

# DOVE corriamo domenica?



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

## l'additivo del meccanico

**LE GARE SOPPRESSE** Valli Pordenonesi (19-11) e 300 miglia di Rafaela (3-12). Coppa Amoco (18/19-11).

**QUESTE DATE CAMBIANO** ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La gara a Valle-

lunga (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinv. a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinv. a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinv. a data da destinare. La Fiuggi-Arcinazzo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Coppa Roma (24-9) è stata rinv. a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinv. a data da destinare.

### Le corse in calendario dal 10/11 al 31/12 in Italia e all'estero

#### NOVEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
10-12	Giro del Belgio	Belgio			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Jacquemin-Andy (Alpine)
11-12	Rally S. Marino	San Marino	km 812	Part. ore 13 (11) Part. ore 12 (12)	●●●	Rally	Pittoni-Bernacchini (HF)
12	G.P. dell'ACP	Portogallo	Circuito di Estoril km 2,9		●●● Camp. europ. GT	Velocità in circuito	
12	Gara a Vallelunga	Gentlemen's MC	Circuito di Vallelunga km 3,2		● gr. 1, 2, 3, 4 F. 850	Velocità in circuito	
12	Coppa di chiusura	Monsters Team	Aeroporto Cerrina	Part. ore 13			
12	Trofeo Conchiglia Shell	AC Genova	Part. Calcinaro Arr. APPALIZIONE km 60	Part. ore 7,31 Arr. ore 13	●	Regolarità	
12	Trofeo invernale	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	
12	Rally 2000 curve	Spagna			●●●	Rally	
16-19	Rally Supercortemaggiore	Marocco			●●●	Rally	Marco-Mercotti
17-19	Rally Andernach	Francia			●●●	Rally	Barbara-Groux (Capri)
18	3 Ore di Capetown	Sud Africa			●●● Springbok	Velocità in circuito	Marko-Love (Lola)
18-19	Rally Andorra	Andorra			●●●	Rally	Gimenez-Artemy (Porsche)
18-19	Rally Petrolio	Francia			●●●	Rally	Nicolas (Alpine)
19	Salvo D'Acquisto	Gentlemen's MC	Part. Lago di Martignano Arr. Vallelunga km 65	Part. ore 9 Arr. ore 11	●	Regolarità	
19	Coppa Romagna	Scud. Romagna	Part. Cesena Arr. Mercato Saraceno	Part. ore 9,01 Arr. ore 13,30 Km 249	●	Regolarità	
23	Corsa a Fuji	Giappone	Circuito di Fuji km 6		●●●	Velocità in circuito	
24-26	Rally Luci del Nord	Finlandia			●●●	Rally	
26	3 Ore Lourenco Marques	Mozambico			●●● Springbok	Velocità in circuito	Swart-Scheckter (Chevron)
26	Fine Stagione	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●● F. 3	Velocità in circuito	Obermoser (Brabham) 25'33"4, media 123,7

#### DICEMBRE

2	Tre Ore di Goldfields SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman-Attwood (Chevron) Nuovo record: Hailwood (Lola) 1'30", media 154,180
2-3	Rally del Var FRANCIA	●	Rally	
2-7	Rally del RAC INGHILTERRA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Herts (Saab)
3	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
8-10	Safari NUOVA CALEDONIA	●●●	Rally	
9-10	Rally Costa del Sol SPAGNA	●●●	Rally	

10	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
13-17	Rally di Etiopia ETIOPIA	●●●	Rally	
17	3 Ore di Natal Pietermaritzburg SUD AFRICA	●●● Springbok	Velocità in circuito	
24	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
31	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	

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



# TORINO incontri (e segreti) al Salone

## Il «Colombo» a Ferrari

● Incontrato, fra gli altri, l'amico Giovannino Lurani. Ci avverte: « Sai a chi è spettato il Premio Colombo? ». No, a chi? « A Enzo Ferrari e sarò proprio io a consegnarglielo il 10 novembre prossimo a Milano ». La cosa fa piacere, ma chi gli farà compagnia? « La Juve e Novella Calligaris ». Ferrari, dunque, fra il calcio e il nuoto.



Colin Chapman estroverso a Torino. Il re-della-F. 1 (costruttori) è stato tanto entusiasta della Lotus Europa di Giugiaro che ha proposto allo Stylist torinese di vestire la sua F. 1 Lotus '73. Mr. Colin è stato notato anche come fotografo. Ha consumato un rullino per impressionare particolari della nuova Ferrari BB. Ma quando gli è stato chiesto un parere, ha detto spiccio: « Mi sembra già un po' vecchia... »

# CHAPMAN formato Giugiaro

TORINO - « Chapman e Giugiaro vi attendono allo stand dell'Ital Design, per due chiacchiere amichevoli ». Così diceva un foglietto ciclostilato fatto circolare alla vigilia del 54. Salone di Torino. L'occasione era data dalla presentazione della ESPRIT, la nuova realizzazione dello stylst torinese su un telaio della Lotus Europa un po' allargato per permettere la sistemazione di un motore di due litri di cilindrata.

Chapman con i capelli giallo-grigi e Giugiaro si sono intrattenuti con tutti e si sono lasciati intervistare amabilmente. Chapman, ha definito la Esprit, « un fantasma che ha buone possibilità di prendere corpo ».

Il costruttore Campione del mondo (che verrà alla premiazione di AUTOSPRINT non solo per il Casco iridato al suo pilota Fittipaldi il 3 dicembre con il suo aereo personale, atterrando a Bologna) oltre ad avere parole di elogio per il carrozziere del suo telaio, ha invitato lo stesso Giugiaro a « vestirgli » anche la prossima F. 1, che debutterà al G.P. di Spagna.

Chapman ha detto che molto probabilmente la ESPRIT avrà un seguito commerciale, perché (a suo parere) è possibile vendere direttamente al pubblico anche una vettura che ha sì dell'avveniristico, ma rispetto solo le tradizionali e ormai sorpassate vetture di tutti i giorni.

Chapman era stato visto in giro per il Salone in mattinata

con una reflex in mano che fotografava parecchie vetture, fra le quali la Ferrari B.B.

Di che cosa si poteva parlare con un costruttore Campione del mondo, se non di sport? (A proposito: è confermato che anche le LOTUS JPS monteranno gomme Good-year nel '73).

Gli abbiamo chiesto che cosa ne pensava del neo acquisto Peterson.

## Due JPS identiche

« Big driver, lo svedese, forse un po' troppo irruente, è possibile che al via dei Gran Premi Peterson prenda subito la testa e se ne vada, ma alla fine ho più fiducia nelle qualità di Fittipaldi che sa venire fuori alla distanza. »

— Come sarà organizzata la Lotus JPS il prossimo anno?

« Fittipaldi e Peterson avranno due macchine perfettamente eguali a testa. Non ci sarà una prima e una seconda guida, saranno tutti e due delle prime guide. Due équipes di meccanici ben distinte accudiranno alle vetture. I due piloti avranno 4 motori a testa a disposizione, due montati sulle vetture e due di riserva. »

— Come sarà la prossima nuova Lotus JPS?

« Molto diversa dall'attuale 72, più aerodinamica, e con soluzioni ancora all'avanguardia. »

— Correrà in F. 2?

« Certamente: con due Lotus che avranno il patrocinio della JPS come la F. 1, i piloti saranno i soliti Fittipaldi e Peterson. »

— Che cosa ne pensa della Ferrari?

« Non so, non ho avuto tempo di vederla... (forse perché era quasi sempre dietro alla sua Lotus?) ».

— Teme i motori a 12 cilindri?

« No assolutamente, dicono che i dodici cilindri hanno tanti cavalli, non so se è vero, so solo che i nostri motori che ci dà la Cosworth, i migliori che abbiamo mai avuto avevano 435-440 cavalli al massimo a 10.000 giri, oltre a 10500-10600 i motori hanno un calo di potenza. »

— Sono tutti eguali i motori che dà la Cosworth, oppure per Fittipaldi, Stewart e altri ci sono motori speciali?

Ride: « No, no, assolutamente tutti eguali. »

Allora come mai, gli chiedo, nel G.P. degli USA, Peterson è andato fortissimo con il motore che aveva scartato Stewart?

Ride ancora e dice: « Sono tutte fantasie che vi inventate voi giornalisti..., non c'è assolutamente niente di vero ».

E se ne va non prima di averci detto che la prossima F. 1 nuova che debutterà in Spagna sarà ancora una macchina a passo lungo.

« Non c'è avvenire per le F. 1 a passo corto. »

Giancarlo Cevenini

# La FIAT X-1-9 va in TARGA

## Le novità (mancate) a TORINO

TORINO - Fra le novità dei prossimi mesi, che non hanno potuto essere esposte in questo Salone di Torino, la primissima posizione spetta senz'altro alla FIAT Q 28 RPT 128 spider di Bertone, con motore posteriore centrale. La macchina che si chiamerà « X-1-9 » era pronta prontissima per essere presentata in questa rassegna; poi, però, la casa torinese ha pensato che ogni altra novità avrebbe distolto le attenzioni dalla grande attrattiva del Salone, la 126, ed ha deciso di rimandare al mese venturo la presentazione dell'interessantissima vettura, con una prova dimostrativa presumibilmente sul tracciato della Targa Florio.

La macchina, com'è noto, monta il motore della Fiat 128 Rally in posizione trasversale, all'interno del passo, posteriormente ed il suo telaio presenterà grosse innovazioni per le sospensioni, che ne fanno veramente una macchina sportiva, per impostazione di guida e tenuta di strada.

All'interno, una innovazione di rilievo sarà data da una strumentazione unica, con spie luminose, incassata e protetta da vetratura, con perfetta protezione dai raggi e dai riflessi, data la forte angolazione. Esteriormente sono importanti le soluzioni attuate per il « roll-bar » ed il tettuccio libero, oltre ai fanali retrattili anteriormente. La « X-1-9 » è stata allestita con particolari attenzioni per le norme di sicurezza ed ha già superato tutte le prove di laboratorio, essendo in gran parte rivolta anche al mercato nord-americano.

Altra novità sportiva molto attesa sarà la versione cosiddetta all'leggera della spider Fiat di Pininfarina; questa macchina conserverà esteriormente tutti i caratteri della 124 ben nota, con le caratteristiche sperimentate e sviluppate nei rallies, e sarà frutto di una elaborazione congiunta con l'Abarth. Subito ne verranno costruiti 500 esemplari per l'omologazione nel gruppo 4.

Particolarmente irrobustita, la macchina peserà 100 kg. in meno, in seguito a meticolose attenzioni per ogni particolare, soprattutto interno. Sarà senza paraurti, con cofani in plastica, cruscotto semplificato, sedili soltanto anteriori, eccetera. Il motore, com'è stato annunciato, sarà un 1800 cmc. derivato dalla Fiat 132, particolarmente elaborato dall'Abarth.

e. b.

## Un «rotar» fantasia LAMBORGHINI «bananiero»

TORINO - Due dei tanti incontri a Torino-Salone: un giovanissimo che ha progettato un rotore: « rotar » con ingegnosa fantasia e il... non più giovane Lamborghini, famoso costruttore.

Quali potranno essere i risultati del motore rotante? un campo difficile affronta Paolo Mazzi che si è presentato da solo, facendo alcuni studi-base. E' di Bologna, città che in fatto di ingegneria applicata è davvero una miniera di scienza. Ce lo mostra: si tratta di due cerchi, da una parte il rotore, dall'altra il pistone. Il pistone esce dal rotore e ha un moto rototranstorico che crea una grande turbolenza. I gas escono a pressione bassa; ogni giro termina nelle due fasi: è un « perfetto » due tempi.

Che cosa si prefigge Mazzi? pare che sia un « sognatore », cioè di quei giovani bravissimi che tolgono ore agli svaghi e alla... ragazza per seguire una loro esigenza. Gli auguriamo molta fortuna, per quanto, ripetiamo (ed è noto a tutti) in questo campo ci sia soltanto da « studiare ». Punto e basta. Siamo, comunque, d'accordo che Mazzi insista. Chissà se la sua soluzione verrà trovata idonea? Ne abbiamo sentite tante sul sistema del motore rotante, per cui, non ci sentiamo più di insistere. F'ra l'altro c'è anche Umberto Panini, uno dei fratelli Panini - figurine dello Sport, che si dedica al motore rotante. Ha già realizzato qualcosa di buono; ma lo fa per hobby. Dice di volersi ritirare in campagna e dedicarsi nella quiete a questa sua « scoperta ».

Il secondo incontro è con Ferruccio Lamborghini. E' nel suo stand con le

sue macchine fiammanti, fra le quali anche la « piccola ».

Ci dice l'ingegner Lamborghini: « Il momento è difficile, non c'è che dire; purtroppo il guaio è che non siamo uniti noi costruttori; chi va per un verso e chi per l'altro; capisco che, specialmente per i grossi complessi, vi sono interessi diversi, ma almeno in linea generale potremmo trovarci d'accordo. Così non è perché siamo un branco di isolati... »

— Nel suo settore, cioè nella costruzione di vetture speciali crede che esista ormai il fattore concorrenza?

« Indubbiamente c'è anche molta concorrenza... ma non intimoriamoci; non c'è poi mica bisogno di costruire delle macchine... posso mettermi a commerciare tappeti o a importare banane. E che male c'è? Me lo dice lei, se debbo essere obbligato a fare questo mestiere? »

— Si dice che lei sia in trattativa con un gruppo estero per cedere tutto.

« Gli avvenimenti futuri non possiamo conoscerli; lei sa chi sono, uno che decide da un momento all'altro, come quando mi venne il pallino dell'auto. »

— Che forse ora non è più quello...

« Tempi cambiati indubbiamente, ma penso che la collocazione delle nostre vetture ci sia ancora. »

Abbiamo visto Bragoni, il manager di Momo (USA) per la costruzione di una vettura supergranturismo tipo americana.

— Che fa qui Bragoni? Gli chiediamo. Ha esposto la sua berlina-Chevrolet?

« No, sono diretto in Svizzera, poi rientrerò in USA. La macchina non si chiamerà più Mirage, né Momo, ma Kalikof, cioè col nome, di quello che paga. Abbiamo intenzione di costruire una cinquantina di esemplari. Inizieremo dal prossimo anno. Spero che anche questa vicenda abbia la sua felice conclusione. »

Alf Francis noto manager della « Serenissima » vive ora in USA. E' venuto per il Salone e per chiedere in sede di conferenza stampa, alla Abarth, se in USA si possono avere in tempo ragionevole pezzi di ricambio.

m. m.





confessione raccolta da **Gabriela NORIS**

## Quelle due ore di attesa...

**M**i presentai in portineria, mi chiesero chi ero. « Sono Merzario, vorrei parlare col commendatore. » Mi fecero sedere in un salottino. Ero emozionato, aspettavo. Passa un'ora... due ore... e nessuno arriva. Cominciai a preoccuparmi, a pensare « stai a vedere che mi sono fatto tutta un'illusione io! »

Tra l'altro l'ing. Marelli non c'era. Era lui che mi aveva detto di venire a Maranello che il commendatore avrebbe avuto piacere di vedermi, dopo tutta una stagione che cercavo di contrastare inutilmente Schetty e la sua Ferrari 212 nel Campionato della Montagna.

Ero preoccupato, pensavo « qui magari vengono e mi chiedono... scusi ma lei cosa vuole? »

Finalmente, dopo molto tempo, molto, viene uno che mi dice di accomodarmi che il commendatore mi aspetta. Il cuore comincia a fare bum, bum, bum... Io Ferrari non lo conoscevo, ne avevo solo sentito parlare...

Mi fanno passare in ufficio e dietro la scrivania c'è « uno » con gli occhiali scuri: « Venga, venga avanti, si accomodi... » gentile...

Cominciamo a parlare del più e del meno, della mia gara del giorno prima ad Imola con l'Abarth, e poi cosa fa, cosa non fa, questo, quello, là, su, giù, avanti, indietro... e si parla, si parla, che io non capivo cosa stesse succedendo, dove voleva arrivare...

Poi, a « botta fredda » mi dice « Ti piacerebbe correre in Squadra l'anno prossimo? »

« Be, insomma, commendatore, io... faccia lei... »  
« Se sei d'accordo possiamo fare subito il contratto... »

Mi aveva preso in contropiede, va bene che avevo fatto un bell'anno, va bene il Mugello che avevo vinto con quel « cuneo » dell'Abarth, una macchina non certo facile, e che sapevo benissimo che era stata la vittoria che aveva dato una svolta a tutta la mia carriera, ma così su due piedi non me l'aspettavo.

« Guardi che io ho un contratto con Abarth per tre anni... da rivedere anno per anno... ma non saprei, se ci fossero problemi, discussioni... »

« Fai come vuoi, pensaci su, parla con chi vuoi, le condizioni sono queste ed il programma è questo... »

A sentire quelle proposte, io abituato in Abarth che lire... « sui denti », mi sembrava d'essere arrivato sulla Luna.

Però decisi di prendere tempo e risposi che in linea di massima andava bene ma avrei dovuto pensare un momento alla situazione che si creava attorno.

Allora il commendatore Ferrari scrisse tutto quello che mi aveva detto su di una agenda, con una penna viola, e mi disse che potevo telefonare o passare da lui quando volevo...

Era il settembre del '69, due mesi dopo il Mugello e il piccolo ed esile pilota lariano aveva varcato la soglia della Ferrari tutto solo, in un modo molto diverso da quello della maggioranza dei suoi colleghi italiani che avevano avuto la stessa avventura, dopo essersi costruito il biglietto d'invito da sé, con una corsa memorabile attorno ai monti dell'Appennino Tosco-Emiliano, su di un tracciato caro al Commendatore, di quelli legati all'automobilismo eroico. Si era presentato timidamente e aveva aspettato a lungo, con la paura di aver fatto una cosa che non doveva fare e di non essere ricevuto o ricevuto tanto perché era lì, un « Pellegrino qualsiasi » come lui stesso si è definito. E invece dal cancello di Maranello, Arturo Merzario uscì con la promessa di un contratto che tre mesi dopo segnava il suo primo incontro con Andretti, il grande Andretti, come compagno di macchina con destinazione 24 ore di Daytona.

« Decisero di mandarmi a fare delle prove preliminari a Daytona con la 512, ai primi di gennaio. Anzi ricordo benissimo che era il 31 dicembre e feci il mio primo Capodanno in aereo, cosa che poi mi capitò anche gli anni dopo per non perdere l'abitudine. Già l'idea di fare il mio primo viaggio in Europa, andare in America, una cosa che già da bambino quando uno pensa "vado in America..." Al mattino arriviamo sulla pista della Florida, c'è l'ing. Marelli, l'ing. Forghieri, i meccanici. Si comincia a preparare la macchina. Io faccio un paio di giri di pista con una macchina americana presa a noleggio tanto per vedere com'è la situazione e subito mi rendo conto che... è qualcosa di impressionante, soprattutto la parte sopraelevata. Mi chiedevo: ma qui chissà come va a finire? Poi l'idea che arrivava Andretti ed anche sentire quelli della Ferrari che continuavano a dire "arriva Andretti, arriva Andretti..." pensavo, chissà che figura da pellegrino che faccio! »

Perché ero giù da solo... Arriva questo Mario Andretti ed io ero già nei guai: mi chiedevo "gli do del lei o gli do del tu? come dovrò comportarmi?" Invece è stato proprio il momento della mia fortuna: Mario mi accolse subito come se mi conoscesse da una vita, mi diede tutte "le dritte", mi disse di non preoccuparmi, che sapeva che ero all'inizio, di non far caso a quello che faceva lui e se avevo qualche dubbio di chiedergli subito cosa dovevo fare. »

Così facemmo amicizia, è simpaticissimo, non è quel pilota che ti fa pesare che lui è il campione e



Arturo Merzario qualche anno fa, agli inizi, quando era all'Abarth e l'ing. Carlo non amava i capelloni...

tutti gli altri non sono nessuno, anzi. Dirò di più, se fosse stato un italiano non credo che mi avrebbe trattato così bene. Invece mi aiutò molto. Quando avevo delle difficoltà, in certi punti, in certi particolari chiedevo e lui gentilmente mi faceva vedere, mi faceva notare l'importanza di fare quella determinata traiettoria anziché l'altra, di fare una frenata lì invece che là; ecc. Cioè tutta esperienza che lui aveva e che gentilmente trasmetteva a me. Quando ritornammo in febbraio per la gara essere in coppia con lui mi faceva sentire un po' impacciato: televisione, radio, giornali, ed io purtroppo non sapevo neppure l'inglese ma era lui che faceva tutto, da interprete... Così fu la prima gara e finimmo al terzo posto con l'unica Ferrari che arrivò in fondo.

Ma non era quella la prima volta che Arturo aveva provato la Ferrari: la prima volta era stata con quella 212 dietro alla quale era dovuto arrivare per tante gare durante la stagione.

« Erano i primi di ottobre del '69, a Modena, e c'era tutto lo staff Ferrari schierato, ingegneri, ingegneroni, tecnici ed il commendatore. Io ero un po' imbarazzato. Salgo, dov'è il cambio? A sinistra... che problema! Sai, posizione di guida non molto adatta alle mie caratteristiche e cambio dall'altra parte, ma non potevo mica pretendere subito che cambiassero la macchina per me. Allora salii su questa 212 e feci un paio di giri così, tanto per scaldarmi. Poi cominciai a girare ed in poco tempo feci il nuovo record con questa macchina mai vista, mai conosciuta e non conoscevo neppure la pista. »

La mia prima espressione quando scesi dalla macchina fu quella di dire "Come pensavo d'essere così fesso di cercare di stare davanti a 'questa qui' nelle gare in salita! Perché l'Abarth due litri sport in quel periodo come macchina era un'ottima macchina. Però nei confronti del 212 Ferrari... l'era un rutam" (era un rottame). Cioè il confronto era troppo sproporzionato ed i tempi che avevo fatto con quella due litri per stare dietro a questa Fer-

rari erano impressionanti tanto che pensai che non avrei più avuto il coraggio di farli adesso che mi rendevo conto di che razza di macchina avevo come avversario. »

Ma Abarth? Carlo Abarth, quell'uomo non meno misterioso e pieno di apparenti contraddizioni del Commendatore Ferrari, che i piloti hanno sempre temuto forse perché consapevoli della sua capacità di costruttore di talenti e soprattutto di valorizzatore instancabile dei piloti in cui credeva, che ruolo ha avuto nella carriera di Merzario?

« Il primo anno con Abarth è stato molto difficile per me, forse perché dicevo quello che pensavo e questo a volte mi danneggiava. Però penso che Abarth abbia apprezzato questo mio modo di fare. Lui era un "tedesco" e quello che diceva non si poteva discutere, ma io sono duro di testa... e allora. »

Che sia vero quello che dice Merzario? L'idea che un pilota abbia potuto fare il duro con Abarth non ci aveva mai sfiorati. Sapevamo benissimo che Abarth fa il duro con i piloti, e anche molto, che affibbia loro il poco lodevole titolo di taxista. Proviamo a riprendere l'argomento da un altro punto di vista: « Arturo, io non conosco molto bene Abarth, l'ho visto qualche volta a Torino nel suo ufficio, sono stata da lui anche 15 giorni fa, l'ho trovato bene, rilassato, tranquillo. Tutte le volte che vado da lui mi colpiscono le foto che ha alla parete, quelle di quando correva con le moto, tutte quelle dove appare con i suoi piloti e poi c'è una foto che mi colpisce, quel suo ritratto con la pipa. Tutte le volte penso: ma come, questo signore così temuto ha avuto il tempo, nella sua vita, d'andare nello studio di un fotografo a farsi fare un ritratto con questa pipa in bocca con quest'aria da uomo affascinante...? »

« Ecco, hai ragione, un lato di Abarth che non si conosce è questo: lui a prima vista è un rude, uno che impone quello che pensa. Invece è un uomo come gli altri, che ragiona sulle cose, capisce le situazioni, molto sentimentale anche. »

Del resto questo aspetto ho avuto modo di constatarlo anche in Ferrari, anche lui è un uomo così: alla prima impressione sembrerebbero pronti a mangiare chiunque, invece se li scopri bene sono molto sentimentali, quasi dei bambini, in un certo senso... mi capisci. Ed io ad Abarth sono molto legato, forse anche perché devo a lui se sono arrivato dove sono arrivato oggi, lo devo proprio a lui perché mi ha tirato su dal niente. E' stato Abarth a credere in me anche perché in fatto di scopritore di piloti è stato uno dei pochi che ne ha tirati su di giovani dando loro fiducia. Si possono prendere i casi di Rindt, McLaren, Franco Patria, c'è stato Baghetti, Bandini... era uno che credeva nei giovani: piuttosto di scegliere un pilota arrivato, lui guardava ai giovani.

Non solo, poi ha sempre avuto il coraggio di dire ai piloti che provava se secondo lui valevano o no. Lui lo diceva in faccia, magari presenti anche altre persone, che era meglio che cambiassero mestiere e che andassero a fare i taxisti, se secondo lui non si trattava di piloti con buone possibilità. Poi, quando arrivava alla frase "taxista ubriaco" era proprio peggio perché voleva dire che si era squalificati in partenza. »

Però i rapporti con Abarth non sono sempre rimasti gli stessi; al momento del passaggio alla Ferrari tutti ricordano le polemiche e le cose che si erano dette e scritte su questo episodio. Anche se si pensava ad una possibile mediazione Fiat, cosa che Merzario ha detto di non sapere, l'inverno del '70 ha segnato una interruzione nei rapporti Merzario-Abarth. Ma Merzario aveva lasciato la porta socchiusa, non aveva mai rotto veramente con Abarth, ottenendo da Ferrari una concessione che di solito a Maranello non si fa troppo volentieri: quella di correre anche per altri.

« Quando discussi il contratto con la Ferrari feci presente l'importanza che aveva per me correre il più possibile. Non mi interessava tanto discutere la cifra di ingaggio, cosa che avrebbe fatto qualunque pilota, non perché a me non interessassero i soldi, anzi... forse ero quello a cui più interessavano... però tenni presente l'importanza di poter correre sovente, anche con macchine non Ferrari. Questo mi venne concesso. "Senz'altro qualche gara si potrà fare, chiaramente non con una casa direttamente in concorrenza." E questo si verificò dopo qualche mese del '70. Fu in occasione della Targa Florio a cui Ferrari partecipò solo con una 512 perché non era adatta per quella corsa e forse per dare una mano a Vaccarella. Chiesi al commendatore se avesse avuto qualche cosa in contrario se fossi andato da Abarth e lui mi disse che sarebbe stata tutta esperienza. »

CONTINUA A PAGINA 17





Andai a Torino e quando Abarth mi vide entrare nel suo ufficio saltò in piedi e corse ad abbracciarmi, si commosse. E pensare che io ero andato con un po' d'aria bellicosa pensando a tutto quello che era successo col mio passaggio a Ferrari ed anche a quello che mi aveva fatto passare negli anni precedenti!

In quel momento eravamo tutti contenti e si fermò quasi tutto il reparto corse per il mio arrivo.

Si decise subito per la Targa Florio e così ricominciò la mia collaborazione con l'Abarth, sempre col permesso del commendatore. Questo permesso non mi è stato mai negato per la verità: una volta ho voluto correre con la Opel Commodore a Monza e lui mi ha lasciato, ho voluto correre con la F. 2 del Team Iris e anche allora ho avuto il permesso. Io credo d'essere stato l'unico pilota della squadra ad ottenere dei permessi per correre con altre case e questo mi ha sempre fatto molto piacere perché non è così facile ottenerli alla Ferrari. Forse anche per questo quando non mi facevano correre o per un motivo o per l'altro, sempre motivi validi anche se magari dal di fuori non si sapevano, Ferrari ha sempre avuto questo sentimento nei miei riguardi di non lasciarmi inattivo. Mi ha sempre trattato molto bene.»

**Questo è un po' il punto di tutta la carriera di Merzario, una carriera inconsueta che lo ha fatto diventare una promessa del nostro automobilismo oggi, nel 1972, dopo che lui ha iniziato a correre quasi dieci anni fa. Merzario è arrivato al vertice e si trova alla soglia di una stagione in cui è credibile pensarla in F. 1 con Ferrari, con la F. 1 a cui tutti i nostri piloti hanno sempre guardato, per aver saputo aspettare anni. Aspettare in silenzio, quasi senza ambizioni, senza mettersi in mostra, sapendo inghiottire col sorriso sulle labbra bocconi molto amari, ma aspettando. Ha aspettato sempre, fin da quando Abarth lo ha appiedato per otto mesi, proprio all'inizio della sua carriera sulle sport, per un incidente trascurabile occorsogli ad Innsbruck sulla pista dell'aeroporto. Ha aspettato più di due ore fuori dalla porta di Ferrari prima di essere ricevuto. Ma ha aspettato in silenzio, pronto anche a sentirsi dire che il Commendatore non lo avrebbe visto.**

**Ha aspettato nel '70 dopo che la sua attività sulla 512 era stata molto ridotta, nel '71 dopo l'incidente di Buenos Aires e quest'anno, fino alla 1000 Km. di Monza, dove ha atteso inutilmente che la 312 guidata da Redmann arrivasse ai boxes per il cambio. La macchina era contro la barriera della Curva Ascari. Ma c'era tempo per lui.**

**Così è arrivata la Targa Florio e la bellissima vittoria, è arrivato Brands Hatch ed il risultato in F. 1, un risultato che nessuno si aspettava perché Merzario stesso lo scorso anno, durante la Temporada brasiliana, aveva detto in nostra presenza ad un giornalista inglese di non sentirsi un pilota da monoposto.**

— Era per via della stagione con la F. 2?

«Sì, mi aspettavo di più, pensavo fosse una cosa più seria... non so, non è stato neppure un problema di soldi perché i soldi c'erano, ma forse non sono stati spesi nel modo migliore. C'erano sempre cose che non andavano tanto che io ero arrivato a pensare di essere un cretino e di non saper proprio andare in formula.»

— Ma come ti eri trovato con le ruote scoperte?

«Chiaro che alla mia prima esperienza su quella macchina lì, non lo nascondo, mi ero trovato abbastanza in difficoltà. Allora dicevo: sono proprio io un cretino ad andare con il formula perché se tutti vanno ed io no... Io d'esperienza di macchine ne avevo abbastanza, soprattutto con la scuola di Abarth e per me quelle Tecno della Iris non erano mai state a posto come si deve anche sul lato dei controlli tanto è vero che si sono avuti anche dei guasti pericolosi; per esempio si sono staccate le sospensioni, rotti dei cerchi perché non erano stati controllati e già alla prima gara di Hockenheim mi si era rotto lo sterzo, una cosa gravissima per una macchina nuova.»

— Prima di salire su questa Tecno non eri mai salito su di una monoposto?

«No, mai, neanche da fermo alla Ferrari dove avrei potuto salire sulla F. 1 tante volte volevo, facendo magari anche il giro del cortile. Ma mi ero sempre detto: salgo il giorno che devo provare seriamente, per correre. Se no, neppure da fermo: e così ho fatto.»

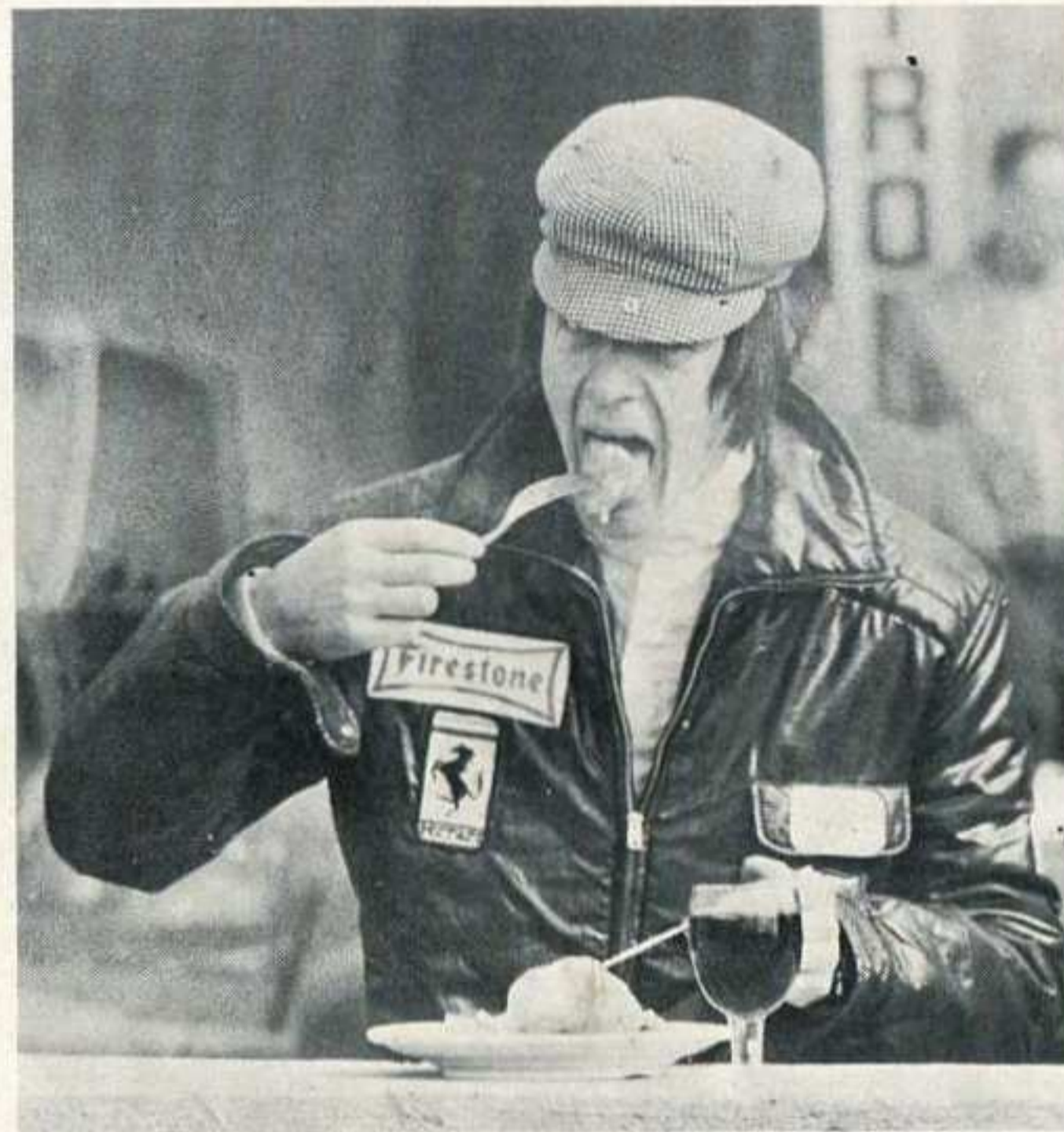
— Allora credevi di poter diventare un pilota di formula?

«Non lo sapevo più. In Europa ho fatto meno gare possibili con la F. 2, ma alla Temporada sono dovuto andare e tu c'eri ed hai visto. Feci una gara con la Tecno e l'altra con la March di Frank Williams, e mi resi conto finalmente che era la macchina a non essere all'altezza della situazione,

proprio come avevo sempre pensato. Quando provai la macchina di Williams capii che era già un'altra cosa: era carente di motore ma il telaio c'era. E non doveva essere una gran specialità se Pescarolo era partito rifiutandosi di continuare a guidarla. Così ebbi la mia prima vera esperienza con una macchina di formula, tanto è vero che quando quest'anno Ferrari mi ha chiesto se ero disposto ad occuparmi anche dei collaudi del F. 1, io onestamente risposi che mi sarebbe piaciuto moltissimo ma che avrei dovuto provare per decidere se me la sentivo di assumermi un impegno del genere. Ero ancora scottato da quell'esperienza di F. 2. Ma dopo aver fatto tre giri a Fiorano con la 312 mi resi conto che tutto era veramente diverso: questa era veramente un'automobile.»

— Allora la tua dichiarazione di non essere un uomo di formula?

«No, non sono più di quell'idea adesso: ruote scoperte o coperte non hanno nessuna importanza. Anzi, dirò di più che con la F. 1 è quasi più facile, è una macchina più facile in se stessa. Diventa però difficile fare il tempo perché mentre sul prototipo uno per fare il tempo "basta" che si impegni a fondo, guidando magari un po' sporco, con la F. 1 si sale e si fa subito un tempo buono. Poi rosicchiare quel secondo che resta perché sia ottimo diventa molto difficile. Ci vuole tutta una raffinatezza, una esperienza particolare: mentre col prototipo fare una curva un po' in sbandata, uscire di traverso può dare dei vantaggi, quando fai così con la F. 1 hai già perso un secondo.»



Arturo Merzario edizione 1972. Ormai «prof», si taglia i capelli solo per scommessa. Poi ricrescono...

Questa opinione sulla F. 1 si conosceva ed è normale che anche Merzario abbia avuto questa impressione, ma non è stata solo la combattuta gara di Brands Hatch, è stata proprio tutta una stagione molto positiva tanto che azzardiamo di chiedergli: «Molti si sono domandati come mai tu ti sia messo ad andare tanto forte quest'anno: cosa è successo in realtà, cosa è cambiato in te?»

«Niente, perché anche quando le cose andavano malissimo io ho sempre sorriso al futuro. Non sono uno che si demoralizza; la differenza è che quando si ha la possibilità di stare in macchina per ore ed ore al giorno, di guidare di più, è chiaro che si riesce a conoscere meglio i propri limiti e quelli della macchina. In questo modo si dà sempre il meglio di se stessi. Prendiamo il caso dell'Abarth per esempio: perché con l'Abarth faccio delle cose che nessun altro fa? Perché è una macchina che conosco benissimo, una macchina con cui ho fatto tantissimi chilometri. Col prototipo Ferrari è la stessa cosa e lo stesso con la cinque litri perché ero sempre su a girare. Del resto perché gli stranieri vanno forte? Perché loro innanzi tutto corrono tutte le domeniche e più si è in macchina più si va forte, non c'è niente da fare. Il mio punto di vista è questo: uno può andare fortissimo ma se prendi un Andretti, un Fittipaldi, un Ickx e li fai stare tre mesi in ferie, i primi due giorni, quando tornano in macchina, non fanno più i tempi di prima e devono riabituarsi.»

— Quindi è allenamento?

«Sì è allenamento, ed oltre all'allenamento la fiducia che devi avere da parte del team, del costruttore, del manager, di quello che è, perché se continui ad avere la preoccupazione di sbattere e sai che basta un parafango perché ti appiedino per un mese o per due o tre corse... puoi capire. E' un po' la mentalità italiana questa, quella che si usa con un pilota italiano, perché se uno si chiama con un cognome straniero può permettersi il lusso di distruggere le macchine e nessuno fa una piega.



Se un italiano fa una boccia è già tagliato a metà.»

— Senti, cosa si prova a distruggere una macchina a Ferrari?

«Io ne ho distrutta una in vita mia. Cioè distrutta relativamente perché poi ho potuto correre per merito delle acrobazie dei meccanici e dei tecnici, al Nurburgring.»

— Ma che impressione si prova?

«Niente, guarda, io sono volato a circa 250 all'ora senza accorgermi per il bagnato dopo il Flugplatz.»

— Più che questo... dimmi tu dentro cosa senti?

«Niente, quando sono uscito al Nurburgring — e ti assicuro che non è stato per colpa mia perché sono usciti anche Walker ed Hulme prima che si decidessero a mettere la bandiera — più che per l'incidente la mia preoccupazione è stata perché ero alla mia seconda gara in F. 1 e temevo che si dicesse che avevo voluto strafare. Invece proprio allora sia i tecnici che i dirigenti Ferrari che i meccanici mi hanno fatto capire di non aver pensato ad una colpa mia. Tanto è vero che hanno lavorato un giorno ed una notte intera per rimettermi a posto la macchina. Questa è stata la miglior prova di fiducia per me.»

Di tutti i risultati di questa stagione, quelli forse meno appariscenti ma più importanti sono stati quelli con l'Abarth-Osella. Ben conoscendo il valore di una vittoria alla Targa Florio e dei piazzamenti nelle prove Mondiali, bisogna mettere in evidenza che Merzario ha corso le gare dell'Europeo con la sua 2000 gruppo 5, più pesante delle altre anche se con un bel motore, contro le gruppo 7 degli avversari. Ed il titolo Europeo all'Abarth-Osella è sfuggito per poco «se non fosse stato per quel condensatore che costa 100 lire», ma c'è stato il premio di miglior pilota della categoria per Merzario.

«Vedi, questo titolo più di quanto lo merito io, lo merita Osella per tutto quello che ha fatto partendo coraggiosamente col materiale che l'Abarth aveva lasciato dopo essere entrata nel giro Fiat. Ma oltre che ad Osella ed a Tomaini che ha avuto molto merito anche lui nel rendere la macchina così competitiva, questo mio successo vorrei dedicarlo proprio a Carlo Abarth perché, anche se la macchina ha subito delle modifiche, è sempre una sua macchina. E poi c'è una ragione in più: Abarth mi ha fatto correre per tanti anni ed io non sono mai riuscito a dargli un titolo, e adesso penso che questo spetti anche a lui.»

— Ed il Campionato italiano assoluto?: dimmi solo una frasetta che faccia capire che cosa significa per te?

«Non ci pensavo all'inizio dell'anno ma ora sarebbe una grande soddisfazione personale che verrebbe a completare la più bella annata della mia carriera e si aggiungerebbe al titolo Europeo ed al Trofeo Chevron.»

— Ed il prossimo anno?

«Ci sarà molto di nuovo all'Abarth-Osella, il telaio, un nuovo disegno di carrozzeria, un motore con una nuova disposizione delle valvole, spero di poter fare qualche gara perché sono molto impegnato con Ferrari. Ma Osella è un bravo ragazzo, che ha dato anima e corpo a questa sua attività ed il commendatore ha capito che avrei potuto essergli utile e non si è mai opposto a che corressi per lui.»

Merzario ha un programma ricco per il '73, soprattutto in Ferrari, un programma che è superiore a quello che si traccia per una promessa dell'automobilismo. Diciamo pure un programma da pilota arrivato. Ma, in fondo in fondo, per lo stesso Merzario e per tutto quello che ha detto in questa lunghissima intervista di cui abbiamo riportato solo alcune parti (c'è materiale per un libro), preferiamo continuare a vedere in lui una promessa del nostro sport nazionale. Per esperienza possiamo dire che da noi fino a quando un pilota viene considerato una promessa ha le possibilità per migliorare ma, quando diventa una certezza, per lui le cose si complicano. Quale miglior auspicio dunque per Arturo Merzario se non quello di restare ancora a lungo una promessa?

Gabriela Noris







Helene Stewart è, naturalmente, la prima tifosa di Jackie, che secondo le accurate statistiche di Pascal Ickx, è il pilota che nel mondiale '72 ha percorso il maggior numero di chilometri al primo posto

Sulle colonne del settimanale belga «Le Sportif», n. 42 del 21 ottobre, il collega Pascal Ickx, ha pubblicato un suo originale bilancio del campionato mondiale piloti 1972, riassunto in due tabelle che sono state frutto di calcoli statistici evidentemente noiosi, ma significativi. Sono le tabelle che vedete appresso e che in sostanza rappresentano il compendio della stagione, sia per i piloti protagonisti del campionato, sia per le loro squadre, sia, infine, per i motori ed i pneumatici utilizzati.

**E'** un riassunto molto interessante, che non si limita alla enunciazione dei nomi dei vincitori, ma che con le molte altre indicazioni permette di trarre una visione completa della stagione, e di fornire materia alle riflessioni, permettendo un giudizio globale del campionato. La graduatoria finale che Pascal Ickx ha compilata, sommando le cifre che ogni pilota ha ottenuto nelle varie caselle (con il raddoppio di quelle delle vittorie) in fondo è abbastanza logica ed anche coerente con l'andamento del campionato, pur se, ad esempio, la posizione di Cevert è forse un poco sopravvalutata rispetto a quella di coloro che lo seguono.

E' comunque un compendio statistico da conservare. Insieme con la statistica delle vittorie e dei giri veloci, troviamo

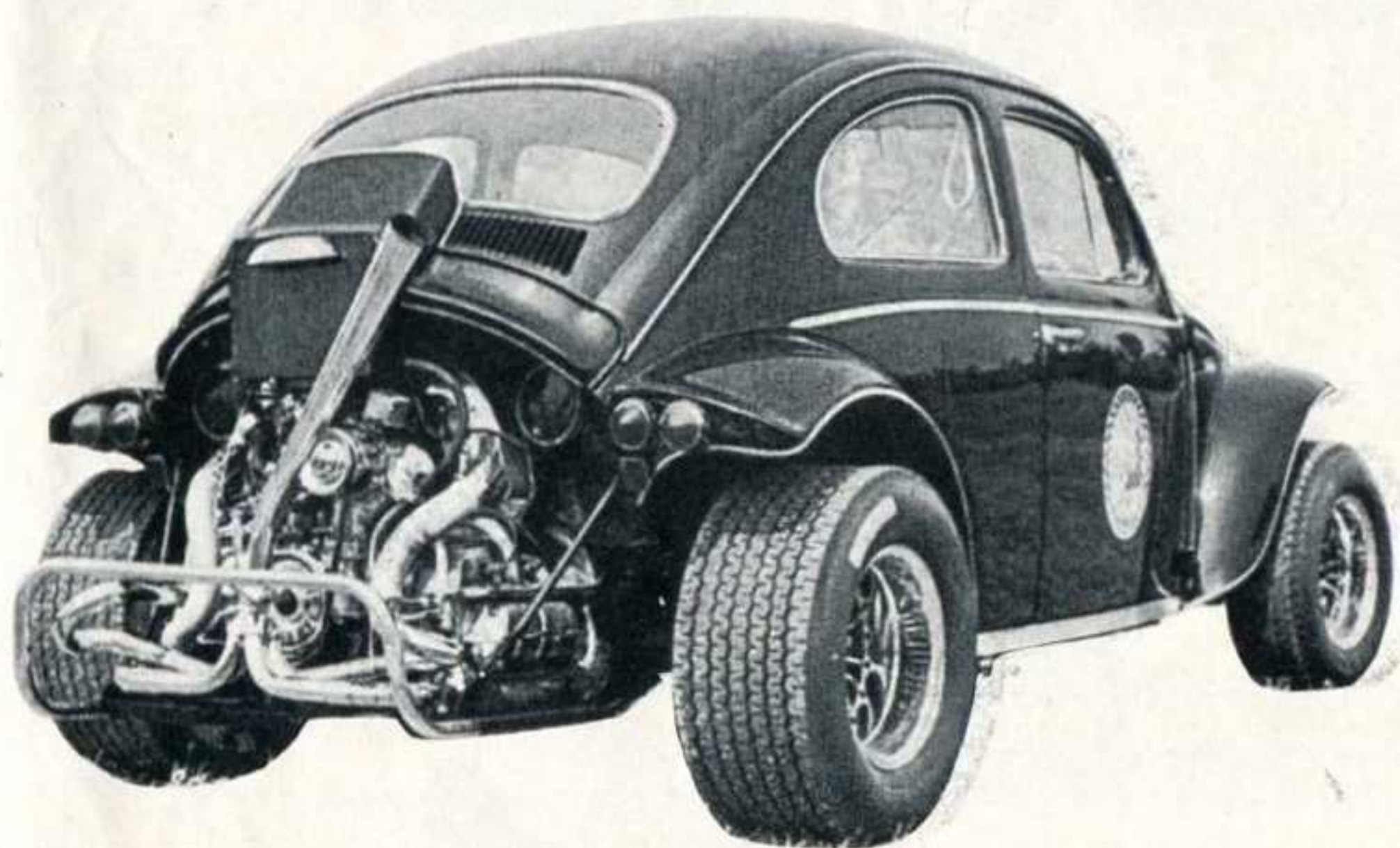
CONTINUA A PAGINA 20

Alla vigilia della consegna a Bologna del Casco Iridato 1972 a EMERSON FITTIPALDI e di quelli argento e bronzo a STEWART e HULME, merita segnalare questa insolita «verifica» sulla validità del risultato offertoci dalla classifica del campionato con le sue basi di giudizio numerico: tenendo conto a chi è dovuta l'analisi si può ben dire che...



# FITTI e STEW refrattari ai... raggi ICKX

LE CIFRE	Vittorie	Piazze dal 1. al 3.	Primo in prova	Giro veloce	Km. in testa
PILOTI	Fittipaldi 5 Stewart 4 Beltoise 1 Hulme 1 Ickx 1	Fittipaldi 8 Hulme 7 Stewart 5 Ickx 4 Revson 4 Cévert 2 Regazzoni 2 Amon 1 Beltoise 1 Hailwood 1 Peterson 1	Ickx 4 Fittipaldi 3 Stewart 2 Amon 1 Reuteman 1 Revson 1	Stewart 4 Ickx 3 Amon 2 Beltoise 1 Hailwood 1 Hulme 1	Stewart 1.421 Fittipaldi 982 Ickx 768 Beltoise 252 Amon 153 Hulme 112 Regazzoni 47 Peterson 12
MACCHINE	Lotus 5 Tyrrell 4 BRM 1 Ferrari 1 McLaren 1	McLaren 11 Lotus 8 Tyrrell 7 Ferrari 6 BRM 6 March 1 - Matra 1 Surtees 1	Ferrari 4 Lotus 3 Tyrrell 2 Brabham 1 McLaren 1 Matra 1	Tyrrell 4 Ferrari 3 Matra 3 BRM 1 McLaren 1 Surtees 1	Tyrrell 1.421 Lotus 982 Ferrari 815 BRM 252 Matra 153 McLaren 112 March 12
MOTORI	Cosworth 10 BRM 1 Ferrari 1	Cosworth 28 Ferrari 6 BRM 1 Matra 1	Cosworth 7 Ferrari 7 Matra 1	Cosworth 6 Ferrari 3 Matra 2 BRM 1	Cosworth 2.527 Ferrari 815 BRM 252 Matra 153
GOMME	Firestone 7 Goodyear 5	Goodyear 20 Firestone 16	Firestone 7 Goodyear 5	Goodyear 7 Firestone 5	Firestone 2.149 Goodyear 1.698



## ALL CARS AUTOZODIACO

Via Nazionale 69 a - 40065 PIANORO (Bologna) - ITALY - Telefono 051-77.74.68 - 69

LA VOSTRA VOLKSWAGEN STA INVECCHIANDO  
RINNOVATELA!  
ECCOVI LA TRASFORMAZIONE

*California*

presso tutti i concessionari VW in Italia

Visitateci al SALONE DI TORINO 3. Padiglione - Stand 6125



ciò dei piazzamenti al 2. o 3. posto, per ognuna delle gare del campionato, oltre al chilometraggio percorso da ognuno dei piloti che è stato in testa alla corsa. Si vedrà come i posti d'onore, in due gare (Argentina e Spagna), non siano completi; infatti sono stati considerati soltanto i piloti che non sono stati doppiati, e che hanno perciò davvero ottenuto un piazzamento onorevole. Tra l'altro ciò ha tolto un punto a... Jacky

Ickx, che è fratello di Pascal, e ciò è indice di obbiettività. Nella colonna delle prime posizioni in prova in due gare quella delle posizioni d'onore, (anche qui Argentina e Spagna) si trovano due nomi, quelli cioè di chi ha ottenuto il tempo migliore, in questi casi in parità. Tuttavia nel computo finale è stato tenuto conto soltanto di chi ha ottenuto il tempo per primo e quindi ha effettivamente occupato il posto migliore nella griglia di partenza. Anche in questo caso è stato svantaggiato Ickx (e Regazzoni).

Dalle constatazioni storiche del tabellone del campionato mondiale 1972 sono state tratte le cifre riassuntive del tabellone del bilancio. E in conclusione è stata fatta una graduatoria dei dodici piloti i cui nomi figurano nel riassunto statistico con la somma delle citazioni. Nelle classifiche dei piloti vediamo come Fittipaldi e Stewart siano primi in due ciascuno, mentre a Ickx va la quinta, quella del più veloce in prova, che in sostanza è quella del più veloce in assoluto.

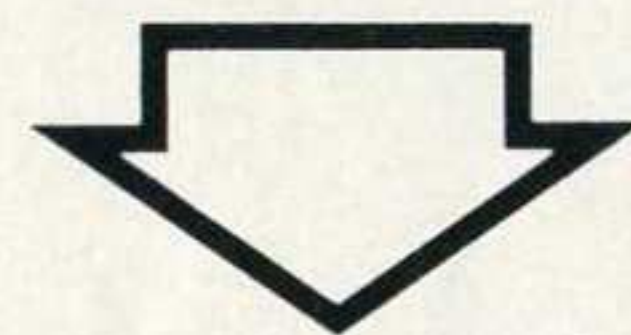
Tra le macchine la McLaren è prima per numero di vittorie e posti d'onore, con dietro la Lotus e la Tyrrell. E' comunque curioso constatare come Fittipaldi e la Lotus siano assenti dalla colonna dei giri più veloci in gara. Nella quale è vincitore Stewart, soprattutto grazie alla netta superiorità delle gomme Goodyear nelle due ultime gare del campionato. Per i motori è in testa nettamente il Cosworth ma questa classificazione è alterata dal fatto che sulla media di

24 macchine alla partenza due terzi sono equipaggiate col motore Cosworth. Percentualmente è il motore Ferrari ad aver ottenuto i risultati migliori, avendo schierato sempre due macchine e solo qualche volta tre, in ogni gara. Per concludere anche attraverso queste cifre, come è avvenuto nel giudizio di chi ha vissuto il campionato, risalta che i piloti che hanno movimentato la stagione sono Fittipaldi, Stewart e Ickx, con al quarto posto Hulme, che è invece terzo ufficialmente.

## Il campionato dell'iride alla prova dei fatti

Gran Premio	Vincitore	Piazzati	Primo in prova	Giro veloce	Km in testa
ARGENTINA	Stewart	Hulme	Reutemann Ickx	Stewart	Stewart 317
SUD AFRICA	Hulme	Fittipaldi Revson	Stewart	Hailwood	Stewart 176 Hulme 98 Fittipaldi 49
SPAGNA	Fittipaldi	Ickx	Ickx Regazzoni	Ickx	Fittipaldi 279 Stewart 14 Hulme 14
MONACO	Beltoise	Ickx Fittipaldi	Fittipaldi	Beltoise	Beltoise 252
BELGIO	Fittipaldi	Cevert Hulme	Fittipaldi	Amon	Fittipaldi 294 Regazzoni 30
FRANCIA	Stewart	Fittipaldi Amon	Amon	Amon	Amon 153 Stewart 153
GRAN BRETAGNA	Fittipaldi	Stewart Revson	Ickx	Stewart	Ickx 205 Fittipaldi 119
GERMANIA	Ickx	Regazzoni Peterson	Ickx	Ickx	Ickx 320
AUSTRIA	Fittipaldi	Hulme Revson	Fittipaldi	Hulme	Fittipaldi 183 Stewart 136
ITALIA	Fittipaldi	Hailwood Hulme	Ickx	Ickx	Ickx 243 Fittipaldi 58 Regazzoni 17
CANADA	Stewart	Revson Hulme	Revson	Stewart	Stewart 304 Peterson 12
STATI UNITI	Stewart	Cevert Hulme	Stewart	Stewart	Stewart 321

Sommando le citazioni nella tabella delle gare, e considerando le vittorie come una doppia citazione, si ha la graduatoria finale seguente (a sinistra sotto):



### allo specchio

#### Classifica «ICKX»

1. Emerson FITTIPALDI	22
1. Jackie STEWART	22
3. Jacky Ickx	15
4. Denis Hulme	11
5. Chris Amon	5
6. Peter Revson	5
7. Jean Pierre Beltoise	4
8. Clay Regazzoni	4
9. François Cévert	2
10. Mike Hailwood	2
11. Ronnie Peterson	2
12. Carlos Reutemann	1

#### Classifica CSI

1. Emerson FITTIPALDI	61
2. Jackie Stewart	45
3. Denis Hulme	39
4. Jacky Ickx	27
5. Peter Revson	23
6. François Cévert	15
6. Clay Regazzoni	15
8. Mike Hailwood	13
9. Ronnie Peterson	12
9. Chris Amon	12
11. J.P. Beltoise	9
12. Mario Andretti	4



SEMPRE NUOVI CARBURATORI  
PER LE NUOVE ESIGENZE  
DELLE NUOVE VETTURE

**WEBER**







A Watkins Glen, Ickx è dietro alla March di Peterson, che ha le Goodyear. Secondo il pilota belga, alla Ferrari nel Gran Premio degli Stati Uniti mancavano solo le gomme per primeggiare

Commentando il G.P. degli Stati Uniti per conto del settimanale belga « Le Sportif », Jacky Ickx ha raccontato quel che è accaduto durante la corsa, traendone delle conclusioni contingenti, per passare poi ad altre considerazioni ed infine ad un bilancio retrospettivo che è certamente interessante.

Tralasciando la parte cronistica del lungo articolo di J. Ickx, traduciamo le conclusioni (che in modo più elegante, riecheggiano certi giudizi di Regazzoni sulle possibilità offertegli dal suo mezzo meccanico).

« ... E' stato così che mi sono ritrovato al quinto posto, sempre primo del clan Firestone e primo delle Ferrari.

« Si dirà, forse, che questa è una magra consolazione. In effetti non lo è, e d'altra parte un pilota che avesse bisogno di consolazioni sarebbe fuori posto in corsa. E' però una cosa infinitamente più importante: la certezza d'aver fatto il massimo che era possibile.

« Ecco perché son tornato sad-

disfatto dal Gran Premio degli Stati Uniti. La Ferrari era perfetta; non ci mancavano che le gomme buone.

« Il pubblico forse non se ne rende conto, ma se non si ha tutto, in un Gran Premio, non si ottiene nulla. Anche quando ci si chiama Jackie Stewart.

### Il mito del « super-pilota »

« Qualche giornalista di terzo ordine parla ancora di piloti che sarebbero capaci di trarre dalla loro macchina più di quello che essa può dare. E' un mito che rimane dall'epoca nella quale si rimpiazzava la competenza con la poesia.

« Quest'anno è stato sufficiente che Jackie Stewart non disponesse più della macchina migliore perché egli si disorganizzasse completamente, commettendo errori su errori nello sforzo a oltranza di cercare di vincere nonostante tutto. Però è stato anche sufficiente che an-

parisse la nuova macchina per far sì che lui ritrovasse completamente i suoi mezzi.

« Per me non ci sono dubbi: Jackie Stewart, come è sua idea fissa, batterà il primato di 25 vittorie di Jim Clark. Egli è certo il più grande pilota del momento.

« Tuttavia quando lo vedo in rivalità con la memoria di Clark penso volentieri a una frase che è stata scritta da Stirling Moss: "Fangio ha vinto cinque volte il campionato mondiale. Se io lo vincessi sei, ciò farebbe di me un pilota migliore di Fangio?".

« E così ecco conclusa la mia quinta stagione di Formula 1, e per la quinta volta non ho avuto modo di essere in lotta per il titolo.

« Nel 1968 io esordivo. Nel 1969 ho avuto una macchina competitiva soltanto a partire del G.P. di Gran Bretagna, quando Brabham si è rotto un piede. Nel 1970, di ritorno alla Ferrari, si è dovuto cominciare a sviluppare la B1 ed è stato sol-

tanto al G.P. di Germania che la macchina ha raggiunto la forma. Nel 1971 c'è stata la disavventura della B2 e della sua insolita sospensione posteriore. I risultati avrebbero forse potuto essere differenti, se avessimo conservato la B1 sviluppandola. Quest'anno, infine, le cose andavano meglio, ma siamo partiti col ritardo di una stagione interamente perduta. Il che non ha impedito che per due volte io abbia avuto delle speranze concrete.

### Il piacere della battaglia

« La prima volta quando sono stato l'unico a terminare i primi quattro Grandi Premi, cosa che diceva molto sulla resistenza delle Ferrari. E la seconda volta quando la macchina ha raggiunto la forma migliore, al G.P. di Gran Bretagna ed evidentemente ancora di più dopo il trionfo del Nurburgring.

« Beninteso ormai non era più

il caso di sperare di vincere il campionato 1972, ma si poteva ragionevolmente sperare in un bel finale di stagione.

« Invece abbiamo avuto dei guai stupidi a Knittelfeld e Monza; e poi lo svantaggio delle gomme Firestone a Mosport e Watkins Glen.

« Tuttavia continuerò a ripetere che ciò fa parte delle corse; e tutti coloro che vogliono correre debbono metterselo ben in testa prima di cominciare. Nessuno vincerà mai un Gran Premio se avrà anche un solo elemento contrario.

« Però mano a mano che uno diventa un "anziano" si dà meno importanza alla vittoria, e più al piacere della battaglia per la vittoria.

« Io so che quest'anno mi sono battuto bene, e ciò è ancora la cosa più importante, perché dice che comincerò la stagione ventura con tutti i miei mezzi. E per un pilota è sempre l'avvenire che conta di più... ».

... e per la mia *\*piccola\**



io **"m' i X i z z o"**



con

radiale

**ZX**

**MICHELIN**

il pneumatico che non finisce mai



Sicuro in ogni circostanza, il radiale "ZX" MICHELIN fa molti più chilometri, risparmia carburante e... non costa di più! Adottato dalle principali Case automobilistiche, "ZX" MICHELIN è il "radiale" anche per le piccole cilindrate.

E' MICHELIN che ha creato il "primo" pneumatico "radiale" ed è sempre il "primo" al mondo nel campo del "radiale".



# Un ricordo diverso e toccante del cavaliere del lavoro ADOLFO ORSI: lo propone GUERINO BERTOCCHI l'indimenticato «capotecnico» che del grande personaggio scomparso fu il primo collaboratore

Nella foto a destra, il comm. Adolfo Orsi insieme a Guerrino Bertocchi ed al pilota francese Behra, con casco come «bagaglio», alla stazione di Modena, in partenza per la Temporada Argentina



## Il padrone delle «Ferriere»

MODENA - Guerino Bertocchi è stato il primo collaboratore del cav. del lavoro Adolfo Orsi allorché i quattro fratelli Maserati, Alfieri, Bindo, Ettore ed Ernesto, decisero di passare dalle due Torri alla patria del Tassoni. E' giusto che sia l'amico Bertocchi a ricordarlo direttamente, cominciando dal suo primo incontro col grande costruttore: «Io sono stato — sottolinea il nostro interlocutore — il primo dipendente della "Maserati". Ho conosciuto il comm. Orsi nel 1937 allorché è venuto a Bologna dai "Maserati" per intraprendere le trattative. Quando l'ho visto, dal suo modo familiare ma pratico nell'interessarsi della piccola azienda di Bologna, mi son detto: "Questo è il padrone delle Ferriere". Ho poi saputo, quando nel 1939 (cioè due anni dopo l'accordo) sono venuto a Modena, che era veramente proprietario di una "Ferriera"! Aveva un ampio garage sulla Via Emilia Est con magazzino e una grande "pesa" davanti al fabbricato. Io credo che a convincerlo all'operazione del prelievo della "Maserati" siano stati anche i successi delle vetture del "Tridente" a Modena. Vincevano sempre allora nei circuiti cittadini. La mia prima impressione fu quella di trovarmi di fronte a un grande personaggio. Giravamo per la città e tutti lo salutavano, gli si avvicinavano. Per lui erano tutti amici...»

### L'officina in via Ciro Menotti

— E l'officina?

«Mi portò in Via Ciro Menotti dove c'era un capannone nei pressi delle acciaierie e ferriere. Mi chiese se i locali erano adatti. Io veramente non ne ero entusiasta ma, visto lo slancio del "commendatore", non me la sentii di bocciare

la sede. Vidi che c'erano anche le rotaie per i treni merci che scaricavano materiali dentro alla "Ferriera". Così dissi: beh! qui le cose promettono bene; c'è un complesso potente. Può servire anche per le macchine da corsa!»

«Nel suo bellissimo garage al Ponte della Pradella, si davano convegno amici e piloti. Sopra aveva l'abitazione e non mancavano anche le riunioni conviviali. Orsi aveva veramente il dono imprenditoriale. La sua presenza era sempre un incentivo. Un giorno fece fotografare una 6 cilindri monoposto davanti alla sua sede di Via Emilia Est dove c'era una moderna "pesa". Mi disse: Guerino, proviamo a pesare la macchina? Risultò essere di 700 kg. Il prezzo era di 70 mila lire. E lui: Guerino, ma questa è una fabbrica che rende! Eravamo ancora a Bologna ma erano già concluse le trattative. Nel 1939 avvenne il trasloco. Sono stato il primo dipendente e sono lieto e orgoglioso di esserlo stato...»

### L'incontro con PERON

Qui Bertocchi ha un momento di commozione, piange.

«Siamo stati insieme per anni e anni; gli sono stato a fianco di giorno e anche di notte, quando si dovevano discutere problemi e quando si andava fuori. Sembravano tutti suoi amici per la strada e sul lavoro. C'erano poi le fabbriche di candele e accumulatori, di moto.

— E del primo successo in Argentina di Fangio?

«Eravamo impegnati per mettere a posto la macchina, si era nel 1953. C'erano delle difficoltà. Eravamo un po' preoccupati. Improvvisamente arrivò il "commendatore" che galvanizzò tutti, ci dette quella fiducia



Alla vigilia del Gran Premio di Modena del 1950, Adolfo Orsi pranza con Manuel Fangio, uno dei grandi piloti che la Maserati ebbe in forza



Sopra, Fangio ai box dell'autodromo di Modena assistito dai meccanici Maserati. Sotto, Fangio e Orsi ascoltano Felice Bonetto, che un mese dopo troverà la morte nella Carrera Messicana



che derivava dal suo ottimismo. Fangio vinse il Gran Premio e fu una festa nazionale. Il Presidente Peron volle riceverci alla "Casa Rosada", incontrando il comm. Orsi e tutti noi disse: "Potete essere certi che quando venite in Argentina, non andate all'estero, ma in casa vostra; siete i nostri più cari amici". E fu in quella occasione che il Presidente volle farsi fotografare nel grande parco della sua residenza col "commendatore" e a fianco della "Maserati" vittoriosa. Fangio... ah! Fangio! Lui dice che sono stato il suo maestro... se lo afferma, sarà così; è stato un grande campione e un amico sincero del "commendatore". Appena veniva a Modena Fangio cercava del "commendatore".

### Una fabbrica in espansione

— E la fabbrica cresceva...

«A fianco il "commendatore" ha sempre avuto il signor Omer che ha gli stessi ideali del padre, avendo ereditato il tratto, la signorilità e le capacità. Da 25 dipendenti la "Maserati" passò poi ai 100, ai 200, ai 300 e via sino alla sua grande affermazione anche in campo industriale, sotto la guida del suo grande presidente il cui ricordo avrò sempre nel cuore. Io mi trovavo a Pesaro quando è trapelata la dolorosa notizia. Mio figlio, l'ing. Aurelio, è transitato sulla Via Emilia e ha visto una "apparecchiatura insolita" davanti alla abitazione del "commendatore"; si è fermato e ha saputo. Io non ho ancora avuto il coraggio di avvicinare il signor Omer, la signora Orsi e le figlie del "commendatore". L'Italia ha perso uno dei suoi cittadini più illustri».

Mario Morselli





BONOMELLI, sempre in tema di variazioni, continua a sorprendere: ecco un altro prototipo

# LORSCHE O... POLA?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRESCIA - Uno dei preparatori nostrani meno cantati in giambi ed epodi dagli specialisti del panegirico è senza dubbio il bresciano Ennio Bonomelli, indiscusso specialista delle Porsche, che ai brillanti risultati conseguiti su strada e in pista non affianca l'abilità di accattivarsi l'attenzione di chi deve stamburare alla svelta il pezzo per «Domenica sprint».

Due Campionati Italiani, per esempio, hanno preso la via di Brescia ad appannaggio della Bonomelli Tuning. Piloti in gara, due per l'esattezza: non si può

dire che non tornino i conti.

Il quinto posto assoluto nella classifica dell'ultima Targa Florio ha meritato i commenti degli osservatori meno superficiali, più per il doveroso tributo ai piloti Pica e Gottifredi che non per osservare che il «911» 2000 cc necessario alla bisogna era stato preparato a Brescia in Via Foro Boario.

Assegneremo pertanto al «Camomilla» un dieci e lode in profitto e un cinque in diplomazia, prima di passare a descrivere un'interessante variazione sul tema Porsche, dalla quale ci aspettiamo cose egregie per il millenovecentosettantatré.

Come vedete dalle foto, si trat-

ta di una Lola, anzi Lolina T-290 ed è, in effetti, una delle ultime esportazioni di cui si è occupato personalmente il povero Jo Bonnier.

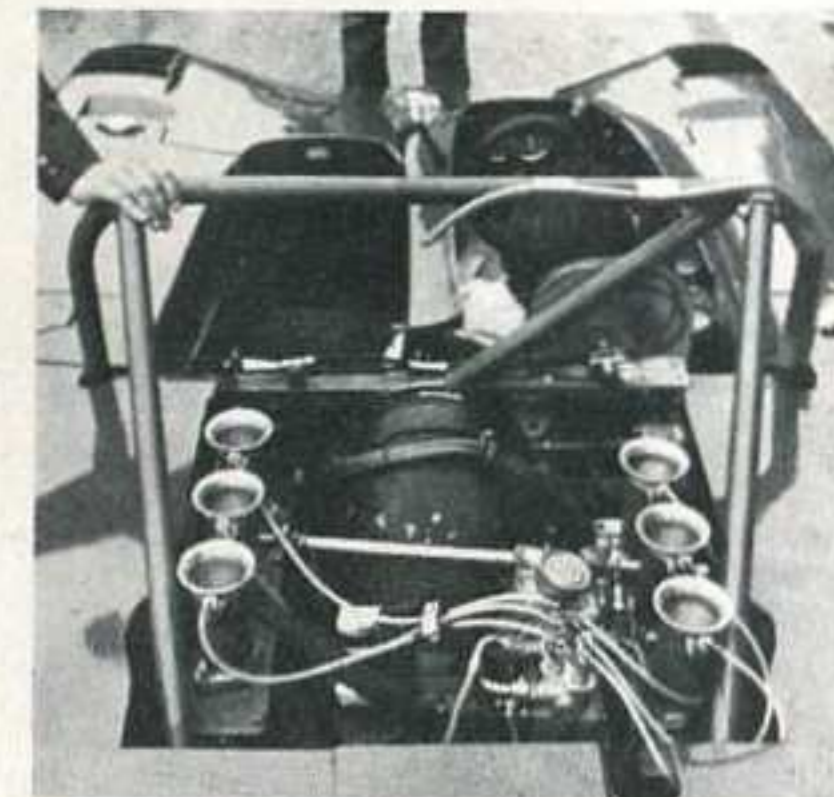
Nata per ospitare propulsori Cosworth 1,6 o 2 litri, non fece in tempo ad arrivare a Brescia, che già aveva d'intorno una turba di azeccagarbugli armati di metro, taccuino e regolo calcolatore.

Lo scopo, almeno a dirsi, era semplice: si voleva mettere a dimora nel telaio di Broadley un «boxer» Porsche 2500 cc derivato da quello del 911 S e opportunamente modificato in alcuni dettagli secondo certe consuetudini bonomelliane.

Ulteriori sviluppi porteranno alla installazione su questo telaio del motore tre valvole, sempre derivato dalla Porsche e definito a suo tempo (AUTOSPRINT n. 6, 1972, pag. 36) come «Gottifredi», in omaggio a Gabriele Gottifredi pensatore. Al momento di passare il presente servizio, l'unità in questione era in effetti uno «zero valvole» poiché si attendevano giusto quei pezzettini di Nimonic o di chissaché altro durissimo accidente di metallo.

Dicevamo dunque che, terminato l'assedio dei misuratori teciturni, la povera Lolina comprensibilmente spaventata fu assalita da nuova orda di screanzati, questa volta in tuta, che

Una delle caratteristiche positive delle vetture LOLA è senza dubbio la loro profilatura aerodinamica. A sinistra: la cosa si nota bene in questa immagine della T290-Porsche di Bonomelli, ferma in un intervallo delle prove monzesi. Al volante il titolare. Sotto: qualcosa di diverso si osserva non appena ci si porta in coda al nuovo prototipo. Ecco infatti il Sechszylinderboxermotor che si affaccia alla finestra del nuovo vano motore. Ci vien da ridere nel vedere le trombette verticali che sfiorano i puntoni del rollbar: poiché nel «duemila» modificato Gottifredi si hanno detti coni inclinati di 30° all'esterno, vediamo già (col pensiero) gli installatori diguazzare in fetide lagune per inventare qualcosa che funga al momento opportuno. Comunque non dovrebbe essere un problema grosso



senza preamboli né complimenti procedevano a sballonarle integralmente il posteriore.

Tutto, ma tutto quanto, a poppavia dell'abitacolo, veniva modificato, o eliminato e sostituito.

Dallo sconquasso non si salvava nemmeno il rollbar, che veniva pur lui sostituito da altro più confacente tubo sagomato, incondizionatamente conforme ai dettami del R.T. Internazionale.

Inventare un'invenzione in casi del genere può costituire una esperienza più o meno tribolata.

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 26

STUDIO SALODINI



**ELEGANZA  
AGGRESSIVA  
SICUREZZA  
VELOCE**

**CERCHI A BASE LARGA  
IN LEGA LEGGERA**



**FRATELLI PEDRINI  
SAREZZO**

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE  
25068 SAREZZO (BS) VIA ANTONINI 41 TEL. 81751/2/3



**leggerezza  
sicurezza  
stile**



**ruote  
speciali  
in lega  
super  
leggera  
di  
elektron**  
(e non di alluminio)

chemello & geminiani



**Campagnolo**

BREVETTI INTERNAZIONALI  
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

## LORSCHÉ O... POLA?

CONTINUAZ. DA PAGINA 24

ria. Nelle circostanze che stiamo considerando ci si è spinti quasi al limite del ragionevole, in quanto la differenza fra le due unità motrici (basta considerare l'architettura) è tale per cui si dovevan fare i conti con un dislivello in asse di oltre dieci... centimetri fra motore e cambio.

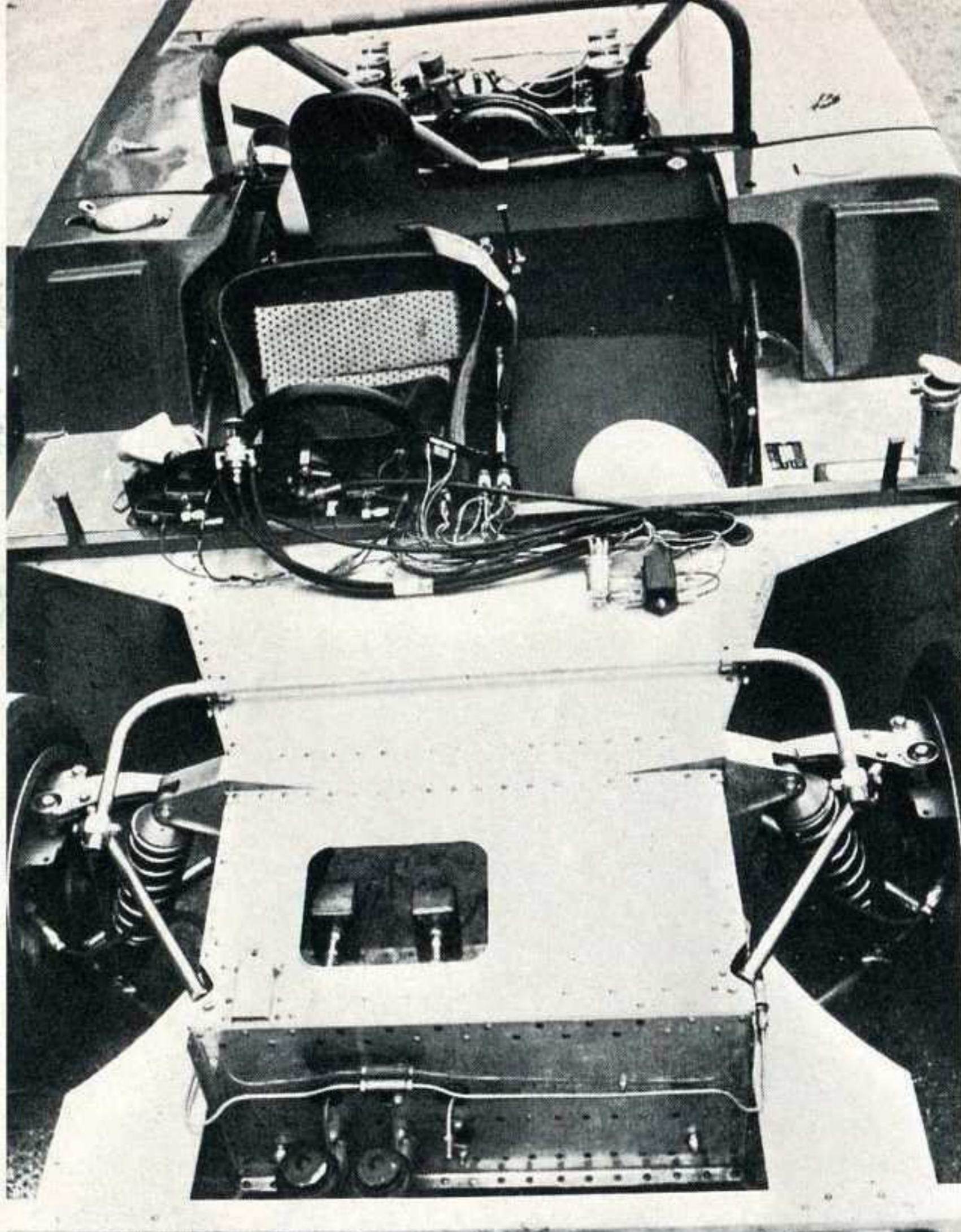
Per ovviare, si è dovuto temporaneamente ripiegare su un cambio del '10 (Porsche 910 per coloro che preferiscono la nomenclatura ufficiale. Giusto ingegnere?) il quale, pur trovandosi all'altezza geodetica quasi opportuna per l'allineamento, non è altrettanto all'altezza di vedersela con la potenza installata.

Attualmente il progetto attraversa una fase transitoria e ciò è molto giusto in quanto si è voluto anche osservare il risultato telaistico. La cosa non può non meravigliare chi si intende di tetti ritinti e di modifiche simili a quanto descritto. «Per quanto ne sapevamo — ci diceva il capo meccanico Zonca — poteva anche succedere che la macchina, sterzando a destra, andasse a sinistra».

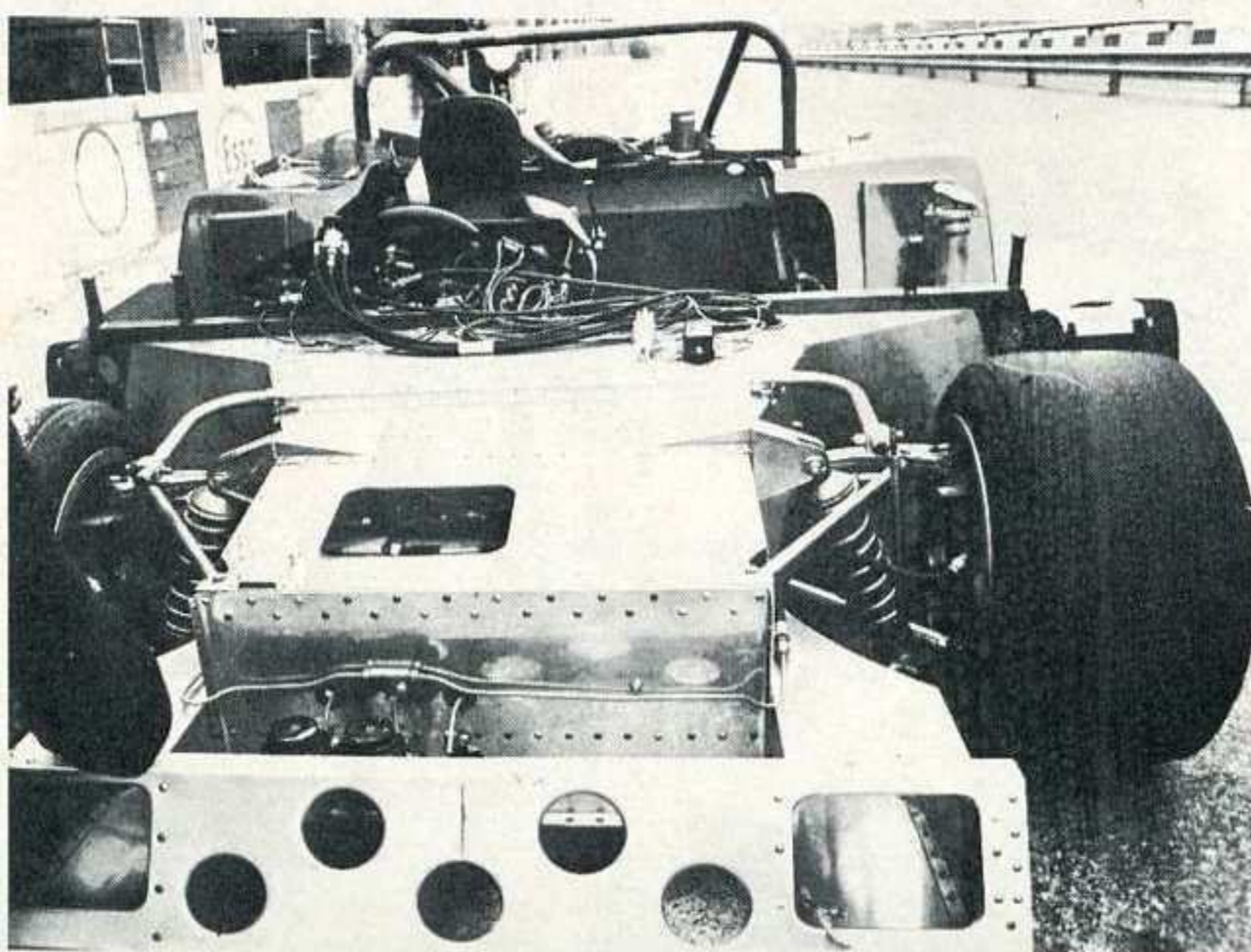
Una volta convinti che le cose marcano sui giusti binari, sarà tempo di provvedere alla soluzione definitiva per la trasmissione, sfruttando magari un cambio assai più gnuccho, vale a dire quello installato a suo tempo sulle «908». A suo agio fino ed oltre ai 400 cavalli, questa unità risolverebbe praticamente ogni problema, non solo montanaro ma anche pistaiole; fusse pure che fusse il caso di vedere se con un «tremila» si viaggia forte o si va in orbita.

Abbiamo visto la macchina in prova a Monza e ci risulta che, per il momento, le cose stiano andando piuttosto bene. Si sa com'è il Bonomelli: non è certo il tipo che risparmia ed è materialmente incapace di andare per venti giri a spasso prima di «tastare il polso» alla macchina che sta provando.

Il giunto Loebro del semiasse sinistro metteva fine alla scarrozzata, ma non prima che si fosse individuato un certo nonsoché da modificare nella sospensione anteriore.



Un'occhiata alla parte strutturale di una Lola si dà volentieri. Qui abbiamo sott'occhio il modello più recente, logica evoluzione del T.210 nato all'inizio del '70. Nel corso degli sviluppi, sono stati registrati notevoli progressi specie in fatto di tenuta di strada; cosa che potrebbe dipendere in buona parte dalle ultime scelte in fatto di ruote. Nella foto, le «calzature» sono delle 10" x 13" low profile



Mentre si dà una regolata alla barra antiorloio anteriore spostando il punto di attacco della relativa astina, l'obiettivo indaga altresì sui pedali... ortopedici usati da Bonomelli al duplice scopo di allungarsi le gambe e di non scottarsi i piedi. Sotto: nel buio del cofano motore, vediamo annidato il cambio provvisorio di provenienza Porsche 910. Come d'altronde previsto prima di risolvere in tal modo certe problematiche di adattamento, lo scatolotto risulta alquanto «impiccato» nel distribuire i 270-280 cavalli cosa che abbiamo potuto toccare con mano...



Il motore impiegato nelle prove, prima di concludere la manifestazione con lo spunto che per l'appunto rompeva il giunto, manifestava chiaramente ciò che Bonomelli ci avrebbe successivamente confermato: una coppia bestiale già presente in buon ammontare fin da 5000-5500 giri/min. con la linea rossa ubicata attorno ai 9000. Tutto da vedere nelle gare dell'Europeo montagna, evidentemente e specie se ricordiamo che nell'ultima Cesana-Sestriere il miglior tempo in prova fu ottenuto sempre da E.B. (che non è il nostro Benzinger) dopo un anno di inattività e con un motore messo su così, tanto per fare.

In gara, come ricorderete, ei fu sesto assoluto dopo una toccata, un'uscita di strada, una frenata, una manovra, una ripresa della corsa e via bestemmiando. Ripensandoci meglio, il nuovo prototipo potrebbe comportarsi molto bene (se non si rovina nel crescere) correndo su piste tipo Jarama, Paul Ricard, Mont Tremblant ecc.

g. o.

**IL CASCO  
DEI CAMPIONI  
IL CAMPIONE  
DEI CASCHI  
LIRE 18000**

8 colori / 3 misure  
omologato

Corredato da 2 visiere  
In vendita presso  
i concessionari di zona



**Arrigoni**

Equipaggiamenti auto, moto  
20129 Milano (Italy)  
viale dei Mille 4, tel. 7382686  
Espositori al 54° salone  
dell'auto di Torino  
Stand 6575



Moto Car Line



g. o.



g. o.





LIANA ORFELI

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

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

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

ogni rifornimento Mobil equivale a una messa a punto del motore

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

<p>Mod. TURBO</p> 	<p>Mod. STAR G.T.</p> 	<p>Mod. PENTASTAR</p> 	<p><b>RUOTE LEGA LEGGERA</b></p> <p>MARCHIO  QUALITA'</p> <p><b>STILAUTO</b></p> <p>ITALIA - MILANO C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823</p>
<p>Mod. FORMULA</p> 	<p>Mod. PROTOTIPO</p> 	<p>Mod. ESASTAR</p> 	

**Sicurezza**  
**Estetica**  
**Precisione**

SALONE TORINO  
STAND 8109  
PADIGLIONE V'

Un'intervista «diversa»  
con MARIO ANDRETTI

# Il segreto dell'America

**NAZARETH** - Andretti e la Ferrari. Forse è un capitolo, se non chiuso, certo ridotto per l'anno prossimo. Il problema non è tanto l'austerità di Maranello, ma quello di sempre, che rende difficile ai piloti USAC di dedicarsi a seri programmi F. 1. Anche se c'è in ballo quel titolo di campione del mondo.

« Non dipende tutto da me. — dice l'italo-americano — Con gli impegni che ho qui, non posso rinunciare alla corsa di Indy. Sono sotto contratto con la Firestone, che vuole farmi correre in America. Il grosso del mercato è qui, infatti, e io devo soddisfare i miei patrocinatori. I profani non possono capire, le cose non sono semplici come sembrano a me. Per correre sul serio in F. 1 dovrei vivere in Europa e non ne ho voglia. Un giorno o l'altro potrei farlo, ma dovrei trovare una formula che soddisfi i miei patrocinatori. »

— I meccanici dicono che è molto importante, di questi tempi, potere mettere bene a punto la vettura e soprattutto Aldo assicura che lei è bravissimo.

« E' un aiuto. Ho detto mille volte che equivale a un malato che dica: "Dottore, sono malato". E il dottore fa un mucchio di analisi, ma una settimana dopo non ha ancora capito dov'è il guaio. Se però il paziente dice: "Ho male qui, mi succede questo e questo", il medico si fa una idea, per cominciare il suo lavoro, e trova una cura molto più rapidamente. Il compito viene svolto impiegando metà del tempo. Certi piloti sentono le cose, altri no. Forse io mi dò più pena. Qualsiasi successo io abbia ottenuto in questa attività, l'ho sempre avuto provando e riprovando. Non ci sono miracoli, si fa in modo che le cose vadano per il verso giusto. La pratica porta alla perfezione. »

## La storia medioevale

— Che cosa non le piace delle competizioni?

« La gente che prende decisioni di vitale importanza e non sa che cosa diavolo stia succedendo. Ecco il guaio delle corse dei nostri tempi. »

— A parte le corse, ha altri interessi?

« Be', mio fratello e io abbiamo una agenzia Firestone

a Indianapolis, che occupa molto del mio tempo libero. Non desidero studiare seriamente, però mi piace leggere. M'interessa la storia medioevale, però il tempo libero lo occupo con attività sportive. Non riesco a stare fermo, dopo due giorni di cosiddetto relax devo muovermi, fare dello sci d'acqua o qualcosa del genere. Quando sono attivo non fumo, invece comincio a fumare se mi annoio, quando non corro. »

## 50 dollari primo guadagno

— E' un «fissato» della buona forma fisica?

« No, non seguo nessuna particolare routine, per tenermi in forma. Cioè, ne seguo una sola, ma non posso parlarne. Non ho problemi di peso. »

— Qual è stata la sua più grande soddisfazione, in corsa?

« Raggiungere una delle mete che mi ero prefisso. Il campionato USAC, Indy... »

— In Italia non avrebbe mai potuto fare ciò che ha fatto negli Stati Uniti?

« No e chiunque non lo capisca nasconde la testa nella sabbia. L'America mi ha dato la possibilità che mi occorreva, per fare ciò che volevo molto più rapidamente. Se fossi rimasto in Italia, non avrei mai avuto i mezzi per svolgere la mia attività seriamente. Forse, se avessi cominciato con le moto che mi piacciono molto, sarei riuscito, ma non avrei mai potuto comprarmi una Fiat, o qualche vettura preparata da Stanguellini, o altre del genere, perché le mie finanze non me lo avrebbero permesso. »

— In Italia le corse sono ancora un passatempo per ricchi?

« Certo. Qui, invece, se ne interessano i ragazzi che studiano ancora. Io, per esempio, risparmiavo qualche dollaro lavorando dopo la scuola e così, come tanti altri, mi costruivo una stock-cars e correvo, guadagnando subito. La prima gara alla quale partecipai mi fruttò cinquanta dollari. »

— Che lavoro faceva, dopo la scuola?

« Aiutavo mio zio, che aveva una stazione di servizio a Nazareth. »



# La rivoluzione USAC

**INDIANAPOLIS** - Questo è stato l'anno delle innovazioni, ma il prossimo sarà l'anno delle rivoluzioni. E per rimanere la « principessa » delle corse automobilistiche, per detenere primati di folia, di velocità, di premi, la USAC ha bisogno di queste rivoluzioni. Chi lo avrebbe detto che il record della pista, strap-

pato con forza dall'ancora vegeto ed arzilla Ralph De Palma più di 58 anni or sono sarebbe divenuto un pallido ricordo e per molti inconcepibile?

Le cento miglia, allora, erano sensazionali, oggi quella media è stata duplicata e superata dall'« aquila bianca » di Bobby Unser il più ricco detentore di

primati che la storia di Indy ricorda. Questo grazie ad una infinita gamma di innovazioni che partono dal motore, e terminano nella funzionalità della team di meccanici che conoscono il bolide come le loro tasche.

E' stato, il 1972, un anno di svariate innovazioni soprattutto aerodinamiche. Cominciò Dan

Gurney a dare al muso della sua « Eagle » una forma schiacciata, a cuneo, fu seguito da Maurice Phillippe che venne definito il « cervello della meccanica moderna ». Il disegnatore inglese applicò baffi frontali, laterali, diede alle sospensioni frontali un'altra funzionalità. Eppure, malgrado tutti questi accorgimenti,

le tre vetture della « superteam », guidate dai superpilotti non furono superlative assoluto, anche se uno dei tre assi, Joe Leonard, ha conquistato con quella macchina il titolo americano USAC.

Ma la storia di Leonard è tutta un'altra cosa e non può essere correlata con il cupeo bianco-giallo da lui pilotato durante undici tappe iniziate a marzo con la 150 miglia di Phoenix e conclusasi proprio con un'altra 150 miglia, sempre a Phoenix nell'Arizona. Leonard che non è riuscito a giungere al traguardo di Ontario, nella classica 500 miglia (l'unica debacle della stagione), è riuscito però a vincere la 500 miglia di Pocono e la 200 miglia di Milwaukee, e a piazzarsi sempre tra i primi cinque arrivati accumulando punti su punti preziosi che gli hanno assicurato, tre tappe prima della fine del campionato, il prestigioso titolo di campione americano.

Leonard, quest'anno ha messo in atto una tattica di « sorpresa » come la definisce egli stesso, ma che i suoi avversari invece chiamano tattica dell'attesa paurosa che tuttavia gli ha consentito di piazzarsi, mentre i « grossi » si sgozzavano a colpi di centinaia di miglia. Il favorito di questo campionato era, sin dalla prima corsa, il fratello terribile della famiglia Unser, Bobby, colui che in ogni gara ha stabilito il primato sul giro, ha conquistato quasi sempre la « pole position », tanto che lo hanno battezzato « Mister perpetual pole ».

Quello che Unser ha fatto è di piazzarsi sette volte su undici nella migliore posizione di partenza senza peraltro riuscire a condurre a termine la battaglia ingaggiata sin dal via. Lo scorso marzo sulla pista di Ontario fece stupire molti allorché fece registrare la media di 196,9 miglia orarie (circa 320 kmh) sul giro, ma mozzò il fiato a tutti quando in prova, sul catino di Indianapolis, girò alla spettacolare velocità di 190,8 miglia (più di 305 kmh). E per il vecchio ovale indavolato, questa è una velocità eccezionale. Il pilota di Albuquerque, che nella vita privata guida una vecchia Chevrolet del 1950 che fa sbellicare dal ridere i suoi avversari, quest'anno non è riuscito però a far piazza pulita.

« Torneremo — ha detto Dan Gurney — e stavolta Bobby farà disperare molta gente. » « Già abbiamo sulla carta le modifiche necessarie a rendere la Eagle competitiva al cento per cento. Le nostre principali noie si sono rivelate nel turbocompressore e qualche volta nel motore. Nel 1973 Bobby, che è un virtuoso del volante, non dovrà fermarsi più. »

Questa promessa sembra la ripetizione generale di quasi tutti i costruttori e dei relativi piloti i quali hanno detto ai loro « sponsors » che se vogliono restare sulla pista devono sfornare

**Lino Manocchia**



rivive la leggenda  
ruote in lega leggera



3 dei favolosi 15 Mille Miglia



MODELLI	MISURE
RENAULT	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13



MODELLI	MISURE
ALFASUD FIAT AUTOBIANCHI SIMCA	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13 6,50 x 13



MODELLI	MISURE
LANCIA BMW PORSCHE 911 WOLKSWAGEN WOLKPORSCHE MERCEDES OPEL COMMODORE	6,00 x 14 7,00 x 14



## La rivoluzione USAC

CONTINUAZ. DA PAGINA 52

un mezzo atto alle alte velocità ed alla massima resistenza. Perché la gara USAC non è soltanto una competizione « sprint » per cow-boy. Alla velocità bisogna accoppiare la classe del pilota, e tutta una tecnica di costruzione particolare.

I motori, in massima parte quegli Offenhauser 4 cilindri che gli americani abbreviano con la parola « Offy », ed i Ford 8V sono di 2650 centimetri cubi per quelli con turbocompressore, mentre per quelli aspirati la cilindrata raggiunge i 5820 cc.

Più volte è stato chiesto ai

costruttori quanto costa un bolide che corre ad Indy. La risposta è stata sempre vaga. Ultimamente, Giorgio Bignotti ad Autosprint ha dato questa spiegazione.

« Se si deve costruire la vettura completamente nuova, dalla scocca al motore, alle sospensioni, allora il progetto raggiunge somme favolose. Una sola macchina può costare anche 110 mila dollari (60 milioni circa). Ma se dopo il primo modello se ne costruiscono altre, allora il prezzo scende intorno ai 60 mila dollari. A questo va aggiunto una scorta di almeno due motori per macchina, che costano in media da 20 a 25 mila dollari ciascuno. E' facile quindi rendersi conto del costo di questi terribili mostri. »

Ma la candela vale la posta. Oltre quattro milioni e 200 mila

dollari (2 miliardi e mezzo di lire) vengono posti sull'altare della gloria all'inizio del campionato e le quote più grosse si trovano ad Indianapolis (750 mila dollari, oltre ai premi supplementari di circa 250 mila dollari delle case costruttrici), (750 mila ad Ontario in California e mezzo milione e passa a Pocomo) e si comprenderà bene quanto interesse suscitano questi premi e la meticolosità che si pone nel dar vita ad una vettura per questo genere di gare.

Il campione di quest'anno, Joe Leonard, ha guadagnato una somma superiore a quella dello scorso anno (273.810 dollari, 160 milioni circa) ma la federazione americana ancora non ha rilasciato le statistiche e relative cifre incassate dai corridori in questa stagione.

Perché tale è la corsa USAC.

« Un giorno ad Indy vale una carriera », ebbe a dire il compianto Jimmy Clark.

« Dopo Indy non vi è altra frontiera da esplorare », commentò Graham Hill.

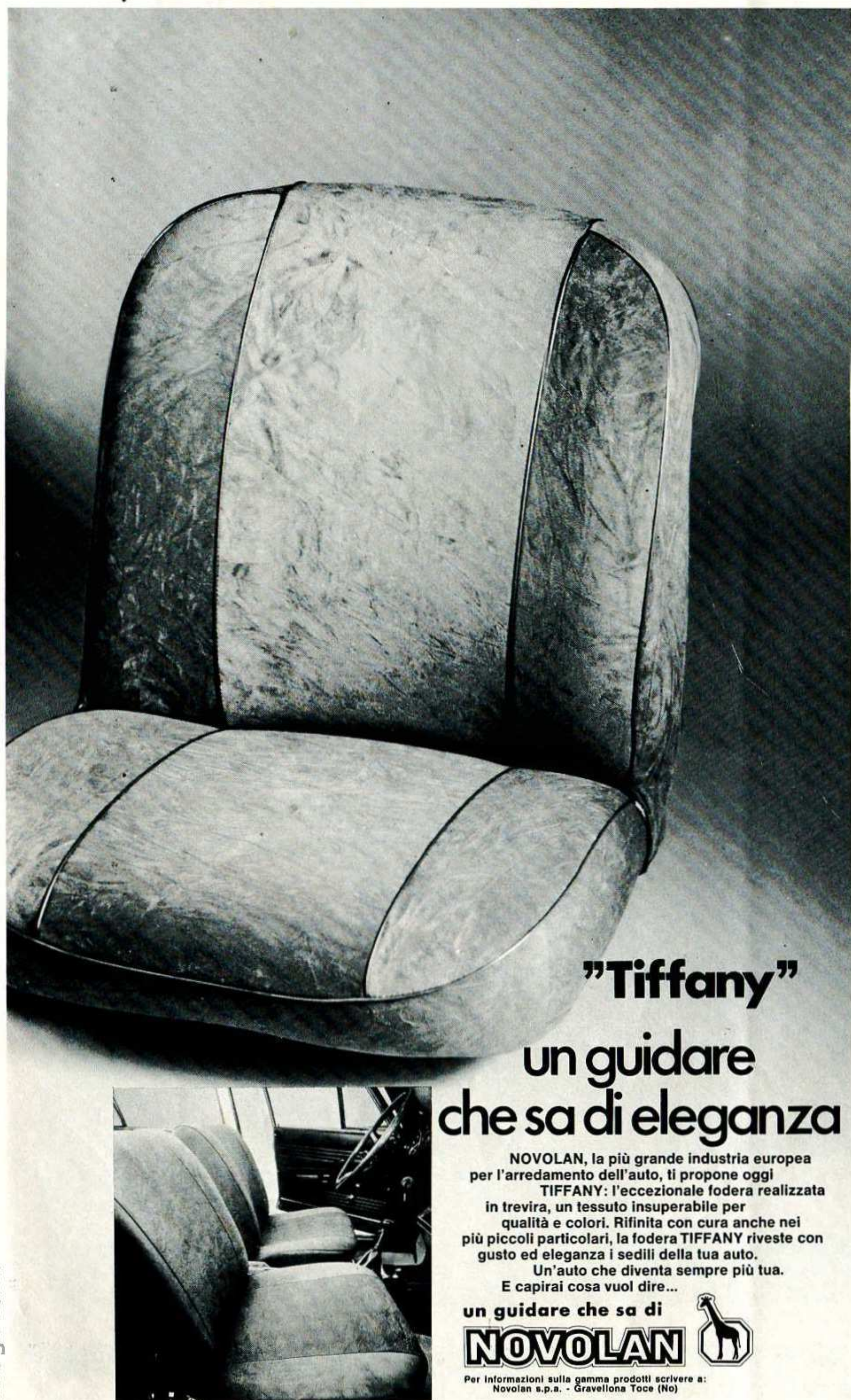
Forse l'alone che questa « corsa delle corse » ha generato intorno al mondo ha fatto passare in seconda linea l'importanza delle altre gare, sia pure minori per distanze da percorrere.

Ma se togliamo dal mazzo le tre perle della USAC, si noterà che la 200 e 300 miglia di Trenton, le due 150 miglia di Phoenix in Arizona, la 150 miglia di Milwaukee, anche se con un tracciato ridotto, sono una sfida seria per i magnifici 33. L'interesse per questo genere di corse è giunto anche nella lontana Argentina, che aveva organizzato lo scorso anno la 300 miglia « Rafaela » vinta da Al

Leonard non sono rimasti troppo soddisfatti dell'esito finale delle Viceroy di Phillippe. Prima furono gli alettoni a 45 gradi laterali, che frenavano la macchina nei rettilinei, poi furono le sospensioni a far dimenticare il titolo americano del 1972.

Per Mario Andretti, primo in quattro gare per circa tre quarti di percorso, il campionato da poco scaduto è stato una delusione.

« E' stata un'annata "jellata". Speriamo che il 1973 sia più brillante, specie con il nuovo modello. » Certo che per l'asso di Nazareth, prima con la STP Mc Namara di Granatelli, un aborto sin dal principio, quindi con la bellissima ma poco efficiente Viceroy Parnelli Jones le cose non sono andate troppo bene. E a Mario interessa vincere, non tanto per il monte premi (che



**"Tiffany"**

**un guidare  
che sa di eleganza**

NOVOLAN, la più grande industria europea per l'arredamento dell'auto, ti propone oggi TIFFANY: l'eccezionale fodera realizzata in trevira, un tessuto insuperabile per qualità e colori. Rifinita con cura anche nei più piccoli particolari, la fodera TIFFANY riveste con gusto ed eleganza i sedili della tua auto. Un'auto che diventa sempre più tua. E capirai cosa vuol dire...

un guidare che sa di

**NOVOLAN**



Per informazioni sulla gamma prodotti scrivere a:  
Novolan s.p.a. - Gravelona Toce (No)

## Così i punteggi USAC

Questi sono i punti che prendono i primi 12 di ogni corsa di Campionato USAC. Sono in funzione della distanza finale.

Posizione classifica	Lunghezza della corsa			
	500 miglia	300 miglia	200 miglia	150 miglia
1	1000	600	400	300
2	800	480	320	240
3	700	420	280	210
4	600	360	240	180
5	500	300	200	150
6	400	240	160	120
7	300	180	120	90
8	250	150	100	75
9	200	120	80	60
10	150	90	60	45
11	100	60	40	30
12	50	30	20	15

Unser, ma quest'anno, come annunciato da Autosprint a suo tempo, gli organizzatori non hanno potuto raccogliere la somma necessaria a far gola ai partecipanti e la corsa è stata cancellata.

Forse, anche per questo motivo, un connubio, un abbinamento della Formula 1 e quella USAC, non avverrà mai. Se i piloti europei vengono a correre in America, i premi restano quelli che sono, sempre favolosi ed allettanti, ma se gli americani dovessero andare in Europa, quali premi li attenderebbero? Qui sta il punto della questione.

« La fusione — ci diceva mister Smithy, della federazione USAC — non è il problema principale. Sono i premi, gli ingaggi, i trasporti che rendono quasi impossibile questa fusione. Comunque, se gli europei vogliono gareggiare qui negli USA, la porta è sempre aperta. E poi si tratterebbe di correggere totalmente l'intera tecnica delle macchine. »

Una spesa dura che metterebbe a repentaglio una di queste due categorie. Intanto, per il '73, secondq un calcolo fatto dopo aver interrogato i principali costruttori, sul mercato verranno iniettati oltre 5 milioni di dollari necessari a costruire, correggere, perfezionare i bolidi. La Parnelli Jones sfonderà quattro o cinque bolidi « nuovissimi » che Phillippe ha disegnato per la « superteam ». Andretti, Unser e

del resto fa gola a tutti) quanto per un certo orgoglio che un pilota del suo stampo possiede.

Andretti, tre volte campione americano e vincitore della 500 miglia di Indy del 1969, vuole fare poker nel campionato e bisare ad Indy o Ontario dove ha avuto l'onore di battere da Stewart a tutti gli altri campioni europei di formula uno durante la corsa dello scorso anno, con la Ferrari.

Nella Parnelli Jones non c'è più Giorgio Bignotti, ma Parnelli ha con sé una squadra di meccanici « personali » che conoscono tutte le sfumature del mestiere. Lo « sponsor » della Parnelli Jones, ha speso lo scorso anno oltre mezzo milione di dollari per la pubblicità, ma è stato rivelato che la « Viceroy » ha aumentato del 40 per cento il suo « business » negli ultimi due anni.

Gli altri costruttori e meccanici non dormono sulle speranze. Jud Philippe, il capo meccanico della « Sugaripe Prune team », ha già annunciato ritocchi radicali alla Eagle di Billy Vukovich; Roger Penske dovrà rivedere e correggere totalmente la McLaren Sunoco di Mark Donohue. Teddy Meyer ha detto ad Autosprint che in questi pochi mesi di relativo riposo, nella fabbrica inglese non si dormirà.

A. J. Foyt che ha cominciato

CONTINUA A PAGINA 56



## La rivoluzione USAC

CONTINUAZ. DA PAGINA 54

a costruire i suoi motori « personali » dando l'addio alla Ford è stato l'unico a non rilasciare informazioni. « Mi vedrete a marzo. E' inutile che tentate di strapparmi segreti. Napoleone non diceva mai i suoi piani prima della battaglia. »

La passata stagione ha visto cinque Lola che lo stesso Foyt ha messo insieme ed ha venduto a Granatelli, Lloyd Ruby, Art Polard ed altri. Nel 1973 si prevede che il numero aumenterà, sempre che Foyt riesca a creare un motore più poderoso e meno fragile dell'attuale.

Il più prolifico quest'anno è stato Dan Gurney che ha fornito una dozzina delle sue « Eagle » alcune con motore Foyt, altre Offy, e stando alle dichiarazioni del pilota costruttore il 1973 vedrà una pioggia di « Aquile bianche ». Ormai nel 1973 quasi tutte le macchine saranno dotate di radio trasmettenti, riceventi che si sono rivelate molto importanti, specie per il risultato tecnico e per la sicurezza.

Un recentissimo particolare inedito lo si è avuto a Trenton. Il gruppo dei 28 partenti stava compiendo il giro di « allineamento » quando Mark Donohue notava che la Viceroy di Andretti aveva un semiasse che si stava rompendo. Immediatamente segnalava l'inconveniente a Roger Penske che avvertiva il direttore di gara il quale chiamava Andretti nei boxes evitan-

do così un probabile accidente non solo per l'italo-americano ma anche per gli altri.

La sicurezza, specie nel settore USAC, è molto sentita e richiesta da tutti. Malgrado le altissime velocità; malgrado la leggerezza della macchina, gli incidenti verificatisi quest'anno non sono stati mortali. Anche il pericolo delle fiamme è stato ridotto ed i meccanici nel 1973 indosseranno una tuta speciale d'amianto e guanti che non intralceranno il lavoro al box.

Se Jimmy Dilamarter, meccanico di Al Unser avesse indossato una simile tuta a Milwaukee allorché la vettura di Andretti s'incendiò entrando ai box, forse non sarebbe rimasto in ospedale per un paio di mesi. Ora però Dilamarter è ristabilito e sarà a fianco di Unser per la prossima stagione. Una

stagione che si presenta elettrizzante, interessante con una infinita gamma di novità tecniche e con tanti milioni in palio da far venire l'acquolina in bocca.

Intanto macchine e piloti lasciano le piste per portarsi, almeno la maggioranza lo farà, in California dove il clima invernale è mite e consente prove ed esperimenti specie sull'ovale di Ontario che, corrono voci, quest'anno, malgrado i successi spettacolari e di folla, si troverebbe in condizioni finanziarie non troppo floride. Basti pensare che l'affitto annuo della pista, per gli organizzatori è di 2 milioni di dollari.

E per pagare un « affitto » simile, ci vogliono un sacco di corse e tutte... prolifiche.

I. m.

I conti in tasca  
allo scozzese d'oro

## STEWART non autografa banconote

LONDRA - Jackie Stewart che ha cominciato a guadagnare qualcosa facendo il « pompi-sta » nell'autorimessa del padre e che sposandosi con Helen McGregor divenne impiegato di banca con la retribuzione di circa 10 sterline settimanali (14.800 lire!) acquista, ora, le sue scarpe in Italia e precisamente da Carrano a Milano, pagandole 40 sterline al paio, ovvero circa 60 mila lire! Inoltre, in capi d'abbigliamento, fra lui e sua moglie spendono la bellezza di circa 7 milioni e mezzo.

Sono spese altissime, quasi assurde, che tuttavia incidono in modo irrilevante nel bilancio del campione che, sommando le varie voci dei suoi introiti, arriva a mettere in cassa a fine d'anno la bella somma di 400 mila sterline che, tradotte nelle italianissime lire, fanno qualcosa come circa 600 milioni. Per raggiungere un tale budget Stewart commercializza tutto: dalle sue prestazioni nel campo puramente sportivo, per le quali Ken Tyrrell in base a una semplice stretta di mano gli paga circa 60 milioni, alla pubblicità per la benzina, per gli accessori, per i ricambi, per gli orologi, per una fabbrica di dentifricio, eccetera, tutto è messo a frutto e sontuosamente pagato. E' vero che anche le spese da sostenere non sono indifferenti (per la sola assicurazione personale spende circa 60 milioni annuali), ma ciò non toglie che il previdente scozzese denunci chiaramente le sue orogini territoriali.

Si racconta, infatti, che a Montecarlo in occasione di un Gran Premio, ad un ragazzino estatico che gli porgeva una banconota da un dollaro da autografare, dopo averla firmata ed essersela intascata, di fronte alla meraviglia del piccolo ammiratore, Stewart, restituendogli la banconota e 10 cents supplementari, dicesse: « Bisogna sempre pretendere un interesse quando qualcuno usa il tuo danaro o la tua persona ».

● La FORD Advances Vehicle Operations ha annunciato che il motore della ESCORT RS 1600 da competizione e rally, sarà prodotto d'ora innanzi con il blocco in alluminio. Il nuovo blocco motore consente di raggiungere una potenza massima di 280 HP.

● Decalcomania anti-McGovern, il candidato democratico presidenziale anti Nixon, vista su alcune automobili: « McGovern vi spalleggia al mille per cento » (frase che McGovern disse al mancato « vice » Eagleton, prima di silurarlo).

# bepi koelliker

automobili

## avviso ai clienti

**bk** Con l'introduzione prossima dell'IVA i prezzi delle auto e delle moto nuove subiranno sensibili aumenti.

In considerazione di questo, desideriamo ricordare ai Clienti che avessero in programma di acquistare una nuova auto, di visitarci o di telefonarci, prima che scatti il provvedimento previsto.

Saremo lieti di metterci a Loro disposizione per risolvere il problema con la migliore soddisfazione possibile

*Bepi Koelliker*

MILANO: c.so P.ta Vittoria, 36 - Tel. 795560 - P.zza Ferrara, 4 - Tel. 5397841

TORINO: c.so Vittorio Emanuele II, 18 - Tel. 835281 - GENOVA: c.so Europa, 520/E - Tel. 381221

VENEZIA-MESTRE: via Carducci, 10 - Tel. 981609





## AMILCARE BALLESTRIERI

ha dettato al registratore di Guido RANCATI queste impressioni a caldo della sua emozionata vittoria nel RALLY di SANREMO

# Diario di una gioia

SANREMO - Tutto è cominciato con un viaggio a Torino. Era il venticinque settembre e dovevo ritirare il «muletto» dal reparto corse della Lancia. Per iniziare la preparazione del decimo «Sanremo» e fare alcune prove con dei nuovi pneumatici che eventualmente avremmo potuto usare in gara.. Io ed Arnaldo ci siamo subito impegnati in una serie di test comparativi che alla fine ci hanno consigliato di optare ancora una volta sugli ormai affermati Pirelli. Parallelamete, di notte e con la massima discrezione, cominciavamo a prendere contatto con i punti più impegnativi del rally rendendoci conto della sua durezza e del ritmo assolutamente fantastico per una prova italiana.

Munari e Mammucci, che avevano anticipato i tempi dovendo anche preparare la loro spedizione al Tour de Corse, ci avevano già messo al corrente delle difficoltà provocate dal dover «tirare» anche fra diversi controlli orari e in molte prove speciali dal fondo vario e cioè in parte asfaltato e in parte sterrato. Questo voleva dire che c'era da fare attenzione anche alla scelta dei pneumatici: in un Rally a livello professionistico le gomme possono diventare determinanti e una scelta sbagliata può compromettere il risultato.



### Il mio «pallino»: le ricognizioni

Ancora una puntata a Torino per apprendere dal nostro direttore sportivo, il dott. Fiorio, la tattica da mettere in pratica durante la corsa: noi e Lampinen avremmo dovuto attaccare subito le Alpine, favorite da un minor peso e dalla maggior cilindrata. A Munari e Barbasio il compito di difendere con una gara oculata le rispettive posizioni nella classifica del campionato italiano. Infine Ragnotti, non affiatato, e Kallstrom dovevano correre in posizione di ricambio.

Con l'avvicinarsi del via la mia preparazione era sempre più affinata. Avevo fatto tutte le ricognizioni con la solita meticolosità continuando a provare e riprovare alla ricerca di una conoscenza del percorso e di una precisione nelle «note» che ci permettesse di essere, in gara, più veloci possibile. Il mio morale — non lo nascondo — era molto basso dopo tutte le delusioni accumulate nella stagione anche se il desiderio di ottenere una rivincita era fortissimo. In fondo credo che proprio questa voglia di far bene a tutti i costi sia stata la mia arma migliore stimolandomi ad insistere nelle prove. Quello delle ricognizioni accurate è un po' il mio «pallino». A volte mi sento in imbarazzo davanti a colleghi che prendono le cose più alla leggera, forse hanno ragione loro ma ciascuno ha il proprio idolo da prendere ad esempio. Il mio è Rauno Aaltonen che ho avuto la fortuna di conoscere come compagno di squadra e da lui ho impara-

rato molte cose. Soprattutto ad avere la massima serietà professionale ed una certa conoscenza tecnica oltre naturalmente all'estrema gentilezza con i meccanici e gli stessi avversari. Anche per questo in fondo amo questo sport, per il cameratismo e l'amicizia che si trova nell'ambiente dei rallies senz'altro superiore ed ogni altra disciplina, specialmente fra professionisti.



### Mi è dispiaciuto per Andersson

Domenica 22, ore 20,02: si parte. Ero abbastanza tranquillo anche se il pensiero di dovermi fermare ancora una volta faceva capolino di tanto in tanto nella mia mente. Fortunatamente molto tempo per pensare non c'è stato, la prima prova speciale ormai attendeva. Molte vetture ai lati della strada mi avevano annunciato che il pubblico era numerosissimo. Casco in testa, radio inserita e massima concentrazione: Andersson era già schizzato via come un missile e toccava a me. Più avanti di qualche chilometro, ai bordi della strada, c'erano Leo ed Ivo, i miei due bambini. Non potevo deluderli, dovevano essere orgogliosi del padre che per la prima volta vedevano impegnato in gara. La Fulvia andava veramente bene e da parte mia mi accorgevo di essere attento. Quasi non sentivo il pubblico ma intuitivo che era lassù ad incitarmi.

Ogni tanto l'eco di qualche applauso, una ragione in più per non dover sbagliare. Il tempo realizzato è stato buono, secondo alle spalle di Andersson. Primo cambio di gomme e c'è la Cesio-Vellego. Una classica del «rally» che per la sua vicinanza a Sanremo ed Imperia attrae sempre migliaia di spettatori. I distacchi ancora una volta sono stati contenutissimi e di prova in prova siamo arrivati alla Magnone-Segno, quarta prova speciale. Ai bordi Andersson era fermo, magari è incredibile ma mi è dispiaciuto anche se questa è la legge dello sport. Tutto bene fino a Travo. La Fulvia ha fatto il suo dovere fino in fondo senza darmi grattacapi. A Travo la prima preoccupazione: una balestra posteriore si era staccata. Meno male che i meccanici ancora una volta sono stati bravissimi ed a Farini d'Olmo sono riuscito ad arrivare senza penalità.

Nella notte fra lunedì e martedì, verso l'una, siamo ancora a Sanremo. Avrei dovuto essere secondo in base ai miei calcoli ma così non è stato. Chissà, forse la sfortuna non vuole lasciarmi, pensavo. Nell'ultima prova speciale infatti ci avevano appioppato un minuto in più. Gentilmente il dott. Fiorio mi ha tranquillizzato assicurandomi che nella notte avrebbe pensato lui a chiarire l'equivoco. Era ormai tempo di dormire qualche ora e l'ho fatto dopo essermi rimesso in forma con una buona pastasciutta mangiata in compagnia di Sandro e Flavia Munari.

Alle diciotto di martedì l'ultimo via. Il minuto era rimasto e di conseguenza mi ritrovo terzo. Non me la sono presa molto. Non servirebbe a nulla e sono abituato al peggio... Oltretutto c'è tempo per rifarsi: il secondo giro è ancora più duro del primo con prove lunghe e controlli orari tiratissimi. Ero in palla e me ne accorgevo. Difatti dopo la prova speciale sono tornato secondo guadagnando anche qualche secondo nei confronti di Therier. Nella nebbia dalla seconda P.S., scatenandomi, ho consolidato ancora la mia posizione. Ancora qualche chilometro e c'era Therier fermo. Mi è sembrato impossibile: ho provato qualcosa di molto strano, quasi mi spiaceva di essere felice per trovarmi in testa. Nello stesso tempo non osavo, non volevo credere nel «miracolo». Erano le ventitré e poteva succedere ancora di tutto. La Fulvia comunque continuava a «cantare» a meraviglia ed il mio vantaggio su Sandro era di quasi tre minuti.

Non dimenticate che per lui arrivare in seconda posizione significava la quasi certezza del titolo italiano. Sanremo però non ha portato fortuna al «drago».

Nella quinta prova, ancora sul Gouta, anche lui era fermo. Per me è stata una mazzata in testa. Una sosta per chiedere se serve aiuto e siamo ripartiti. Dispiacere e sorpresa comunque mi avevano deconcentrato col risultato di farmi perdere un paio di minuti su Barbasio che marciava con regolarità impressionante.



### Il Gouta tra noi e la vittoria

L'arrivo si avvicinava e con questo pensiero il mordente è tornato. A due ore sole dalla conclusione — pensavo — chissà che il «miracolo» non si avveri. Giusto il tempo di cullarmi con questi pensieri ed una foratura mi ha riportato bruscamente alla realtà. La tappa era una di quelle difficili e la possibilità di pagare una forte penalità neppure tanto lontana. Buon per me che Bernacchini si è rivelato un ottimo meccanico oltre che un navigatore bravissimo ed in meno di due minuti la ruota era sostituita. Al C.O. ci accorgeremo di essere stati nel tempo per cinque secondi.

Non era che il Gouta a separarci dal lungomare sanremese, e in molti erano stati costretti alla resa proprio su questo colle.

Anche l'ultima prova speciale era passata e Sanremo era pronta ad attenderci. Il sogno più bello della mia vita è realizzato.

Grazie ad Arnaldo, alla squadra corse della Lancia ed anche agli amici che mi hanno sempre aiutato, anche nei momenti più neri.

A. Ballestrieri





Sorpresa di fine stagione. Beltoise si avvia allo schieramento. Dara poi alla BRM P180 la sua prima vittoria nella corsa di Brands Hatch

LONDRA - Echi della Corsa della vittoria a B. Hatch. In funzione '73. La March era pronta a confermare che Amon correrà per la Casa nel 1973, ancor prima che lo stesso Chris lo confermasse (si sospetta che Frank Williams si aggirasse facendo gli scongiuri, con la speranza che all'ultimo momento Amon non avrebbe effettivamente firmato il contratto March). Ora, comunque, restano pochi dubbi. La March si limita a dire che la vettura 1973 seguirà molto da vicino le linee della 721G, dato che ormai si ritiene che la vettura sia soddisfacente. Amon non ha ancora pilotato la 721.

# Gli errori degli altri ENSIGN...ano in F. 1

● Mo Nunn ha ammesso che la progettata Ensign F. 1 non può più essere mantenuta segreta e ne ha parlato un poco. I piani sono completi e il lavoro di montaggio della prima vettura avrà inizio nei prossimi giorni, perché la vettura sia pronta per le prove in gennaio e perché si possa metterla a punto per il G. P. del Sud Africa. Verranno costruite tre vetture, due per addestramento e riserva, una per Richy von Opel. Il progetto non avrà nulla di rivoluzionario, però Nunn ha tenuto accuratamente nota dei difetti delle vetture delle altre squadre, nei passati due anni, e rivolgerà quindi speciale attenzione ai particolari sospetti. Può darsi che Nunn non sia il più originale fra i progettisti, però è molto meticoloso! A parte queste tre vetture, l'anno prossimo ha intenzione di costruire soltanto Ensign di F. 3 per la clientela e non si lascerà tentare né dalla F. 2 né dalla F. 5000.

● Mentre Ganley era diffidente e teneva la bocca chiusa — ritenendo che la stampa sia stata causa di notevoli attriti con la BRM — Frank Williams ha allegramente confermato che Howden correrà per lui nel 1973. Frank sta costruendo una nuova vettura, che seguirà molto da vicino la linea della FX3 di quest'anno, e prevede di completarne una « totalmente nuova » fra circa sei mesi. Per ora non sembra sapere chi sarà il suo secondo pilota, però si sente molto incoraggiato dai tempi di prova di Ganley, svolti con la FX3 a Goodwood, nonostante l'handicap di un motore vecchio e stanco.

● Dopo tutto, Roger Williamson non piloterà la March-BMW sport in Sud Africa, perché ritiene che non sia sufficientemente messa a punto.

● Si ha il sospetto che David Purley fosse molto contento che il motore della Connew abbia avuto una carenza nell'impianto elettrico al giro di riscaldamento, dato che non era mai stato soddisfatto della vettura. Cattiva notizia per la Connew, perché Purley ha un patrocinio per la F. 1 e se a Brands Hatch fosse rimasto contento, forse ci sarebbero state le premesse per una seconda vettura.

● Il week-end di Brands Hatch è stato occasione di molti complimenti. Uno dei premi di Fittipaldi è stato presentato da Graham Hill, che ha fatto un discorso molto spiritoso. « Questo ragazzo ha un futuro nelle corse. Ha vinto il campionato a venticinque anni, mentre lo ho fatto la mia prima corsa a quell'età, proprio qui a Brands Hatch... »

Chapman ha espresso la sua riconoscenza alla Players, osservando « quando abbiamo avuto anni cattivi, ci ha fornito altro denaro. » Fittipaldi ricordava con piacere la sua carriera europea, soprattutto gli inizi e il debito di riconoscenza che ha con la scuola di pilotaggio di Jim Russell, il quale si è visto un poco ovunque in quei due giorni a Brands Hatch.

● La Texaco è soddisfatta del suo primo anno di corse e prevede che l'anno prossimo amplierà le sue attività in questo campo. D'altro canto, le voci sul calante interesse della Gulf palano avere fondamento (anche se almeno Wyrer ha un contratto 1973 con questa Casa).

## WILLIAMSON già candidato a un debutto con le «3000»

● John Surtees non si è visto, quando van Lennep ha vinto il campionato di F. 5000, dato che i rapporti fra il Team Speed International e le officine Surtees paiono essere un poco... diciamo tesi. Comunque, alla festa della Firestone van Lennep era molto soddisfatto e ha confermato che l'anno prossimo continuerà nello stesso team, sempre in F. 5000. « E' una formula che mi diverte molto » ha detto. Nella gara di Brands Hatch ha sempre corso « al limite » dei pneumatici, sapendo che finché conduceva Redman avrebbe potuto ottenere punti sufficienti per vincere il campionato piazzandosi quinto, mentre se avesse vinto McRae avrebbe dovuto piazzarsi quarto; per questo si è aggrappato al quarto posto, subendo i continui attacchi di Rollinson. Dopo Rollinson ha detto che già dopo venti giri aveva capito che sarebbe potuto passare avanti soltanto alla forcella e van Lennep ha ribattuto, con un risolino: « Ah, ma in quel punto era troppo scivoloso, vero? » Van Lennep si è poi scusato per avere bloccato Rollinson a quasi ogni curva, per più o meno metà della gara, e l'altro ha osservato: « Io avrei fatto altrettanto, amico. » Simpatico e amichevole comportamento, nella F. 5000... Nelle ultime fasi della gara Williamson era accodato a Rollinson, benché la Kitchmac frenasse poco. Questo indica che Roger è veramente bravo, che è capace di tenere sotto controllo vetture potenti e che il suo successo non è interamente dovuto al generoso patrocinio di Wheatcroft, come vorrebbero fare credere i suoi denigratori. Bisogna tenerlo d'occhio, perché l'anno prossimo dovrebbe ogni tanto ottenere una guida di F. 1 come abbiamo già avuto occasione di dire.

## Graham HILL si compra una F. 1

● Corre voce che Graham Hill si compri una vettura per correre da indipendente in F. 1 nel 1973, come del resto ha fatto quest'anno in F. 2 con la vettura patrocinata dalla Jagermeister. Non c'è dubbio che si tratti di un pilota che rappresenta un personaggio interessante per qualsiasi patrocinatore. Si dice anche che stia pensando a una March.

● E' interessante notare che, dopo la fermata per i pneumatici, Peterson è uscito dai boxes proprio davanti a Fittipaldi; entrambi montavano slicks, ma Emerson ha raggiunto e superato lo svedese facilmente, allontanandosi poi rapido. Questo dimostra qualcosa, nei riguardi dei piloti, oppure nei riguardi dei relativi meriti della JPS-Lotus e della March? Nella questione dei pneumatici, alla March sono stati più svelti che alla Lotus, forse perché alla Lotus non erano ancora pronti per l'arrivo precipitoso di Emerson al box.

● Carlos Pace era molto contento della sua prima uscita con la Surtees ed è ora sicuro di avere preso la decisione giusta, per il 1973. Ha stranamente rallentato fra il venticinquesimo e il trentacinquesimo giro, strano perché nelle ultime tornate ha raggiunto Beltoise molto velocemente. Ormai la pista era asciutta e Carlos montava slicks...

● Le due sere precedenti la gara hanno visto feste date in onore di Emerson Fittipaldi; un cocktail formale, offerto dall'ambasciatore del Brasile la vigilia, poi il party molto allegro della Firestone, di cui abbiamo già parlato (la Casa ha avuto un certo coraggio nell'organizzare un barbecue all'aperto, in Inghilterra nel mese di ottobre!). E' stato offerto a Emerson un piatto d'argento, gli sono stati rivolti i complimenti di prammatica, poi, con suo grande stupore, Peter Warr si è visto consegnare una scatola d'argento per sigarette, che ha accettato a nome del suo team di meccanici. Dopo l'ambasciatore ha cordialmente preso parte ai festeggiamenti (piuttosto rumorosi) e Maria Elena ha confessato di essere molto felice, all'idea di ripartire per il Brasile, ove resterà per l'estate mentre Emerson farà il « pendolare » con l'Europa. Quando le abbiamo detto: « Arrivederci a marzo », si è stretta nel cappotto, annuendo con una certa riluttanza. Perché mai organizziamo corse in Inghilterra, in condizioni ancora invernali?

Si è avuto il sospetto che la festa della Firestone dovesse anche festeggiare il « rimangiamento » del suo settore corse, che ora funziona di nuovo regolarmente a Brentford. Il direttore corsa, Bob Martin, era ancora un poco scosso, dato che aveva venduto la sua casa ed era tornato negli Stati Uniti; ora è di nuovo presente e ha comprato un'altra casa!

David Hodges

## Il fantasma e l'agricoltore

● Fatto abbastanza straordinario, non c'era ombra di Louis Stanly a B. Hatch quando il suo team ha ottenuto il secondo successo dell'anno! Generalmente è molto in vista, sui circuiti... E' toccato al buon, vecchio Tim Parnell accogliere Beltoise e gli altri due piloti. Vediamo, da quanto tempo tutte e tre le BRM in una gara l'hanno portata a termine e per di più nei primi cinque posti? Non ricordiamo che sia mai successo. Inoltre, nella seconda metà della gara i giornalisti cominciavano a chiedersi se si sarebbe visto un 1-2-3 BRM, perché Schuppan e Gethin superavano velocemente gli altri concorrenti, questo finché Vern ha commesso un piccolo errore ed è arretrato e Peter ne ha commesso uno un poco più grosso, che lo ha fatto finire sull'erba con la BRM che puntava nella direzione sbagliata!

Non risulta che i V12 abbiano più potenza quindi molto del merito per la vittoria a Brands Hatch va alla maneggevolezza delle vetture. E anche all'« agricoltore » Tim Parnell, che ha saputo capire come sarebbero state le condizioni meteorologiche, scegliendo i pneumatici di conseguenza. Indubbiamente la Marlboro sarà felice di avere vinto la gara della Player, dopo l'inverso accaduto a Vallerlunga. (La Marlboro parlava ancora di un possibile-probabile patrocinio della Ferrari, l'anno prossimo).

● Vern Schuppan non prevede di firmare di nuovo l'ingaggio con la BRM per il 1973, con il ruolo di « cadetto-riserva » di cui ha goduto (!) quest'anno nello zoo di Stanley. Pensa che non sia un buon sistema per progredire nella sua carriera, nonostante le assicurazioni di eminenti personaggi, quali Tyrrell, secondo i quali nessuno lo giudicherà dalle prestazioni date con quel team! Spera di pilotare una F. 2 per Surtees, patrocinato dalla Malaya Airlines, che lo ha appoggiato quest'anno nella Formula Atlantic. Per quanto riguarda la Surtees F. 2, un fotografo intraprendente è riuscito a scattare una foto molto poco limpida della TS15 in prova, sulla quale il Team Surtees per ora tace. Pare che derivi direttamente dalla vettura di quest'anno, che è andata veramente bene.

● Un altro pilota che per l'anno prossimo aspira alla F. 1 è Dave Walker, come si è già detto spesso. Pensa (o spera?) di avere a portata di mano un patrocinatore.

● Non è stata comunicata nessuna cifra, in fatto di spettatori, e comunque non presteremo molta fede perché le cifre riguardanti il pubblico a Brands Hatch, Mallory Park e Oulton Park sono spesso « falsificate » per motivi politici. Ci è però sembrato che lo spazio riservato al pubblico fosse mezzo vuoto, come accade per la BOAC 1000. Un peccato, perché ciò significa che il week-end di corse è stato una perdita dal punto di vista finanziario.



**l'olio auto mobilistico**