mentre le altre squadre erano ancora alla ricerca dei migliori aggiustaggi, le Tyrrell e le McLaren hanno girato senza problemi solo alla «caccia» del tempo, monopo-

lizzando le prime file dello schieramento. Di particolare rilievo la prova del «rookie» Scheckter, che alla sua prima esperienza in Formula 1 ha fatto vedere cose egregie.

Molto bene, come si diceva, anche Hulme, che non è però riuscito ad insidiare la seconda posizione del suo compagno di squadra Revson, anzi è stato minacciato da Cevert che vinse il suo primo GP l'anno scorso proprio su questa pista. Con il quinto tempo troviamo Carlos Reutemann, tornato a suo agio in formula 1, che ha tolto la posizione a Regazzoni, il migliore dei ferraristi e primo dei «firestoniani». Andretti è rimasto 1'42"48, subito dietro al neo-campione del mondo Fittipaldi, anche lui «invischiato» nei guai delle sue gomme. Ancora più indietro Ickx, mentre buona la prestazione di Sam Posey, un novellino della F. 1.

Pioggia e nebbia accolgono i concorrenti per la seconda sessione di prove ufficiali, il sabato pomeriggio. La nebbia verso le 14 dirada leggermente, ma alcuni banchi nebbiosi ed il fondo bagnato non permettono di ottenere che tempi scadenti, attorno ai due minuti al giro.

Fa anche molto freddo, e la lentezza con cui le gomme entrano in temperatura è forse la causa del brutto incidente di Peterson. Lo svedese si era fermato al box per cambiare un pneumatico, dopo una ventina di giri, all'asse posteriore. Rientrato in pista, la differente temperatura della gomma appena cambiata gli innesca una sbandata al ponticello che immette nel rettilineo principale: la sua March urta contro il guard-rail e perde il radiatore destro e tutto l'asse posteriore, cambio compreso. La macchina appare irreparabile, comunque i meccanici si mettono subito al lavoro per cercare di far correre Peterson l'indomani.

Ovviamente, i tempi di venerdì non vengono neppure avvicinati. Fittipaldi prova due vetture, ed in serata non sa ancora con quale prendere il via. Le prove terminano quasi al buio, e nessuno si cura dei tempi. Ad ogni modo, i cronometristi comunicano che i migliori sono stati Regazzoni, Fittipaldi, Beltoise e Pace con tempi sull'1'55", seguiti ad un secondo da Revson e Redman, quindi Gethin, Hallwood e Schenken. Stewart segna un 1'59"07 che non impressiona. Lo scozzese resta dunque il più veloce delle prove con il suo tempo di venerdì, e vince i 3000 dollari messi in palio per la «pole position» da una fabbrica di brillantina.

I. m.

## La signora Pagnossin conferma per il 1973

**WATKINS GLEN** - Il naso leggermente rosso e avvolta in un grande scialle, la signora Pagnossin è al box assieme a Donatella de Adamich.

— Signora Pagnossin — abbiamo chiesto — perché predilige l'automobilismo?

«E' stato Andrea a creare questa febbre in noi. Del resto, io sono sportiva come mio marito e, inoltre, amo anche lo sci. Insomma è una cosa del tutto normale, direi una malattia di famiglia.»

— Se non ci fosse Andrea, quale sarebbe il suo campione preferito?

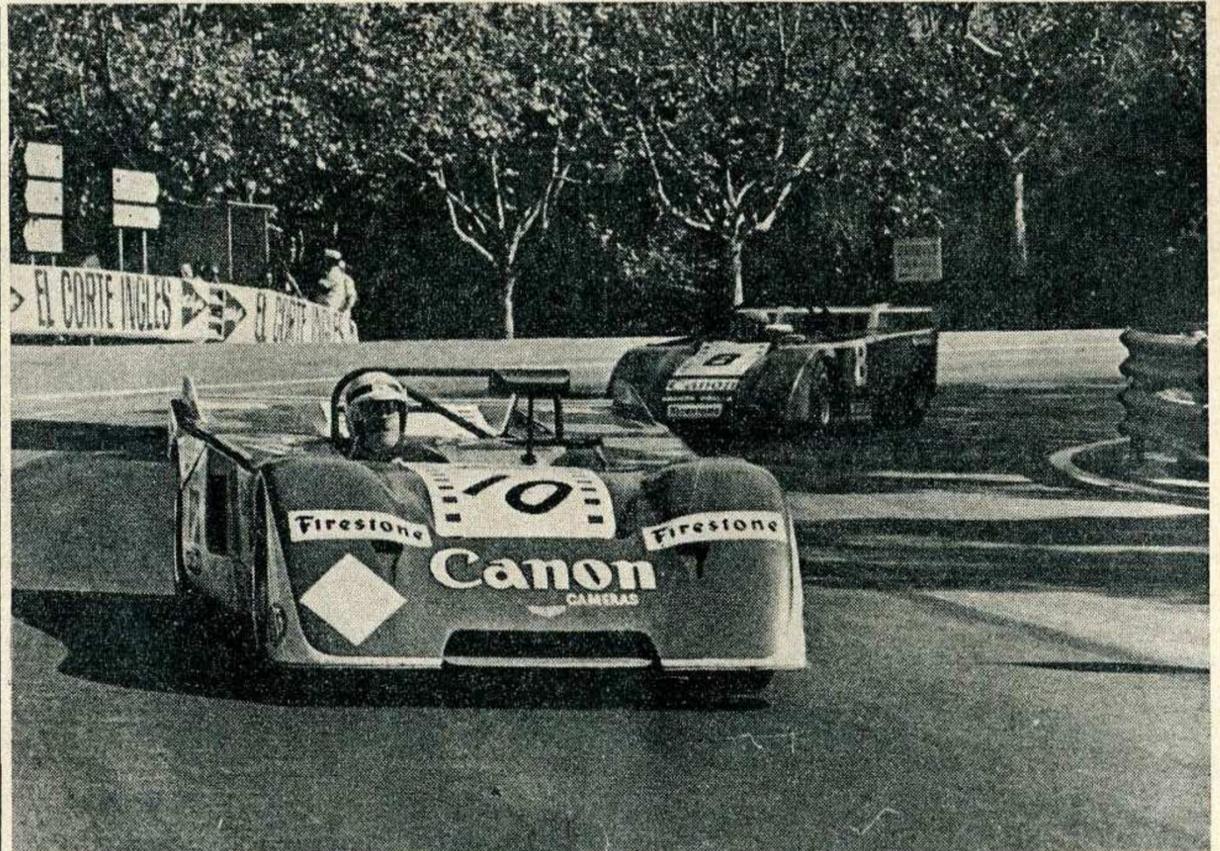
«Mi piaceva Stewart, ma da quando è diventato un grande mi è un po' caduto. Mia figlia Stefania, invece, preferisce Fittipaldi.»

— Signora Pagnossin, suo marito è lo sponsor di de Adamich. Lo fa per sport o per un certo interesse personale?

«In famiglia non guardiamo ai guadagni e profitti della eventuale pubblicità che ne deriva; non lo abbiamo mai fatto e per questo continueremo anche nel 1973 senza minimamente pensare che con Andrea in pista si possa guadagnare una sola lire di reclame.»

— Cosa farebbe se de Adamich vincessesse un Grand Prix?

«Non glielo so dire. Forse salterei in mezzo alla pista come fa Colin Chapman.»



John Burton ha vinto per la Chevron un Campionato Europeo 2000 incerto fino a quest'ultima prova spagnola. Ecco l'inglese davanti alla Abarth Osella di Toine Hezemans, che purtroppo si è dovuto ritirare

### DALL'INVIATO

**BARCELONA** - Un grandissimo Merzario, davvero, il protagonista della 400 chilometri di Barcellona, che dovrebbe essere l'ultima prova del campionato europeo marche per le due litri. Il «dovrebbe» si riferisce ad una ipotetica possibilità, avanzata da qualche parte, che la gara in programma a Madrid (Jarama) il 5 novembre, si faccia nonostante che da tempo sia noto che i madrileni non la organizza-

no. Un grandissimo Merzario, vi abbiamo detto. E' stato il protagonista della corsa, dapprima guidando in testa irrispettabilmente, con decisione ma anche con moltissima attenzione, schivando gli ostacoli prevedibili (le «chicanes» mobili rappresentate dai concorrenti più lenti) e quelli imprevedibili che si sono presentati in modo drammatico; poi, ritardato in modo che pareva definitivo, ha compiuto un capolavoro di grintoso attacco recuperando terreno e soprattutto scompigliando gli avversari. Vedremo come questa ultima faccia della gran corsa di Merzario abbia avuto tanto peso.

Le alchimie complicatissime del campionato europeo delle 2000 sono la parte meno piacevole del racconto che dobbiamo farvi. Se le gare sono finite con questa di Barcellona il titolo per marche va alla Chevron, che termina in parità con la Lola ma che conta piazzamenti migliori nelle corse che non entrano nel computo dei punti; se vi sarà quella di Madrid (dobbiamo pur tener conto di questa possibilità) il titolo è ancora da assegnare.

Un grandissimo Merzario. E insieme con lui altri molto bravi, che però sono stati anche loro sfortunati. Larrousse, che poteva essergli avversario, ma che è scomparso troppo presto, avendo un motore veramente sfiatato («pareva una macchina da noleg-

gio» diceva); Bob Wollek, che è stato sfortunato all'inizio, coinvolto nel gran ballamme del secondo giro, ma che poi ha compiuto cose molto belle, uguagliando il primato sul giro ottenuto da Merzario (poi ha perduto metà carrozzeria ed ha dovuto desistere); Hezemans che aveva adottato la tattica dell'attesa, della copertura, secondo dietro Merzario nella parte iniziale, per prendere la successione in testa alla gara quando il co-

trambi protagonisti dell'ultimo dei colpi di scena che hanno movimentato questa corsa e che in ogni caso è costato il titolo alla Lola. Infine Juncadella, che ha dovuto arrabattarsi con un motore recalcitrante nella prima fase della corsa e che poi è passato sulla macchina di Josa a rimontare posizioni terminando al quarto posto.

Cominciamo dalla stupefacente vicenda che ha eliminato le due Lola della Scuderia

### COSI' (IN 28) AL VIA

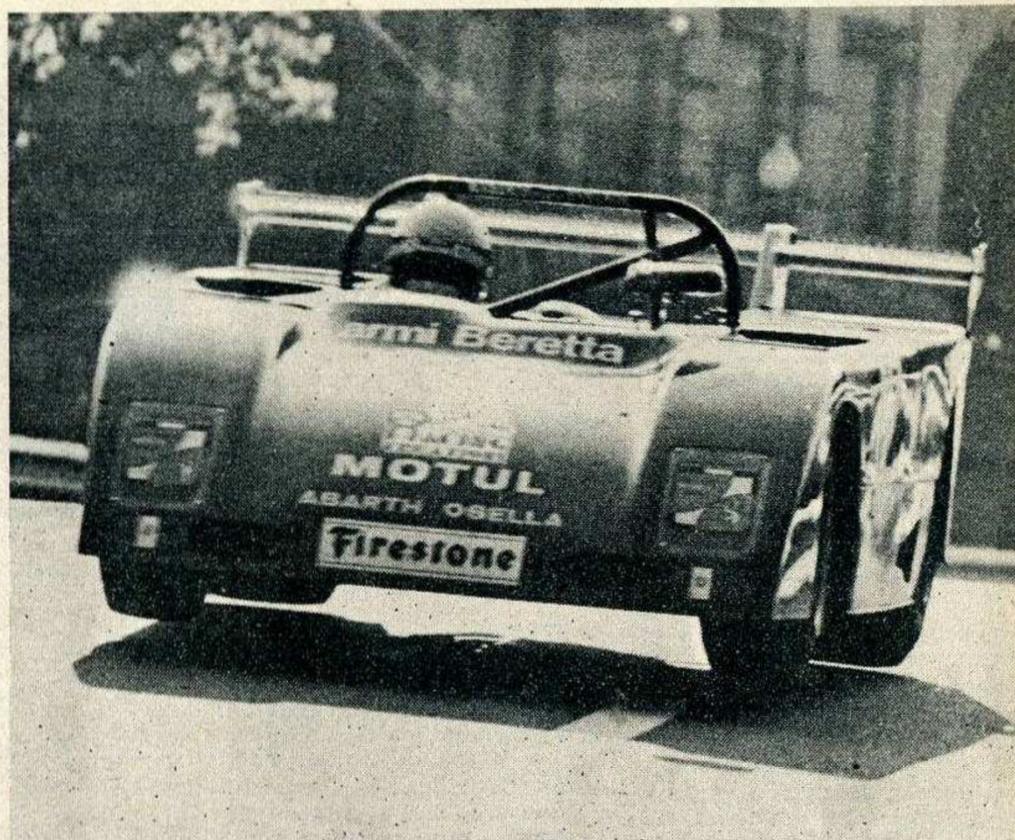
BOB WOLLECK (Chevron B 21) 1'32"2	GUY EDWARDS (Lola T 290) 1'32"1	ARTURO MERZARIO (Abarth-Osella) 1'31"9
GERARD LARROUSSE (Lola T 290) 1'33"4	TOINE HEZEMANS (Abarth-Osella) 1'32"9	
FREDDY GRAINAL (Lola T 290) 1'33"9	JORGE DE BAGRATION (Abarth-Osella) 1'33"8	JOHN BURTON (Chevron B 21) 1'33"7
NIKKI BOSCH (Chevron B 21) 1'34"3	JEAN L. LAFOSSE (Lola T 290) 1'33"9	
BRIAN ROBINSON (Chevron B 21) 1'36"7	CLAUDE SWIETLICK (Lola T 290) 1'35"1	JOSE' JUNCADILLA (Chevron B 21) 1'34"4
JUAN FERNANDEZ (Chevron B 19) 1'37"6	MARTIN RAYMOND (Chevron B 21) 1'37"0	
PACO JOSA (Chevron B 21) 1'40"2	MICHEL DUPONT (Chevron B 19) 1'37"9	MIGUEL BRUNELLS (Martin) 1'37"8
JORGE PLA (Fiat-Abarth) 1'40"7	MAX OLIVAR (Chevron B 21) 1'40"6	
JOHN BRIDGES (Chevron B 21) 1'43"0	FRANC. TORREDEMER (Lola T 290) 1'42"6	DAVID WELPTON (Chevron B 21) 1'40"9
BENGT EKBERG (Porsche 911 S) 1'49"7	JOSE' PALOMO (Abarth) 1'44"6	
LUIS ROOUE (Abarth 2000) 1'59"1	GEORGES DUMOING (Lola T 212) 1'55"3	CLAUDE HALDI (Porsche 911 S) 1'52"7

masco si è dovuto fermare. Infine Lafosse ed Edwards che hanno fatto faville con le Lola, uno senza speranze perché attardatissimo per una collisione iniziale, e poi per i capricci dell'accensione, l'altro molto ben in gara tanto che a pochi giri dalla fine era secondo, nonostante avesse perduto quasi un giro in partenza per lo spegnimento del motore al momento del via. En-

Filipinetti-Antar, quella di Lafosse dipinta coi colori delle sigarette Flint e quella di Edwards coi colori delle Gitanes. Lafosse aveva perduto un sacco di tempo avendo dovuto fermarsi per far riparare la carrozzeria danneggiata in una «toccata»; poi ha arrancato col motore che singhiozzava, per difetto di accensione. Era quindi fuori classifica in modo definitivo.

Nella 400 KM. BARCELLONA  
ABARTH e LOLA si giocano l'EU-  
ROPEO: 1. BURTON (CHEVRON)

# Super MERZARIO non basta



Ad Arturo Merzario non è bastato dominare per vincere la corsa. E' stato fermato quando era largamente primo da un filo staccato, poi ha rimontato fino al terzo posto



Al secondo giro di gara, davanti ai box, la Chevron di Max Olivar sbanda, urta la barriera alla sua sinistra e rientra in pista, urtato dall'Abarth vecchio tipo di Palomo. Sotto, il relitto dell'Abarth sulla spinta tampona la Chevron del povero Raymond, fermo per i fatti suoi. Dopo di che, si innesca un susseguirsi di urti fra le vetture che sopraggiungono. Nessun danno fisico per i piloti coinvolti



Edwards invece, dopo aver rimontato lo svantaggio della cattiva partenza, era diventato addirittura secondo, e pareva proprio dover finire così. Mancavano pochi giri alla fine: Merzario che stava tirando fortissimo per recuperare terreno e posizioni, era giunto alle spalle di Lafosse che era dietro le ruote di Edwards. L'italiano ha tentato di passare, ma Lafosse non gli ha concesso molta strada stringendo; una manovra lecita, di quelle che si vedono abitualmente.

Solo che Lafosse ha dovuto variare leggermente la sua traiettoria, e così si è trovato sbilanciato al momento della frenata per la curva successiva ed è arrivato un poco lungo, urtando leggermente la macchina del compagno, che non se l'aspettava ovviamente ed è perciò finito contro un guard-rail, come ha fatto Lafosse. Merzario è passato in mezzo alle due Lola che piroettavano, attentissimo, e ci ha poi raccontato le cose come le ha viste e vissute. Il risultato è stato che le due Lola sono rimaste sul percorso; immaginatevi la costernazione al box della Scuderia Bonnier, che già aveva avuto fuori gara le sue due macchine, quella di Larrousse e quella di Swietlick (cambio rotto). Questo è stato l'ultimo degli avvenimenti emozionanti.

Il primo aveva avuto a protagonista ancora Edwards, che alla partenza non era riuscito a scattare, facendo spegnere il motore. Per questo, dato che egli era nella prima linea, tra Merzario e Wollek, ha creato una bella confusione, dato che quelli che gli erano dietro hanno dovuto scartare a destra o sinistra per evitarlo, costringendo così quelli che erano ai lati a fare altrettanto. Una bella confusione, dicevamo, conclusasi abbastanza bene, visto che nessuno ha avuto guai seri, salvo la perdita di posizioni di parecchi.

Primo passaggio regolarissimo, con Merzario in testa seguito da Burton, Wollek, Lafosse, e leggermente staccato Hezemans. Secondo passaggio invece molto caotico. La Chevron di Max Olivar, che era arretrata, sbandava proprio davanti alla linea del traguardo e la correzione istintiva del pilota la portava a sbattere di muso perpendicolarmente contro il guard-rail a sinistra, da dove rimbalzava in pista, tutta contorta, priva della ruota posteriore destra.

## COSÌ AL TRAGUARDO DEI 400 KM

400 KM DI BARCELLONA - Gara internazionale per gruppi 7, 5 e 4 valida quale ottava ed ultima prova del Campionato Europeo Marche 2 litri - Circuito del Montjuich, Barcellona, 8 ottobre 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Burton (Chevron B21) 106 giri, km. 404,600 alla media di kmh. 138,232; 2. Bridges (Chevron) a 4 giri; 3. Merzario (Abarth-Osella) a 4 giri; 4. Juncadella (Chevron) a 5 giri (con la macchina di Josa); 5. Welpton (Chevron) a 7 giri; 6. Torredemer (Lola) a 8 giri; 7. Raymond (Chevron) a 9 giri; 8. Pla (Abarth) a 9 giri; 9. Wollek (Chevron) a 13 giri; 10. Ekberg (Porsche 911T) a 22 giri; 11. Haldi (Porsche 911S) a 23 giri; 12. De Bagration (Abarth-Osella) a 27 giri; 13. Dumoing (Lola) a 35 giri; 14. Dupont (Chevron) a 35 giri.

Giro più veloce: Merzario e Wollek in 1'32"7.

Contro la Chevron finiva immediatamente la vecchia Abarth di Palomo, che poi attraversava la pista di taglio, finendo addosso alla Chevron di Raymond ferma dall'altro lato. Pezzi di carrozzeria da tutte le parti, gran fiorire di bandiere gialle, e subito in azione una bella massa di gente a pulire la strada, oltre che a far rallentare chi arrivava. C'era un bel bailamme, dal quale uscivano malconce la Chevron di Fernandez, la Porsche 911 di Haldi (che tra l'altro aveva anche il motore

Franco Lini

CONTINUAZ. DA PAGINA 24

# Così l'ALTALENA a BARCELLONA

20 GIRI	40 GIRI	60 GIRI	80 GIRI
MERZARIO	BURTON	BURTON	BURTON
WOLLECK	HEZEMANS	BOSCH	EDWARDS
LAFOSSE	BOSCH	EDWARDS	BRIDGES
HEZEMANS	EDWARDS	GRAINAL	MERZARIO
DE BAGRATION	GRAINAL	BRIDGES	JOSA
BURTON	BRIDGES	WELPTON	BOSCH
LARROUSSE	WELPTON	MERZARIO	TORREDEMER
BOSCH	TORREDEMER	JOSA	WELPTON
GRAINAL	LAFOSSE	PLA	PLA
BRUNELLS	PLA	TORREDEMER	RAYMOND

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

che non andava), e qualche altra macchina, sia pure in modo da poter continuare. Wollek doveva fermarsi, perdendo così contatto coi primi. Merzario se ne andava facilmente, anche se doveva fare attenzione a qualche «chicane mobile», cioè a parecchie macchine lente o mal guidate, e dietro di lui Burton era con Lafosse e Hezemans. Lafosse poi urtava leggermente contro un'altra macchina e doveva far riparare la carrozzeria (si vede che era la sua giornata di tamponamenti!),

va il motore (forse un pistone) e così Burton è rimasto solo. Da questo momento il primo è rimasto lui, ma la corsa ha avuto due altri protagonisti. Merzario scatenato in un inseguimento favoloso, e Edwards, che al ritardo in partenza aveva aggiunto quello di essere stato bloccato dalla macchina di Olivar, anche lui a inseguire e recuperare. Con la aggiunta della prontezza di Wollek che ha ottenuto il giro migliore con lo stesso tempo di Merzario. All'italiano è andata bene, agli altri due meno.

f. l.

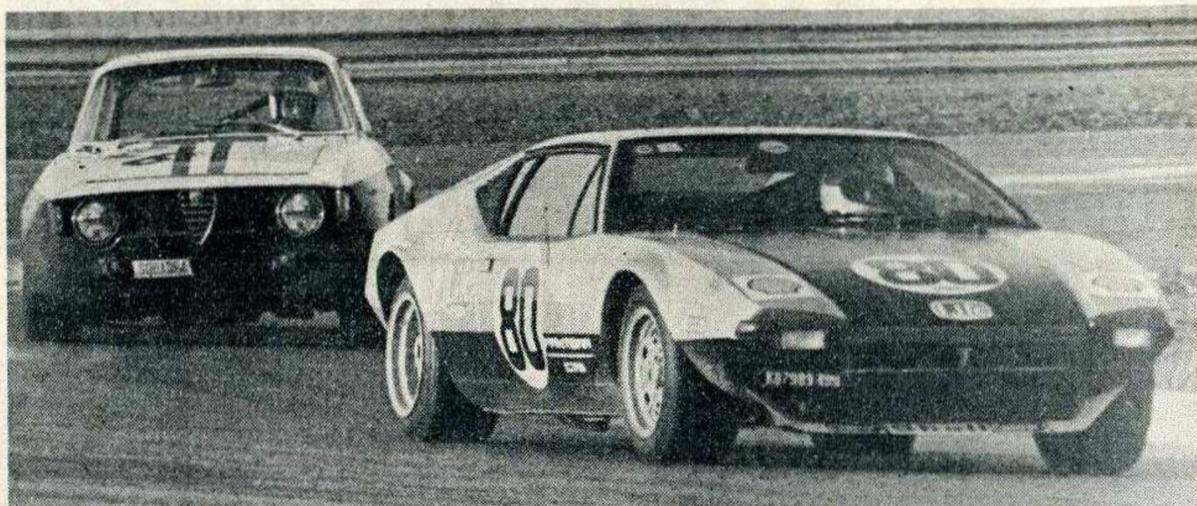
## Sei punti in testa per ELFORD

BARCELLONA - Vic Elford ha iniziato la sua nuova carriera di direttore sportivo (per la Filipinetti) con una brutta avventura. Giunto a Barcellona in compagnia della moglie e Bob Wollek, ha noleggiato una automobile, e proprio mentre stava uscendo dal parcheggio è stato investito da un'altra macchina che viaggiava molto velocemente. Nell'urto Elford ha riportato una lunga ferita al cuoio capelluto, oltre a contusioni al braccio sinistro. Si è fatto portare immediatamente alla clinica del dott. Soler-Roig, padre del pilota, dove gli hanno applicato sei punti di sutura, peraltro pressoché invisibili perché nascosti dalla capigliatura. Il giorno della gara Elford è stato regolarmente al box, dirigendo le macchine di Lafosse e di Edwards.

## Soppressa la salita di LIVORNO

FIRENZE - Dopo la soppressione, per quest'anno della Coppa della Collina, identica sorte è toccata ad un'altra gara toscana in calendario per il 15 ottobre: la salita del Gabbro a Livorno. La decisione è stata presa dal locale AC in quanto il rifacimento dell'intero fondo stradale richiesto dalla commissione provinciale di vigilanza comportava tempi tecnici ed un impegno finanziario ai quali non era possibile far fronte.

e così dietro Merzario erano Burton e Hezemans a darsi battaglia, fino a che l'olandese passava, proprio mentre Merzario doveva fermarsi. Era il filo del condensatore dell'accensione, staccatosi, a far fermare il motore della A-barth, e buon per Merzario che il guaio è accaduto nella salita velocissima che porta al traguardo, cosicché ha potuto arrivare al box. Riparazione dopo veloce diagnosi, ma intanto gli altri avevano compiuto sei giri. Hezemans diventava primo, ma per due giri soltanto, perché gli cede-



Con questa Pantera GTS, si è rivisto in pista Marcello Gallo. Eccolo seguito dalla GTA di Fiegl. A Misano in questi giorni ha provato la AMS 2 litri nuovo modello, con alla guida Giorgio Pianta

## SOLER-ROIG casco al chiodo

BARCELLONA - Dopo la 400 chilometri sport duemila è stata disputata una gara di due ore per macchine Turismo, che è stata vinta con largo margine da Alex Soler-Roig, il quale alla fine ha annunciato ufficialmente che ha deciso di abbandonare le competizioni, almeno come pilota. Dopo tanti successi ottenuti con le Porsche e con le Ford Capri, Soler-Roig aveva la ambizione di ottenere buoni risultati anche nelle monoposto F. 1, e negli ultimi anni ha tentato ripetutamente di disporre di una macchina competitiva che gli permettesse di farsi valere. I suoi tentativi con la Lotus, la March e infine la BRM sono stati tuttavia molto deludenti, perché non gli è mai stata affidata una macchina almeno pari a quella dei piloti ufficiali. Così, visto che non gli era possibile soddisfare questo desiderio, ha ora deciso di smettere. E' però molto probabile che Soler-Roig rimanga attivamente nel giro delle corse, come direttore sportivo. Sta vagliando due proposte distinte, dopo averne rifiutata una che era molto allettante dal punto di vista del prestigio (per il gran nome della squadra), ma non altrettanto allettante sotto altri aspetti.

## La FILIPINETTI nel '73 anche in F. 2

BARCELLONA - La suddivisione dei compiti in seno alla Scuderia Filipinetti è stata decisa in questi giorni, con la creazione di due sezioni distinte, una affidata a Vic Elford che si occuperà delle gare sport e l'altra affidata a Mike Parkes che seguirà la preparazione e la direzione delle macchine Fiat Turismo. In talune occasioni tuttavia le due sezioni potranno ovviamente collaborare. Per quanto riguarda la sezione Elford il programma prevede le gare delle due litri come quest'anno, ma anche un ampliamento verso le tre litri, se una nuova macchina in costruzione sarà pronta e competitiva. In ogni caso è anche prevista la partecipazione a gare della F. 2, da farsi con una monoposto March-BMW da affidare al giovane francese Coulon, che si è messo in luce nelle ultime prove. La Filipinetti ha assunto la esclusività di vendita delle March-BMW per l'Europa (esclusa l'Italia e naturalmente la Gran Bretagna) che saranno seguite direttamente dalla casa, insieme con la STP.

## La CSAI sbaglia ancora per l'assoluto

ROMA - La C.S.A.I. comunica che aderendo all'invito rivolto da tutti gli Automobile Club della Sicilia, è stato deciso che il «II congresso dello sport automobilistico - XX convegno delle commissioni sportive degli Automobile Club» si svolga a Taormina nei giorni 24 e 25 novembre p.v.

Nell'occasione avrà luogo, la sera del 25 novembre la premiazione dei campioni d'Italia 1972.

Di grazia, possono spiegarci il Presidente CSAI Rogano e i suoi collaboratori come faranno ad assegnare il titolo italiano assoluto (in ballo tra de Adamich e Merzario), già il 25 novembre? O veramente i regolamenti sono solo da «interpretare» a tavolino, come troppo spesso mostrano di pretendere i reggitori del nostro sport? Già hanno creato il caos «dimenticandosi» l'inserimento delle gare dell'EURO Marche 2000 nell'elenco di quelle valevoli per il titolo assoluto tricolore, poi hanno rimediato con la interpretazione delle «altre gare» (sport); adesso cosa pretendono? Di fare stop con 1 mese di anticipo sul calendario 1972?

Dal 25 novembre al 31 dicembre ci sono e potranno essere diverse occasioni per «fare punti» da parte dei due piloti. O alle «giacche blu» CSAI interessa che non sia il confronto sportivo a decidere, ma solo le proprie simpatie o antipatie?

Ecco intanto la classifica aggiornata del CAMPIONATO ITALIANO ASSOLUTO, dopo le due gare di ieri (ma solo MERZARIO ha preso punti):

MERZARIO	p. 95
DE ADAMICH	p. 94,5
GALLI	p. 37
MUNARI	p. 36
CASONI	p. 22

## Spettacolare «500» stock-car a Charlotte

### ALLISON d'assalto PETTY ferito

CHARLOTTE (N. Carolina) - Più di 82.000 spettatori hanno trattenuto il fiato quando Bobby Allison, al volante della sua Chevrolet ufficiale ha prodotto il suo ultimo sforzo per strappare a Buddy Baker la vittoria nella prestigiosa 600 Miglia Stock Car di Charlotte. Il terzo posto è andato a David Pearson su Mercury che aveva vinto la precedente prova di campionato a Darlington nel Sud Carolina.

La più grossa sorpresa della giornata è comunque venuta dal veterano A.J. Foyt che ha comandato la corsa per 30 giri prima di retrocedere a causa di problemi di motore. Ad ogni modo A.J. Foyt si è piazzato in quarta posizione e dopo la corsa ha detto di avere bisogno di allenamento. Infatti il favoloso Foyt rientrava dopo la sua lunga assenza dalle corse dovuta all'incidente che gli ha causato, in una gara di midget car, la frattura della gamba sinistra.

La corsa è stata caratterizzata da molti test-coda e dal cedimento di molti motori. Il favorito Richard Petty, proprio per il cedimento del motore, non ha potuto controllare la vettura che è andata a sbattere contro le barriere di protezione. Petty se l'è cavata con qualche leggera ferita, ma la sua STP Plymouth '72 è andata completamente distrutta.

Bobby Allison ha vinto circa 11 milioni e 400 mila lire, mentre il secondo classificato Buddy Baker si è portato a casa 8 milioni e 730 mila lire.

Adriano Manocchia

500 MIGLIA DI CHARLOTTE - Corsa di velocità per Stock Cars - Charlotte, 8 ottobre 1972.

#### CLASSIFICA

1. Bobby ALLISON (Chevrolet) che ha percorso la distanza alla media di 181,181 kmh.; 2. Buddy Baker (Plymouth) a 16"; 3. David Pearson (Mercury) a 1 giro; 4. A. J. Foyt a 2 giri; 5. Butch Hartman a 3 giri.

● L'USAC sta trattando con fabbricatori di caschi automobilistici, per la eventuale fabbricazione di caschi antincendio, questo in seguito ai frequenti incidenti causati da ustioni.

● Nel 1973 Carl Hass passa alle corse USAC, lasciando la Can-Am, insieme con Jim Hall. Le vetture saranno Lola.

## Europeo Marche 2000

	F. RICARD	VALLELUNGA	TAUERN POKAL	DIJON	SILVERSTONE	CITTA' ENNA	EIFEL POKAL	JARAMA	TOTALE PUNTI VALIDI
CHEVRON	15	12	20	15	10	12	15	20	109
LOLA	20	15	12	8	15	15	20	6	105
ABARTH	—	20	—	20	20	20	—	12	92

Tra 2 settimane la nuova OSELLA

Una nuova macchina, sempre da due litri, è in costruzione nell'officina torinese di Osella, destinata alle gare del 1973. Il motore sarà sempre un 4 cilindri, simile a quello attuale, ma differente nelle misure di corsa e alesaggio e nella testata che avrà valvole meno inclinate. Il telaio è una elaborazione di quello attuale, ma con netta evoluzione verso il tipo semimonoscocca, avente cioè pannellature rivettate. Opera di Tomaini, la nuova macchina sarà guidata nella prossima stagione da Arturo Merzario e molto probabilmente da Derek Bell col quale sono in corso trattative molto avanzate.

# Turismo al «SANTAMONICA» con PALEARI campione GT

1. COPPA D'AUTUNNO - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano G.T. Gr. 4 - Misano, 8 ottobre 1972.

## CLASSIFICHE

**Classe 1000:** 1. «Nemo» (Fiat Abarth) 54'09"8, media kmh. 99,683.  
**Giro più veloce:** «Nemo» (Abarth) 1'49", media kmh. 110,080.

**Classe 1300:** 1. Emilio Paleari (Renault Alpine) 54'00"1, media kmh. 114,795; 2. Caliceti (Renault Alpine) 54'07"2; 3. Ronchi (Lancia Fulvia) 54'47"4; 4. Chielli (Lancia Fulvia) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Paleari (Alpine) 1'40"3, media kmh. 119,629.

**Classe 1600:** 1. Pietro Bonfanti (Alfa GTA) 51'29"4, media kmh. 120,388; 2. Manzotti (Alfa GTA) a 1 giro; 3. Balocca (Alfa GTA) a 2 giri; 4. Ottomano (Alfa GTA) a 2 giri; 5. Lendi (Alfa GTA) a 3 giri.

**Giro più veloce:** Monti (Renault Alpine) 1'36"7, media kmh. 124,082.

**Classe 2000:** 1. Pino Pica (Porsche 911S) 49'50"4, media kmh. 124,380; 2. Borri (Porsche 911) 50'16"3; 3. «Cam» (Porsche) a 1 giro; 4. Rosselli (Opel GT) a 2 giri; 5. Frisori (Porsche 911) a 4 giri; 6. Benvenuti (Porsche) a 12 giri.

**Giro più veloce:** Rosselli (Opel GT) 1'33"6, media kmh. 128,192.

**Classe oltre 2000:** 1. Gabriele Gottifredi (Porsche 2400) 49'50"8, media kmh. 124,355; 2. Capra (Porsche) a 2 giri; 3. Zarratin (Porsche) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Gottifredi (Porsche) 1'34"8, media kmh. 126,569.



In pieno testa-coda, la 911 S di Vittorio Benvenuti, che sta guardando con apprensione la 914 che gli sta venendo addosso. La gara delle GT si è conclusa praticamente in partenza, con la messa fuori uso delle Opel che ha fatto disperare Conrero

1. COPPA D'AUTUNNO - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano F. 850 - Misano, 8 ottobre 1972.

## LE CLASSIFICHE

**1. batteria:** 1. Renzo Zorzi (Monteverde) 19'55"4, media kmh. 120,449; 2. Mammì (Selene) 20'11"1; 3. Prati (Prati) 20'32"4; 4. Zago (BWA) 20'39"9; 5. Serena (DeSanctis) 20'41"3; 6. Gnesato (Zani) 21'11"5; 7. Pozzoli (Dagrada) a 1 giro; 8. Rampinini (BWA) a 3 giri; 9. Fossati (BWA) a 3 giri.

**Giro più veloce:** non comunicato.

**2. batteria:** 1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) 19'42"5, media kmh. 121,763; 2. Del Giovane (DeSanctis) 19'49"4; 3. Daccò (BWA) 20'07"2; 4. Avati (Maco) 20'07"7; 5. Ancherani (DeSanctis) 20'21"9; 6. Callegari (Giuliani) 20'28"7; 7. Caponi (DeSanctis) 20'53"8; 8. Fidotti (DeSanctis) 21'14"8; 9. Bruscolotti (Poponi) 21'29"6; 10. Maselli (AMS) a 1 giro; 11. Sartori (Giuliani) a 1 giro; 12. Santone (Tecno) a 6 giri.

**Giro più veloce:** non comunicato.

**FINALE:** 1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) 24'42"9, media kmh. 121,367; 2. Mammì (Selene) 24'58"9; 3. Prati (Prati) 25'08"1; 4. Avati (Maco) 25'15"2; 5. Ancherani (DeSanctis) 25'27"8; 6. Rampinini (BWA) 25'29"5; 7. Serena (DeSanctis) 25'34"3; 8. Caponi (DeSanctis) 25'50"8; 9. Gnesato (Zani) 25'51"1; 10. Redaelli (Bellasi) a 1 giro; 11. Bruscolotti (Poponi) a 1 giro; 12. Fossati (BWA) a 3 giri; 13. Daccò (BWA) a 3 giri; 14. Zorzi (Monteverde) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Zorzi (Monteverde) 1'36", media kmh. 124,854.

## RAGAILOLO fa poker in F. 850

MISANO - Quattro vittorie due secondi posti, questo il ricco bottino che Orazio Ragaiolo ha ottenuto fino ad oggi: e c'è da giurarci che se si farà la gara a Vallelunga il milanese andrà fino a Roma per cercare l'en plein, il quinto risultato vittorioso, anche se di punti per il campionato italiano non ne ha più veramente bisogno. Ancora una volta qui a Misano ha dimostrato di non avere rivali: dopo aver sostituito il motore rotto in prova oggi ha battagliato un poco con Del Giovane, suo avversario di sempre e poi lo ha distaccato, prima che il romano si girasse rovinosamente rinunciando poi alla gara.

Secondo è giunto sul traguardo il locale Mammì, che già si era classificato in questa posizione al termine della prima batteria alle spalle di Zorzi. Ancora terzo (come in batteria) Diego Prati, che è riuscito una volta ad essere superiore alla sfortuna che lo avversa e a conquistare i primi quattro punti per una tardiva rincorsa al campionato. La sua gara è stata molto regolare, anche se è stato facilitato da una testa-coda di Avati che lo precedeva e dalla uscita di scena di Fossati che sembrava ormai deciso secondo. Zorzi ancora una volta è stato colpito da guai meccanici: questa volta è stato il cambio a tradirlo, lasciandogli solo la soddisfazione del giro più veloce.

# CONRERO avvilito, PICA raggianti

«CHALLENGE 1972» F.I.S.A. - Gara nazionale di velocità in circuito - Misano, 8 ottobre 1972.

## CLASSIFICHE

**Classe 850 (tutti su Fiat 850):** 1. G. Carlo Biagiotti 30'41"8, media kmh. 97,720; 2. Ghiglia 30'46"4; 3. Pardini 31'01"1; 4. Foroni 31'03"8; 5. Carletto 31'04"7; 6. «Bugh» 31'05"2; 7. Ricci 31'15"6; 8. Tortoroli 31'33"1; 9. Virgili 31'37"5; 10. Cinel 32'12"3.

**Giro più veloce:** Ghiglia (Fiat 850) 2'01"5 media kmh. 98,755.

**Classe 1000:** 1. G. Carlo Chianucci (Mini Cooper) 29'49"2, media kmh. 100,593; 2. Gianniro (Fiat 903) 29'57"2; 3. Vasta (A.112) 30'01"2; 4. Gonzi (A.112) 30'02"1; 5. Santandrea (Mini Cooper) 30'07"6; 6. Fani (Mini Cooper) 30'31"1; 7. Giorgetti (A.112) 3'31"5; 8. Benedetti (A.112) 3'31"9; 9. Marino (A.112) 3'32"2; 10. Davanzo (Mini Cooper) 3'32"6; 11. Marchiol (Mini Cooper) 3'41"2; 12. Adreani (A.112) 3'47"1; 13. Garaventa (Mini Cooper) 3'45"1.

**Giro più veloce:** Chianucci (Mini Cooper) 1'57"4, media kmh. 102,204.

**Classe 1150 (tutti su Fiat 128):** 1. Franco Betti 29'13"1, media kmh. 102,670; 2. Giorgi Alberti 29'14"3; 3. Salvatori 29'16"9; 4. Campagnola 29'29"1; 5. Lorenzoni 29'35"3; 6. Vannini 29'36"5; 7. Fortini 29'40"9; 8. Soldi 29'43"6; 9. Grassetto 30'04"9; 10. Massola a 1 giro; 11. Ariotti a 2 giri.

**Giro più veloce:** Betti (Fiat 128) 1'55"6 media kmh. 103,795.

**Classe 1300:** 1. Enrico Ceccarelli (Ren. R8) 28'34"2, media kmh. 104,994; 2. Regosa (Fiat 128) 28'43"5; 3. Croci (A.R. 1300) 28'51"1; 4. Di Marino (A.R. 1300) 28'57"5; 5. Fioravanti (Ren. R8) 28'58"3; 6. Boni (A.R. GTJ) 29'10"5; 7. Ghidini (A.R. 1300) 29'11"4; 8. «Sorbolik» (Fiat 128) 29'13"4; 9. Lumini (A.R. 1300) 30'18"2; 10. Bonaccorsi (Fiat 128) a 3 giri; 11. Truci (A.R. GTJ) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Regosa (Fiat 128) 1'53"1, media kmh. 106,090.

**Classe 1600:** 1. Vittorio Ciardi (A.R. 1600J) 28'26"1, media kmh. 105,498; 2. Campani (A.R. 1600GT) 28'31"1; 3. Lucrelli (A.R. 1600) 28'50"3; 4. Grazioli (A.R. GTV) 29'25"7; 5. Rocca (A.R. 1600GTV) 29'37"2; 6. Lucini (A.R. 1600GTV) 31'21"7.

**Giro più veloce:** Ciardi (A.R. GTJ) 1'50"9, media kmh. 108,196.

**Classe 2000 (tutti su A.R. 2000):** 1. Cesare Stefanelli 27'41"3, media kmh. 108,337; 2. Tamburini 27'42"2; 3. Tacchini 27'45"6; 4. Massa 27'53"9; 5. Mercadante 28'00"8.

**Giro più veloce:** Stefanelli (A.R. 2000) 1'48"9, media kmh. 110,082.

**Classe 1300 G.T. (tutti su HF 1300):** 1. Bruno Ripani 28'22"5, media kmh. 105,715; 2. Morellato 28'27"5; 3. De Vivo 28'34"8; 4. Calo 29'03"2; 5. Flocchini 29'46"7.

**Giro più veloce:** Ripani (HF 1300) 1'51"7, media kmh. 107,419.

**Classe 1600 G.T. (tutti su Ren. Alpine):** 1. Ilario Canè 26'22"7, media kmh. 113,739; 2. «R.B.» 26'24"4; 3. «Alligi» 26'24"8; 4. Caliceti 26'33"9; 5. Bocconi 26'45"1; 6. Cochetti 27'25"7.

**Giro più veloce:** «R.B.» (Alpine) 1'43"4, media kmh. 116,042.

MISANO - Le incertezze che alla vigilia erano sorte per l'attribuzione del titolo italiano nella classe 2000, indubbiamente la più spettacolare e gara clou di questa 1. Coppa d'Autunno sono durate pochi secondi: il tempo sufficiente per una caotica partenza nella quale le Opel di Rosselli e Colzani sono state coinvolte in una toccata a tre causata dalla GTA di Bigliuzzi, che partito a razzo non ci ha letteralmente visto più e non trovando il buco per passare ha messo nei guai i due piloti di Conrero. Chi invece non ha per niente risentito della toccata generale sono stati i due della Porsche, Pica e Borri, velocissimi a prendere il via e mai più raggiunti fino al termine della gara.

Pino Pica finalmente sereno, al volante di una vettura perfetta sotto ogni punto di vista a questo punto non ha potuto mancare il bersaglio: e non si è lasciato andare un attimo, non ha perso la minima battuta, anche sul finale quando l'amico Gottifredi, al volante di una vettura analoga, ma con motore 2400, ha cercato con un rush finale di avvicinarsi al capofila delle Porsche. E non c'è stato niente da fare: Pica ha subito allungato, ristabilendo le distanze e concludendo in bellezza vincitore della corsa che raggruppava le tre classi superiori della Gran Turismo.

E' stato un vero peccato quel malaugurato incidente in partenza che ha tolto di mezzo le due Opel (Rosselli ha avuto nel contatto con Colzani una ruota fuori uso, mentre il Colzani per il brusco spostamento è rimasto con la seconda marcia inchiodata dentro) fermandole per qualche tempo ai box: sarebbe veramente stato molto interessante vedere le due vetture a confronto, anche se appariva dalle prove un leggero margine per le Porsche

preparate da Bonomelli, molto più a posto per assetto e come rapporti al cambio. Dopo la rapida sostituzione della ruota Rosselli è ripartito rabbioso, per ottenere come unica consolazione al 15. passaggio il giro più veloce in 1'33"6 alla media di 128,192 kmh.

Nella classe oltre 2000 Gabriele Gottifredi è stato l'unico a classificarsi a giri pieni alle spalle di Pica: l'unico antagonista valido, Marcello Gallo che portava al debutto una Pantera GTS argentea appena acquistata, è stato neutralizzato al primo giro, quando Frisori è entrato con lui in contatto rompendogli un cerchio. Nella 1600 invece Bigliuzzi avrebbe dovuto difendere la posizione nella coppa CSAI per la classe dagli attacchi di Paleari, che tra l'altro aveva dato forfait: e gli sarebbe bastato arrivare secondo per ottenere il punteggio sufficiente. Invece è andato a rovinare tutto con quella partenza, nella quale anche lui è stato messo fuori causa, lasciando la vittoria a Bonfanti.

Le 1300 e 1000 avevano corso in una gara in precedenza, gara che aveva visto alla partenza solo nove vetture, di cui solo 5 all'arrivo. Corsa in tandem di Caliceti e Paleari con le due Alpine della Giada-Auto nettamente davanti a tutti sino dai primi giri per nulla impensieriti dalle due Lancia Fulvia rimaste in gara e dall'unica Abarth GTS di «Nemo» che meritatamente si aggiudicherà classe e coppa CSAI della 1000. Caliceti si è alternato in testa con Paleari all'inizio per diversi giri, poi il bolognese ha preso l'iniziativa e si è posto nettamente al comando, mentre Paleari, sazio della vittoria già conquistata nell'assoluta GT (Bersano, suo unico antagonista era assente a Misano per un precedente incidente

che gli aveva messo fuori uso un polso) si limitava a controllarlo a una certa distanza. E Caliceti avrebbe sicuramente vinto, se nel corso dell'ultimo giro non si fosse verificato un banalissimo incidente che gli ha però compromesso la gara. Un sasso probabilmente ha forato il radiatore dell'acqua, lasciando la gialla Alpine senza il prezioso liquido di raffreddamento: e questo è bastato per rallentare lo sfortunato pilota, che riusciva col motore già fuori uso a concludere in seconda posizione.

## I toscani della FISA spopolano

MISANO - Ore otto, lezione di guida con vetture strettamente di serie. E Misano è stato indubbiamente un percorso adattissimo per questa tesi di laurea del Challenge FISA, arrivato al termine dopo le due prove semifinali del Chianti e di Vallelunga, che avevano selezionato duramente i concorrenti lasciandone trafilare solo la crema per questa corsa. Alla presenza del dott. Zagato, con una schiera di commissari tecnici e sportivi attentissimi alle minime infrazioni sono partiti dunque i finalisti che hanno dato vita alle sette gare, tutte molto tirate fino all'ultima curva, tutte molto indecise fino all'ultimo risultato.

Risultato che al momento non è ancora chiaro dal momento che le verifiche tecniche d'ufficio sono ancora in corso: ad ogni modo come risultato di massima, si dovrebbero avere come vincitori delle varie classi Carletto nella 850, Vasta nella 1000, Salvatori nella 1150, Regosa nella 1300, Ciardi nella 1600, Tamburini nella 2000, Ripani nella 1300 GT e Aligi nella 1600 GT.

Le corse dicevamo sono state tutte entusiasmanti, dal momento che i mezzi in gara (è noto che per le vetture turismo di serie è impossibile apportare alcuna modifica) sono veramente tutti sullo stesso piano: e chi voleva vincere doveva veramente guidare di più. E così è stato: si sono viste berline su due ruote, testa coda a iosa e perché non anche qualche botto che ovviamente era da mettere in previsione. Al termine però tutti felici e contenti, specie nella colonia toscana, scesa in gran numero sul bel tracciato del Santamonica per applaudire e sostenere i propri beniamini. Che (guarda caso, da quando la FISA si è spostata a Siena!) hanno veramente fatto man bassa di vittorie, lasciando ai soli concorrenti delle gare GT non toscani la possibilità di appropriarsene.

Classe 850 - Biagiotti è subito in testa e lotta per qualche giro con Guiglia: alle loro spalle Carletto, che deve ottenere un piazzamento per la vittoria finale. Dopo poche tornate

però Biagiotti prende un leggero margine e conclude nettamente in testa davanti a Guiglia: Pardini è terzo, mentre Carletto ottiene solo un quinto posto, che forse gli può bastare per la vittoria finale.

Classe 1000 - E' stata indubbiamente la gara più bella: subito in testa Chianucci che lotta subito a lungo con Gianniro (Fiat 903). Ma tutti gli occhi sono puntati sulla A 112 di Matteo Vasta, che dalla ultima fila risale decisamente fino al terzo posto, che conserverà sino alla fine. Gianniro invece si gira proprio all'ultima curva, lasciando via libera a Chianucci che non si attendeva una fortuna del genere.

Classe 1150 - Lotta in famiglia tra le Fiat 128 coupé di Betti, Giorgi Alberti e Salvatori, mentre il berlina 128 di Massola pare tagliato fuori. Betti va in testa all'inizio e vi rimane per diversi giri: poi passa Giorgi e così fino a pochi giri dalla fine, quando Betti ripassa e taglia il traguardo. Salvatori mantiene la terza posizione, che gli frutterà il titolo finale.

Classe 1300 - Renault R 8 contro Fiat 128 coupé e Alfa GT Junior: è la prima vettura, condotta da Ceccarelli che prende la testa e se ne va indisturbata. Per il secondo posto lotta a coltello fra Bonaccorsi (Fiat 128) e Bonini (Alfa GT) che si risolve solo con il quasi ribaltamento del primo: ma al giro dopo nello stesso punto anche Bonini sciuperà tutto con un testa-coda.

Classe 1600-2000 - Assieme le due classi maggiori del Gr. 1 con il duo Stefanelli Tamburini che prendono il largo subito, complice l'arresto per rottura del motore del bolognese Stefanelli. Nella 1600 lotta a tre fra Ciardi, Campani e Cesarini che si risolve con una collisione che mette fuori uso l'ultimo di questo gruppetto. Ciardi ce la fa a vincere così corsa e challenge, mentre nella 2000 è Tamburini, giunto secondo che dovrebbe avere vinto.

Classe 1300 GT - Grande assente Ivana Giustri, che si era procurata una ferita al piede nel corso di un bruttissimo volo in prove libere, la corsa con sole cinque Fulvia perde molto d'interesse. Subito in testa Ripani, che mantiene questa posizione sino alla fine, aggiudicandosi anche la vittoria finale, che sarà sua se le verifiche tecniche non accerteranno irregolarità di sorta.

Classe 1600 GT - Molto bella anche questa gara, con le Alpine 1600 molto compatte tra loro: R. B. è subito in testa ma attaccato da Aligi e Canè viene superato da questi. Poi Canè se ne va da solo: a pochi giri dalla fine spettacolosa sportellata fra R. B. e Bocconi in pieno rettilineo e mentre Bocconi si gira perdendo tempo R. B. rinviene fortissimo superando Aligi nell'ultima curva.

Leopoldo Canetoli

## Per 2 MILIARDI compra un gruppo americano?

A completamento di quanto riferito a pagina tre di AUTO-SPRINT, abbiamo appreso da uno dei soci della Santamonica S.p.A. che la società è in contatto, tramite un non meglio identificato signor Schmidt, (che non è il componente CSI) con un gruppo finanziario anglo-americano interessato all'acquisto dell'impianto per la favolosa cifra di... due miliardi di lire! La realizzazione della grossa operazione costituirebbe un vero «affare» per i costruttori, ma non lo sarebbe altrettanto per lo sport motoristico in quanto, almeno secondo le dichiarazioni, l'autodromo verrebbe adibito soltanto a «prove» non meglio precisate.

L'incontro fra le due parti dovrebbe avere luogo giovedì 12 ottobre e se la grossa offerta dovesse essere confermata, si riunirebbe immediatamente l'assemblea dei soci per l'importante decisione. Questo spiegherebbe una certa riservatezza