

DOVE corriamo domenica?



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

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE Valli Pordenonesi (19/11), la 300 miglia di Rafaela (3/12), gara di F.2 al Ricard (29/10), gara a Jarama (5/11) Campionato Marche 2 litri.

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. 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. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Fuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinviata a data da destinare.

OTTOBRE

Le corse in calendario dal 26/10 al 5/11 in Italia e all'estero

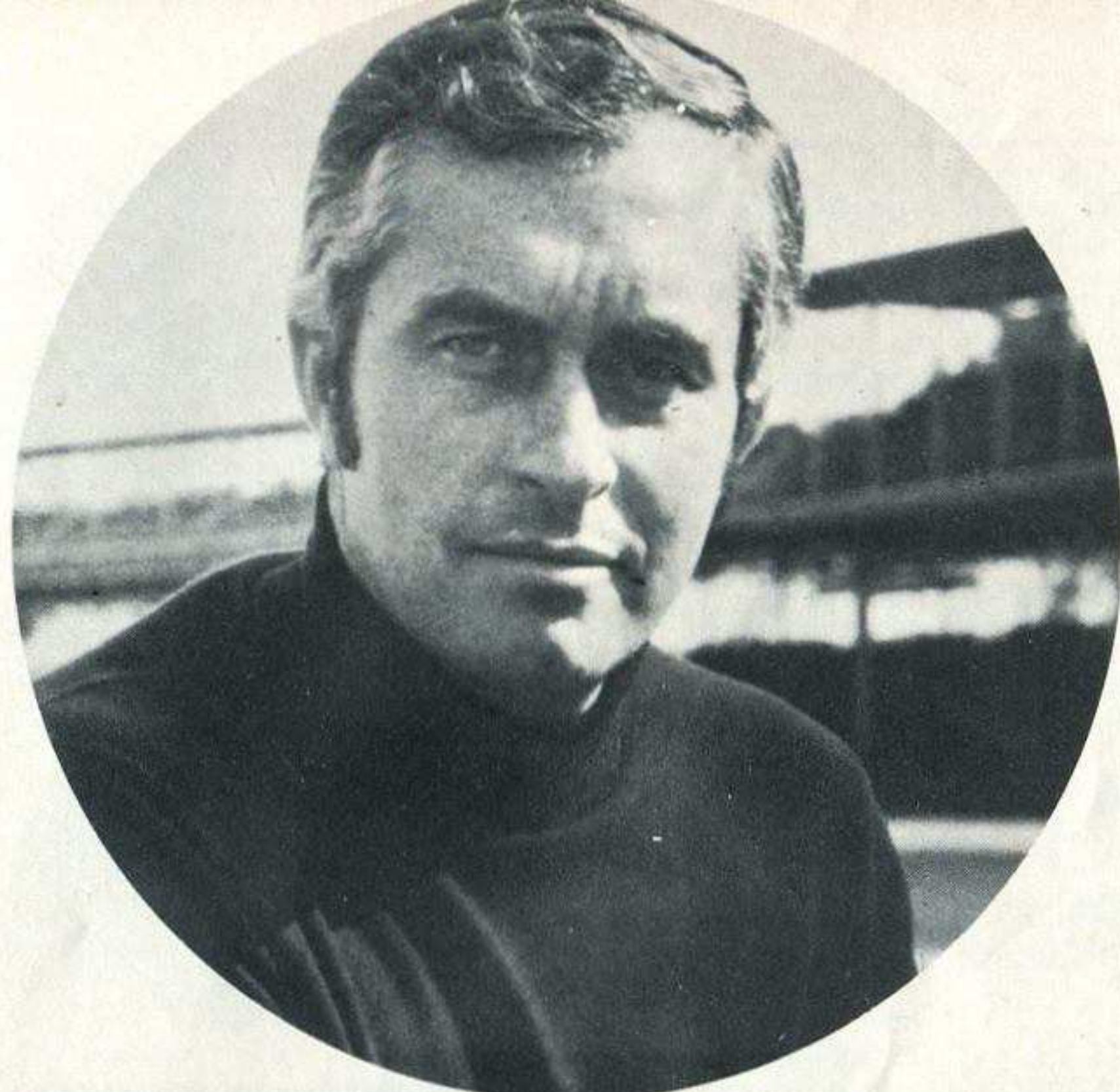
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
26-29	Rally Wartburg	Germania			●●●	Rally	
27-28	Rally di Spagna	Spagna			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Nicolas (Alpine)
28	Corsa di Gourdon	Francia			●	Velocità in salita	
28	Corsa di Cannes	Francia			●	Velocità in salita	
28-29	Rally Badner Herbst	Austria			●●●	Rally	
28-29	Rally Hubertus	Germania			●●●	Rally	
29	Corsa a Riverside	Stati Uniti	Circuito di Riverside - km. 5,31		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1.37'36'', media 199,076 - Giro più ve- loce: Hulme 1'34''33, media kmh 202,637.
29	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito di Interlagos		●●● Temporada F. 2	Velocità in circuito	Fittipaldi (Lotus) 1.18'26'', media 170,480 - Giro più ve- loce: Peterson (March) 2'42'' e 6, media 176,236.
29	Gara a Vallelunga	Gentlemen's MC	Circuito di Vallelunga km. 1,670		● gr. 1, 2, 3, 4 F. 850, F. Italia	Velocità in circuito	
29	Ponte Corace Tiriolo	AC Catanzaro	Part. Ponte Corace Arr. Tiriolo	Part. ore 9,30	●	Velocità in circuito	Scola, 6'32''1, media 98,854.
29	Riviera Ponente	AC Genova	Part. Torriglia Arr. idem km. 230	Part. ore 7,31 Arr. ore 13,31	●	Rally	Pittoni (Porsche)
29	Trofeo Tchen Agopuntura Cinese	Scud. Sporturismo		Part. ore 9 Arr. ore 17	●	Autotorneo	
29	Circuito di Tatoi	Grecia			●●●	Velocità in circuito	
30	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda			●●●	Velocità in circuito	

NOVEMBRE

1	Castelli Svevi Polisportiva Libertas BARI	●	Regolarità	D'Angelo (Fulvia) (1970)			
2-5	Press on Regardless STATI UNITI	●●● Camp. int. rallies marche	Rally				
3-5	Giro di Corsica FRANCIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Darniche - Demange (Alpine) (1970)			
3-5	Safari Papuan AUSTRALIA	●●●	Rally				
4	9 Ore di Kyalami SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman - Regazzoni (Ferrari) media 161,873 - Giro più veloce: Andretti (Ferrari) 1'20''1, media 184,4.			
4	Campionato Fuji GIAPPONE	●●●	Velocità in circuito				

4	Trofeo Città Torino Scud. Sporturismo	●	Autotorneo				
4-5	Rally 333 Minuti Jolly Club	●	Rally	Pelganta (Fulvia)			
4-5	Trofeo del Valentino Scud. Borzacchini TERNI	●	Regolarità				
5	Corsa a Porto Alegre (o Interlagos) BRASILE	●●● Temporada F. 2	Velocità in circuito	Reutemann (Brabham) 1.03' 42'' e 44, media 170,421.			
5	Corsa Mentone St. Agnès FRANCIA	●	Velocità in salita				

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



ROGER PENSKE

Formule unificate con motori fino a sei litri (la F.1 da 4 litri ha un futuro USA)

La PORSCHE ha appena scalzato la McLAREN dal trono CAN-AM, ma il suo «mago» contesta il compressore

Vince col turbo,



Le Porsche-LM di Roger Penske si sono dimostrate imbattibili, quest'anno, fossero esse guidate da Donohue o da Follmer, e questo proprio grazie all'avanzata tecnologia dei loro 12 cilindri alimentati con il turbocompressore. Motori potentissimi ma molto costosi e di una certa fragilità



NEWTON SQUARE - Dati i costi che vanno sempre più alle stelle, e allo scopo di ridare alle competizioni basi commerciali solide, Roger Penske e il direttore del team Gulf-McLaren, Teddy Mayer, sono d'accordo nel ritenere che l'unica soluzione logica sia il divieto del turbo-compressore in tutte le forme

di competizione e l'adozione di un blocco cilindri di serie da cui partire per l'elaborazione.

Mayer si è sorbita il grosso delle accuse, per avere pubblicato la tesi secondo la quale i compressori sono un male inutilmente costoso, dato che senza le Porsche L&M con compressore, da 950 HP, nelle gare Can-Am le Gulf-McLaren avrebbero continuato a essere comunque le rombanti «ingoa dollari» arancione che sono sempre state. L'appoggio di Penske avvalorava la tesi, studiata attentamente, che potrebbe convogliare un maggior numero di squadre, e di importanti costruttori, verso queste competizioni.

Non si deve però credere che Penske voglia darsi la zappa sui piedi, quale sacrificio per il miglioramento dello sport automobilistico e neppure Mayer prevede questa mossa come un rimedio immediato. Entrambi propongono un'immediata ratificazione di mutamenti che darebbero tempo per un lavoro di ricerca e di programmazione nella prossima stagione, i cui frutti in fatto di nuovi regolamenti si avrebbero per il 1974.

Penske chiede un blocco cilindri di serie per le gare USAC, Can-Am, Formula A e NASCAR, basato, per una questione di utilità, sul sei litri NASCAR, in modo che le squadre abbiano la possibilità di avere quattro tipi di vetture per lo stesso motore con blocco in ghisa.

«Nelle gare USAC utilizziamo un team di due vetture Sunoco-McLaren e attualmente i telai incidono per il 20-25 per cento sui costi, mentre in passato rappresentavano la fetta più grossa» dice

Penske. «Un buon Offenhauser costa 31.500 dollari e ci si può considerare fortunati se copre duecento miglia. Io propongo che si seguano le attuali regole con cilindrata di 6000 cc, usando motori e teste di serie in ghisa e se ne possa fare ciò che si vuole, a parte il compressore. So che lo SCCA sarebbe d'accordo, portando la Trans-Am e la Formula A appunto a 6000 cc. Il NASCAR usa motori di 6000 e 7000 cc e oltre il 70 per cento delle vetture arriva in fondo. Nella gara USAC a Milwaukee soltanto sette vetture arrivarono al



Penske e Donohue posano con la McLaren-Offenhauser con la quale hanno vinto la 500 Miglia di Indy. Per Penske, i motori Offy sono inutilmente costosi

raguardo, e quella al secondo posto era staccata di cinque giri dal leader...»

Per incoraggiare le competizioni in Europa, Penske propone che siano consentiti 4000 cc per i motori da corsa. «Mi piacerebbe vedere un motore di 4000 cc in lotta con i blocchi cilindri di serie di sei litri, però senza compressori o supercompressori. Dopo un anno di corse, il limite di quattro litri sarebbe riveduto e se i motori da corsa mettersero in luce un netto vantaggio, in

rapporto ai derivati dalla serie il limite potrebbe essere ridotto a 3500 o 3600 cc, per conservare la competitività.

«Se si potesse mantenere in posizione di predominio il blocco cilindri di serie, si risveglierebbe subito l'interesse della Ford, dell'American Motors, della Buick, della Pontiac e della Chevrolet, che tutte hanno motori di poco meno di 6000 cc. Attualmente nessun costruttore investe denaro nelle corse Indy ma se i nuovi regolamenti procurassero anche soltanto 25.000 o 50.000 dollari da parte di tali costruttori, le cose andrebbero meglio di quanto vadano ora. Se raggiungessimo questa meta nel 1974 — con tutti che si preparano già nel 1973 — chi si occupa di motori potrebbe mutare orientamenti per allinearsi e preparare motori del genere; chi si volesse interessare ai motori da corsa potrebbe farlo. Ritengo che questa formula dei blocchi cilindri di serie ridurrebbe probabilmente i costi da 30.000 dollari a 8.500 per un motore competitivo.

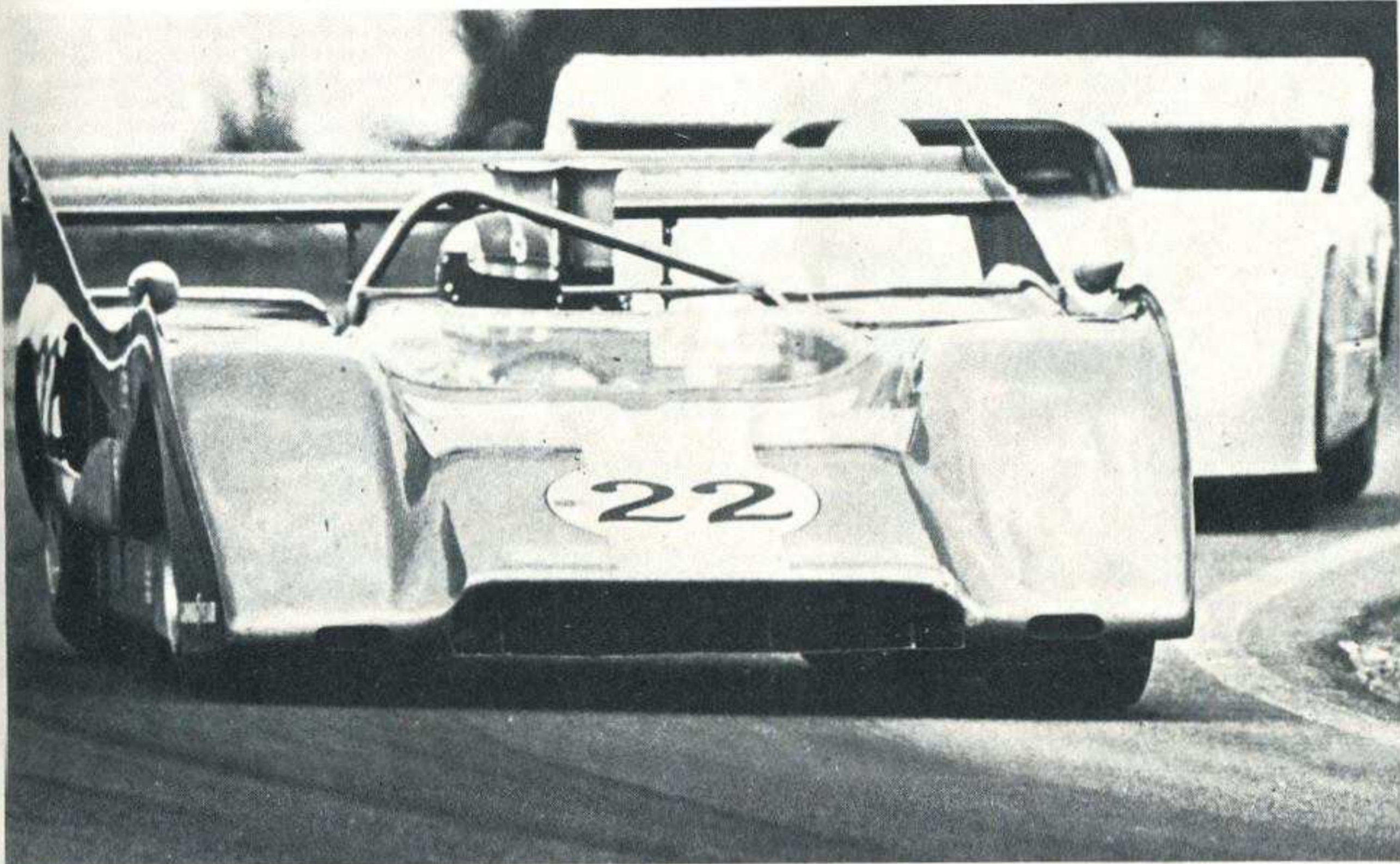
«Non ci sarebbero più compressori, ma soltanto motori con blocchi cilindri di serie, a iniezione, come quelli Can-Am, però in ghisa. Non vogliamo l'alluminio perché un solo costruttore potrebbe costruirne in numero sufficiente da saturare il mercato, estromettendo tutti gli altri. Restando fermi ai blocchi cilindri di ferro, tutti avrebbero possibilità. Sarei pronto — e so che lo sarebbe anche Teddy — a prendere tutti i nostri motori Offy per buttarli nel lago più vicino. Io sarei il primo, a farlo. Ho tanto da perdere quanto chiunque altro, ma so che a lungo andare mi risulterebbe più economico».

Penske chiarisce il suo punto di vista facendo un paragone dei costi con quello del motore AMC per la sua stock car Matador: 5.600 dollari.

«Nell'attuale stagione abbiamo gareggiato nella serie Grand National e dal numero dei piloti che sono arrivati al traguardo è chiaro che si può rendere il blocco cilindri di serie molto sicuro. A Talladega e a Daytona questi motori di serie corrono alla loro massima possibilità per 500 miglia e non danno problemi. Il motore non sa se

Anche il direttore del team arancione è
d'accordo sulla necessità di optare per i
motori vincolati a blocchi cilindri di serie

abbasso il turbo!



Francois Cevert ha vinto a Donnybrooke una tappa del Can-Am 1972 con una McLaren M8D. Secondo Teddy Mayer, è per ora escluso che le gruppo 7 arancione adottino un dispositivo di sovralimentazione per i Chevrolet, con blocco in alluminio. Mayer, per via dei costi, cesserebbe la Can-Am

azione una stock car di 2000 chilogrammi, oppure una vettura Indy di 750 kg. con dispositivi aerodinamici...

« Nei passati anni abbiamo esaminato i nostri costi per le corse, la manodopera, le spese per le vetture, per i piloti e altre di vario tipo sono aumentate soltanto di poco, in percentuale. Per contro i costi per i motori sono a volte raddoppiati o triplicati, durante lo stesso periodo. Anche se raddoppiassimo il costo del motore con blocchi cilindri di serie, portandolo a 11.500 dollari, potremmo ancora permetterci tre di questi motori, contro ogni Offy. »

Teddy Mayer è d'accordo, però è anche fautore delle corse per monoposto, abbandonando l'attuale concetto Can-Am, con vetture sport. Dice che le monoposto sono più economiche da progettare e da costruire, oltre ad essere più consone allo sviluppo « corsaiolo », di quanto siano le biposto.

Dice Penske: « Mi rendo conto che le monoposto sono più economiche, però è assurdo paragonare la possibilità di rimetterci una vettura, o di distruggere un Offy. Con 36.000 dollari si può comprare una Indy Eagle nuova. Quest'anno, qual è stata la tua più grossa spesa? »

« I motori » risponde Mayer. « Per me l'unica cosa sensata da fare è tornare al tipo di motore con blocco cilindri di serie, abolendo i compressori, che servono solo a fare diminuire la durata del motore, al punto che si scherza veramente col fuoco. Il pubblico ignora queste cose e, purché assista a corse competitive, con piloti di spicco, non dà importanza al tipo di vettura. »

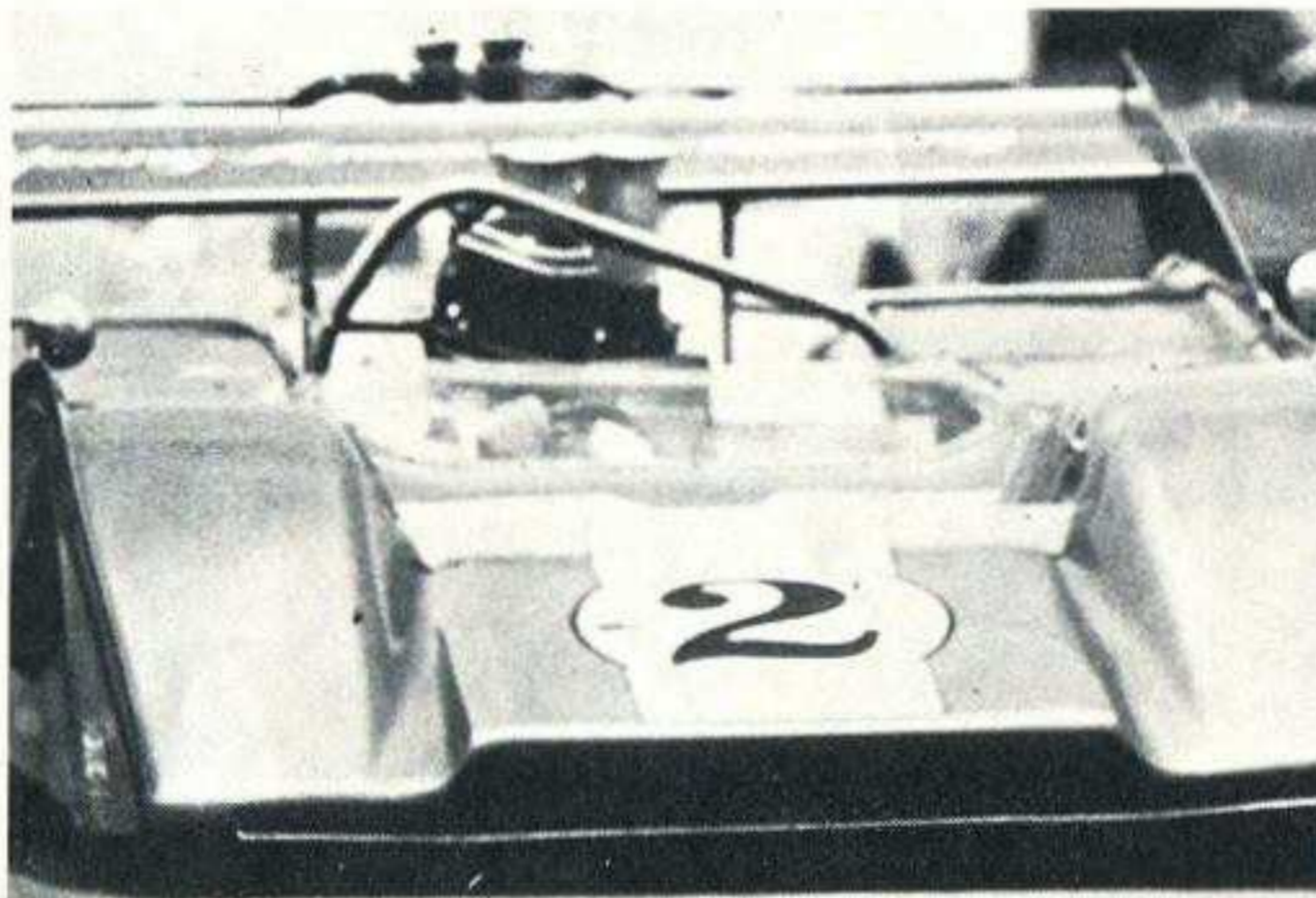
Dal punto di vista di Mayer, lo SCCA farebbe meglio ad accettare il concetto della Formula A col « piano Penske », cioè cilindrata massima sei litri, con blocchi cilindri di serie, chiamandola « Can-Am » e provvedendo al lancio di una sola serie internazionale di gare, con piloti di primo piano, piuttosto che disperdere il lavoro di lancio e le risorse organizzative per la Can-Am con vetture sport e per la Formula A.

La logica conseguenza del limite dei sei litri proposto da Penske sarebbe l'adozione anche per

i Grandi Premi di F.1, sicché una vettura da Grand Prix potrebbe gareggiare ad Indianapolis e una vettura Indy potrebbe correre in Europa, senza incorrere in costose modifiche di progettazione e di costruzione.

« Ovviamente è una meta utopistica » dice Mayer « e passeranno anni prima che si raggiunga. Non prevedo che si verifichi prima del 1976 o '77, dato che la F.1 va molto bene così com'è e che il limite dei tre litri vale per tutto il 1975. »

Quando abbiamo chiesto a Mayer se pensa real-



Un'altra B8D l'aveva al Can-Am Gregg Young. Le nuove M20 non sono apparse poi irresistibili paragonate a quelle di modello più vecchio, ma ugualmente a punto

mente di abbandonare la Can-Am, dopo averla dominata per i passati cinque anni, ha risposto: « Il nostro team dipende molto, come quasi tutti gli altri, dal patrocinio e noi seguiamo i desideri dei nostri patrocinatori, però riteniamo che la corda per noi è tesa e vorremmo un minor numero di tipi di gare. Vorremmo anche abbandonare le sport. Se patrocinatori quali Gulf e Goodyear fossero d'accordo, cesseremmo con la Can-Am alla fine della stagione per concentrarci sulle gare



TEDDY MAYER

L'obiettivo è nei costi ridotti per allargare le partecipazioni: il « piano PENSKE » attuabile dal 1974

USAC e sulla F.1 ».

All'accenno che forse i lettori potrebbero pensare che questi concetti nascono dal fatto che le Gulf-McLaren sono state battute, Mayer non si è dimostrato d'accordo.

« I commenti di Penske » ha detto « avvalorano ciò che dico. I costi aumentano rapidamente e l'utile cala. Le vetture Can-Am sono le più costose, paragonate con quelle USAC e con le F. 1. »

Fino a questa stagione le gare Can-Am sono state le più redditizie per il team McLaren, dal punto di vista spesa-utile, ma quest'anno sono in testa le F.1 in fatto appunto di utili. « La Can-Am è diventata più costosa per via del compressore » dice Mayer.

Quando abbiamo pronunciato la grande domanda: « monterete il compressore sul Chevrolet prima della prossima stagione? » la risposta è stata « no! ».

Penske dice invece: « Secondo me dovremmo mirare al motore di sei-quattro cilindri con blocco cilindri di serie, entro il 1974, in modo che le squadre abbiano tutta la prossima stagione in cui prepararsi. Io non mi preoccupo di quanto mi possa risultare utile oggi, però so che posso procurarmi un motore con blocco cilindri di serie e un buon telaio per potere correre anche per conto mio, pur non avendo patrocinio per un certo tempo. Sono pronto a rinunciare al compressore, parlo sul serio. Guardo al futuro. Se la Porsche decide di uscirne, che fine farà? Abbandonerò la Can-Am perché non intendo certamente spendere il mucchio di soldi che lui (indicando Mayer) spende per motori in alluminio. E' assurdo. Uso i sei litri nelle stock cars, che resistono in eterno; pesano 2000 chilogrammi e il 70 per cento porta a termine la gara. Poco tempo fa, al Michigan, Pearson e Bobby Allison sono arrivati al traguardo "affiancati". Negli ultimi trenta giri cinque vetture erano una vicinissima all'altra ed è così che deve essere. Voi non tenterete qualcosa del genere, se significasse avere motori meno costosi e più sicuri nelle gare USAC, Can-Am, Formula A e NASCAR? »

Eoin S. Young



Per la RONDEL F. 1 manca solo lo sponsor



La
nuova
M1

Questa è la Motul M 1 di F. 2, la prima vettura realizzata dal team Rondel. E' ispirata alla Brabham BT 38 con cui il Rondel ha corso il Campionato F. 2 di quest'anno. Ne è in preparazione un gruppo di otto

L'addio blu alla F. 1

Anche la Martini nel ritiro Matra

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MARSIGLIA - Non siamo rimasti sorpresi, per l'annuncio secondo il quale la Matra si ritira dal campionato del mondo di F. 1 l'anno prossimo. Durante una recente visita ai nuovi stabilimenti della scuderia francese, al circuito Paul Ricard, avevamo notato che l'ufficio studi lavorava esclusivamente attorno a modellini di prototipi. Il colloquio avuto due mesi dopo, con una personalità sportiva della Chrysler-France, confermava i nostri timori: il programma di F. 1 rischiava di venire interrotto nel 1973, a favore del campionato del mondo marche.

Non ci è stato possibile metterci in contatto con Bernard Boyer, direttore degli impianti al Ricard che, ricordiamolo, raggruppano l'ufficio studi e la costruzione di cellule, mentre il centro prove è rimasto a Parigi. Riteniamo, comunque, dopo avere parlato del ritiro della MS 120D dalle gare di F. 1 con un direttore sportivo abbastanza addentro alla questione, di potere giudicare esatta tale decisione che, però, occorre sottolinearlo, non è ancora ufficiale.

Quest'anno la Matra ha vinto a Le Mans. Basata su questa prestigiosa vittoria, dalla grande risonanza, che la Matra sembra in grado di ripetere (nonostante avversari assai più temibili, soprattutto le Alfa V 12, le Ferrari e le Mirage-Weslake) dato che la potenza del motore V12 corrisponde maggiormente a quanto si ha diritto di pretendere nei prototipi, una stagione coi prototipi contribuisce effettivamente a segnare un progresso per la Casa, che in aprile si prepara a commercializzare un nuovo coupé sport, al cento per cento francese.

Poiché la situazione economica era lungi dall'essere brillante, non essendosi presentato alcun patrocinatore (a un certo momento si era parlato della Martini e non della Marlboro, il cui programma è già molto pesante) diventava necessario scegliere fra due programmi, concepiti senza dubbio nell'ambito dello stesso motore V12, in cui erano però implicati due settori nettamente distinti e due bilanci altrettanto distinti.

Con saggezza, la Matra ha scelto i prototipi, i cui risultati dovrebbero superare senz'altro quelli della F. 1 — per lo meno si deve augurarselo, per il futuro della scuderia francese — e che, comunque, saranno sfruttabili per quanto riguarda le attività commerciali della Casa.

E' tuttavia desolante vedere sparire, anche se soltanto temporaneamente, la sola F. 1 francese partecipante al campionato ritenuto di maggior spicco: nato appunto con la Matra, il rinnovarsi dello sport automobilistico francese, segna il passo! D'altro canto, volendo essere obiettivi, si può forse rimproverare questo buon senso, che potrebbe tradursi in una nuova vittoria alla 24 Ore di Le Mans e nel titolo del campionato marche, mentre anche la gente più ottimista poteva sperare soltanto in una, o forse due, vittorie nei Grandi Premi?

E' prevedibile che il lavoro risulterà in due prototipi, per il 1973, e ciò crea un problema per i piloti, fra questi certamente Beltoise e Cevert. Si parla spesso anche di Larrousse. Resterebbe comunque un posto, e, certamente molto ambito.

David Hodges

J. R. Jaubert

LONDRA - Pochi giorni fa è stata presentata a Londra la prima vettura della nuova marca Rondel, che è risultata più o meno come se l'aspettava chi aveva seguito l'evoluzione delle BT38 del team durante l'anno. Si chiama in effetti Motul M1, dato che la Motul continuerà a essere la patrocinatrice principale della squadra di tre vetture del team di F. 2 nel 1973. La Rondel-Dart non esiste più. Verrà costruito un numero limitato di Motul M1 per la vendita e un primo gruppo di otto vetture è già in costruzione.

Il progettista è Ray Jessop, che è entrato nel team lasciando la Brabham qualche mese fa. Alla Brabham era stato in parte responsabile per la BT33 e quasi totalmente per la BT34. I fondatori della Rondel, con l'aiuto di Tauranac, sono come si sa Ron Dennis e Neil Trundel ex della Brabham ed era logico che, in una riunione che sembrava per lo più composta di « ex brabhamisti », ci fosse lo stesso Jack, che sorrideva negando di essere stato chiamato in Europa, in veste di pilota della Rondel per il lavoro di messa a punto.

In passato specialista in aerodinamica, Jessop ha sempre condiviso la preoccupazione di Tauranac per l'applicazione di questa scienza alle vetture da corsa. Per questo motivo, i tests iniziali saranno dedicati soprattutto a questo settore. La vettura, inconsueto per una F. 2, ha il muso a tutta larghezza regolabile, (« a che serve un muso largo, se non si può modificarlo? » — disse Jessop) e si farà in modo che l'aria venga convogliata in modo efficace sull'alettone posteriore.

L'affusolata monoscocca è molto sofisticata, trattandosi di una F. 2 e fornisce una miglior protezione alle gambe del pilota in caso d'incidente, lezione imparata dopo l'incidente che ebbe Reutemann a Thruxton. L'abitacolo, poi, è stato notevolmente irrobustito, i tubi del radiatore sono esterni e contribuiscono al raffreddamento.

Piloti del team saranno, come si sa, Schenken e Pescarolo, che si alterneranno nelle gare di campionato di F. 2, mentre le altre due vetture sa-

ranno pilotate da conduttori non classificati.

Alla Rondel si ritiene che in F. 2 è necessario costruire vetture da vendere, per ovviare in parte ai costi delle macchine del team (concetto che non seguirebbe però in F. 1). Se le prime prove, che si svolgeranno in questi giorni, non saranno soddisfacenti è improbabile che la vettura vada in America del Sud. La prima ha un motore Ford BDA con testata in alluminio, che non sarà, si ritiene, omologato prima della fine dell'anno.

Quanto alla F. 1 Rondel, di cui si è parlato, potrebbe concretarsi se andranno in porto le trattative per il patrocinio. I progetti sono già completati e Jessop pensa che la vettura potrebbe essere pronta per l'inizio della prossima stagione, se la decisione di procedere fosse presa entro il prossimo futuro. E' comunque chiaro che la Rondel non entrerà in F. 1 semplicemente tanto per fare; se vi entrerà, lo farà rapidamente, a condizioni che considererà favorevoli.

Sorpresa per la guida Rondel per Peterson, mentre Reutemann, libero da impegni con il team, potrà pilotare la nuova Brabham BT40 in Sud America. In effetti è improbabile che questa vettura sia pronta in tempo e i motivi paiono essere un disaccordo fra Ecclestone e la Rondel, oltre alla delusione di Carlos nei confronti della F. 2, che considera sempre più una perdita di tempo. Dispone, come si sa, di un forte patrocinio e si sospetta che in futuro comprenderà, oltre alla F. 1, anche le vetture sport.

Altro annuncio, del resto non sorprendente, dopo la notizia dell'accordo DART,GRD, è la rinuncia di Denny Dobbie alla direzione della Rondel, per disaccordi sulle politiche, con altri membri del consiglio, per quanto riguarda i futuri programmi. Fra le righe, si legge l'inclinazione di Dobbie verso le vetture sport e il legame sempre più stretto con Tony Vlassopolus, l'uomo d'affari che agli inizi aiutò Dennis e Trundel a istituire la Rondel, meno di due anni fa.



**L'olio auto
mobilistico**

TURBO
5.00 x 12
FIAT
BIANCHI
L. 15.300
5.50 x 13
LANCIA
L. 20.500
6.00 x 14
LANCIA
L. 22.500

RUOTE LEGA LEGGERA

MARCHIO  QUALITA'

stilauto

ITALIA - MILANO
C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

STAR G.T.
6.50 x 14
ALFA G.T.
MONTREAL
L. 24.500



Un bacio & 50 milioni per dimenticare

Uno strano campionato, quello '72 di Stewart. Favoritissimo all'inizio, poi progressivamente calato nelle probabilità per la vittoria finale, la sua stagione ha toccato il fondo a Monza, dove ha fatto solo cento metri. Poi, con la trasferta nordamericana, Stewart ha ritrovato se stesso e tutta la sua grinta, quasi a voler dimostrare di essere ancora il più forte. Era un po' tardi per « fermare » Fittipaldi, ma Stewart si è consolato lo stesso. A parte gli immancabili baci di Helene sul podio, le vittorie a Mosport ed al Glen hanno fruttato una cinquantina di milioni allo scozzese, ed un rilancio — anche pubblicitario — per se stesso e per la Tyrrell i cui frutti non tarderanno a farsi vedere nel primo scorcio della stagione '73 che inizia, come si sa, già il 28 gennaio con il Gran Premio di Argentina.

Anno	pilota	vettura	cilindrata
1950	Nino FARINA	Alfa Romeo 158	* 1500
1951	J. M. FANGIO	Alfa Romeo 158	* 1500
1952	Alberto ASCARI	Ferrari 500 F. 2	2500
1953	Alberto ASCARI	Ferrari 553 F. 2	2500
1954	J. M. FANGIO	Mercedes W 196 e Maserati 250	2500
1955	J. M. FANGIO	Mercedes W 196	2500
1956	J. M. FANGIO	Ferrari-Lancia D 50	2500
1957	J. M. FANGIO	Maserati 250 FT	2500
1958	Mike HAWTHORN	Ferrari 256	2500
1959	Jack BRABHAM	Cooper Climax	2500
1960	Jack BRABHAM	Cooper Climax	2500
1961	Phil HILL	Ferrari 156	1500
1962	Graham HILL	BRM V 8 i	1500
1963	Jim CLARK	Lotus Climax	1500
1964	John SURTEES	Ferrari 512	1500
1965	Jim CLARK	Lotus Climax	1500
1966	Jack BRABHAM	Brabham Repco	3000
1967	Denis HULME	Brabham Repco	3000
1968	Graham HILL	Lotus Ford	3000
1969	Jackie STEWART	Matra Ford	3000
1970	Jochen RINDT	Lotus Ford	3000
1971	Jackie STEWART	Tyrrell Ford	3000
1972	Emerson FITTIPALDI	Lotus Ford	3000

* con compressore



Se corri perchè vuoi
Se corri perchè devi



ABARTH fa per te
 Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perchè 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: perchè è costruita con lamiera di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perchè la struttura è compatta e perfettamente rifinita.
Costante rendimento nel tempo: la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.

Alto rendimento: perchè è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.
Un simpatico rombo: perchè è fonicamente collaudata.

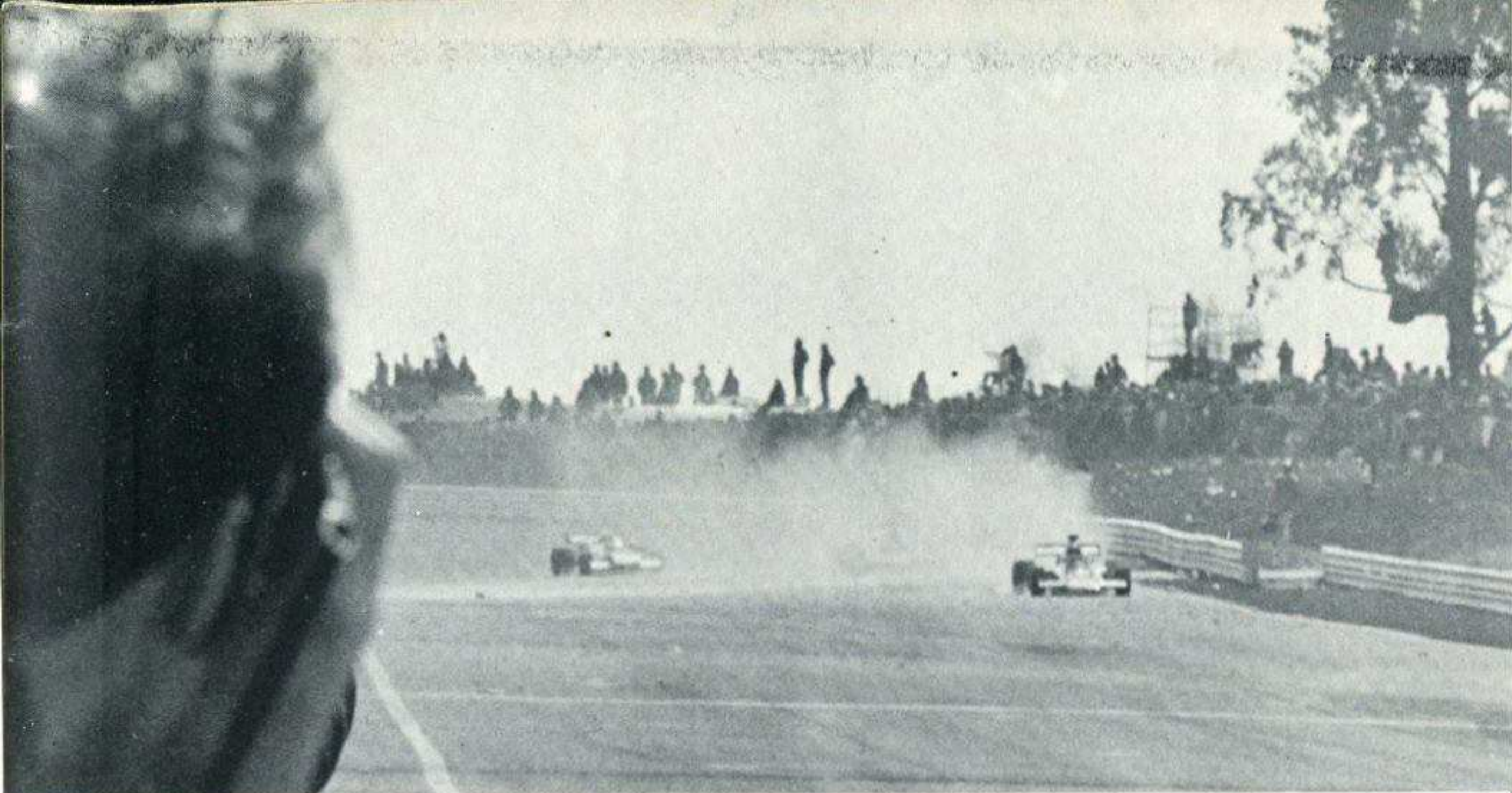
Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



SELECOM SpA
 SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
 DI RICAMBI ED ACCESSORI
 PER AUTOVEICOLI

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

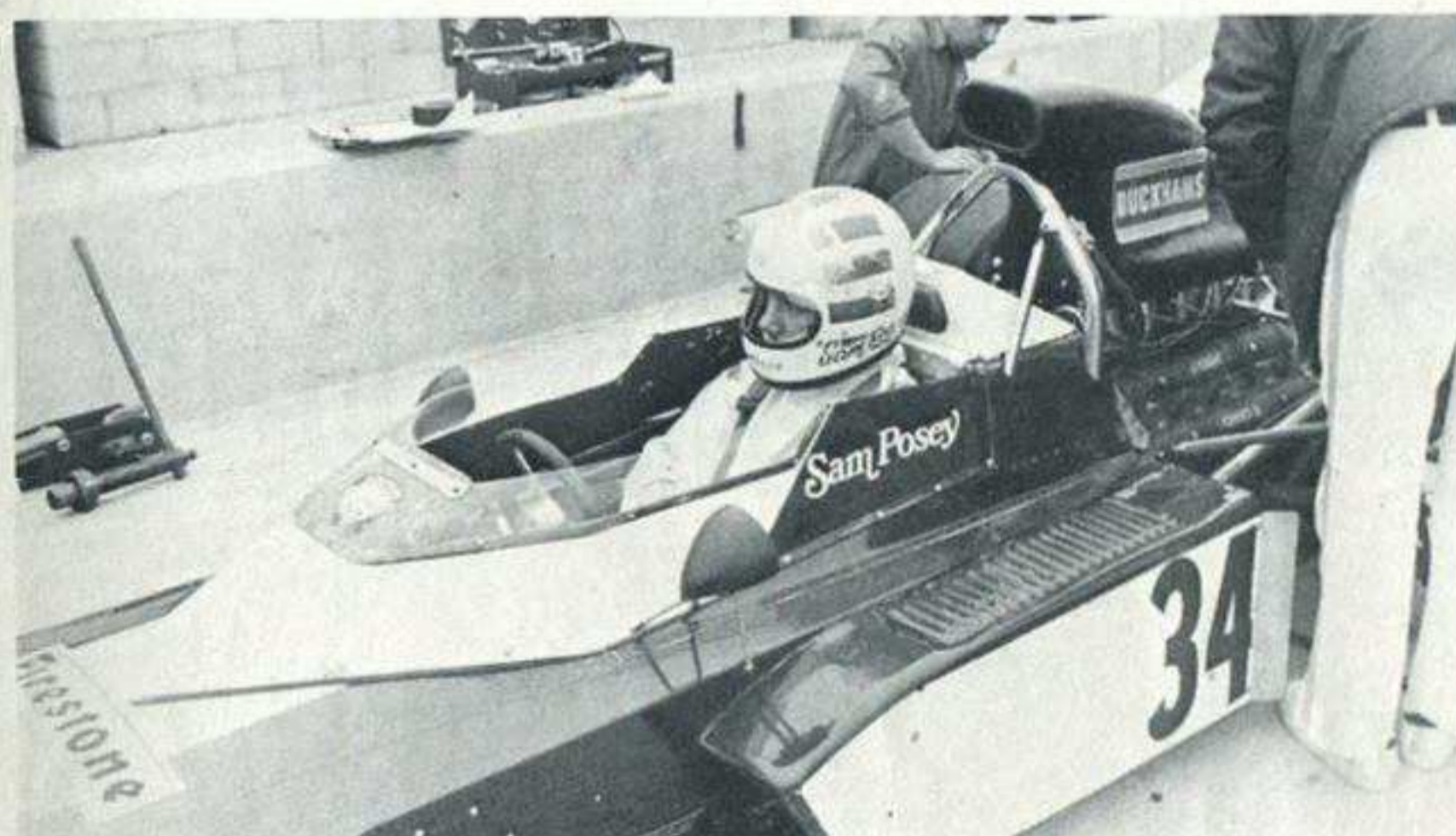
DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK FIRETRON SPARVA**



Nelle prime battute di gara, Fittipaldi solleva una nuvola di filler davanti a Cevert ed Ickx. Poi il neo-campione dovrà sostare al box, tagliato fuori

A destra, i brasiliani sono dappertutto. Ed in ogni pista del mondo, non mancano mai di agitare le loro bandiere giallo-verdi

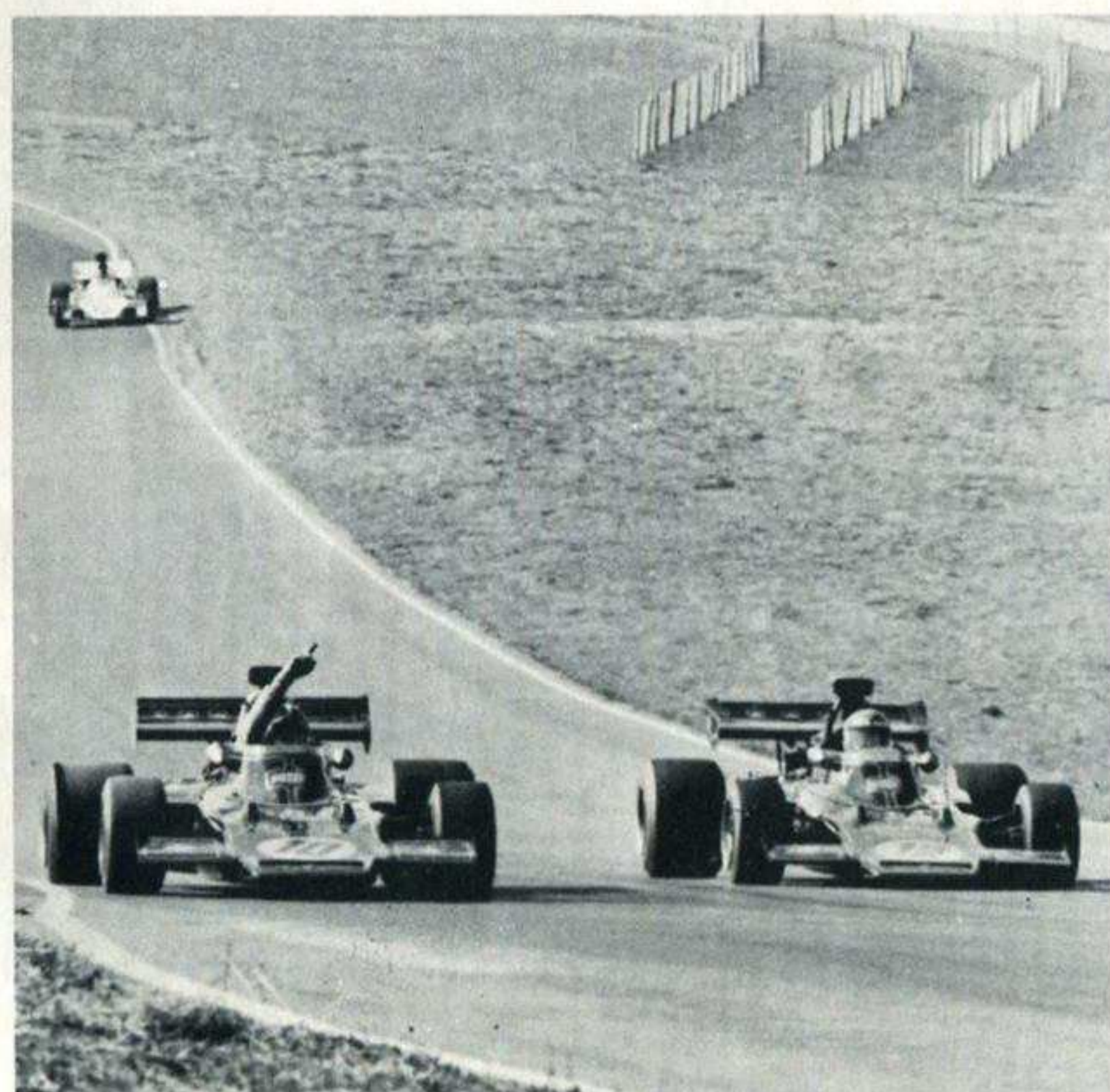
◀ ▶
A sinistra, Sam Posey ha utilizzato in prova la Surtees TS9 resa libera dalla rinuncia di «Big-John» che aveva fatto solo qualche giro



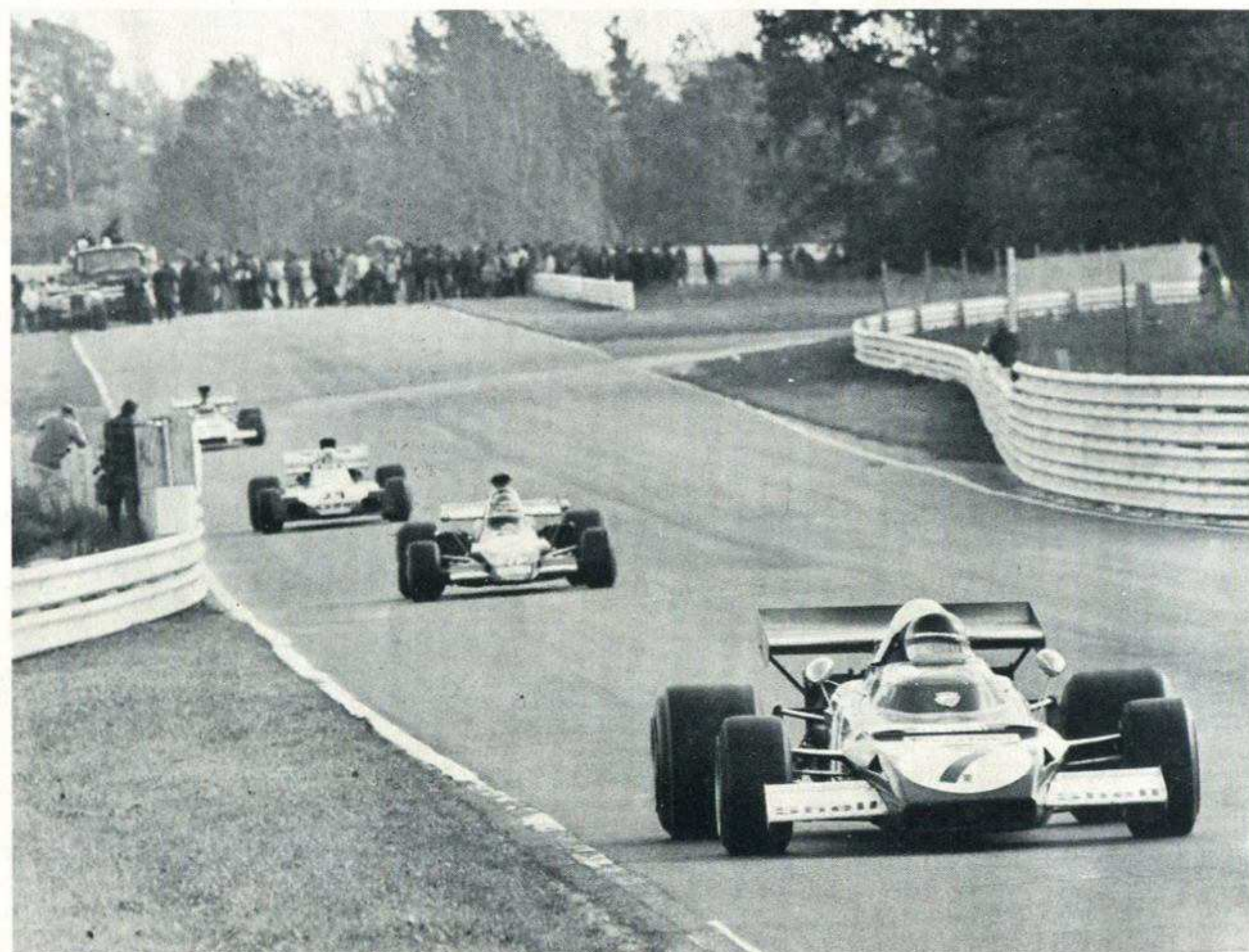
Subito prima del via, le monoposto iniziano i giri di ricognizione sul circuito ancora umido di pioggia. Come si vede Stewart è il primo ad uscire, seguito dal compagno di squadra Cevert e da Emerson Fittipaldi che ha disputato le ultime due gare della stagione senza più concentrazione



Si diceva dei tifosi brasiliani, sempre presenti ad ogni G.P. Anche al Glen ce n'era un bel gruppo, che ha fatto una piccola «marcia» prima del via inneggiando ad Emerson Fittipaldi, già iridato '72



Fittipaldi, con la ruota posteriore destra sgonfia, indica all'altra JPS di Wisell da che lato passare. In fondo, si vede arrivare la Surtees Pagnossin di de Adamich, costretto al ritiro per rottura di una sospensione. A destra, Ickx, Peterson, Hailwood e Gethin sbucano dalla parte nuova del bellissimo circuito di Watkins Glen





Dalle gomme a metà con DE ADAMICH all'attesa della RONDEL M.1

LONDRA - Un settimo posto nel G.P. del Canada può non sembrare gran che, però per me è stata una bella gara e dire che ho coperto tutta la distanza con la sospensione anteriore contorta. Avevo un ottimo e robusto motore, tutto in prova è parso andare ab-

bastanza liscio, abbiamo fatto il nostro giro turistico alle Cascate del Niagara e, come mi succede sempre in quel paese, mi sono fatto beccare per eccesso di velocità. Questa volta, però, me la sono cavata a suon di chiacchiere, con l'aiuto dei miei passeggeri, Peterson e Bell.

A Mosport non c'erano né Hailwood né Surtees, i quali erano andati alla gara di F.2 ad Albi perché Mike tentasse di aggiudicarsi il campionato della formula (non ha avuto la fortuna di riuscirci, visto che Jaussaud è ancora in grado di batterlo). Ero dunque l'unico rappresentante ufficiale della Surtees, anche se c'era, come al solito, la vettura di de Adamich, dal patrocinio italiano, mentre la mia in quell'occasione sfoggiava i colori della Brooke Bond Oxo - Rob Walker.

Quello di Mosport non è un

circuito che si potrebbe definire liscio. E', anzi, incredibilmente «gibboso». Tutto il tracciato è deleterio quanto lo sono alcuni tratti di Brands Hatch e, in aggiunta, il fondo è formato di segmenti fra i quali ci sono spesso fessure che fungono da rotaie, per i grossi pneumatici di F.1, facendo uscire la vettura dalla traiettoria in frenaggio. E' comunque un circuito difficile e interessante, molto veloce (medie attorno ai 195) con curve di tipo diverso. Ricordo che l'anno scorso trovai sorprendentemente difficile impraticarmi della pista.

A causa appunto del fondo con tante asperità, per la gara si sono dovuti usare pneumatici dalla miscela molto dura, perché resistessero per tutta la distanza, infatti in caso contrario la superficie abrasiva li avrebbe ridotti a brandelli; in prova, però, per ottenere buoni

tempi di qualificazione tanto la Firestone che la Goodyear raccomandavano pneumatici più soffici, per percorsi brevi.

Purtroppo la scorta di questi pneumatici era scarsa, sicché Andrea ed io abbiamo dovuto condividere un treno. Si doveva coprire un paio di rapidi giri, quindi rallentare perché i pneumatici si raffreddassero. Io ho finito col segnare il tredicesimo miglior tempo, che mi ha abbastanza soddisfatto. Fra i primi sei Emerson era l'unico che montasse i Firestone ed è riuscito a ottenere un posto soltanto in seconda fila.

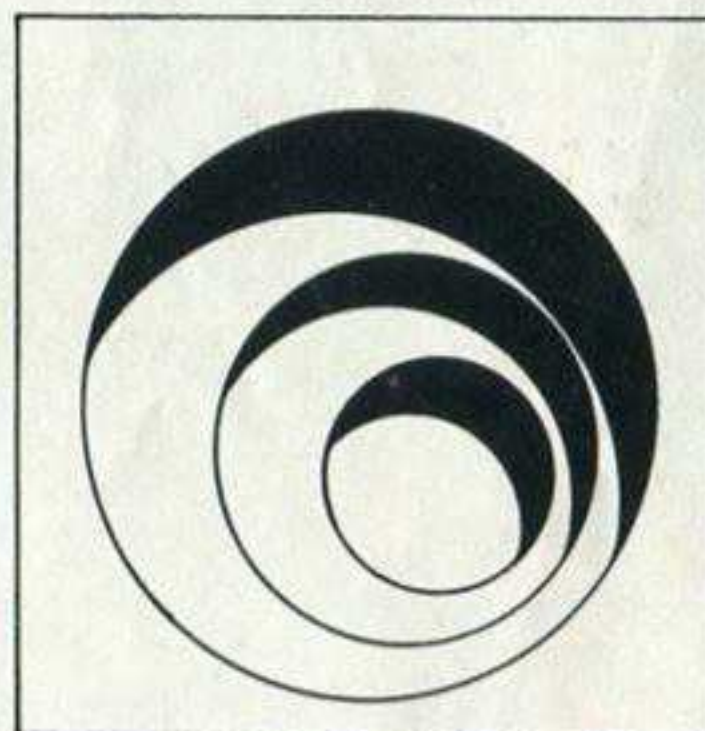
In prova ho avuto qualche problema di poco conto, ma il nuovo meccanico, Steve, oltre a quello di cui si vale sempre Hailwood, Bernie Ferrie, hanno rapidamente sistemato ogni cosa e tutto sembrava andare in modo soddisfacente.

rivoluzioniamo la diagnosi



una gamma completa di apparecchiature per la sicurezza sulle strade

- Secure wheel**
Apparecchiature ottiche per la geometria delle ruote
- Secure brake**
Banchi prova freni
- Secure power**
Banchi prova potenza motore e rulli
- Secure lighth**
Apparecchiature per la centratura dei fari
- Secure balance**
Apparecchiature per l'equilibratura delle ruote



EQUILIBRATRICE mod. DE10/DE20

Equilibratrici stroboscopiche per ruote montate sul veicolo. Rivelatore (Pick-up) delle dimensioni di una scatola di fiammiferi ad aderenza magnetica. Valutazione dello squilibrio lanciando la ruota in un solo senso di marcia.

CENTRAFARI mod. DL10

Apparecchiatura Secure light per il controllo dell'orientamento e dell'intensità luminosa dei fari.



Richiedere informazioni e documentazioni a: EMANUEL F.I.S.MEC.
10047 B. S. Pietro - Moncalieri (To)
Corso Roma, 26 - tel. 66 82 82/3/4/5/6.

Il mattino della gara, invece, la situazione appariva assai meno promettente. Le prove si erano svolte con tempo sereno, in un mite clima d'inizio d'autunno, ma la domenica siamo andati al circuito in mezzo a una fitta nebbia. E' stata annullata la sessione di primo mattino e, col persistere della nebbia, anche le gare di contorno non si sono svolte. Verso le ore 14 la folla, che da ore batteva i denti in quell'atmosfera grigia e umida, cominciava a farsi irrequieta, ma la nebbia era più fitta che mai e la pista molto umida. A suo tempo, più per far spettacolo che altro, gli organizzatori hanno chiesto ai piloti di F. 1 di fare tre giri, ognuno per proprio conto, passando in ordine numerico. Proprio mentre si girava, la nebbia si è d'un tratto miracolosamente diradata, la pista si è asciugata e verso le 15 abbiamo formato lo schieramento di partenza.

Dalla mia posizione, a metà dello schieramento, ho fatto una partenza discreta e al termine del primo giro ero nono, alle spalle di Reutemann e di Amon, aiutato dal fatto che Hulme e Cevert erano ritardati per via della polvere che era penetrata nelle parti meccaniche. Alla seconda tornata, però, mentre frenavo per abbordare la curva veloce in fondo al lungo rettilineo, mi sono trovato in difficoltà. La vettura sbandava qua e là sulla pista e soltanto per un pelo sono riuscito a superare la curva indenne. Ho addebitato questa pessima maneggevolezza alla scelta dei pneumatici; sul lato sinistro montavo pneumatici con miscela più dura di quella dei pneumatici di destra, nel tentativo di ovviare al problema dell'usura, e mi dicevo che era stata una decisione sbagliata. In effetti, come abbiamo scoperto in seguito, si era storta la balestra del quadrilatero anteriore superiore, con risultante sbilanciamento di tutta la vettura.

Disponere però di un buon motore è i problemi di maneggevolezza mi disturbavano seriamente, si sarebbe detto, soltanto alla forcella prima del rettilineo e della curva veloce che segue. Ganley, con la BRM, mi soffiava sul collo, ma sono riuscito a tenerlo a bada, come pure Beltoise, Wisell, Pace e Graham Hill. Poi Ganley è incaputo in un testa-coda, il motore di Beltoise lo ha tradito, Wisell si è ritirato e Hill ha urtato Peterson, mentre veniva doppiato.

Pace è piano piano arretrato e benché Hulme e Cevert fossero risaliti, dopo gli iniziali ritardi, mi sono trovato al settimo posto, con la Matra di Amon che mi precedeva di 16". Chris aveva perso un tubo di scarico, e conseguentemente un poco di potenza, e vedevo dai segnali che mi facevano dal box che cominciavo a raggiungerlo. Verso la fine il varco era sceso a 5" e ormai ce la facevo a scorgere la Matra che mi precedeva. E così, anche se non mi ha fruttato punti di campionato, la gara per me è stata fonte di soddisfazione.

Al mondiale di speedway

La settimana prima, a Oulton Park, avevo corso con la Brabham F. 2 del Rondel. Dati gli altri programmi del team — la sua F. 2 è quasi pronta — stavamo per rinunciare a questa gara, ma poi il Race Engine Service ci ha messo a disposizione, in prestito, un buon motore robusto per cui abbiamo deciso di gareggiare. Le mie prove il venerdì sono state interrotte da un guasto alla frizione dopo soli due giri nella seconda sessione, e così mi sono trovato in terza fila. La vettura andava però bene e al termine del primo giro ero già in terza posizione, dietro a Schekter su McLaren e a Peter-

son su March. Alla seconda tornata ho superato Ronnie, ma il giovane Jody andava molto bene e per un po' ho dovuto accontentarmi del secondo posto. Poi la sua frizione ha esalato l'ultimo respiro, al sedicesimo giro, e mi sono trovato al comando, con Ronnie e Hunt praticamente incollati al mio tubo di scarico.

Alla diciottesima tornata Ronnie si è infilato avanti, poi, proprio quando superavo la veloce curva a sinistra alle Cascades, il mio motore è d'un tratto diventato muto. Una situazione che può essere molto imbarazzante, a metà di una curva, soprattutto quando si ha una vettura incollata dietro. Infatti ho subito alzato una mano per avvertire Hunt, sperando che non mi urtasse. E' riuscito a superarmi senza guai e dopo mi sono piano piano fermato, scoprendo quindi che la cinghia sul davanti del motore, che aziona la pompa dell'acqua e quella ad alta pressione del carburante, era rotta. Questione chiusa: sono tornato al box a piedi e ho assistito alla vittoria di Ronnie.

Ronnie ed io avevamo un appuntamento, subito dopo la gara. Niente di segreto, sia chiaro, ma lui mi aveva convinto che quella sera dovevamo entrambi vedere il campionato del mondo allo Speedway di Wembley. A quanto pare da ragazzino Ronnie avrebbe voluto gareggiare con le moto, ma suo padre lo aveva convinto a correre invece in macchina (purtroppo). Appena si è conclusa la premiazione ci siamo infatti precipitati a Wembley, dove mi sono divertito moltissimo. Ottimo spettacolo, bella organizzazione, folla grandissima. E' indubbio che se il circuito di Brands Hatch fosse quasi nel centro di Londra, e organizzasse per il sabato sera dalle manifestazioni sotto i riflettori, riuscirebbe ad attirare un pubblico altrettanto numeroso.

La corsa che ho vinto

La Rondel Racing, la squadra di F. 2 istituita da Ron Dennis e da Neil Trundle, è diventata una decisa potenza in questa formula. Nell'attuale stagione io sono stato troppo impegnato per partecipare a molte gare di F. 2, ma il team aveva quattro Brabham con piloti quali Pescarolo, Reutemann, Beltoise, Birrell, Max e Wollek. Per la prossima Temporada brasiliana si unisce al team anche Peterson e ora è stata annunciata la prima vettura Rondel, la Motul M1, il cui nome deriva dalla Casa petrolifera francese, che è la maggior patrocinatrice del team. Se si ricorda che Ron e Neil nel 1970 erano soltanto due giovani meccanici della Brabham, si può dire che abbiano fatto molta strada e molto in fretta.

A proposito della Rondel, ora voglio parlare di una corsa... che ho vinto. Si trattava del penultimo round del campionato europeo di F. 2, a Hockenheim, e c'era il solito gruppo della F. 2 al completo: Emerson, Ronnie, Pescarolo, Hill, Gethin, Pace e compagni. La Rondel aveva iscritto quattro vetture, per Reutemann, Wollek, Pescarolo e me, tutte BT 38. La mia e quella di Reutemann avevano il nuovo muso largo e il radiatore spostato in avanti.

Il venerdì non ho potuto partecipare alle prove perché la mia vettura è rimasta bloccata alla dogana belga, per motivi comprensibili soltanto ai doganieri, e quando, il sabato, sono sceso in pista ho subito capito che il nuovo muso schiacciava troppo la vettura verso il basso. Per controbilanciare l'effetto, ho dovuto sistemare l'allettone posteriore ad un angolo

molto accentuato, tutt'altro che ideale, tanto è vero che ho segnato soltanto il settimo tempo. Il pomeriggio c'è stata un'ultima sessione, però, e ormai avevamo modificato la parte posteriore della vettura che aveva quindi un equilibrio migliore. Mi sentivo così più a mio agio e ho segnato il secondo miglior tempo, più lento di 00"3, nei confronti di quello stabilito da Emerson, che aveva ottenuto la posizione al palo; dietro a noi c'erano Hailwood e Jabouille, Ronnie in terza fila.

Il circuito di Hockenheim, che in passato era una tremenda « pista da scie » giù per quei lunghi rettilineo, adesso è nettamente migliorato, dopo l'adozione di un paio di nuove curve. Il settore tortuoso dello Stadio si percorre tutto in seconda e in terza, rallentando, i certi punti, fino a circa cento orari, mentre la lunga curva sulla parte posteriore si abborda a più o meno 220 e sui rettilineo le piccole F. 2 marcano addirittura a 250.

La gara è cominciata con un giro di riscaldamento, dietro una vettura staffetta, e lo spettacolo doveva essere notevole, con tutti che procedevano a « serpente », schiacciando il pedale del freno nel tentativo di scaldare sia i freni sia i pneumatici. Alla prima curva era in testa Emerson e io gli stavo abbastanza incollato, mentre guardavo nel mio specchietto retrovisore vedevo che gli altri si sparpagliavano. Usavo il motore Cosworth DBF due litri, con testa cilindri in ghisa, e mi sono reso conto che non era difficile stare al passo con Emerson, il quale in breve non è riuscito a innestare la quarta marcia, uscendo dal settore dello Stadio, sicché sono passato avanti.

Emerson mi si è però accodato, ma io non ho cercato di scrollarmelo di dosso e ho continuato a guidare normalmente. Penso sempre che se il pilota che ho alle spalle deve passare avanti, lo farà e non ha senso spostarsi di qua e di là, intralciando lui e se stessi e facendosi per conseguenza raggiungere dagli altri. Comunque, qualche giro più tardi, altro sbaglio di marcia di Emerson, e questa volta il suo motore è andato a farsi benedire. La questione si è così chiusa. Ci eravamo ormai staccati dagli altri — il cui gruppo era capeggiato da Hailwood — a un ritmo di circa un secondo per giro, per cui non mi restava che continuare sperando che nulla si rompesse.

Non si è rotto niente, anzi la vettura non ha mai perso un colpo, anche se verso la fine la pista era diventata molto scivolosa per l'olio sparso ovunque. A un certo punto la situazione era tanto preoccupante che ho guardato con ansia i miei pneumatici, sospettando una foratura. Col procedere della gara, vedevo che il mio meccanico, Clive Walton, e gli altri ragazzi della Rondel evitavano di guardare per tema che qualcosa andasse storto e ho continuato a girare cercando di non pensare a qualsiasi guasto fosse potuto succedere!

Nelle ultime fasi di una gara, lo stato d'animo è sempre questo, comunque tutto è andato bene.

Tornando a Francoforte, dopo la corsa, c'è stata una collisione (una vettura ne ha tamponata un'altra) e siamo stati stupiti di vedere, entro dieci minuti dall'incidente, un elicottero-ambulanza della polizia calare dal cielo, atterrando in pieno sull'autobahn per portare via i feriti. A quanto pare in Germania ci sono sempre elicotteri del genere che sorvolano le autostrade, una cosa indubbiamente costosa, ma efficiente e credo abbastanza rara.

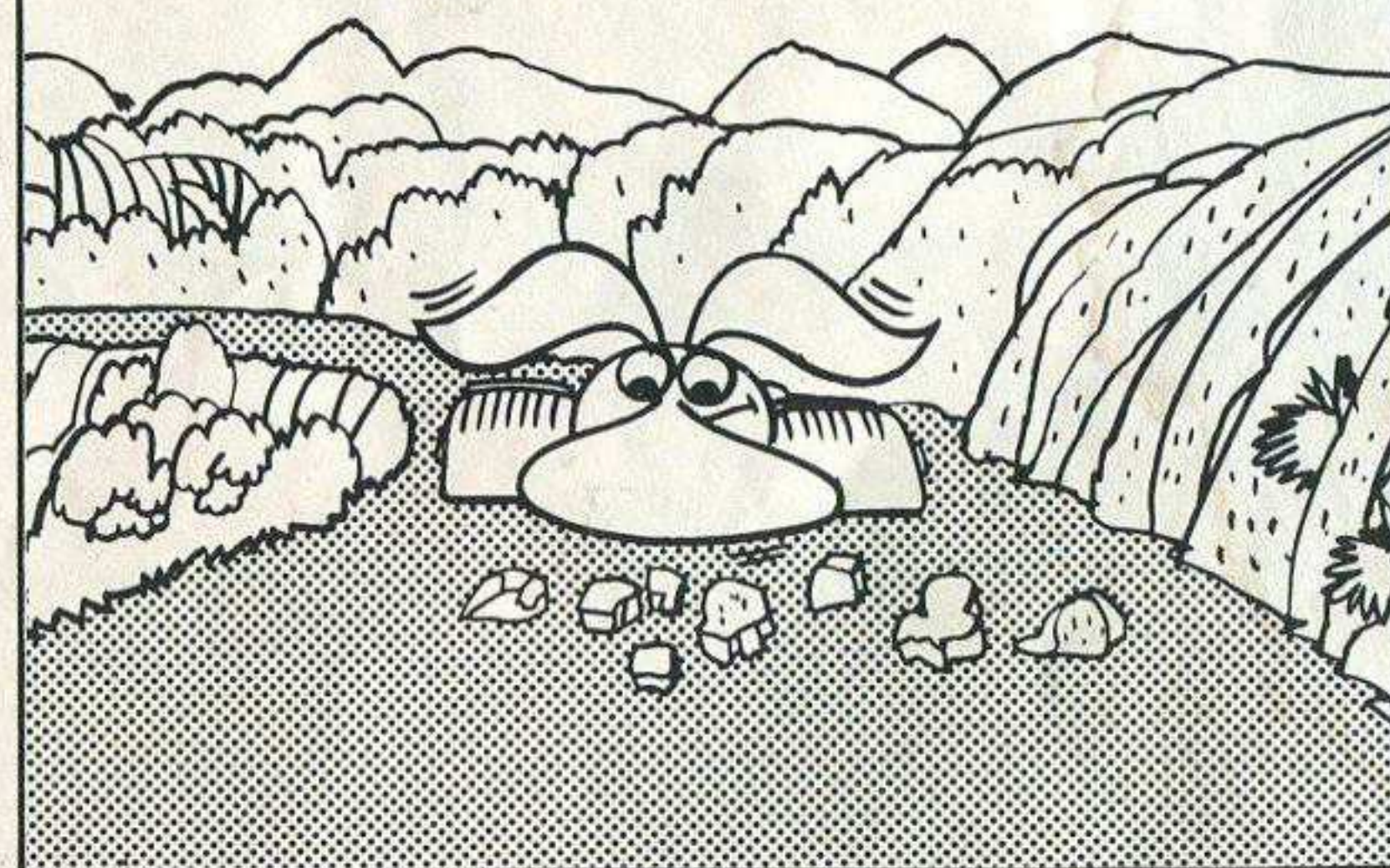
Tim Schenken

"GOMMOLO SHOW"

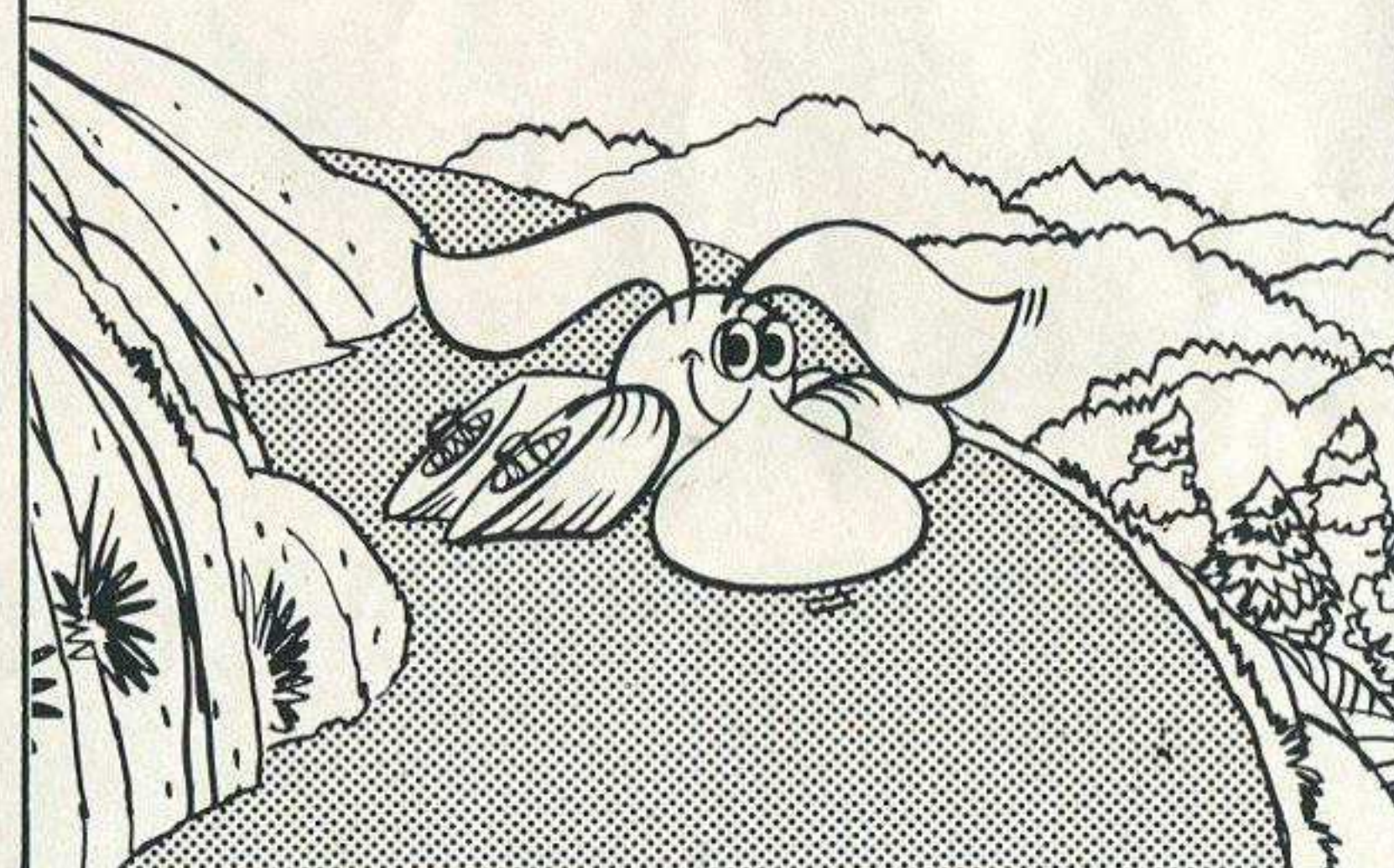
SI VA SULLA MONTAGNA...I



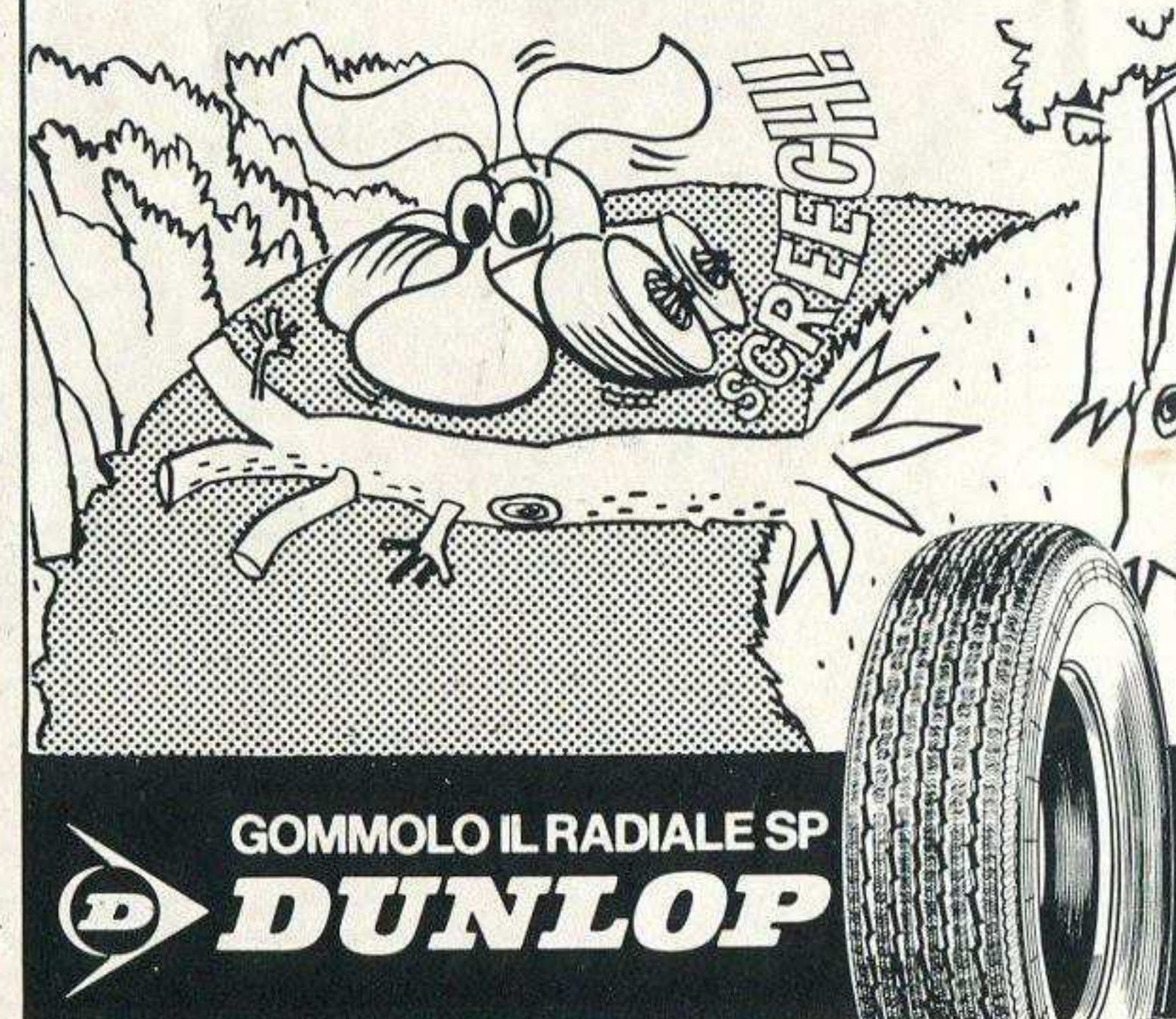
DOVE TUTTO E' POESIA...



DOVE VAI ADAGINO MA LA STRADA E' TUTTA TUA...



BEH, QUASI TUTTA!
(VISTO COSA VUOL DIRE ESSERE SICURO?)



GOMMOLO IL RADIALE SP
DUNLOP

La lotta per il titolo italiano movimentata il finale di stagione

il giornale di mezzanotte per telefono e per telex

AUTO SPRINT

domenica **SPRINT**



Non regge il motore del campione del mondo F.1 **FITTIPALDI** e nella «sua» corsa a **BRANDS HATCH** decide (per la pioggia) **L'OROSCOPO GOMME**

Jean Pierre Beltoise regge a fatica l'enorme coppa vinta con la BRM nel Victory Gran Prix di Brands Hatch, deciso in partenza dall'incertezza sulla scelta delle gomme a causa del tempo incertissimo

BELTOISE tipo «**MONTE**» terzo (in rimonta!) **DE ADAMICH**

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Inattesa vittoria di Jean-Pierre Beltoise, nella Corsa della Vittoria (però si deve dire che non è stata una vittoria immeritata) che ha dato grande soddisfazione alla BRM e alla Marlboro. Pilotava la P180 che ha così ottenuto il suo primo successo. Secondo Carlos Pace, alla sua iniziale «uscita» per il team Surtees, ottimo terzo Andrea de Adamich, con l'analoga vettura dai colori del team Pagnossin.

L'esito della gara si basava sulla scelta dei pneumatici adatti alle condizioni atmosferiche, volte alla pioggia dalla partenza ed è indubbio che la scelta sbagliata è costata a Peterson, e forse a Hailwood e a Fittipaldi, una vittoria di fine stagione. La gara ha poi

visto il notevole debutto in F.1 di John Watson, che ha portato la March ex-Eifelland al sesto posto, mentre ad un certo momento è stato addirittura in terza posizione. Purley ha portato via di pista la Connew già al giro di riscaldamento, per guasto all'impianto elettrico, per cui non ha occupato il suo posto in quindicesima fila al via. In undicesima fila mancava Thompson su Surtees, per via del pistone che si era rotto nella gara di F.5000 il sabato; in dodicesima fila assente Edwards su McLaren (guasto al motore) in tredicesima Lanfranchi su McLaren e in quattordicesima Prophet su McLaren, per guasto alla sospensione. In fondo allo schieramento Holland, con la Chevron B24 che Redman aveva condotto alla vittoria la vigi-

lia e che Holland aveva ottenuto in tempo per coprire i giri di qualificazione con le vetture di F.1, nell'ultima sessione di prove.

Poiché la gara di F.3 era stata lenta, e in ritardo, c'è stato un certo caos prima che i piloti si avviassero per i tre giri di riscaldamento, su una pista ormai umida con tratti però quasi asciutti (Beltoise ha avuto il vantaggio dei consigli datigli dal vincitore della gara di F.3, Coulon).

Non si può dire che tutti fossero d'accordo, sulla scelta dei pneumatici adatti alle esistenti condizioni. I piloti della prima fila avevano quelli da bagnato, le McLaren montavano intermedi, la Surtees è stata dalla parte dei bottoni, dando a Hailwood e a de Adamich gli intermedi, gli slicks a Pace, mentre le BRM

avevano tutte gli intermedi e così via per tutto lo schieramento, cioè una grande varietà.

Al via Peterson è scattato, davanti a Hailwood, Scheckter e Fittipaldi, ma alla seconda curva il neo campione del mondo era terzo. Venivano poi Beltoise, Reuteman e Watson (che stava per dare inizio a una magnifica corsa), Redman, McRae e Hill, tallonati da de Adamich. Pescarolo era piuttosto arretrato e cominciava a rallentare, ben presto il primo a ritirarsi, con difficoltà allo sterzo.

Alla seconda tornata si era aperto un varco dietro i primi tre, e Fittipaldi si dava da fare per strappare la seconda

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 20

JOHN PLAYER VICTORY RACE - Gara per vetture di F.1 - Brands Hatch, 22 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA

1. Beltoise (BRM 180) che compie i 40 giri in 59'47"8, kmh. 181,17; 2. Pace (Surtees TS9B) 59'54"4; 3. de Adamich (Surtees TS9B) 1.00'42"8; 4. Schuppan (BRM P160) 39 giri; 5. Gethin (BRM P180) 39 giri; 6. Watson (March 721) 39 giri; 7. Redman (McLaren M19) 39 giri; 8. Peterson (March 721) 39 giri; 9. Hailwood (Surtees TS9B) 39 giri; 10. Reutemann (Brabham BT37) 38 giri; 11. Holland (Chevron) 38 giri; 12. McRae (McRae) 38 giri; 13. Ashley (Lola T190) 38 giri; 14. Rollinson (Lola T300) 37 giri; 15. Beuttler (March 721 G) 37 giri; 16. Cannon (March 725) 37 giri; 17. Luger (McRae GM1) 36 giri; 18. Finito ma non classificato: Scheckter (McLaren) 34 giri.

Giro più veloce: Fittipaldi 1'23"8, media kmh. 183,21.

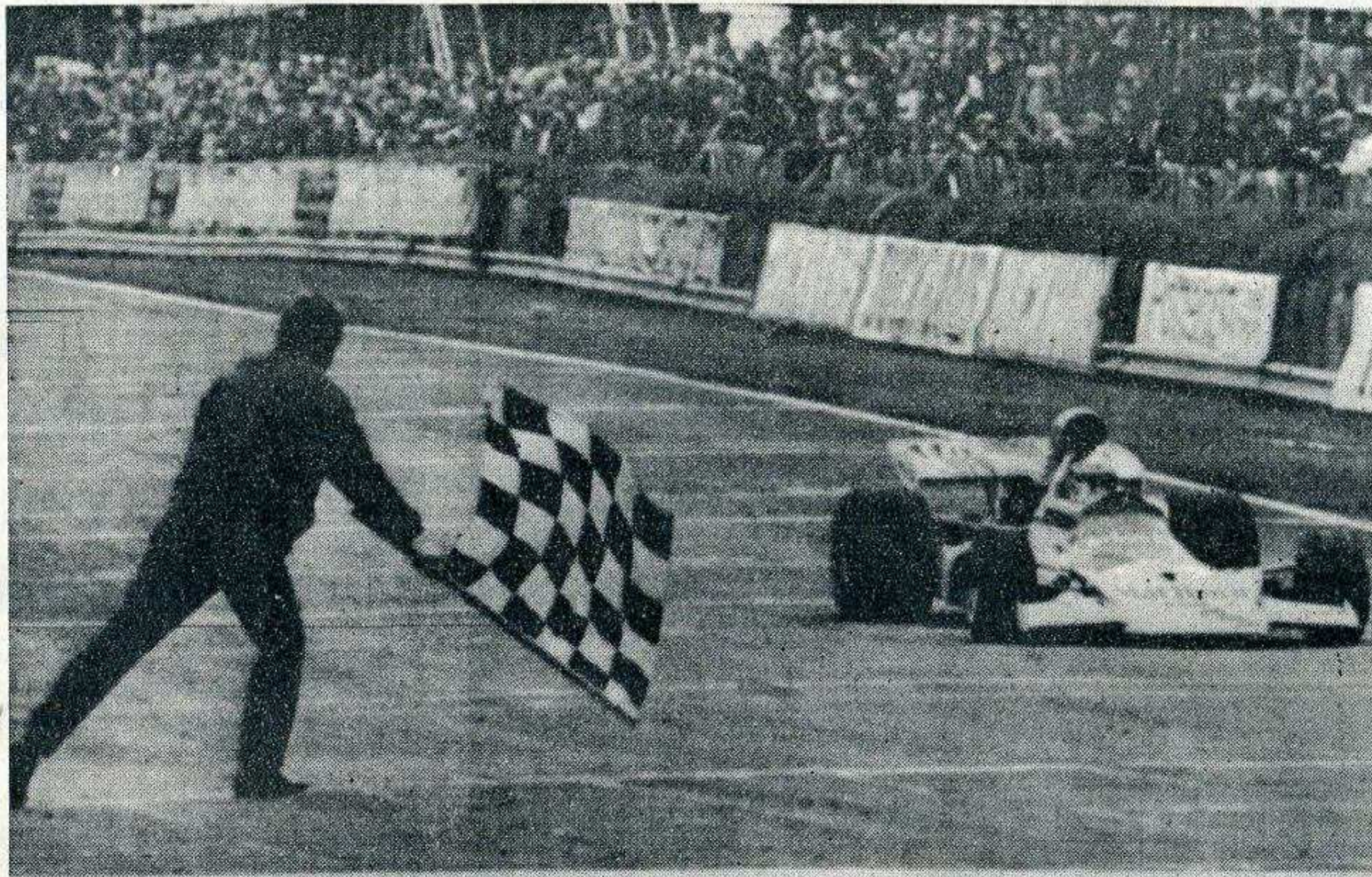
Giro più veloce F. 5000: Ashley 1'32"2 media kmh. 168,34.

Ritiri: Pescarolo (sterzo) primo giro; Baker, primo giro; Allen settimo giro; Hill ottavo giro; Pilette (motore) quindicesimo giro; Williamson ventisettesimo giro; Fittipaldi (motore) ventinovesimo giro; Amon (motore) trentaduesimo giro; Van Lennep (pneumatici in disaccamento) trentatreesimo giro.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

posizione a Hailwood; Reutemann ha superato Beltoise e il francese era disturbato da Watson. Una notevole presunzione, si deve ammettere, per un pilota alla sua prima gara di F.1! Al terzo giro de Adamich ha strappato il decimo posto a Hill e le McLaren hanno cominciato ad adattarsi, soprattutto quella di Scheckter che, dopo un testa-coda, ha perso tre posizioni.

De Adamich ha proseguito in quella che è poi risultata un'ottima gara, immettendosi nel gruppo e superando Mc Rae che in quel momento conduceva fra le F.5000, mentre più indietro le BRM di Scuppan e di Gethin cominciavano a fare progressi. Al quinto giro Hailwood sembrava talmente preoccupato, nell'attaccare Peterson, che si è lasciato superare da Fittipaldi alla forcella. Da quel momento Mike ha iniziato a perdere rapidamente terreno.



Jean-Pierre Beltoise sfreccia davanti alla bandiera a scacchi del direttore di corsa, vincendo a Brands Hatch la gara in onore di Emerson Fittipaldi. E' la prima vittoria per la BRM modello 180

ce, che ora stava veramente guidando bene, a suo agio, e al diciassettesimo giro portava via il terzo posto a de Adamich. Ormai Holland aveva superato Scheckter portandosi in decima posizione, e l'ottima prestazione di Schuppan veniva ricompensata, quando il pilota superava Reutemann. Questi mutamenti hanno indotto sia la McLaren sia la Brabham a chiamare al box Jody e Carlos per la sostituzione dei pneumatici. Scheckter è poi tornato al box dopo un giro, per fare esaminare una ruota sospetta, e da quel momento è stato fuori della lotta.

PETERSON al box

Beltoise ha ampliato il proprio vantaggio, mentre Pace raggiungeva Peterson e allora, finalmente, al box delle March si sono decisi a chiamare Ronnie per il cambiamento dei pneumatici. Forse non è stata una mossa poi tanto sciocca, dato che ormai la confusione ai boxes era diminuita e quindi Peterson è rientrato in pista al nono posto. Intanto Schuppan aveva superato Watson e continuava (lo ha fatto fino alla conclusione) con pneumatici da bagnato, ormai assolutamente inadatti, alla pista completamente asciutta. Gethin, che seguiva il compagno, staccato di un centinaio di metri, ha pure superato la azzurra March. Fittipaldi, ora nono, e Hailwood, ora quattordicesimo, si sforzavano ormai al massimo, alternandosi nello stabilire i giri più veloci (alla conclusione l'onore è andato a Fittipaldi, che ha eguagliato il proprio primato del circuito).

In settima posizione, Redman è stato doppiato al ventisettesimo giro, momento in cui Gethin ha superato Schuppan. Entrambi i piloti della BRM si avvicinavano a de Adamich. Finalmente Amon ha superato McRae, ma tutti e due erano stati superati da Peterson e da Fittipaldi. Al ventottesimo giro Emerson è passato davanti al suo compagno di squadra 1973 e si è staccato da lui, apparentemente senza sforzo. Lo sfortunato Scheckter è tornato di nuovo al box, questa volta perché l'estintore nell'abitacolo si era messo in funzione!

L'attacco di PACE

Il primo a fermarsi al box è stato Fittipaldi, che si è poi ritirato per guasto al misuratore dell'olio e a quello dell'acqua. La corsa è dunque entrata nella sua fase finale, con Pace che raggiungeva Beltoise al ritmo di circa un secondo a giro, e Gethin che accorciava più lentamente la distanza con de Adamich. Fra i piloti che in precedenza erano nelle prime posizioni, Peterson adesso era ottavo, Hailwood nono, Reutemann decimo, davanti al leader della F.5000, Holland. Amon si è

La sfida tricolore si trascinerà fino a dicembre

Le divergenze per la B.3 «pagate» da MERZARIO

● La guerra (più o meno fredda) del clan ha ripreso virulenza in seno alla Ferrari. E si è riproposta clamorosamente proprio con il «veto» al debutto della B.3 a Brands Hatch, pilota Merzario. Gli anti-Forghieri hanno avuto la meglio. Noi siamo stati sempre i primi critici dell'ingegnere modenese ma questa ulteriore evoluzione delle gelosie la consideriamo controproducente. Tra l'altro, nel caso specifico, è costata a Merzario una importante carta per il punteggio tricolore. C'è da chiedersi: anziché arrivare al confronto, sarebbe stato più logico evitare la costruzione della B.3-Forghieri e non perderci tempo così. Ma, una volta fatta, perché non servirsene almeno come esperienza? Purtroppo l'Italia è sempre il Paese dei Guelfi e Ghibellini, di quelli che poi magari fanno il gran dispetto alla moglie! Ha ragione Stewart: se avessero sciupato meno energie alla Ferrari, costruendo tante macchine diverse come hanno fatto (e nessuna portata a punto), sarebbe stato ben diverso per gli avversari! (E Fittipaldi è d'accordo).

● AVALONE, l'organizzatore brasiliano della Temporada Sport di dicembre a Interlagos, è capitato in Italia la scorsa settimana. Anche lui punta sul campionato assoluto italiano per dare consistenza alle sue corse. Contatti con l'Alfa Romeo, ma soprattutto con la Ferrari. Non è escluso che da Maranello siano inviati ben due 312 P in Brasile: per Merzario (sempre interessato al titolo assoluto) oltre che per Pace. E la CSAI è ancora convinta che potrà assegnare il titolo italiano a fine novembre a Taormina?

● A proposito di campionato italiano assoluto. La CHEVRON, che assegna ogni anno il Trofeo Sportsman per gli sport motoristici, ha reso nota la classifica valida al momento. Essa vede in testa MERZARIO nettamente con 59 punti, seguito da de Adamich a 27 e Munari a 21. Sul piano sportivo si conferma che questa classifica resta la più valida. L'anno scorso, quando la CSAI (per l'antipatia di Rogano e Zucchi nei confronti del pilota milanese) decise «motu... loro» (con la scusa della «cittadinanza») l'assegnazione del titolo a Vaccarella (gettando le basi per la polemica di quest'anno), il Trofeo «Sportsman '71» fu assegnato ad Andrea. Quest'anno, comunque andrà, ognuno dei due nostri piloti in ballo per l'assoluto avrà le sue ragioni da opporre all'interpretazione di un regolamento sbagliato. Con ingiustificabile danno alla serenità del nostro sport. Resta da chiedersi: ma se regolamenti validi sa farli una commissione co-

me quella «privata» Chevron mentre invece li sbaglia la CSAI, qual è il commento ovvio? Fatelo voi stessi...

● DE ADAMICH, dopo la Temporada brasiliana F.2 programma di rimanere laggiù fino a Natale. Cerca una macchina per la serie di gare sport (per fare punti da campionato italiano). Non è escluso che, al ritorno dalla Cina, il presidente Luraghi conceda una 8 cilindri Alfa, anzi due perché anche Wilson Fittipaldi è interessato. Magari perché spera in un ingaggio Alfa per le altre cinque corse mondiali Marche che non farà Regazzoni.

Così l'assoluto dopo B. HATCH

La classifica del Campionato italiano assoluto di velocità dopo la CORSA F.1 di BRANDS HATCH che, essendo coefficiente «2» ha dato a De Adamich otto punti (cioè i 4 del terzo posto moltiplicati per due).

1. Andrea de Adamich p. 102,5
2. Arturo Merzario 95
3. Nanni Galli 37
4. Sandro Munari 36

Non altrettanto ha fatto Beltoise, i cui contrattacchi a Reutemann hanno avuto successo sullo stesso giro. In quello successivo de Adamich ha guadagnato un'altra posizione, diventando settimo a danno di Scheckter. Al settimo giro Beltoise occupava il settimo posto e intanto Peterson si staccava da Fittipaldi. Redman ha superato il compagno di squadra, Scheckter, e Pace, che entrava più o meno in scena per la prima volta, è passato davanti a Hill mentre questi rallentava, per ritirarsi poi per guasto al cambio.

De Adamich ha continuato la sua rimonta, portando via il sesto posto a Hailwood, Pace ha fatto altrettanto alla tornata successiva, strappando a Mike la settima posizione e Schuppan si è portato al decimo posto. Hollan, che si era ormai fatto la mano alla Chevron, ha rubato a Mc Rae il comando delle F.5000 e dietro veniva Amon, che non si sarebbe certamente potuto definire molto felice.

FITIPALDI cambia gomme

Il vantaggio che davano a Beltoise i pneumatici sono diventati realmente evidenti quando il francese ha superato senza fatica Fittipaldi, all'undicesimo giro. Viene fatto di dubitare che una cosa simile sarebbe potuta succedere, in circostanze «normali». Questo ha indotto il team Lotus a richiamare Fittipaldi al box per montare pneumatici slicks, e questo naturalmente ha relegato il brasiliano al ventitreesimo posto.

Un duello fra Reutemann e Watson si è risolto quando il primo ha perso la terza posizione, poi alla tredicesima tornata anche Carlos è stato superato da de Adamich. Ora pure Hailwood veniva chiamato al box per la sostituzione dei pneumatici, ma quando Beltoise ha preso 2° a Peterson in un solo giro, passando poi al comando al quattordicesimo, per qualche strano

COSI' (in 27) AL VIA

PETERSON (March 721 G) 1'21"4	E. FITIPALDI (Lotus JPS) 1'20"8
HAILWOOD (Surtees TS9B) 1'22"4	REDMAN (McLaren M.19) 1'21"8
SHECKTER (McLaren M. 19) 1'22"4	PACE (Surtees TS9B) 1'22"4
McRAE (McRae GM1) 1'23"2	BELTOISE (BRM P. 160) 1'23"2
WATSON (March 721) 1'23"6	GETHIN (BRM P. 160) 1'23"2
DE ADAMICH (Surtees TS9B) 1'24"0	REUTEMANN (Brabham BT.37) 1'24"0
HILL (Brabham BT.37) 1'24"2	PESCAROLO (March 721) 1'24"0
BEUTLER (March 721 G) 1'24"6	SCHUPPAN (BRM P. 160) 1'24"2
CANNON (March 725) 1'25"6	LENNEP (Surtees TS 11) 1'25"6
AMON (Poliroy) 1'26"4	HOLLISON (Lola T. 300) 1'25"6
ALLEN (McLaren M. 18) 1'28"8	ASHLEY (Lola T. 300) 1'28"8
BAKER (McLaren M. 10B) 1'30"2	
PILETTI (McLaren M. 22) 1'30"4	
LUNGER (McRae GM1) 1'32"0	
HOLLAND (Chevron B. 24) tempo non comunic.	WILLIAMSON (Kitchmac) 1'33"8

Non hanno preso il via: in 11.a fila Purley; 12.a Edwards; 13.a Lanfranchi; 14.a Profet; 15.a Purley.

motivo alla March non hanno chiamato Ronnie al box, lasciandolo invece proseguire e perdere di continuo terreno (più di una volta è finito sull'erba, nel tentativo di resistere).

Al quindicesimo giro Watson ha perso due posizioni, a vantaggio di de Adamich (che prima della corsa si preoccupava, sperando di riuscire ad arrivare fra i primi sei per qualificarsi per i punti del campionato italiano) e di Pa-

Impegni solo per un anno REGAZZONI BRM + ALFA (ma non scorda la FERRARI)

CASALE - Si capisce perché Maria Pia Regazzoni sia rimasta un po' sconcertata quando si è vista uno sconosciuto — come ha confessato — sulla porta di casa a Lugano, l'altra settimana. Le è stato necessario qualche attimo prima di fare mente al marito, piemontese in casa, retour d'America, con quei baffoni alla western. Noialtri abbiamo avuto il vantaggio delle foto ormai diffusissime.

Comunque, sarà anche per i baffoni, è certo un Regazzoni aggressivo quello visto a Casale Monferrato, ospite d'onore per la vernice del miniautodromo piemontese. Quello che gli scotta ancora è l'episodio della « chicane » di Monza, che gli è costato più di una ambita vittoria: forse è lì che il suo futuro-no Ferrari si è deciso. Se avesse vinto, invece...

Clay faceva polemica un po' con tutti. E in particolare ha avuto una spiegazione con i commissari di Monza, con i quali ha insistito sul loro errore: quello cioè di aver fatto partire Pace (e lento) mentre stava sopravvenendo il gruppetto dei primi. I commissari monzesi hanno avuto argomenti di replica, foto pubblicate dai giornali alla mano. Ma Clay è apparso irremovibile. Ha sostenuto addirittura che Pace ha alzato la mano per segnalare, solo quando lui gli passava accanto; e che non significava poi nulla che il brasiliano fosse tutto a sinistra all'uscita dalla chicane.

Ormai c'è poco da fare: la verità ha sempre e più che mai due facce.

Meglio vale dire del Regazzoni-domani. Con l'Alfa ha firmato, visto che la Ferrari non aderiva agli stessi compensi ottenuti dalla Autodelta. Cinque saranno le corse che Clay correrà con la 12 cilindri mi-



Com'è noto, Regazzoni avrebbe dovuto provare la Tecno-Martini a Brands Hatch, ma la Ferrari glielo ha vietato. Ad ogni modo, è un test semplicemente rimandato, anche se non si sa a quando

lanese: 1000 Km di Brands Hatch, Nurburgring, Monza, e le due americane. Per le altre corse, entrerà in squadra Alfa Carlo Facetti o Wisell (che il suo accordo ce l'ha pure).

Per la prova di Regazzoni con la Tecno è tutto rinviato. Ora Clay andrà in Brasile: non correrà solo la seconda delle Temporada per correre con Merzario a Kyalami sulla 312 P (ma non ha troppa voglia). Solo in dicembre proverà la prima volta la BRM F.1 a Le Castellet. I suoi impegni '73 (leggi Alfa Sport e BRM F.1) sono, comunque, tutti per un anno. ConFerrari è rimasta aperta la porta per il '74.

ritirato per ritorno di fiamma, guasto che aveva perseguitato la Politoys per tutta la gara. Abbandono di van Lennep, per noie ai pneumatici.

La minaccia al terzo posto di de Adamich era diventata seria, ma è poi finita quando Gethin è incappato in un testa-coda, lasciando la quarta posizione a Schuppan che al trentasettesimo giro veniva doppiato da Beltoise. Watson ha rallentato, riuscendo però a finire con un quarto di minuto di vantaggio su Redman.

Beltoise ha coperto passeggiando gli ultimi giri, ottenendo un'inattesa vittoria per la Marlboro BRM: dolce vendetta in questa corsa Players, per la vittoria Players nella corsa Marlboro a Vallelunga!

Dopo Beltoise ha detto: «Ho avuto molta fortuna, che venissero scelti i pneumatici intermedi». Aveva ragione, non c'è che dire.

De Adamich era molto soddisfatto, anche se riteneva che gli slicks sarebbero stati più indicati per la seconda parte della gara. In complesso, si può dire che la Corsa della Vittoria della Players sia stata veramente una bella gara, per concludere degnamente un'altra stagione di F.1.

d. h.

GALLI in Inghilterra «spettatore» particolare

BRANDS HATCH Pur se la Tecno era assente, si è visto a Brands Hatch Nanni Galli. Semplice spettatore, diceva lui, ma siccome al giorno d'oggi è difficile che un pilota si muova per niente, o semplicemente per andare a vedere una gara tutto sommato neppure molto importante, abbiamo ritenuto che in questa rapida spedizione ci fossero delle ragioni un poco più profonde. In particolare, nel caso di Galli crediamo ci sia scappato perlomeno uno scambio di vedute con Frank Williams per la squadra Politoys 1973. Il pratese forse vorrà tutelarsi se per la Tecno sorgessero difficoltà.

● Fra i presenti del Clan F.1 anche Denis Hulme il quale non ha preso parte alla gara: il motivo? la Marlboro per la quale ha già firmato il contratto non glielo ha permesso.

● Sempre in F.1 quattro debuttanti, due con ottimi risultati e due un po' meno: per Watson al volante della March (ex Eifelland di Stommelen) un'ottima gara come pure ottima la prestazione di Vern Schuppan al volante delle BRM. Più sfortunati invece Migault (quasi un debutto anche il suo) che con la March è riuscito solo a fare un giro in prova e anche Purley che al volante della Connew si è dovuto fermare nel giro di ricognizione.

● Fra i molti cambiamenti di squadra uno abbastanza sensazionale Chris Amon ha portato in gara la Politoys ma sarà solo in questa occasione:

molti lo danno per certo per il prossimo anno alla March.

● Nel lotto delle F.3 faceva spicco una vettura iscritta dalla Scuderia Italia: era la GRD che il generoso Dario Fiorelli aveva prestato a Bernard Vermilio che la Lotus aveva lasciato a piedi per questa gara. Il secondo uomo della Lotus, sempre di F.3, Tony Trimmer ha guidato invece per la prima volta la Ensign con il motore Vegantune del Team Iberia Airline

● Andrea de Adamich, ora che ha tirato un sospiro di sollievo per il punteggio del campionato italiano, andrà alla Temporada brasiliana di Formula 2 sollevato dall'impegno di fare punti a qualsiasi costo. Il pilota italiano partirà per il Brasile subito dopo il suo rientro a Milano.

can.

Cronaca movimentata delle prove (anche per il patrón della BRM)

La telefonata di mezzanotte a SCHUPPAN

BRANDS HATCH - La prima sessione di prove della Gara della Vittoria a Brands Hatch si è svolta con tempo asciutto, però freddo e ventoso, condizioni teoricamente non favorevoli per segnare buoni tempi sul giro. Teoria smentita rapidamente, già agli inizi, da Pittipaldi, il quale ha segnato un mirabolante 1'21", media 189,49. Un tempo simile non era mai stato fatto da nessuno a Brands Hatch e, anche se uscendo da certe curve la JPS-Lotus oro e nera sembrava un poco scondizionale, saltavano agli occhi ben pochi segni di sforzo, nel compimento di questo exploit-tempo. La guida di Emerson si è dimostrata liscia come lo è stata per quasi tutta stagione.

Naturalmente la vettura portava il numero di gara 1, poi c'erano tre BRM e, a questo proposito, è necessario riferire che si è vista la stessa mancanza di progressi, che ha caratterizzato questo team per quasi tutta la stagione. Sono state utilizzate soltanto due vetture, con Gethin che ha segnato un decoroso 1'24", che parrebbe ragionevolmente vicino al record, finché non si fa notare che Peter in effetti ha soltanto uguagliato il tempo stabilito poco prima da Gardner, con una Lola F.5000. Con una F.180 Beltoise ha fatto un modesto miglior tempo della sua giornata in 1'27". La terza BRM se ne stava inutilizzata al box, mentre il pilota Ganley aspettava, gironzolando, vestito come un comune mortale, non in tuta. Il problema consisteva nel fatto che Ganley era in predicato per pilotare anche la Politoys (provata di recente a Goodwood) fatto che ha creato una situazione di malumore fra certa gente, anche se Howden non si pronunciava. Schuppan, riserva della BRM, non è sceso in nessun abitacolo, mentre un altro pilota BRM, non a «tempo pieno», ciandolava in mezzo a un gruppo di piloti-spettatori. Fra questi c'era Pescarolo, perché, il motore della March 721 di Williams era rimasto danneggiato quando lo avevano avviato, nel parco macchine. Chi è apparso nell'abitacolo della Politoys? Chris Amon! La questione era stata decisa soltanto la sera precedente «Consideriamo il week-end una sessione di prove pagata», ha detto Williams.

La firma di AMON

Era la prima volta che Chris pilotava la vettura (ed erano due anni che non aveva una DFV alle spalle) e ha segnato come miglior tempo 1'28"6, dicendo poi che c'è il 99 per cento di probabilità che l'anno prossimo piloti per la March. «Mi resta soltanto da firmare il contratto», ha concluso.

La Brabham BT 39 non è comparsa. Bernie Ecclestone ha spiegato: «Voglio che Graham faccia una bella gara, e dispone del miglior motore che abbiamo mai avuto. Va come un lampo». Il perché di questo discorso? Per Hill si è trattato quasi certamente dell'ultima gara per la Brabham, perché Ecclestone ha finalmente confermato che i suoi piloti 1973 saranno Reutemann e Wilson Pittipaldi (con un'allusione però alla possibilità che Hill possa ancora riapparire, se si troverà un patrino). Graham ha girato in 1'24"2, Reutemann in 1'24"8 con un motore in condizioni non troppo buone; Carlos sospettava un guasto alle valvole, per cui si è provveduto a sostituirlo durante la notte.

In campo Surtees regnava la calma. Hailwood ha segnato il secondo miglior tempo della giornata, girando rapido in 1'28"8, notevole prestazione, anche se messa in ombra da quella di Emerson. De Adamich aveva l'aria tutt'altro che felice (forse la colpa era del freddo clima britannico, per il

quale ci ha già altre volte fatto rimproveranze) comunque, si è dato da fare con regolarità, facendo scendere i suoi tempi a 1'24"8, con la vettura della Pagnossin. Il nuovo pilota del team, Pace, in complesso era contento della 799B, che pilotava per la prima volta, poco soddisfatto invece della sospensione posteriore (dava la colpa agli ammortizzatori e ha detto che dopo averli sistemati si sarebbero guadagnati alcuni secondi). E' stato il terzo pilota a segnare 1'24"

Il progresso delle F. 5000

Scheckter ha di nuovo fatto ottima impressione, con l'unica McLaren presente, segnando 1'23"2, mentre Peterson, con l'unica March ufficiale, è stato poco brillante, con un miglior tempo di 1'25"6. Fra gli altri piloti della March, Watson ha realmente suscitato sorpresa, dato che era al suo debutto in F.1 con la vettura ex-Eifelland. L'inverosimile carrozzeria è scomparsa, e il nuovo proprietario, la Hexagon, ha svolto molto lavoro attorno alla vettura, che era stata provata a fondo a Silverstone. Watson ha girato in modo soddisfacente, in 1'24"6, mentre Beuttler, dopo qualche giro un poco travagliato, ha segnato soltanto 1'39"2. Migault ha fatto una breve apparizione in una nuovissima March 721G, che appartiene a Rouveyrant, e dopo qualche giro è tornato a piedi, con passo pesante, al box, dato che la macchina era finita contro una barriera di sicurezza, restando danneggiata. Purley ha coperto soltanto una breve distanza con la Connew, prima di avere un guasto.

Nel gruppo delle F.1 mancavano l'attesa Ferrari (spiegazione: scarsità di tempo per provare, a causa delle cattive condizioni atmosferiche) e la Tecno, in cui si era sperato e che doveva pilotare Regazzoni. Molti visi dei piloti di F.1 avrebbero dovuto essere poco sorridenti, perché se lo schieramento fosse stato deciso basandosi sui tempi del venerdì, la maggioranza dei conduttori appunto di F.1 sarebbe stata alle spalle delle vetture di F.5000. Quando la notizia sul tempo segnato da Emerson è filtrata lungo i boxes, Gardner ci ha detto: «Per questo è il campione, non vi sembra?». Dopo pochi minuti Frank, che abbandonò le corse di monopoio lo scorso anno, non sentendosi più competitivo, ha girato con la nuova Lola T330 in 1'24". La T330 sembra una versione più affusolata della T300, con l'alettone montato in posizione ancora più arretrata, dietro la coda. Era stata provata a Silverstone soltanto quattro giorni prima, segnando tempi comodamente entro il record di categoria. Per Frank si trattava di un prolungamento del programma di prove, oltre al fatto che voleva naturalmente cercare di ottenere punti per il campionato inglese Tarmac. Quando ha saputo il tempo di Gardner, McRae ha sorriso bonariamente ironico ed entro pochi minuti, con la sua McRae GM1, ha segnato 1'23"2, largamente entro il record in corsa di Pittipaldi, senza parlare di quello della F.5000 (1'26"). Quanto a Redman, ha voluto far vedere che non lo si deve sottovalutare, girando in 1'24" con la Chevron. Come dicevamo nel servizio sulla corsa di Oulton Park, d'un tratto la F.5000 ha ripreso vita e nel primo giorno di prove, a Brands Hatch, i migliori della formula hanno senz'altro lanciato una sfida ad alcuni dei «divi» della F.1.

Tra parentesi, Redman ha provato

d. h.

Il campione inglese F. 3 WILLIAMSON battuto in casa da COULON

BRANDS HATCH - Le prime gare nel nutrito programma del week-end a Brands Hatch sono state le manche per l'ultimo round del campionato Shell di F. 3. Dato che il titolo era ormai già vinto da Williamson, l'interesse era accentrato più che altro sul confronto anglo-francese (anche se i paesi rappresentati erano dodici), con alcuni marginali fatti d'interesse, quali il noviziato in F. 3 di «divi» della Formula Ford, qual Buzz Buzaglio e Johnny Gerber. Oltretutto, poi, c'era la domanda che si era protratta per tutta la stagione: esisteva qualcuno che potesse battere a pugni bassi Roger Williamson?

Al palo, nello schieramento di ventinove vetture per la prima manche, c'era Williamson (giro in 1'33"2, decimo di secondo fuori del proprio record di categoria). E' stato lui a condurre dal principio alla fine, battendo nettamente Coulon che dalla quinta fila era risalito in mezzo al gruppo, per strappare il secondo posto a Evans, al penultimo giro. Valentino Musetti ha dato le sue migliori prestazioni in una gara internazionale di F. 3, portando al decimo posto la sua Royale, mentre l'ex pilota del team JPS, Vermilio, è arrivato tredicesimo con la GRD della Scuderia Italia. Gerber si è piazzato docilmente al diciassettesimo posto, su GRD, davanti però a uno o due «nomoni». (Jarier ha occupato un modesto diciannovesimo posto, dopo un pazzesco testa-coda).

L'uomo più pericoloso per Williamson, Tony Brise, capeggiava lo schieramento di trentaquattro vetture nella seconda manche, avendo girato a sua

volta in 1'33"2, e anche lui ha condotto da bandiera a bandiera. Già al primo giro si è creato un notevole vantaggio di 3" nei confronti di Vandervell che al quinto giro ha ceduto la posizione a Leclère. La battaglia principale si è svolta però fra Magee, Albera, Wood e Pryce per la quarta posizione. Lo sfortunato è stato Pryce, che in un incidente alla forcella ha rotto il muso della vettura, facendo poi un testa-coda alla curva successiva, quando il muso si è staccato ed è volato in aria (ha però potuto riprendere e si è piazzato nono, fra Guitteny e Svensson).

I qualificati di ogni manche si sono allineati per la finale la domenica e si è avuto una specie di «assaggio» della Corsa della Vittoria, perché almeno in parte l'esito è dipeso dalla pista prima umida, poi asciutta, poi di nuovo umida e quindi dalla scelta dei pneumatici prima del via. Nella maggioranza i piloti hanno preferito partire con slicks, ma (questo è significativo), Coulon dalla seconda fila ha scelto gli intermedi.

E' scattato in testa Brise, ma alla forcella è incappato in un testa-coda e sempre in questa curva si è creata una certa confusione nel gruppo; mentre varie vetture si giravano e slittavano sulla superficie bagnata e si trovavano di fronte all'innata necessità di frenare, per evitare gli altri. Leclère è uscito dalla bagarre al comando, davanti a Williamson, e nelle prime fasi è sembrato che consolidasse la posizione, tanto che a un certo momento il suo vantaggio era di oltre 3". Dietro, Williamson lottava disperatamente per tenere a bada Coulon, poi veniva Magee che ostacolava il passo a un gruppo



PETERSON si adegua

Gijs Van Lennep è il Campione Rothmans 5000, con la Surtees. La scorsa settimana, ad Oulton Park, era partito solo in quinta fila per un incidente in prova, ed aveva corso con la McLaren di Allen

Il sabato Rothmans

REDMAN non si fa sorprendere ma il campione F. 5000 è

VAN LENNEP

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

con la Chevron perché il motore della sua McLaren era andato a farsi benedire nel parco macchine. Altri tempi notevoli in F. 5000 quelli di van Lennep (1'25"5), di Cannon (1'25"6), di Rollinson (1'25"8) e di Thompson (1'27"). Williamson ha coperto soltanto cinque giri con la Kitchmac, ricostruita velocemente dopo l'incidente a Oulton Park, ma poi il motore ha avuto un guasto per cui il suo tempo è stato di soli 1'38"8. A questo punto la F. 5000 ha dovuto fermarsi sui suoi allori, perché la gara di questa formula si correva sul circuito corto e le prove finali erano ufficialmente riservate alle sole F. 1.

E qui Schuppah è apparso nell'abitacolo nella terza BRM, dato che Stanley gli aveva telefonato a mezzanotte. Vern era a letto da due ore e gli è toccato partire da casa alle sei, il secondo giorno delle prove, in modo che si potesse modificare l'abitacolo della BRM per adattarlo alle sue misure. Essendo presenti entrambi Wisel e Ganley, tutti hanno giudicato veramente incredibile, questo modo di dirigere un team da corsa.

La March di Williams è stata riparata (colpa del guaio era la pompa dell'olio) e il problema rappresentato dalla mancanza di potenza nella vettura di Amon è stato eliminato. Al team Surtees si è montato un nuovo motore sulla vettura di Pace, controllando la sospensione posteriore, e il secondo giorno, con un bel sole, i teams hanno avuto fortune alterne. Alla Brabham di Hill si è rotto l'albero motore, mentre il pilota era avviato al box; è seguito un lavoro frenetico, da parte dei meccanici, per effettuare la riparazione in tempo per gli ultimi venti minuti di prova, ma poi Hill è riuscito a segnare soltanto 1'24"8. La iella della squadra Brabham è continuata, quando si è rotto il motore di Reutemann, dopo che il pilota era riuscito a scendere a 1'24". Emerson Fittipaldi ha segnato un leggero miglioramento, con 1'20"8, di cui ha poi detto: «Un tempo proprio al limite, a quella velocità, ma la vettura va molto bene, tenendo conto delle condizioni atmosferiche».

Sulle ruote posteriori aveva i nuovi Firestone, cioè gli ultimi creati prima della decisione di porre fine al programma di corse e, naturalmente, i primi ad apparire, appena il programma è stato ripreso (dopo l'ultima sessione di prove la Firestone ha dato

un'allegria festa al circuito in onore di Emerson e dell'ambasciatore del Brasile). Emerson si è dunque conquistato la posizione al palo e chi ha segnato il secondo miglior tempo, per condividere con lui la prima fila? Peterson, che si è messo a girare nella sua «eroica» tipica maniera ricompensato dal tempo di 1'21"4.

Redman ha messo in luce, come sempre, le sue doti di serio professionista, passando alla McLaren e segnando il terzo miglior tempo della giornata in 1'28"8. Era chiaro che ce la metteva tutta e andava al limite, infatti dopo venti giri non è riapparso, aveva urtato con violenza una barriera di sicurezza, danneggiando muso e parte posteriore della vettura, sicché i meccanici della McLaren si sono messi all'opera per passare la notte a fare le riparazioni (Phil Kerr ha detto: «Se dopo quell'urto il motore riparte, ricostruiremo la vettura»). Quando la macchina è stata riportata al parco, il motore si è immediatamente messo in moto.

Scheckter è stato uno dei tre a segnare 1'22"4, gli altri erano Hallwood e Pace che hanno operato in «tandem» e molto bene, trainandosi a turno, sicché al team Surtees regnava la soddisfazione.

De Adamich ha migliorato, scendendo a 1'24", un tempo uguagliato da vari piloti, fra i quali Pescarolo il cui motore era stato riparato. Anche Amon ha migliorato, scendendo a 1'26"4, ma il tempo gli ha portato scarso vantaggio dal punto di vista della posizione al via.

Watson ha continuato a fare ottima impressione, scendendo a 1'23"6, facilmente, senza ricorrere a tattiche spericolate, con guida molto liscia. Beuttler ha segnato 1'24"6, mentre Purley perseverava, con la Connew, accusando però piccoli problemi, quali il sedile che si spostava e la pedaliera che non andava bene, tanto che ha segnato un miglior giro piuttosto lento: 1'30"8.

Dopo Scheckter era molto seccato perché, avendo commesso qualche errore nell'ultimo giro delle prove, i cronometristi non hanno segnato il suo tempo. Altre squadre hanno confermato che era 1'22"2, che gli avrebbe dato un posto in seconda fila al via.

Fatto deludente, Gardner ha deciso di non correre nella gara principale con la Lola, in teoria per problemi di motore, in realtà perché aveva già ottenuto punti sufficienti per il campionato Tarmac, qualunque cosa riuscisse a fare Williamson la domenica.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Il sabato la gara principale era l'ultimo round del campionato di F. 5000, che da un punto di vista matematico poteva essere ancora vinto da quattro piloti. Le prove, sul circuito corto, sono state veloci e furibonde e ben sette conduttori hanno segnato tempi entro il record di categoria (45"6) ricorrendo ad ogni loro risorsa, al punto che a momenti quasi tutti procedevano molto disordinatamente.

Redman ha ottenuto la posizione al palo in 43"2, davanti a Gardner (43"8), McRae (44"), Rollinson (44"4), van Lennep (44"6), Cannon (44"8) e Thompson (45"4).

Il primo a non battere il record è stato Williamson, che l'ha soltanto uguagliato con la Kitchmac, poi Pilette, Allen, Santo e Dean, seguiti da Ashley e da Lunger al volante di una McRae (la stessa in cui aveva avuto l'incidente Russell a Oulton Park, la settimana prima).

Fino dall'inizio ha condotto Redman, davanti a McRae e Gardner, mentre van Lennep tentava disperatamente di strappare il quarto posto a Cannon, posto che gli occorreva per garantirsi di vincere il campionato. Al quinto giro Redman ha cominciato ad aprirsi un varco, nei confronti di McRae, e intanto alla terza e alla quarta tornata aveva stabilito nuovi records. Gardner era terzo, mentre Cannon e Rollinson facevano un «sandwich» con van Lennep. Alla tornata successiva l'olandese ha occupato il quarto posto e ha trascorso quasi tutto il resto della gara a tenere a bada Rollinson. Alle spalle del terzetto c'erano Pilette, Williamson ed Allen, tutti e

tre molto vicini, mentre Thompson era sparito presto, per rottura di un pistone.

Mentre accorciava il distacco da Redman, McRae ha segnato il primo record del circuito corto in 160 orari poi, al settimo giro, tanto lui che Gardner lo ha ulteriormente migliorato. Intanto, superato da Rollinson, Cannon era stato raggiunto dal terzetto Pilette-Williamson-Allen e nella seguente breve, ma dura lotta, Pilette ha avuto la peggio, trascorrendo poi il resto della gara nel tentativo di riportare via la posizione ad Allen.

Al decimo giro Redman conduceva per poco più di un secondo e Lunger veniva doppiato, sulla

TROFEO ROTHMANS - Gara per vetture di F. 5000 - Brands Hatch, 22 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA (50 giri)

1. Redman (Chevron) 37'21"4 media kmh 160,26; 2. McRae (McRae) 37'21"6; 3. Gardner (Lola) 37'37"; 4. Van Lennep (Surtees) 49 giri; 5. Rollinson (Lola) 49 giri; 6. Williamson (Kitchmac) 49 giri; 7. Cannon (March) 49 giri; 8. Pilette (McLaren) 48 giri; 9. Allen (McLaren) 48 giri; 10. Ashley (Lola) 47 giri.

Giro più veloce: Redman e McRae 44", media 163,27, nuovo record.

McRae diventata poco maneggevole, che scoppiettava e sputacchiava. Anche se la McRae dello stesso McRae sembrava avere una perdita d'olio, l'olandese è restato incolato a denti stretti a Redman e, quando l'ordine delle posizioni si è stabilizzato, il posto più minacciato pareva essere quello di van Lennep (dopo ha detto: «Mi dispiace di avere dovuto sbattere la porta in faccia a Rollinson e ad Allen tante volte»). E' stata una corsa dura e con pochi complimenti.

A metà gara Redman vedeva

chiaramente McRae nello specchietto retrovisore, Gardner occupava tuttora un solitario terzo posto, poi venivano van Lennep e Rollinson, muso contro coda. I freni della vettura di Williamson non rispondevano più bene, ma il pilota riusciva ancora a difendersi da Cannon con un margine abbastanza largo. Seguivano Allen e Pilette, ruota a ruota.

A trenta giri McRae è parso arretrare troppo, rispetto a Redman, mentre doppiavano vetture più lente, soprattutto quella di Cannon, e Redman ormai aveva un secondo di vantaggio. Inesorabilmente, però, nei due giri seguenti, McRae ha colmato il distacco. Intanto l'astuto veterano Gardner riguadagnava leggermente su entrambi, accelerando forte per superare i piloti più lenti.

Lunger ha dovuto cambiare la batteria per la terza volta, le vetture di Santo e di Edwards hanno esalato l'ultimo respiro in nuvole di vapore e Prophet si è fermato sul circuito.

L'esito di vari duelli per posizioni vitali era ancora in dubbio, all'inizio degli ultimi dieci giri. Soltanto Gardner, fra i sei leaders, era «al sicuro». In un finale burrascoso, Redman ha tenuto duro, vincendo per due lunghezze, mentre van Lennep riusciva a conservare la quarta posizione con margine più o meno identico, aggiudicandosi così il campionato. All'ultimo giro i tenaci attacchi di Pilette sono finalmente stati ricompensati, quando il pilota ha superato Allen.

«Ottima gara», ha poi detto Redman e aveva ragione.

d. h.

capeggiato da von Opel (il quale è passato avanti al sesto giro, dopo molto agitare di pugni!)

Al decimo giro la pista si asciugava e Williamson e Coulon accorciavano il distacco con Leclère, mentre Magee, in quarta posizione, precedeva di nuovo von Opel, Serpaggi, Evans e Pryce.

Williamson ha creato un varco con Coulon, il quale era handicappato dai pneumatici intermedi, ora che la pista era asciutta, oltre ad essere minacciato da von Opel, Evans e Magee. Poi è ricominciata a cadere la pioggia, Coulon è sfuggito ai suoi avversari e Serpaggi si è fatto di nuovo avanti. Comunque ormai Williamson aveva preso la testa e si staccava leggermente, mentre il ritmo della gara calava in modo drammatico dato che la pista non era più soltanto umida, ma veramente bagnata. Magee ha fatto un testa-coda contro la barriera di sicurezza dei boxes e si è ritirato. Altrettanto ha fatto Evans, che duellava con lui.

Inevitabilmente Coulon ha occupato il secondo posto, dietro a Leclère, quando il pilota dell'Alpine ha preso la forcella-troppo larga, poi ha raggiunto Williamson e al ventesimo giro è passato al comando. Questo avrebbe dovuto significare la fine dei mutamenti di posizione fra i leaders, invece al ventitreesimo giro Coulon ha perso il comando per testa-coda. Si è però ripreso, due giri dopo ha riconquistato la prima posizione e si è avviato prudentemente alla vittoria.

d. h.

GARA DI F. 3 - Corsa valevole per il campionato Shell - Brands Hatch, 22 ottobre 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 10 giri.

1. Williamson (GRD) 15'49"4, media kmh 161,71; 2. Coulon (Martini) 15'55"2; 3. Evans (March) 15'16"6; 4. Opel (Ensign) 15'56"8; 5. Walker (Ensign) 15'56"8; 6. Wilds (Ensign) 16'00"8.

Giro più veloce: Williamson e Serpaggi (Alpine) 1'33"6, media kmh 164,02.

Seconda manche - 10 giri.

1. Brise (GRD) 15'46"4, media kmh 162,22; 2. Leclère (Alpine) 15'51"6; 3. Vandervell (Ensign) 15'53"2; 4. Magee (Brabham) 16'3"8; 5. Albers (Martini) 16'04"2; 6. Wood (March) 16'4"6.

Giro più veloce: Brise e Vandervell 1'33"4, media kmh 164,38.

Finale - 25 giri.

1. Coulon 43'24"6, media kmh 174,36; 2. Williamson 43'25"6; 3. Leclère 43'33"2; 4. Opel 43'36"2; 5. Serpaggi (Al-

pine) 43'37"; 6. Pryce (Royale) 43'45"; 7. Vandervell 44'11"6; 8. Walker 44'25"6; 9. Hull (Brabham) 44'52"8; 10. Wilds 44'52"8.

Giro più veloce: Williamson 1'33"8, media kmh 163,68.

Classifica finale Campionato Shell F. 3

1. Williamson punti 78; 2. Vandervell p. 44; 3. Coulon p. 26; 4. Von Opel p. 24; 5. Walker p. 23; 6. Brise p. 18; 7. Hull p. 17; 8. Maskell p. 16; 9. Evans p. 15; 10. Sutcliffe p. 13; 11. Mass p. 13; 12. Anderson p. 13; 13. Guittney p. 11; 14. Pryce p. 11; 15. Hunt p. 9; 16. Leclère p. 8; 17. Jones p. 7; 18. Rousset p. 5; 19. Mattew p. 4; 20. Mc Cully p. 4; 21. Serpaggi p. 4; 22. Wood p. 2; 23. Nordstrom p. 2; 24. Wildsen p. 2; 25. Gin, Doetsch, Palm, Kuwascina, Magee, Jarier p. 1.

Goodyear nel '73

L'alibi gomme FERRARI è finito

MARANELLO - La Goodyear fornirà alla Ferrari pneumatici ed assistenza tecnica per le gare Formula Uno e Sport Prototipi a cominciare dalle 9 Ore di Kyalami in Sud Africa in programma il prossimo 4 novembre.

Inizia così una collaborazione con i tecnici Goodyear di Wolverhampton in previsione del campionato Formula Uno e Sport Prototipi del 1973.

Dopo anni di stretto legame, questo comunicato spezza il rapporto della Ferrari con la Firestone, ed è il risultato, anche se indiretto, di quel ridimensionamento che la Casa americana aveva annunciato nei suoi programmi sportivi europei.

Dopo il brusco annuncio, subito dopo l'arrivo, di una cessazione completa dell'attività del reparto corse europeo, i dirigenti della Firestone avevano rifatto i loro conti, tenendo presenti anche le ripercussioni pubblicitarie, già negative, e quindi si era giunti ad un comunicato ufficiale della presidenza della società che annunciava l'annullamento della decisione precedente.

Nel frattempo, e non era un segreto, la Ferrari aveva rinsaldato i vincoli già da tempo allacciati con la Michelin per un test dei pneumatici francesi sulle 312 Sport da farsi alla 9 Ore di Kyalami, ma questa eventualità era sfumata nell'impossibilità — dovuta all'ondata di scioperi che sta affliggendo gli stabilimenti della casa francese — di preparare materialmente un numero di coperture sufficienti.

D'altra parte, un riavvicinamento con la Firestone non ha sortito l'effetto sperato, dato che essa, pur affermando di proseguire il suo programma corsa con gli stessi investimenti, non ha potuto garantire alla Ferrari che i pneumatici d'uso, senza più almeno quel rimborso spese prove che aveva costituito, in questi anni, un finanziamento anche per i piloti.

Stando così le cose, Ferrari ha concluso un accordo con l'altro colosso americano del settore, la Goodyear, che è molto probabile sia per lo meno biennale, nonostante che in questo senso non vi siano state precisazioni da nessuna delle due parti. Le gomme Goodyear sono già entrate a Maranello, o più precisamente a Fiorano, dove un 312 P «calzato» Goodyear è stato provato, anche se più che altro in vista di una misurazione dei raggi di rotolamento in funzione dei rapporti al cambio. Il vero e proprio test con le Goodyear la Ferrari lo svolgerà quindi a Kyalami, in occasione della 9 Ore del 4 novembre cui la Casa italiana parteciperà con una Sport guidata da Regazzoni e Merzario, già spedite nei giorni scorsi in Sudafrica.

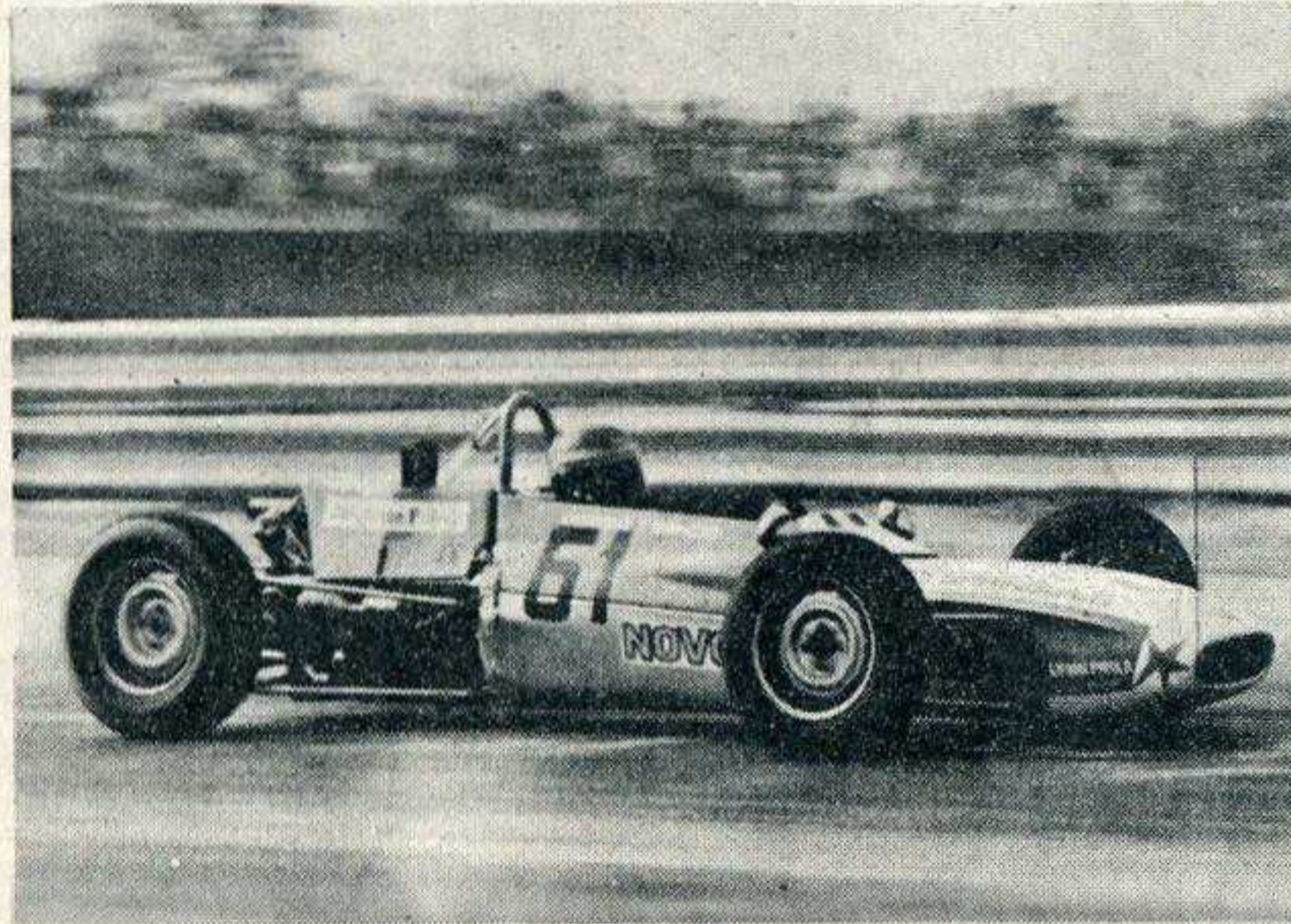
Con l'adozione della Goodyear prima con la Sport e poi con la Formula 1, viene fra l'altro a cadere un alibi per i tecnici di Maranello, i quali non avevano mai fatto mistero, in precedenti occasioni, di addebitare alle Firestone certe differenze di competitività delle proprie vetture.

● Le poste brasiliane lanceranno una speciale busta filatelica, con impressi francobollo e timbro, per commemorare la conquista del titolo mondiale di F. 1 da parte di EMERSON FITTIPALDI. La busta raffigura un disegno della Lotus col nome del pilota impresso in oro. Il disegno è completato dal casco del conduttore, con i colori della bandiera brasiliana e la frase: «Caffè do Brasil».

Il nome nuovo dell'EUROPEO F. FORD è GERBER (italiani grigi)



Lorenzo Sassi, qui ripreso in una gara in Italia, è giunto 14. anche a causa di un testa-coda alla curva Paddock. A destra, Giorgio Francia era ben piazzato al via ma è stato coinvolto in un incidente



C'è il FITTIPALDI messicano!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - A dire il vero, dopo la sfuriata di vento e di acqua che aveva imperverato per tutta la gara di F. 1 non ci aspettavamo un fine pomeriggio allietato di nuovo dal sole che è sbucato dalle nubi per illuminare questa bellissima finale di F. Ford. La gara che ha visto ben 36 partecipanti che rappresentavano tredici nazioni è stata indubbiamente una degna chiusura della giornata dedicata a Emerson Fittipaldi: e ancora una volta un americano è emerso sul vasto lotto dei concorrenti.

Johnny Gerber, messicano, sicu-

prima delle prove ufficiali, quando al volante della Elden magnificamente carenata aveva stabilito tutti quanti durante alcune prove libere. Soprattutto la sua sicurezza, la sua regolarità ci hanno colpito anche se è indubbio che la vettura e il motore Rowland lo hanno assecondato in pieno.

I nostri portacolori invece non hanno avuto altrettanta fortuna: Lorenzo Sassi dopo l'incidente in prova che lo aveva costretto a lavorare tutta la notte, ma soprattutto gli aveva impedito di mettere a punto come desiderava la vettura, si è ritrovato con dei rapporti al cambio troppo corti. Inoltre si è girato a pochi giri

L'incidente nel quale è stato coinvolto Francia è stato senza dubbio il più grosso, coinvolgendo oltre a Irsa (secondo tempo in prova) anche altre cinque macchine delle quali solo una è potuta ripartire. Per il resto la solita abbondanza di testa-coda da parte di quasi tutti i concorrenti mentre il messicano continuava imperturbato la sua marcia che lo avrebbe portato a vincere una vettura a sua scelta per la F. 3 del prossimo anno. Al termine di questa gara il messicano Gerber è campione del mondo di Formula Ford.

Alle ore 16,30, puntuali sotto un ritorno di sole, sono scattate le 36 monoposto di Skelton dalla 17. fila cerchia di «Rubare» in partenza, ma i commissari se ne accorgono e lo penalizzano di un minuto. Scatta subito in testa il detentore del miglior tempo in prova: per il neo-zelandese Oxtan la corsa durerà solo due giri, poiché al termine di un rovinoso testa-coda la sua gara terminerà bruscamente.

Subito in testa Gerber, che approfitta dell'incidente multiplo all'uscita del Druids e se ne va prepotentemente: alle sue spalle una bella lotta si accende fra Sterne, Pollock e Lawrence e questi tre piloti si disputano la terza piazza.

Dopo cinque giri la lotta per questa posizione sarà ancora aperta tra Lawrence e Pollock, ma al termine dei 15 giri sarà l'inglese Lawrence ad avere la meglio. Eliminato bruscamente Francia, la

FINALE DI F. FORD - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture di F. Ford - Brands Hatch, 22 ottobre 1972.

LE CLASSIFICHE

1. Johnny Gerber (Elden) in 25'37"6 alla media di kmh 149,78; 2. Lawrence (Titan) 25'39"6; 3. Pollock (Crosslè) 25'39"8; 4. Sterne (Titan) 25'51"4; 5. Perkins (Elf) 25'53"6; 6. Arnott (Merlyn) 25'55"6; 7. Neves (Lotus) 25'55"8; 8. McLeod (Lotus) 26'11"2; 9. Bailey (Titan) 26'12"4; 10. Guitierrez (Royale) 26'12"4; 11. Wunderink 26'19"2; 12. Farnsworth (Lotus) 26'25"4; 13. Stewart (Titan) 26'26"4; 14. Sassi (Lotus) 26'42"4; 15. McInnes (Merlyn) 20'40"8; 16. Alesup (Hawke) 26'42"4; 17. Johnson (Merlyn) 26'42"4; 18. Blom (Royale) 27'03"6; 19. Keaney (Crosslè) 27'04"4; 20. Wurzbach (Lotus) 27'04"4; 21. Schilling (Brabham) 27'17"7; 22. Beyea (Hawke) a 1 giro; 23. Beattie (Royale) a 2 giri.

Giro più veloce: Gerber, Pollock, Lawrence in 1'41" alla media di kmh 152,00.

ra promessa dell'automobilismo mondiale ha dominato la gara senza ombra di difficoltà prendendo la testa dopo pochi metri per poi limitarsi a controllare con grande maturità gli inseguitori fino a regalarli sul traguardo che ha tagliato raggianti a braccia alzate. Effettivamente una bella prestazione dal giovanissimo messicano ce l'aspettavamo fin dal giorno

dalla fine, giungendo sul traguardo solo quattordicesimo. Giorgio Francia avrebbe forse avuto migliori possibilità: partì molto bene era già sesto all'uscita della curva Druids, quando si è trovato letteralmente in mezzo alla pista l'austriaco Irsa che piroettava all'indietro. E per il campione italiano non c'è stato niente da fare: la sua corsa è terminata dopo solo cinquecento metri.

La maxi - turismo a INTERLAGOS nella vigilia F. 2

Luis Pereira Bueno, con la sua Opala, ha vinto senza problemi la prova finale del campionato brasiliano vetture turismo div. 3, favorito dal ritiro di Pedro Vitor che comunque era già da considerarsi campione di quella categoria

BUENO

INTERLAGOS - Luis Pereira Bueno con il suo Opala 4.100 dell'equipe Hollywood ha vinto la prova finale del Campionato Brasiliano di Vetture Turismo - Divisione 3 - che attende ora la Temporada Formula 2. Pedro Vitor, già campione brasiliano della categoria, era il favorito e dopo una piccola battaglia all'inizio della gara, si è portato al comando distanziando Luiz Pereira Bueno. In terza posizione Ciro Caires, con Opala.

Nel corso del terzo giro, Pedro Vitor ha fatto una testa-coda, urtando il guard-rail. La vettura si è danneggiata nella sospensione anteriore ed il pilota ha dovuto ritornare a piedi ai boxes. Luis, che correva su Opala si è portato al primo posto e nonostante non potesse usare bene la mano destra a causa di una distorsione muscolare, non ha avuto difficoltà ad aggiudicarsi la vittoria.

Nella seconda manche, senza Pedro Vitor, Luis Pereira Bueno ha



con una mano sola!

fatto una corsa da grande favorito. Ha vinto senza alcun problema, restando in testa tutto il tempo. Ciro Caires, partito in seconda posizione ha resistito sino al sesto giro, poi per guai al motore ha perso il secondo ed il terzo posto a favore di Alfredo Guarana Menezes ed Antonio Meirelles.

CORSA A INTERLAGOS - VETTURE TURISMO, DIVISIONE 3 - CAMPIONATO BRASILIANO, 15 OTTOBRE 1972.

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Luis Pereira Bueno (Opala) 36'02"153; 2. Luis Celso Giannini (Opala); 3. Ciro Caires (Opala); 4. Alfredo Guarana Menezes (VW-1600); 5. Jan Balder (VW-1600).

Seconda manche: 1. Luis Pereira Bueno (Opala) 35'53"384; 2. Alfredo Guarana Menezes (VW-1600); 3. Antonio Meirelles (VW-1600); 4. Ciro Caires (Opala); 5. Luis Celso Giannini (Opala).

Finale: 1. Luis Pereira Bueno (Opala) 1.11'55"402, media 135,344 kmh.; 2. Alfredo Guarana Menezes Jr. (VW-1600) 1.14'48"010; 3. Ciro Caires (Opala) 1.14'48"789; 4. Luis Celso Giannini (Opala) 1.14'54"638; 5. Antonio Meirelles (VW-1600) 1.15'02"620; 6. Jan Balder (VW-1600) 1.15'26"351.

Per i bolidi USAC altra corsa rinviata Allagata PHOENIX

PHOENIX (Arizona) - L'ultima tappa del Campionato americano USAC, per macchine tipo Indy ha subito un rinvio. Il clima dell'Arizona, comunemente caldo ed asciutto, questa volta si è scatenato rovesciando cateratte d'acqua che non hanno precedenti. Da circa sei giorni piove sull'Arizona, mentre nel vicino Texas neppure provare e a 24 ore dalla gara gli organizzatori già pensavano ad un rinvio alla prossima settimana. Dopo un «meeting» con i corridori il direttore dell'autodromo stabiliva che l'ultima corsa di campionato sarà disputata sabato prossimo.

Soltanto a notte inoltrata la pioggia ha cessato di cadere, ma l'anello d'asfalto presentava alcuni punti allagati ed impraticabili. Bobby Unser commentando diceva: «Phoenix, mi ricorda Pocono. Speriamo che lunedì esca il sole. Oltre a cercare di vincere la corsa dobbiamo provare alcune modifiche apportate alla vecchia "Eagle". E ci vuole il sole». Il campionato, qualunque possa essere il risultato sabato prossimo è già stato conquistato comunque dal californiano Joe Leonard

l. m.

POLEMICHE SICILIANE

La crisi dell'ETNA continua

SIRACUSA - Dopo gli onorevoli arbitri, la Sicilia può annoverare anche gli onorevoli commissari sportivi: è il caso dell'avv. Liborio Ferrari di Enna, eletto nelle file di un partito di destra, uno sportivo dal tratto fine e dalla sicura sensibilità. Nonostante i molteplici impegni parlamentari e politici, recentemente ha rappresentato la CSAI nella gara di Sortino, e si deve a lui l'acquisizione delle classifiche da parte dei giornalisti che da lungo tempo invano attendevano.

● Le dimissioni di Italo Cultrera da presidente della Scuderia Etna e la motivazione di questo gesto, quasi clamoroso per l'ambiente in rapporto anche alla sua personalità, hanno destato a Catania e provincia viva sorpresa e generato, nel contempo, delle polemiche sull'opportunità o meno di tale gesto. Tra le prese di posizione, sempre polemiche, in risposta al gesto di Cultrera, le cui dimissioni non sono state ancora ratificate, registriamo quelle di Uccio Pernicaro, direttore sportivo e di una parte del comitato direttivo del sodalizio catanese che ci hanno dichiarato: «Prendiamo atto delle dimissioni di Cultrera e facciamo rilevare come lo scarso senso di collaborazione denunciato dallo stesso con le sue dimissioni abbia una precisa collocazione nell'aspra polemica in cui ci si è venuti a trovare con l'AC di Catania. Il resto dei dirigenti della scuderia non vedeva perché non si dovesse collaborare con l'AC, che fra l'altro si è impegnato per la disputa della recente gara dell'Etna. Le polemiche non sono costruttive per lo sport e proprio per questo rivolgiamo un appello a tutti i piloti e agli sportivi, per invitarli ad avvicinarsi di più alla scuderia proprio perché dalle polemiche si possa diventare più forti di prima».

● Dieci litri di benzina hanno salvato la VII Coppa Val d'Anapo-Sortino! Non sono serviti per qualcuno rimasto in panne, ma proprio per mettere in moto, è il caso di dirlo, tutte le scuderie siciliane che avevano messo il blocco ai propri iscritti dopo il «pronunciamento» avvenuto all'Etna. E concordato in maniera pressoché uniforme. Si era raggiunto un primo accordo col 25% di sconto sulla tassa di iscrizione, ma la richiesta parlava anche di buoni benzina. Alcune dichiarazioni uscite, come si sta mormorando dall'AC di Siracusa, quali «ma chi ve lo fa fare, perché impegnate una domenica mentre potreste stare benissimo in vacanza con la famiglia, si vede che avete tempo da perdere» hanno colmato la misura. E' toccato a Ciccio Partevano, direttore della manifestazione, unitamente a Lorenzo Laquidara, cercare di sbrogliare la situazione e mettere acqua sul fuoco.

● Sono in molti a chiedersi fra gli sportivi siracusani se esiste veramente, non solo sulla carta, una Commissione sportiva in seno all'AC. Non è perché della stessa fanno parte dei «matusa» ormai freddi verso lo sport e acciacciati dagli anni, ma perché nell'unica, almeno finora se non hanno il coraggio di salvare la Coppa Belmonte, gara organizzata nel corso dell'anno, non si è visto nessuno. Nemmeno il presidente, Abela Vinci. Che bella dimostrazione!

● E' raro vedere un sindaco, come l'avv. Papa di Sortino, darsi veramente da fare per far disputare una gara e poi assistere alla stessa con vero entusiasmo cercando di venire incontro alla necessità altrui. Lo citiamo ad esempio non solo agli sportivi o ad altri sindaci interessati da altre manifestazioni, ma anche alle organizzazioni, vedi AC di Siracusa.

Nuccio Marino

● Il presidente della Régie Renault, Pierre Dreyfus, durante una conferenza stampa ha detto: «Il problema della denazionalizzazione della Renault non si pone. La Régie va bene così com'è, con lo statuto che ha». Il discorso era motivato da voci circolanti negli ambienti finanziari, sull'ipotesi di una riconversione della Casa, da azienda nazionalizzata a società privata.

Augusto C. Bonzi



GRADASSI fa il vuoto nel G. P. Carretera

Luis Gradassi, su Ford Falcon, taglia vittorioso l'ultimo traguardo del 48. G.P. Turismo Carretera che con i suoi 3792 km. ha messo a dura prova la resistenza dei piloti e delle vetture: soltanto 9 arrivati su 39 partiti e grazie... all'allungamento dei tempi massimi. A destra: Dopo la grande vittoria, Gradassi, viene intervistato per la TV



SPECIALE PER AUTOSPRINT

BUENOS AIRES - 48. Gran Premio Turismo Carretera, organizzato dall'Automobile Club Argentino su cinque tappe: Rafaela-Santiago del Estero di km 491,4; Santiago del Estero-Formosa di km 791,3; Formosa-Salta di km 953; Salta-La Rioja di km 858,7 e La Rioja-San Francisco di 698 km. In totale 3792,400 km con la prima e seconda tappa praticamente pianeggianti, la terza con un principio di montagna, la quarta difficile e dura arrivando a 3.620 mt di altezza e l'ultima in lenta discesa e tratti di terra. Corsa valida per il campionato argentino della Categoria.

Un Gran Premio troppo duro, troppo veloce nelle prime tappe per diventare una tortura lungo i 953 e gli 858,7 km della terza e quarta tappa. Una corsa che i corridori arrivati, giurano che non ripeteranno più perché troppo estenuante e terribilmente dura. Insomma una corsa che molta gente non ha approvato e fra questi il «sindacato» che raggruppa i piloti della categoria. Il regolamento diceva che la corsa si poteva fare solamente se vi erano 60 iscritti, questi sono stati 49 e la corsa si è fatta lo stesso, anche se alla par-

tenza i concorrenti erano 39 ed all'arrivo solo 9.

Ha vinto Luis Gradassi che assieme a Nasif Estefano faceva parte della scuderia ufficiale Ford, un trionfo che lo porta in primo piano nel TC e a soli 12 punti da Nasif nel campionato argentino che deve disputare ancora due gare e un Premio della Monta-

48. GRAN PREMIO TURISMO CARRETERA - 5 TAPPE PER 3792 KM - PROVA DI CAMPIONATO, 15 OTTOBRE 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Luis Gradassi (Ford Falcon) 24.08'45", media 157,062 kmh.; 2. C. Iglesias (Ford Falcon) 26.03'34"; 3. N. Estefano (Ford Falcon) 26.48'09"; 4. Martinez Boero (Chevrolet) 27.04'10"; 5. Von Wernich (Ford Falcon) 33.21'11"; 6. R. Iglesias (Ford Falcon) 33.58'41"; 7. Kovacevich (Torino) 34.34'02"; 8. Parodi (Dodge) 35.06'22"; 9. Machado (Torino) 38.01'41".

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA: Nasif Estefano 148; Gradassi 136; Iglesias C. 39; Iglesias R. 38; Martinez Boero 30; Marincovich 27; Loeffel 18; Traverso 15; Parisi 12; Manzano A. 11; Marincovich R. 10; De Guidi 5; «Hermanos Suarez» 5; Parodi 5; von Wernich 5; Castanon 3; Giordano 3; Malnatti 3; Villegas 3.

gna. Gradassi e Nasif si sono dati battaglia senza pietà e con loro Juan Carlos Iglesias, pure con Ford che non ha esitato a entrare come un cuneo fra i due con un secondo posto finale. Un trionfo netto delle Ford Falcon che su nove arrivati ne hanno messe 5 nella classifica generale.

La prima tappa si è svolta all'insegna dell'alta velocità, in certi punti le macchine hanno raggiunto i 231 di media, e Riccardo Iglesia a 218,995 non ha lesinato sforzi per battere Garcia Veiga su Chevrolet che lo insidiava a soli 30". Gradassi ed Estefano al terzo e quarto posto seguiti da Loeffel e Bordeu. La seconda tappa vedeva invece partire deciso Gradassi, mentre Nasif Estefano cercava di mantenere il motore e rimanere in guardia per il punteggio del campionato argentino.

Perdono terreno Garcia Veiga con seri problemi di gomme e Bordeu con il differenziale. Vince Gradassi a 204 e 668 seguito di Riccardo Iglesia a 2'28" e da Nasif Estefano a 10'5". Entrano al parco chiuso 23 macchine e sono così già 16 macchine fuori combattimento.

La terza tappa, la più lunga, vedeva al comando Garcia Veiga che con suo Chevrolet teneva duro durante 5 ore 18'30", seguito da Gradassi a

solo 15" ripeto 15".

La tappa di montagna poteva essere di Nasif Estefano e lo era; infatti il pilota perfetto conoscitore del percorso e con la macchina riparata, pur sapendo di non avere probabilità di trionfare, correva per difendere i punti del campionato ed arrivava primo a La Rioja, dopo 25.400 curve... A La Rioja arrivavano solamente nove corridori e Nasif vinceva alla media di 104,627 seguito da Gradassi a circa 41 minuti. Otto ore estenuanti di montagna, di tornanti con Riccardo Gradassi che si rovesciava per la montagna per fortuna per pochi metri, mentre abbandonavano Garcia Veiga e Bordeu e lo stesso doveva fare Marincovich.

E finalmente gli ultimi 698 km vinti da Gradassi seguito a 14" da Nasif Estefano. E questi scenderà dalla macchina con rabbia perché, ricevuto ordine di non accelerare, si trovava Gradassi alle spalle, quando lui era sicuro di vincere la tappa. La media di Gradassi sarà di 189,602 e il parco chiuso di San Francisco riceverà con il contagocce le macchine che arriveranno a circa 40' una dall'altra.

*Tifosi uruguayani a Cordoba
con un aereo speciale militare*

Cinque BERTA di rilancio

CORDOBA - Finalmente una corsa lunga, 165 km per la F. 2 e 300 per la F. 1, meccanica nazionale, senza interruzioni e manches varie, una corsa tutta d'un fiato che ha permesso al pubblico presente di godere un discreto spettacolo. Festa grande a Cordoba perché nella F. 1 sono apparse cinque nuove e fiammanti Berta Tornado che hanno dato una iniezione allo sport automobilistico argentino della categoria. Tecniche nuove nelle carrozzerie, copia di quanto di più moderno si usa in Europa e motori tirati a lucido per non correre il rischio di restare esclusi dalla classifica.

Cadono in prova i tempi primato del circuito, Ternengo supera con un secco 56"3 il record di Di Palma in SP (che era di 57"6) e si avvicina alla veloce galoppata di Ronnie Peterson che fece 54"7 sullo stesso primato. E 27 formula 2 in pista indicano chiaramente l'entusiasmo della gente. In

questa categoria Bessia si imponeva subito alla partenza e continuava in testa insidiato da Cocho Lopez, per tre quarti della corsa. Dietro si faceva luce l'uruguayano Passadore che arrivava anche a superare Lopez. Poi Passadore abbandonava con Alonso e Carubia, mentre Lopez, dopo un momento in cui il motore sembrava volerlo tradire, si riprendeva e di slancio superava Bessia vincendo la corsa.

Nella F. 1 parte in testa Prono con un fiammante Berta. La sua corsa non ha esitazione per dieci giri e sembra che la fuga lo possa trasformare in vincitore, quando arrivando in coda ad alcuni ritardatari cerca di entrare all'interno della curva. Andreetta che sta prendendo la giusta traiettoria forse non lo vede così si urtano e per un lungo tratto sbattono ripetutamente contro le gomme di protezione interrate lungo il percorso. Poi Andreetta entra in testa-coda e

Ternengo che segue, si vede davanti la vettura e non può evitarla: tre fuori gara e la vettura di Prono molto danneggiata. Con Di Palma fuori dal gruppo di testa, e con Monguzzi e Bianchi in difficoltà per scarso rendimento del motore, Bertolini si trovava perciò con un inopinato primo posto in mano, mentre Plà regola a suo piacimento due uomini della razza di Di Palma e Marito Garcia conquistando un ambito secondo posto. Per dire l'interesse di questa corsa, è sufficiente segnalare che dall'Uruguay le forze aeree hanno messo a disposizione di 40 « ammalati » di automobilismo un Fokker 27 turbina per venire a incitare Passadore. Dopo le gare Berta ha anticipato la sua intenzione di costruire vetture di F. 2 per permettere ai piloti argentini di venire a competere in Europa.

Augusto C. Bonzi

CORSE A CORDOBA - Velocità in circuito per vetture F. 1 e F. 2 meccanica nazionale - Circuito Oscar Cabalen - 3 ottobre 1972

CLASSIFICA

Formula 2: 1. Lopez (Peugeot) in 56'15"2 alla media di kmh 165,376; 2. Kissling (Peugeot) 56'50"6; 3. Farina (Fiat) 56'50"8; 4. Alvarez (Fiat) 56'19"3; 5. Patat (Fiat) 56'33"6; 6. Exposito (Peugeot) 56'43"1; 7. Ubertone (Peugeot) 56'59"1; 8. Penta (Fiat) a 1 giro; 9. Lopez Mico (Renault) a 1 giro; 10. Santamarina (Peugeot) a 2 giri.

Giro più veloce: di Bessia (Brabham Fiat) alla media di 172,277.

Campionato argentino F. 2

Lopez 48; Kissling 37; Passadore 32;

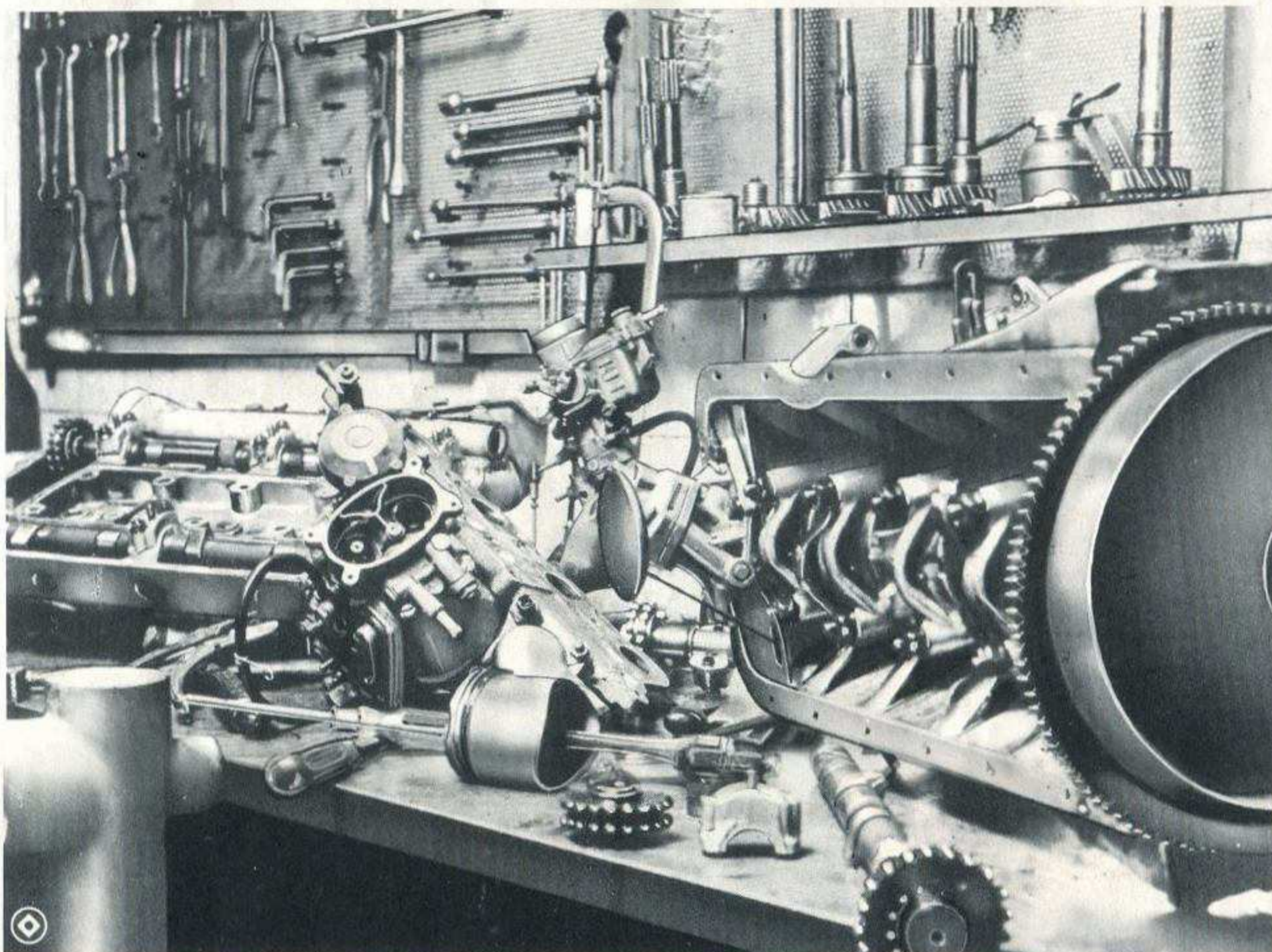
Bessia 28; Farina 26; Montore 17; Guernier 13; Gonzalez 12; Lorenzoni 10; Favergioti 10.

Formula 1: 1. Bertolini (Berta Tornado) in 1,43'23" alla media di 174,088; 2. Plà (Trueno Chevrolet) a 3 giri; 3. Mauricio Garcia (Trueno Chevrolet) a 5 giri; 4. Raquejo (Tornado) a 6 giri; 5. Fabrè (Chevrolet); 6. Bianchi (Berta Tornado) a 16 giri; 7. Almeida (Dodge) a 26 giri.

Giro più veloce: di Bianchi alla media di 191,115.

Campionato argentino F. 1

Monguzzi 83; Plà 62; Di Palma 44; Raquejo 33; Prono 27; Bertolini 27; Garcia 25; Favre 24; Bianchi 14; Almeida 11; Sancho 5; Andreetta 5; «Andrea» 3; Carubia 3.



Il titolo belga dei circuiti assegnato per k.o.t.

Tra Bourgoignie e Franck YVETTE terza che gode

ZOLDER - E' a Zolder che si è svolta l'8 ottobre l'ultima prova valevole per il campionato belga dei circuiti. La gara per vetture turismo speciale (gruppo 2) doveva designare il campione 1972 e in ballottaggio erano Claude Bourgoignie e Jean Claude Franck. Con un vantaggio di due punti, prima del via, Bourgoignie poteva ancora perdere e proprio per questo la competizione prometteva di essere interessante.

I due piloti disponevano di vetture Ford Capri, quella di Bourgoignie iscritta dal Ford-BP Racing Team, quella di Franck dal Kent Racing Team. Per la Ford non c'era dunque alcun problema, dato che una delle sue vetture avrebbe co-

fino dal via le due Capri prendevano la testa, con Franck che precedeva Bourgoignie. Al giro successivo, le posizioni si erano invertite e, da quel momento, i due piloti si sono seguiti come ombre, facendo durare l'incertezza fino al momento in cui Franck si ritirava per guasto, rottura di un cavo elettrico. Da allora, Bourgoignie non poteva più perdere.

Poi, il colpo di scena: alla successiva tornata, quasi nello stesso punto e con guasto molto simile, Bourgoignie si ritirava, come aveva fatto il suo avversario. E così la corsa è stata vinta da Yvette Fontaine, su Ford Escort RS.

Per il campionato i due pi-



Le Capri di Bourgoignie (in testa) e Franck, i due sfortunati protagonisti dell'ultima prova del campionato belga dei circuiti. La gara per turismo speciale gr. 2 è stata vinta dall'Escort RS di Fontaine

munque vinto. Per BP e Kent, invece, nulla di fatto.

La posta, è chiaro, era veramente importante non soltanto sul piano sportivo (un titolo di campione è sempre importante) ma anche sul piano del patrocinio.

Nella prima manche Bourgoignie si è imposto sugli avversari, che erano lungi dal vantare la sua classe. Nella seconda, è successo altrettanto per Franck. Nella finale tutt'altro paio di maniche e

loti delle Capri non segnavano più alcun punto, conservando le loro posizioni precedenti, che hanno dato il titolo nazionale a Bourgoignie. Per il titolo delle vetture turismo di serie, gruppo 1, la gara di Zolder è stata una semplice formalità per Tuerlinx che, come al solito, ha portato la sua Chevrolet Camaro alla vittoria, davanti alla Mustang di Dex, meritevole quanto il suo avversario.

André Royez

quanti se ne potevano salvare!

BARDAHL a protezione del motore

Bardahl, additivi ed oli speciali per autotrazione progettati per assicurare ai motori moderni una perfetta lubrificazione in ogni condizione di impiego. Bardahl, additivi ed oli per una miglior protezione ed una maggior durata del motore.



fuoriclasse
nella lubrificazione.

Via Stazione delle Cascine 6/a
50135 Firenze