

**Fiacco epilogo  
a INTERLAGOS  
della stagione '72**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPORT  
NT**

# **domenica SPRINT**

Due corse in ventiquattro ore per recuperare la prova della COPPA BRASILE ma la scarsità delle macchine avvilisce

## **KAUHSEN «apre» LOOS replica De Adamich «acchiappapunti(cini)»**

**S. PAOLO** - Dopo una settimana di sosta forzata derivante dalle note vicende relative a « guai » di trasporto e difficoltà di dogana, la 2. Coppa del Brasile ha finalmente preso il via ad Interlagos.

Come già era nelle previsioni generali, la lotta si è ristretta alle Porsche 917/10 di Kauhsen e Wilson Fittipaldi ed alla Alfa Romeo 3 litri di Andrea de Adamich, che fino dalle prove si erano di-

mostrati i più veloci del lotto. Il tedesco, approfittando del perfetto rendimento della sua vettura, e soprattutto dell'acerrima battaglia nata fra Wilson e de Adamich, è riuscito a spuntarla rimanendo in testa dall'inizio alla fine della prima gara prevista in questo fine settimana, cor-

**Roberto Affonso**

**CONTINUA A PAGINA 20**



**ANDREA DE ADAMICH**, sembra quasi nascondersi in questa foto. Ma ve lo assicuriamo l'immagine non è stata scattata, dopo che con il suo terzo posto nella prima corsa sport brasiliana di Interlagos sull'Alfa 33 tt 3, ha guadagnato altri due punti in quell'interminabile campionato italiano assoluto di velocità. La gara, non essendo titolata, aveva coefficiente 0,5. Quattro sono i punti andati a De Adamich che, ridotti con il coeffi-

ciente, risultato due. La situazione della classifica del CAMPIONATO ITALIANO assoluto è ora questa:

1. ANDREA DE ADAMICH	punti 107,5
2. ARTURO MERZARIO	99,5
3. NANNI GALLI	37
4. SANDRO MUNARI	36

A disposizione per un « utilizzo » ai fini del campionato assoluto rimangono ancora 3 gare: 17 dicembre CORSA A INTERLAGOS - 24 dicembre CORSA A INTERLAGOS e 31 dicembre CORSA A INTERLAGOS.





CONTINUAZ. DA PAGINA 19

sa nella giornata di sabato in maniera da «recuperare» quella saltata domenica scorsa.

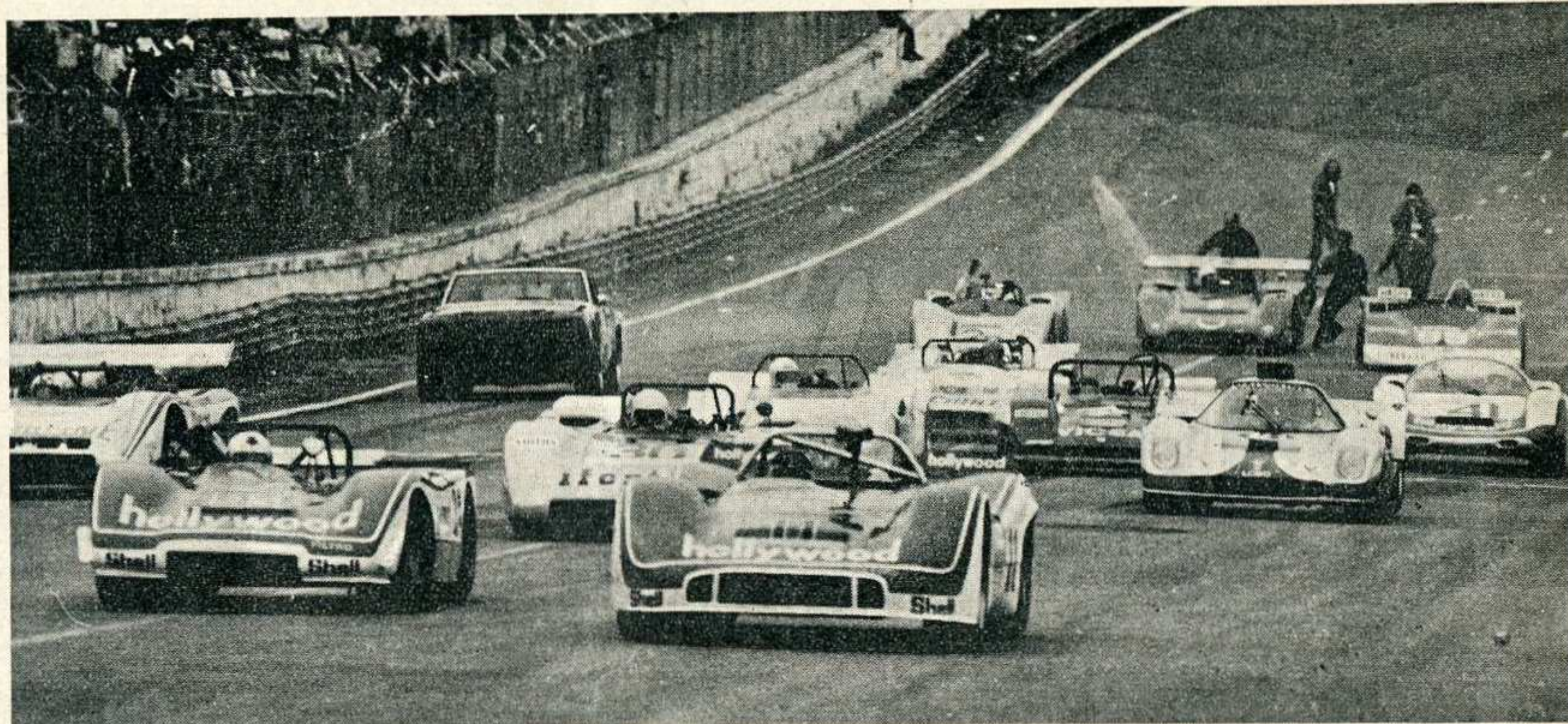
Ad ogni modo, detto di Kauhzen, l'interesse del pubblico — non molto numeroso anche per la giornata piovosa — è stato tenuto desto da Fittipaldi e de Adamich, che non si sono risparmiati lungo l'arco dei 15 giri. Wilson era avvantaggiato all'uscita dalle curve strette, per la maggior potenza del suo motore, mentre l'italiano riusciva a riguadagnare nel tratto misto, per la maggiore stabilità e miglior frenatura della sua 3 litri Alfa Romeo.

De Adamich aveva comunque qualche possibilità di arrivare secondo, in quanto poteva superare Fittipaldi all'ultima frenata prima dell'arrivo, cosa che già gli era riuscita altre volte. Solo che, ad un giro del termine, alla curva del Sargento de Adamich compiva una sbandata che era sufficiente per fargli perdere il contatto dalla Porsche di Wilson, che così terminava secondo.

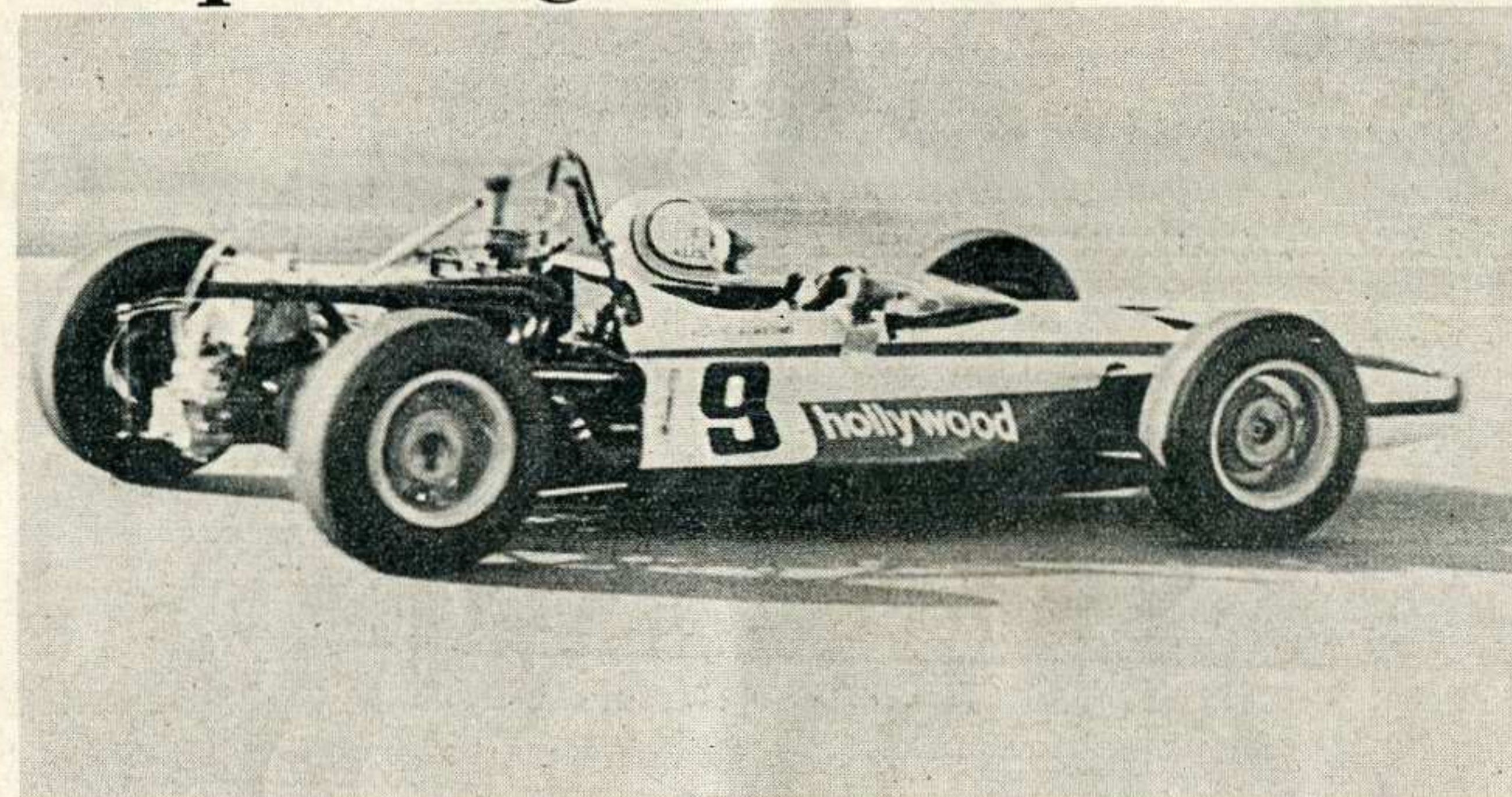
Degli altri, poco da dire. Hanno fatto solo passerella. In particolare Siegfried Riedel ha preso parte alla corsa con una antidiluviana McLaren, che sembrava uscita da un museo! Rimandato ad altre occasioni il confronto che si sperava di vedere fra le Porsche e la potentissima (830 CV) McLaren di Georg Loos, che in questa prima prova ha preferito andare tranquillo.

I piloti brasiliani hanno partecipato con vetture poco competitive. Da segnalare comunque la bella prova di Renato Peixoto, che ha conquistato un incoraggiante 7. posto con un prototipo di sua costruzione dotato di un motore Cosworth 2 litri.

Nella stessa giornata si era disputata una prova del campionato Turismo brasiliano, per la terza divisione, piuttosto scialba, mentre invece molto interessante si è rivelata la gara per le vetture prototipo brasiliane, vinta da Victor De Lamare al volante di una Avallone-Chevrolet.



## Di questo genere le corse alla brasiliana



## Con i motori rotti l'ALFA e la 917 al secondo via

**S. PAOLO** - Secondo round della Coppa Brasile il giorno successivo, cioè domenica. Purtroppo assenti sia il vincitore della prima gara, Willy Kauhzen, sia Andrea de Adamich: il primo ha rotto un pistone, mentre l'italiano ha fuso una bronzina nelle prove della mattina.

Privata così di due protagonisti, con problemi di assetto la Porsche di Wilson Fittipaldi, la corsa è stata vinta dalla McLaren di Georg Loos, che ci ha messo otto giri ad avere ragione di Wilson. Subito dopo essersi liberato della Porsche, Loos non ha avuto problemi a terminare vittorioso, seguito

appunto dal brasiliano. Degli altri, non resta che dire che fanno numero. Sempre più desolante la prova della McLaren di Riedel, il «dinosaurio rosa» come già lo hanno battezzato, che ha compiuto una delle corse più brutte mai vista ad Interlagos.

Tutto sommato, il prezzo pagato dal pubblico è stato giustificato solo dalla bellissima gara fra le Turismo terza divisione, dato che la gara internazionale era stata anche ridotta a 10 giri, di comune accordo fra gli organizzatori e piloti, data la scarsità di vetture e lo stato precario delle superstite.

**2. COPPA BRASIL**, gara internazionale di velocità in circuito per vetture gruppi 5 e 7 e prototipi brasiliani - Interlagos (San Paolo) 9-10 dicembre 1972.

### LE CLASSIFICHE

#### 1. prova

1. Willy Kauhzen (Porsche 917/10) 15 giri in 41'44"0; media 171,661 kmh; 2. Wilson Fittipaldi (Porsche 917/10) 41'50"04; 3. de Adamich (Alfa Romeo 33tt3) 42'00"3; 4. Loos (McLaren-Chevy) 42'59"04; 5. Pesch (McLaren) 44'07"07; 6. Pfuhl (Porsche 908-3) a 2 giri; 7. Peixoto (Peixoto-Ford) a 2 giri; 8. Riedel (McLaren) a 2 giri; 9. Lameirao (Avallone-Chrysler) a 8 giri; 10. Balder (Avallone-Chrysler) a 8 giri. Giro più veloce: il 9. di Kauhzen in 2'45"3, media 173,357 kmh.

#### 2. prova

1. George Loos (McLaren-Chevy) 10 giri in 28'21"04, media 168,453 kmh; 2. Wilson Fittipaldi (Porsche 917/10) 28'29"05; 3. Pfuhl (Porsche 908-3) a 1 giro; 4. Riedel (McLaren M8D) a 1 giro; 5. Balder (Avallone-Chrysler) a 3 giri. Giro più veloce: l'8. di Loos in 2'48"00, media 170,571 kmh

**PORTO ALEGRE** - Anche in Brasile la Formula Ford conta un gran numero di appassionati, sia fra il pubblico che fra i piloti. La gara conclusiva del campionato brasiliano si è svolta sul circuito di Porto Alegre, due settimane fa, ed è stata vinta da Alex Ribeiro.

«Riconosco che ho fatto una bella corsa, ma la macchina di Alex oggi era imbattibile. Pare anche più di una Formula Ford, ed era più rapida di tutti».

Clovis de Moraes, il campione brasiliano F. Ford 1972, giunto secondo, non era soddisfatto dopo la gara. Ma il pubblico lo era. Perché è stata indubbiamente una gara combattuta, affascinante ad ogni giro, per gli innumerevoli cambiamenti di posto nella prima posizione. Clovis voleva dimostrare, nella ultima gara F.

## F. FORD decisa in volata a Porto Alegre

Ford del 1972, che era veramente il campione e sul piccolo circuito di Taruma, che conosce benissimo in ogni punto, voleva dare al suo pubblico la soddisfazione di una vittoria.

Certo non aveva fatto i conti con Alex Ribeiro, che si è presentato con una macchina veramente in stato di grazia. Il più veloce a prendere il via era Clovis, seguito subito da Alex. Nei primi giri le posizioni rimanevano immutate, ma i due primi si allontanavano dagli altri. Nel sesto

giro Pedro Carneiro Pereira, il terzo, abbandona la gara, con problemi di motore. Poi, nella «Curva do Laco», un lieve scontro fra le macchine di Amadeu Ferri e Breno Fornari. Amadeu rovina la ruota anteriore sinistra e Breno la sospensione anteriore. I due sono costretti al ritiro.

Per 40 giri la gara si riduce alla battaglia per la prima posizione. Ora è Clovis, ora Alex. Nel 39. giro è ancora impossibile dire chi sarà il vincitore, ma nella volata finale Alex è il primo, con 32 centesimi di vantaggio.

**GARA DI FORMULA FORD** - Ultima prova del campionato brasiliano - Porto Alegre (Brasile), 19 novembre 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Alex Dias Ribeiro, 40 giri in 52'29"22; 2. Clovis de Moraes in 52'29"54; 3. Enio Sandler a 1 giro; 4. Claudio Muller a 1 giro; 5. Francisco Lameirao a 1 giro.

● Il consiglio generale dell'ACI, nella sua ultima riunione tenutasi a Roma, dopo avere approvato il bilancio preventivo 1973 ha proceduto alla nomina del comitato esecutivo dell'Ente che resterà in carica per il triennio 1972/1975. A far parte del comitato, oltre al presidente ACI avv. Carpi de' Resmini, al rappresentante del Ministero del turismo e dello spettacolo e al presidente CSAI ing. Rogano, membri di diritto, sono stati chiamati i seguenti presidenti di AC provinciali: ing. Pasquale Borracci (Firenze), dott. Giuseppe Di Vita (Trapani), avv. Michele Lo Forese (Taranto), ing. Angelo Orlandi (Modena), dott. Umberto Peretti Colò (Verona), gr. uff. Gianluigi Ponti (Milano), dott. Angelo Ruggiero (Alessandria) e prof. Tullio Sorgi (Teramo). Pure ratificate le commissioni consultive dell'ACI i cui presidenti sono: ing. Alberto Rogano per la CSAI, prof. Giovanni De Maria per l'automobilismo industriale, avv. Giovanni Rosso per la giuridica e ing. Guido De Unterrichter per la tecnica. In carica fino al '74.



Per la crisi USA prende corpo il gemellaggio INTERSERIE

## Gli americani CAN-AM cercano corse in Europa

STOCCARDA - George Follmer e Mint Minter, ovvero il campione e il terzo classificato del Challenge Can-Am, sono in Europa per prendere contatti con i costruttori delle loro vetture. Approfitto di questa scusa ufficiale, non hanno mancato, però, di incontrarsi con Gerhard Härlle, il presidente dell'Interserie Association, per un giro d'orizzonte sulle rispettive attività.

Secondo voci correnti in ambienti bene informati, sembra che l'albero della cuccagna del Can-Am stia lentamente intristendosi e che costruttori, preparatori e organizzatori siano fortemente preoccupati perché gli sponsor stanno allontanandosi da quel tipo di gare. Perché si è creato questo stato di cose? Perché questo challenge che ha sempre avuto il potere di infiammare le folle, sta perdendo di interesse verso coloro che ne sono stati finora i primi sostenitori?

Non è difficile la risposta e l'ha data lo stesso George Follmer. Dei 30-35 piloti, accasati, sponsorizzati, o no, che partecipano al Can-Am, soltanto una decina di essi possono contare su macchine veramente competitive; gli altri hanno a disposizione dei «mostri» che con l'andar del tempo e con la «rivelazione» Porsche-Penske stanno facendo sempre più la figura di... mostriciattoli. E' logico, quindi, che perdurando questo stato di cose, con la minaccia di una nuova Porsche ancora più potente, con il probabile ritiro della McLaren che non si sente di affrontare la spesa per dotare i suoi motori di un turbo compressore in grado di aumentarne la potenza, la corsa multimilionaria rischia di perire per anemia acuta.

Potrebbe esservi una soluzione, almeno se non immediata, proiettata in un futuro molto prossimo. Da tre anni in Europa si sta disputando il campionato Interserie, una competizione che, tranne per i premi, è molto simile alla più celebre corsa nordamericana. Lo stesso tipo di vetture e la medesima categoria di piloti in quanto se nel

Can-Am si allineano tipi come Denis Hulme, Peter Revson, George Follmer e Mark Donohue, nell'Interserie vi sono i vari Kinnunen, Kauhsen, Howden Ganley, Peter Gethin, Brian Redman e, se pure sporadicamente, Arturo Merzario e Carlos Pace. Senza contare che su vetture di quel tipo sono montati facendosi molto onore anche Jackie Stewart e François Cevert. Quindi, dieci buone macchine in America, altrettante in Europa, quanto di meglio per potere dare inizio ad un nuovo campionato mondiale che possa sostituire quello agonizzante delle vetture sport.

Tuttavia per attuare questo progetto saranno necessari sforzi e sacrifici da entrambe le parti: gli americani dovranno sacrificarsi a vedere decurtati i ricchissimi premi dei quali sino ad ora hanno goduto; gli organizzatori europei dovranno allargare un poco i cordoni delle loro borse (almeno sino a quando l'interesse degli sponsor non venga ridestato) con la speranza che il pubblico risponda positivamente.

Intanto, a Stoccarda, i due ambasciatori Can-Am hanno spiegato al presidente Härlle che cinque delle migliori vetture del challenge canadese-americano si trovano in Europa e che vi rimarranno almeno sino a fine aprile. Perché non approfittarne? Perché non dare inizio all'Interserie 1973 con la presenza sui campi di gara di cinque dei migliori conduttori statunitensi, fra i quali nientemeno che il campione 1972?

Sembra anche che le pretese, in fatto di ingaggi e premi, non siano eccessive e che le spese da sopportare siano quasi nulle visto che le vetture si trovano già in Europa. Sarebbe un bel colpo sotto il profilo sportivo-spettacolare, ma soprattutto potrebbe segnare l'inizio di quello scambio piloti-vetture vagheggiato dalle due parti e potrebbe servire a gettare il seme per quel campionato «corsa biposto» col quale sostituire il «marche sport».

## Squadra ALPINE per il tricolore GT

Se la serie degli accordi pubblicitari andranno in porto (e pare proprio di sì) avremo per la prossima stagione un nuovo motivo di interesse nelle gare GT, quest'anno a dire il vero non particolarmente seguite e dominate in assoluto dalle strapotenti Porsche. Dopo l'immissione di un notevole gruppo di Pantere De Tomaso, che certamente mostreranno la loro grinta non ancora del tutto conosciuta, anche una bella formazione di Renault Alpine affronterà la serie delle corse italiane, con

puntate nelle gare dell'europeo GT. La squadra dovrebbe nascere sotto i colori della Quarry Jeans e disporrebbe di quattro vetture assistite direttamente dalla Giada Auto, che quest'anno ha colto una lunga serie di successi culminati con il titolo italiano della Gran Turismo. Le vetture, una 1800, una 1600 e due 1300 inizieranno con le gare di campionato italiano: per ora i piloti a disposizione del team sarebbero Paleari, campione italiano uscente, Monti e Caliceti.

### CAMBIANO FACCIA LE ALPINE F. 3

(ma non sono ancora competitive)

LE CASTELLET - L'Alpine, cui la Martini di Coulon, sul finire della stagione, ha contestato aspramente il predominio in Formula 3, è già avanti con il suo programma di prove per la nuova versione 1973.

Non si tratta di modifiche fondamentali, dato che il telaio è rimasto quello noto in tubi, ad ogni modo la novità c'è, e consiste nella sistemazione interna dei freni anteriori, il che ha comportato anche un rifacimento della sospensione. Nel corso di queste prove, sono stati sperimentate anche una mezza dozzina di carenature anteriori, alcune delle quali in coppia con la carenatura posteriore della Elf 2, completa di alettone a sbalzo.

Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, il campione di Francia '72 Michel Leclère, Alain Serpaggi ed Alain Cudini, che debutterà nel '73 grazie ad un appoggio finanziario della Elf, si sono succeduti al volante di tre monoposto F. 3 sul circuito del Paul Ricard. Depailler e Jabouille sono stati cronometrati su tempi intorno a 1'21", nel circuito di 3300 metri il cui record appartiene a Depailler in 1'21"6. Roger Williamson girò in 1'20" ma fu squalificato perché il cassoncino «aspirava» aria. I due piloti francesi pensano comunque che bisognerà scendere sotto all'1'20" per poter essere competitivi nella prossima stagione.

● Doccia scozzese nella dependance Filipinetti a Formigine. All'inizio della scorsa settimana sembrava che l'equipe Parkes dovesse perlomeno far fagotto, destinazione Ginevra. Successivamente invece la situazione si è capovolta. Pare che non dovrebbe cambiare nulla. Ne sapremo di più dopo Natale.

Al via delle gare brasiliane si notano vetture molto eterogenee, per la maggior parte costruite in loco. Sotto, le formula Ford di Alex Ribeiro (a sinistra) e di Lameirao e Pereira, impegnate a Taruma

Si sta per concludere in Argentina un bel campionato

## Un GRADASSI in montagna

LOS CONDORES - Si sapeva che Ford aveva deciso di non partecipare alle ultime gare di Turismo Carretera perché voleva le sue macchine ben preparate per il Gran Premio della Montagna. Vi era anche in ballo il campionato argentino delle specialità che sembrava cosa fatta a pennello per Nasif Estefano, che aveva iniziato il 1972 volando in testa con un netto punteggio. Ma poi le cose cambiavano e nella stessa scuderia Pirin Gradassi era il peggior nemico di Nasif Estefano senza esclusione di colpi. Finale della situazione: Pirin Gradassi vince da par suo il Gran Premio TC e manda in bestia Estefano che vede calare i punti di vantaggio rispetto al suo compagno. Poi verrà questo Gran Premio della Montagna su quattro tappe per dire che Gradassi è l'asso imbattibile che oltre a vincere toglie a Nasif Estefano il primo posto nel campionato. La prossima gara di Zapala sarà pertanto la decisiva e a Gradassi basterà un secondo posto (o il ritiro di Estefano) per vincere il campionato.

Tornando al Gran Premio della Montagna, quattro faticose tappe fra Laboulaye e Carlos Paz di 509,200 chilometri, poi Carlos Paz - Mina Clavero - Carlos Paz (circuito del famoso Desafio de los Valientes) di 171,400 chilometri, il giorno dopo Alta Gracia - Santa Rosa - San Ignacio - San Clemente e ritorno a Alta Gracia per 254.000

ed infine sul circuito de los Condores 12 giri per 571,200 chilometri. Partono 29 macchine nella prima tappa e i primi 200 km sono un solo rettilineo. Si ritirano Traverso e Giordano, Riva e Ciani. Poi la lotta si fa sostenuta fra Martinez Boero e Marinovich ma anche questi due sono costretti a cedere il passo.

La cosa rimane quindi fra i due fordisti Nasif e Gradassi, guida il primo poi a 300 metri dal traguardo va fuori strada in una curva e perde il musone e la tappa. Vince quindi Gradassi seguito da Marinovich con Chevrolet e Iglesias e Estefano con Ford Fal-

G. P. DELLA MONTAGNA TC - 4 tappe per km 1.506 - Los Condores, 26 novembre 1972

#### CLASSIFICA FINALE

1. Pirin Gradassi (Ford Falcon) in ore 9.28'45"2, alla media di 136,263 kmh; 2. Nasif Estefano (Ford Falcon) 10.17'13"8; 3. Bordeu (Dodge) 10.39'26"3; 4. Machado (Torino) 10.53'31"2; 5. Villagas (Torino) 11.52'50"6; 6. Boyle (Torino) 11.59'16"0; 7. C. Iglesias (Ford) 12.01'33"6; 8. Grey Rock (Peugeot 504) 12.29'26"5.

#### Classifica campionato argentino TC

1. Gradassi p. 193; 2. Estefano, 188; 3. R. Iglesias, 55; 4. Bordeu, 50; 5. C. Iglesias, 42; 6. Martinez Boero, 35; 7. Loeffel, 34; 8. Traverso, 31; 9. C. Marinovich, 30; 10. Giordano, 24.

con, impiegando 3 ore 13'37"1/5 alla media di 160,855.

Era interessante la seconda tappa sul circuito del Desafio de los Valientes per poter fare paragoni. Delusione per i sostenitori delle TC: vanno più piano delle Fiat 125. Gradassi in ogni modo dimostrava pulitamente di essere ancora il re e superava Bordeu di oltre 10 minuti, molti in una gara dove le Fiat avevano solo secondi di distacco. Dei 15 partiti disertano Pascualini e Parodi, e Gradassi vince alla media di 79,877 seguito da Bordeu, Iglesias e Estefano che oramai è a 42 minuti dal primo.

La terza tappa vede un Nasif scatenato; tuttavia deve accontentarsi di un secondo posto, dietro Gradassi, mentre Bordeu passa al terzo. Arrivano tutte le 13 macchine partite. La media è di 105,420.

L'ultima tappa sul circuito Los Condores è nettamente veloce. Chi risparmia la macchina può andarsene. Per poter avere più vetture in gara e più spettacolo, si riagganciano cinque ritirati facendoli correre solo per i premi e non per la classifica. E vince precisamente un riagganciato, Carlos Luace che col Torno supera per 14 secondi Marinovich col Chevrolet. Terzi e quarti Estefano e Gradassi questi a 39" dal suo avversario. Media della tappa 191,672.

Augusto C. Bonzi



## Mille di queste domeniche da augurare all'autodromo di VALLELUNGA...



Sopra, Jochen Mass compie il giro d'onore a «cavalcioni» della sua Mexico. Sotto, Francisci (all'esterno) subisce le gentilezze di Birrell, mentre Mass è davanti. A destra, Matthews in testa-coda

VALLELUNGA - DFV, è la sigla che contraddistingue il motore tre litri della Ford ripetutamente campione del mondo in F. 1. Con la stessa sigla, la Ford Italiana ha voluto festeggiare a Roma tutte le sue iniziative in campo sportivo, DFV a Roma per «Day Ford Vallengunga», giorno della Ford a Vallengunga. Presentato così in anteprima assoluta, il «Challenge Escort Mexico», che verrà disputato

l'anno prossimo con l'appoggio della casa di pneumatici Kleber.

Il successo è stato addirittura superiore all'attesa. Oltre alle belle gare che si sono svolte, interessanti e combattute, un folto pubblico era presente sugli spalti di Vallengunga, a testimoniare, che, con 1500 lire d'ingresso, una serie di gare continue, corte e combattute, senza respiro, possono portare pubblico, tanto

pubblico. Specie se Roma ti risfodera in pieno inverno una domenica da scampagnata primaverile.

Sotto un magnifico sole così, alcune migliaia di persone — quante da molto non se ne vedevano a Vallengunga — hanno assistito a quattro tiratissime gare: una di F. Ford, una di «Escort Mexico» per il Trofeo Autosprint, una di rally cross per «Campioni» e una per giornalisti.

# Corrida MEXICO e



## MASSicce sportellate

VALLELUNGA - Le gare di Escort Mexico che si svolgeranno il prossimo anno in Italia hanno avuto nel giorno della festa Ford a Vallengunga il primo interessante battesimo, che ha fatto vedere quanto la nuova formula sia indovinata, combattuta e spettacolare.

Sabato avevano provato ventotto macchine, e il miglior tempo è stato ottenuto da Mass che ha girato nel circuito piccolo di Vallengunga in 1'08"7 alla media di 87,510 kmh. Il secondo miglior tempo è stato di Birrell, seguito poi nell'ordine da Francisci, Matthews, Bourgoignie, Grimaldi, Giorgio, Belli, «Gero» e Ravello, con tutti gli altri con tempi più o meno equivalenti.

Già dal primo contatto i piloti si sono detti entusiasti della nuova «formula», anche perché la vettura costa poco (1.600.000 lire) e quindi dà a molti la possibilità di correre in un modo divertente. In più le gare che si svolgeranno il prossimo anno per i vari circuiti italiani sono dotate di premi consistenti.

La gara di domenica era imperniata su due manche di 10 giri ciascuna pari a km 16,700, avevano diritto di entrare in finale i primi nove di ogni batteria. La prima batteria sembrava un monologo del nostro Francisci che però a due giri dalla fine

veniva «sportellato» al tornantino da Mass e buttato fuori pista. Il romano perdeva non solo la posizione di testa ma retrocedeva di ben 5 posizioni, dietro a Giorgio, Gallo e Bourgoignie che si classificavano nell'ordine, gli altri quattro classificati e ammessi alla finale erano: «Gero», Prezzenini, Doneda e Bonanno.

Mass vinceva (immeritatamente) questa prima manche e si aggiudicava anche il giro più veloce che è stato compiuto in 1'8"3 alla media di 88,023 kmh.

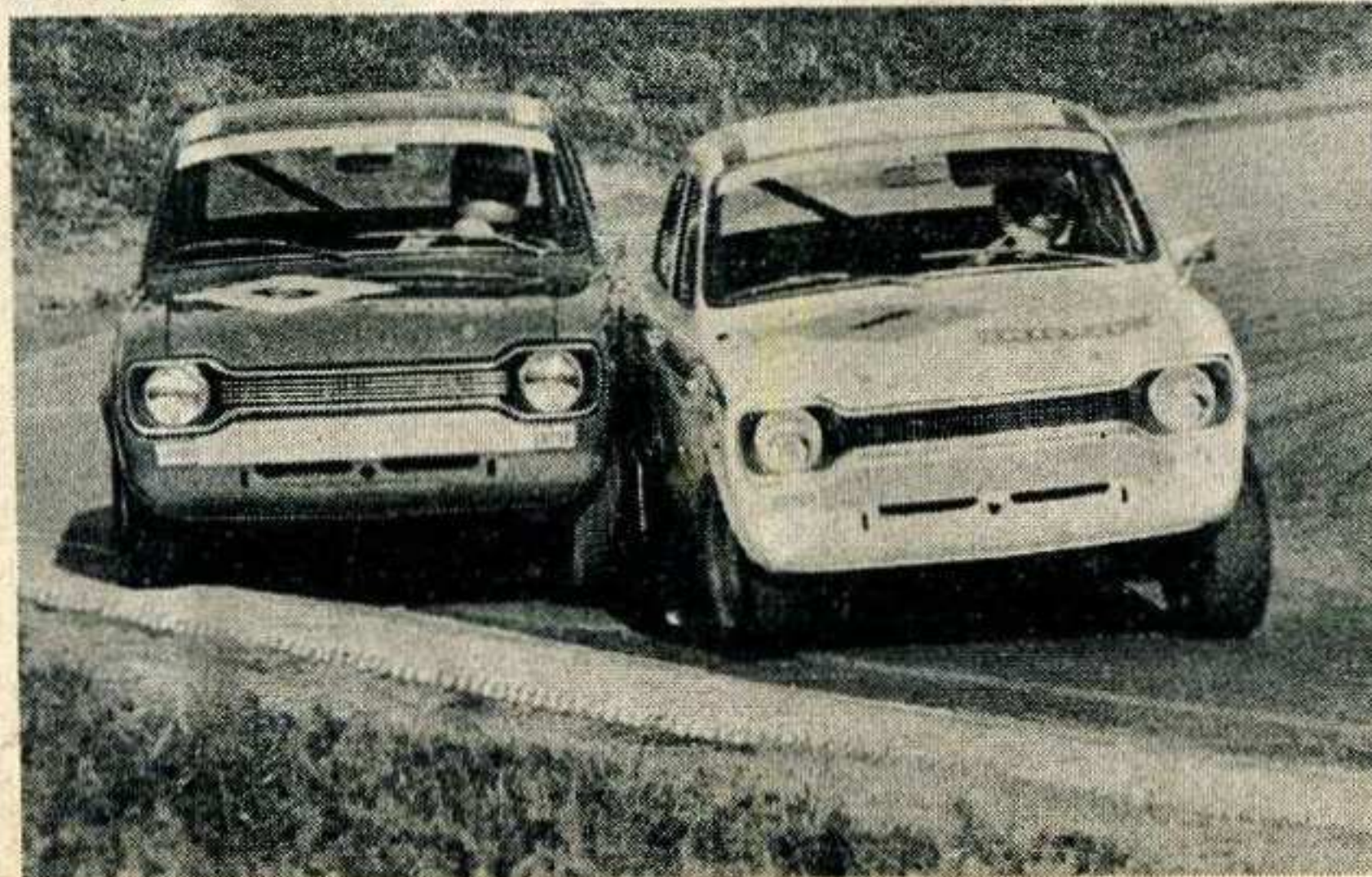
## BIRRELL resiste a Ciardi

Un attimo di respiro, e poi il via per la 2.a manche. E' più bella della prima, perché nonostante Birrell prenda subito il comando e non l'abbandoni più fino alla fine, c'è una bella lotta con il toscano Ciardi che tenta e ritenta di passare Birrell, ma non ci riesce mai, forse perché non ha la decisione necessaria quando tenta di passare il capofila. Tutti i dieci giri vivono di questo duello, ma come già detto l'esperienza di Birrell ha la meglio e dietro ai due si classificano nell'ordine per entrare in finale Grimaldi, Belli, Ravello, Dioli, Giordano, Spiffero e Gontantini. Ciardi nelle sue innumerevoli rincorse al capofila stabilisce anche il giro più veloce in 1'08"2 alla media di 88,152 kmh.

La finale di questa anteprima internazionale del Challenge Kleber Ford Mexico, il Trofeo Auto-



Ancora al tornantino, Cusani in testa-coda mentre arriva «Gero». Sotto, nuovamente Birrell tiene al largo con decisione Francisci



sprint, vede al via diciotto parimenti che dovranno disputare venti giri del percorso piccolo di Vallengunga pari a km 33,400.

I finalisti si sono presentati al via molto «eccitati», forse per la presenza sulla vettura che li precedeva nel giro di ricognizione del pilota della Ferrari, Merzario, con a fianco il direttore generale della Ford Italiana, ing. Da Vinci.

## FRANCISCI ci prova

Infatti dopo appena 50 metri dalla partenza Ciardi si sposta per prendere una traiettoria a lui più favorevole, e si tocca con Birrell, dietro arrivano lanciati Grimaldi e Carlo Giorgio che fanno un testa-coda in mezzo al gruppo, fra il fumare dei pneumatici inchiodati dai piloti che pigiano disperatamente sui freni. Tutto finisce bene, ma Grimaldi e Carlo Giorgio sono eliminati per avarie e Ciardi giudicato dal direttore di corsa reo di scorrettezze viene tolto di gara con la bandiera nera.

In testa rimangono Mass, Birrell e Francisci a guidare la corsa. Il pilota italiano prova per due o tre volte di passare gli avversari, ma non ci riesce e col passare dei giri viene lentamente distaccato da essi, ma recupera poi nel finale giungendo terzo a otto decimi di secondo dal vincitore.

Quasi tutti i venti giri della finale del trofeo Autosprint - Ford





grande confusione alla partenza della prova finale del Trofeo Autosprint per Ford Mexico

# ROSS «cieco» di CLARK

TROFEO AUTOSPRINT, anteprima del Challenge Kleber-Ford Mexico 1973. Autodromo di Vallelunga, circuito piccolo, 10 dicembre 1972.

## LE CLASSIFICHE

### 1. manche

1. Jochen Mass 11'39"8, media 85,904 kmh; 2. Giorgio 11'41"3; 3. Gallo 11'43"; 4. Bourgoignie 11'46"3; 5. Francischi 11'46"5; 6. «Gero» 11'54"9; 7. Presenzini 11'54"9; 8. Doneda 11'56"5; 9. Bonanno 11'57"8; 10. Alvisi 12'01"5; 11. Scudieri; 12. Cusani; 13. Pratelli.

Giro più veloce: il 6. di Mass in 1'08"3, media 88,023 kmh.

### 2. manche

1. Gerry Birrell 11'37"9, media 86,138; 2. Ciardi 11'38"4; 3. Grimaldi 11'42"7; 4. Belli 11'47"1; 5. Ravello 11'50"5; 6. Dioli 11'50"9; 7. Giordano 11'51"5; 8. «Spiffero» 11'54"3; 9. Gonfiantini 12'00"; 10. Matthews 12'00"6; 11. La Starza; 12. Maiocchi; 13. Marengo; 14. Glandemico.

Giro più veloce: il 2. di Ciardi, in 1'08"2, media 88,152 kmh.

### Finale

1. Jochen Mass 23'16"8, media 86,071; 2. Birrell 23'17"3; 3. Francischi 23'17"6; 4. Bourgoignie 23'20"4; 5. Gallo 23'29"2; 6. Dioli 23'30"2; 7. «Gero» 23'40"7; 8. Giordano 23'42"2; 9. Bonanni 23'45"7; 10. Doneda 23'46"1; 11. «Spiffero» 23'48"4; 12. Gonfiantini 23'50"4; 13. Presenzini 24'17"6; 14. Belli.

Giro più veloce: il 10. di Birrell in 1'08"9, media 87,256 kmh.



L'ing. Nicola Da Vinci (a destra), presidente della Ford Italiana, era molto soddisfatto della bella giornata che le sue vetture hanno regalato ai romani



Mexico sono vissuti, a parte l'emozione iniziale, sul duello fra i due giganti di questa prima prova Mass e Birrell, che si sono passati e ripassati in continuazione rubandosi a ripetizione la testa, in un duello entusiasmante, che ha fatto balzare in piedi il pubblico, che applaudiva i due protagonisti ad ogni loro prodezza.

A circa metà corsa è sembrato che Birrell prendesse un leggero sopravvento sull'avversario, tanto da stabilire anche il giro più veloce in 1'08"9 alla media di 87,256 kmh, ma Mass lo riprendeva e andava in testa alla corsa. Nelle retrovie, squalificato come detto Ciardi, Francischi teneva la terza posizione, mentre una bella lotta era in atto fra Bourgoignie, che alla fine sarà solitario al quarto posto, Gallo e Dioli, che combattevano per la quinta posizione. La spunterà alla fine Gallo seguito da Dioli, «Gero» e Giordano.

Intanto in testa alla corsa era un continuo susseguirsi di sorpassi fra i due mattatori, che giungevano all'ultimo giro con in testa Mass, che molto furbescamente impediva al rivale di passare, e vinceva con cinque decimi di secondo di vantaggio.

Nel complesso questa nuova formula Ford Mexico, ha divertito il pubblico per le continue «sportellate» fra i vari contendenti e per la spettacolarità che solo macchine perfettamente eguali fra di loro possono garantire al pubblico.

Giancarlo Cevenini

All'interno del circuito era stata ricavata una pista di Rallycross, e le gare sono state molto divertenti. Se vediamo un bel salto davanti alle tribune gremite (finalmente!). So, Clark ha fatto tutta una batteria con il cofano in queste condizioni, ma ha vinto ugualmente guardando dove gli capitava



VALLELUNGA - Tre stranieri (Makinen, Mikkola e Clark), tre italiani (Galatini, Natili e Fargion) hanno dato vita ad una gara di Rallycross, per la delizia del numeroso pubblico che ha molto apprezzato i «numeri» dei contendenti a questa particolare forma di gare. C'è stata subito lotta e i «voli» e le «sportellate» sono all'ordine del giorno ad ogni giro.

Tutto è andato normalmente, se normalmente si può dire di queste corse, quando all'ottava prova, ultima prima della finale, in un salto Clark ricadeva male sulle ruote davanti e toccava con il muso per terra. Si alzava il cofano che impediva la visibilità al pilota che però non si perdeva d'animo, e cercava di far ricadere il cofano con continue frenate. Ma invano. Allora il recentissimo vincitore del Rally RAC sporgeva la testa dal finestrino per vedere la pista e conduceva in questo modo sorprendente per tutto l'ultimo giro rintuzzando gli attacchi agli avversari. Gli applausi non potevano mancargli per questa corsa «cieca», unica nella storia.

La finale è stato un susseguirsi di sportellate, di tamponamenti e di colpi di coda fra Galatini, Clark e Fargion per la supremazia finale. L'ha spuntata Galatini che dopo averci provato per due giri è riuscito durante l'ultimo a mandare in testa e coda Clark e a farlo uscire di pista, vincendo davanti allo stesso Clark e a Fargion.

Dulcis in fundo... alcuni giornalisti si sono cimentati anche loro in questa specialità. Che dire se non che ha vinto Gallo davanti a de Sanctis? E' opportuno stendere un velo pietoso sull'esibizione degli altri. Una rivincita — una volta tanto — per i piloti e per il pubblico.

g. c.





Il campione del mondo di Formula Ford, Johnny Gerber, ha ribadito a Roma il suo buon diritto al titolo. Eccolo, a destra, in azione con la sua Elden

GERBER ha messo d'accordo i tre sfidanti italiani in F. FORD (e SASSI ha preceduto CICCOCCHI e MANTOVA)



# Il sudamericano di turno

VALLELUNGA - «Sabato prove di F. Ford» — diceva il programma — ore 13. Erano in molti a sperare che non venisse il campione del mondo Gerber con la sua macchina che assomiglia moltissimo alla March di F. 1 prima maniera. Invece alle prove il baffuto Gerber s'è presentato, ha fatto i suoi bravi giri, ma meglio di lui ha fatto il nostro Mantova di due decimi di secondo. E' stata la sorpresa della giornata, che ha aperto il cuore alle speranze per il giorno dopo. Vuoi vedere — si diceva in giro — che i nostri che non ce l'hanno fatta a B. Hatch, la spuntano qua contro il messicano?

Dietro ai due che abbiamo nominato prima Sullivan (con lo stesso tempo di Gerber), poi Ciccozzi, Francia, Monguzzi, Sassi, Senni, Bergami e Bossoni nell'ordine. I migliori tempi delle prove serviranno anche per stabilire l'ordine di partenza di domenica per la gara di F. Ford, gara che si svolge sul

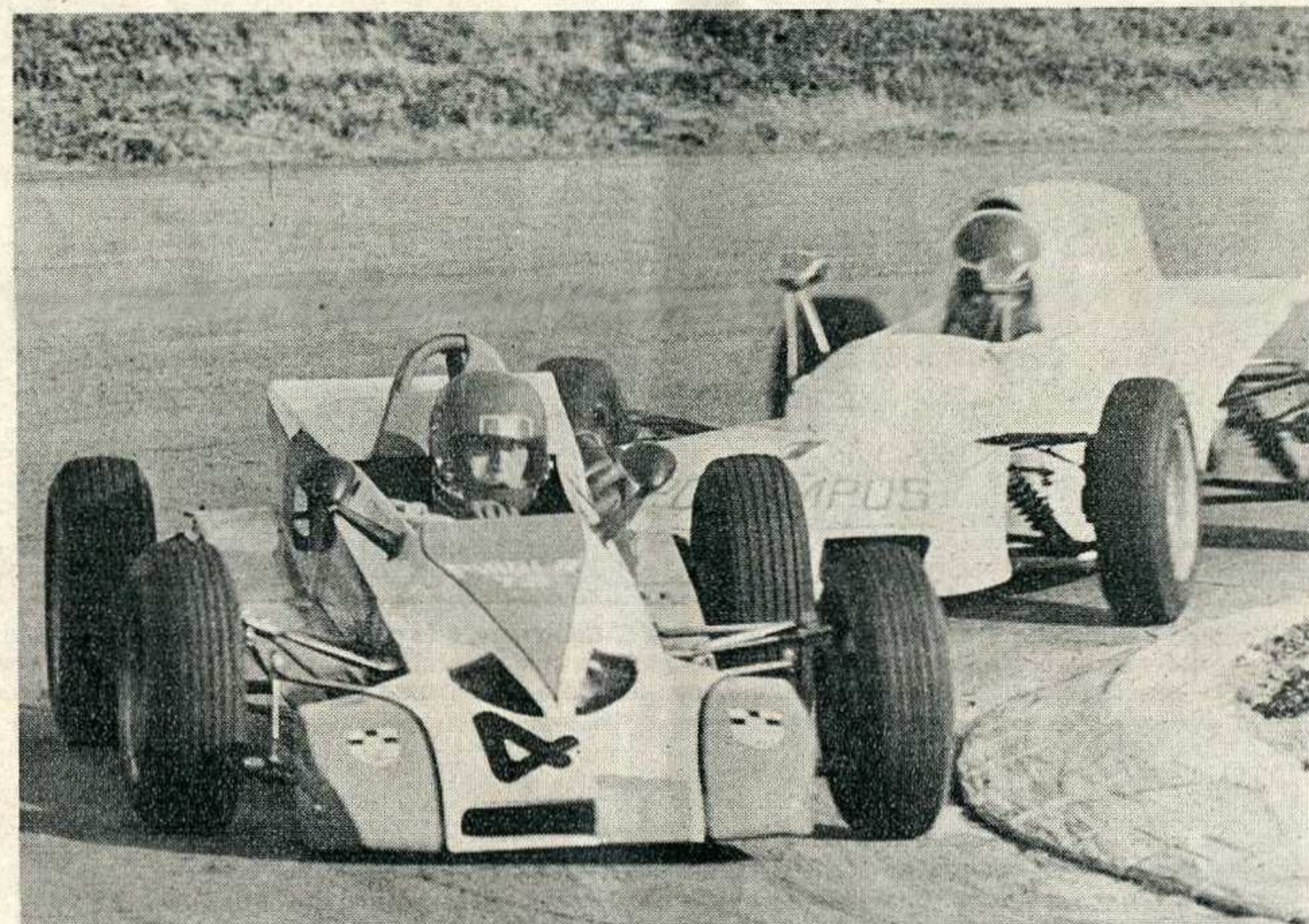
« FORD SPORTS DAY » - Vallelunga, di dicembre. Gara internazionale di Formula Ford disputata in un'unica prova di 25 giri pari a 41.750 km.

LA CLASSIFICA

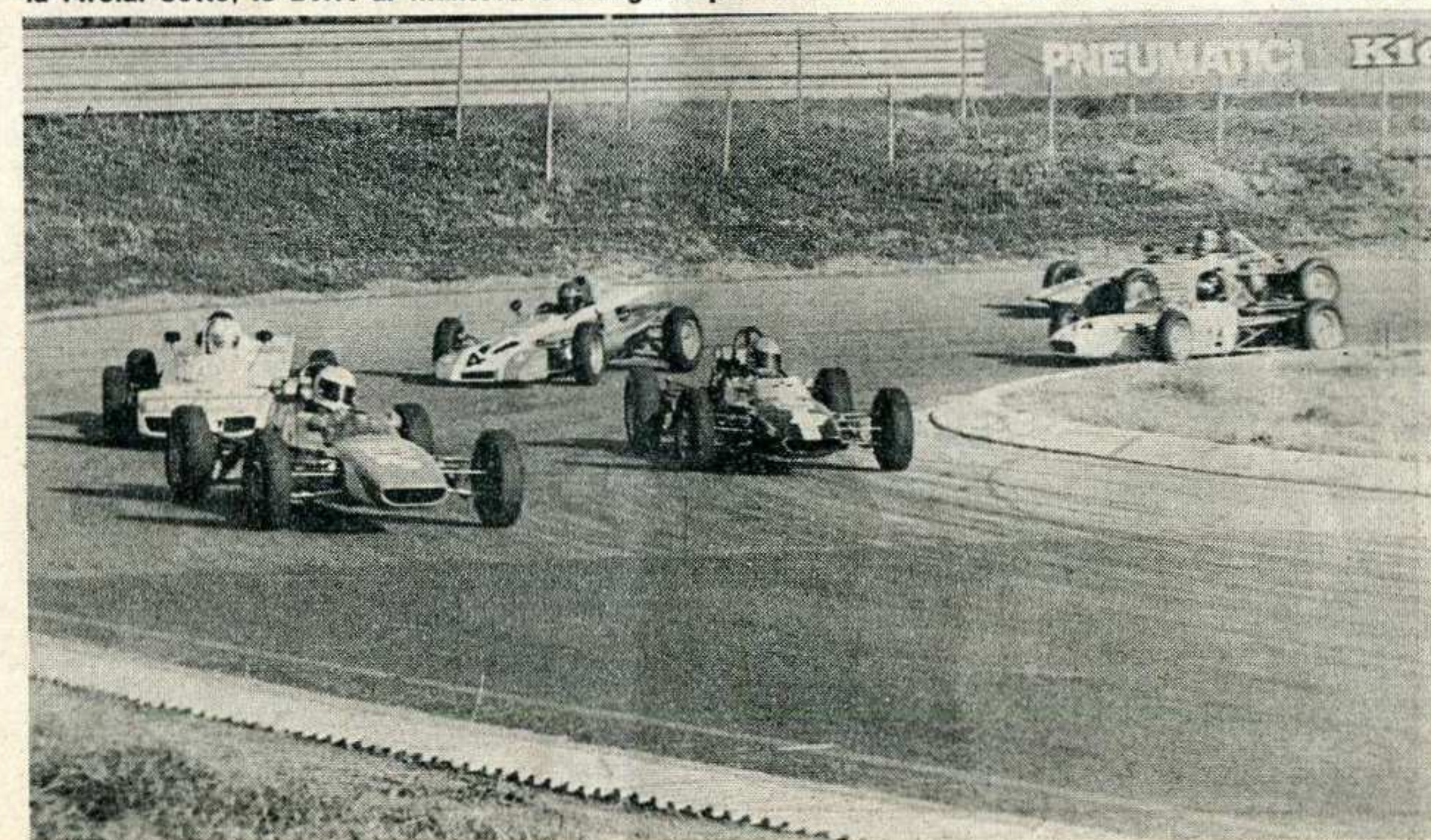
1. Johnny Gerber in 23'50"6, media kmh 105 043; 2. Sassi 23'56"4; 3. Ciccozzi 23'56"6; 4. Mantova 24'03"7; 5. Monguzzi 24'29"2; 6. Bergami 24'36"6; 7. Senni; 8. Revello; 9. Piscopo; 10. Boscotrease; 11. Stalfieri; 12. Capillo. Giro più veloce: il 9. di Gerber in 56", media 107 e 357.

percorso piccolo dell'autodromo di Vallelunga per 25 giri pari a km. 41.750.

Le speranze del sabato per i nostri portacolori sono state subito frustrate dalla partenza di Gerber, che prende la testa con chiara supremazia e non l'abbandona più fino alla fine. Bella è invece la lotta fra Sassi, Ciccozzi e Mantova per la piazza d'onore. La gara è vissuta in questo duello, con fasi altamente spettacolari, che hanno mandato il pubblico in estasi per la perizia con cui i nostri tre moschettieri si davano battaglia ruota a ruota. Alla fine di questo duello ha avuto la meglio Sassi che è riuscito a superare negli ultimi giri l'antagonista Ciccozzi che si era nel finale un po' disunito, forse per mancanza di allenamento, ma che riusciva a tenere a ba-



Giorgio Francia, che qui precede Gerber, sfoggiava anche lui una nuova carenatura « integrale » sulla Pirola. Sotto, le BWA di Mantova e Monguzzi precedono Gerber e Francia (Attualfoto)



da Mantova che giungeva al quarto posto.

Regolare la gara di Monguzzi al quinto posto, e di Bergami al sesto, gli unici giunti a giri pieni con il 'marziano' Gerber, che ha stabilito anche il record del giro il 56" netti alla media di 107,357 km. Questo è anche il nuovo record sul giro del « piccolo » di Vallelunga, che apparteneva a Pescia che l'aveva stabilito nel '71 con 57"8. Dei 18 partiti in questa gara solo 12 hanno terminato la corsa.

Finita la gara, dopo il rituale giro d'onore Gerber ha presentato al pubblico la nuova F. 3 Brabham BT 41, con la quale correrà il prossimo anno, con il motore preparato dalla Novamotor. E qui è successo un episodio curioso, il giro di dimostrazione è durato solo la metà... infatti la macchina è inspiegabilmente ammutolita, e la si è dovuta riportare ai box a spinta dove dopo una piccola regolazione ha fatto i suoi bravi giri di dimostrazione, fra i battimani del pubblico e il sospiro di sollievo di tutti, meccanici e dirigenti al seguito della vettura.

## Convenzionale la neonata SHADOW F.1

● La UOP SHADOW pare sia una vettura convenzionale, con larga monoscocca e radiatori laterali. Convenzionali anche le sospensioni, posteriore e anteriore. Il cambio è un nuovo Hewland TL. Pare che in un particolare la UOP abbia aggravato la crisi dei costi della F. 1, pagando ai meccanici stipendi ritenuti ridicolosamente alti, stando ai normali livelli europei.

● Si dice che il progettista ex-BRM ed ex-Amon, AUBREY WOODS, stia progettando un nuovo motore 12 cilindri per la F. 1 di McNally

● Un ingegnere della FORD ha annunciato che arrivati al 1980 sarà possibile costruire cerchi-ruota in resina sintetica rinforzata. Peseranno la metà degli attuali cerchi in lega, una volta usati, potranno essere « rigenerati ».



Per addolcire il palato sovrappiù degli spettatori presenti, all'autodromo romano di Vallelunga, Nanni Galli ha fatto alcuni giri dimostrativi con la Politoys-Williams F. 1 con la quale correrà l'anno prossimo tutto il Mondiale piloti. La giornata della Ford in quel di Vallelunga, è stata aperta proprio da Galli, al quale il pubblico ha tributato un caldo applauso al suo apparire davanti alle tribune sulla monoposto blu di Frank Williams.

Il toscano ha fatto alcuni giri del circuito piccolo. Era la prima volta che saliva sulla macchina e si è dimostrato già padrone del mezzo. Cinque giri era quanto concesso, il pubblico si è dimostrato dispiaciuto quando il direttore di corsa gli ha dato la bandiera a scacchi, e al mormorio di delusione, Nanni ha accettato i suoi fans, improvvisando una partenza da G.P. al «fumo» di pneumatici slick, che ha mandato in solluchero tutti i presenti.

Appena sceso, il pratese è stato attorniato da molti che volevano il suo parere sulla



Nanni Galli, qui con il suo manager Frank Williams, si appresta a collaudare la Williams-Politoys FX 3 B. Con questa monoposto, Galli inizierà la stagione in attesa della vettura nuova

## Tutte nei mini-autodromi nel '73 le diciotto gare delle «MEXICO»

### La CSAI continua a boicottare la FORMULA FORD

ROMA - Sulle ali del successo della gara del Ford Day, il Challenge Kleber-Ford Mexico ha avuto la definizione del suo regolamento tecnico, in previsione delle appassionanti gare della stagione '73. Ecco, quindi, come andranno preparate le berline Ford 1601 «Mexico»:

**motore:** preparazione secondo le regole del Gruppo 1 CSAI

**alimentazione:** getti massimo liberi

**scarico:** libero, con un collettore fornito dalla Ford come ricambio

**ammortizzatori:** liberi

**molle anteriori:** libere

**balestre posteriori:** di serie, ma lavorabili

**altezza minima da terra:** 10 centimetri

**cerchioni:** in lega leggera, 6,50x13

**pneumatici:** Kleber-Colombes V 12/19-13 tipo RS,

prezzo prefissato 16.000 lire l'uno

**sicurezza:** roll-bar, estintore, staccabatteria, conformi alle norme CSI

**interno:** volante e sedili liberi

Questo il calendario di massima delle prove di Challenge:

18 marzo - Casale Monferrato

25 marzo - Varano Melegari

1 aprile - Vallelunga

23 aprile - Magione

29 aprile - Casale Monferrato

6 maggio - Monza

13 maggio - Vallelunga (con riserva)

20 maggio - Vallelunga

27 maggio - Varano Melegari

31 maggio - Misano

3 giugno - Magione

10 giugno - Casale Monferrato

15 luglio - Casale Monferrato

29 luglio - Misano

5 agosto - Misano

26 agosto - Misano

23 settembre - Monza

30 settembre - Varano Melegari

data da destinarsi - Imola

Per quanto riguarda la Formula Ford, in occasione di questa giornata ci si attendeva una definizione anche a questo regolamento '73. Invece, il d.s. Ford, Carlo Micci, non ne ha fatto menzione. Strano, non vorremmo che fosse la CSAI a ritardare l'annuncio delle novità regolamentari della Formula Ford per il 1973, disapprovando certe scelte (come le gomme tipo racing) che essa ha già fatto per la sua Formula Italia.



Galli, al tornantino dell'autodromo romano, mette alla prova le sospensioni della sua Formula 1, saltando con decisione sui cordoli. Il toscano è apparso molto in forma, e voglioso di correre

nuova macchina. Galli si è schernito dicendo che non poteva dare un giudizio per il poco tempo disponibile, ma, che da quel po', aveva avuto l'impressione che la vettura fosse OK, nonostante arrivasse direttamente dal «Rindt Show». La cosa più entusiasmante — ha detto Nanni — è il motore, appena schiacci, va via come una «palla da schioppo». Ha molta potenza in basso, è più pronto di quelli che sono stato abituato a guidare fino ad ora (Tecno e Alfa).

Galli, che per l'occasione aveva messo nero su bianco con Williams, nel senso che aveva firmato il contratto fino a quel momento sulla parola, ha detto che nutre molte speranze nella Politoys-Marlboro con cui correrà il prossimo Mondiale F. 1. Si è detto convinto che con la scuderia di Frank, prima o poi, riuscirà ad ottenere risultati validi.

## Già si lavora a una STEYR-PUCH 126

VIENNA - La Fiat 126 ha suscitato grande interesse in Austria e si parla già di un accordo tra la Steyr-Puch e la casa torinese, per produrre la nuova utilitaria in Austria, con alcune modifiche riguardanti soprattutto il motore. Infatti già la vecchia 500 venne costruita in Austria in una versione leggermente diversa da quella originale italiana. Per la 126 si pensa di modificare il motore Puch 700, con il quale venne finora equipaggiato il furgoncino della casa. Si dovrebbero così ottenere 30 cv di potenza e in un prossimo futuro prenderanno il via le prove su strada con alcuni prototipi di questa versione della 126. In caso di ri-

sultati soddisfacenti molto probabilmente si costruirà la Steyr-Puch 126, ma per ora la casa tiene a precisare che non sono ancora state prese delle decisioni e tutto quanto è ancora allo stato di progetto, per cui si dovrà ancora attendere qualche mese prima di sapere se verrà o meno importata la versione italiana.

● La BP farà da sponsor al costruttore austriaco Kurt Bergmann nella stagione 1973. L'accordo, che in forma diversa esisteva già per quanto riguarda le Formula-V e Super-V, si estenderà anche sul programma di F-2, che continua nelle già note condizioni. La vettura di F-2, come tutte le altre vetture della produ-

zione di Bergmann si chiamerà ufficialmente «BP-KAI-MANN».

● Alla Rolls Royce continuano le ricerche nel campo dei motori Wankel, con particolare interesse per un propulsore sviluppato con l'aiuto finanziario del governo britannico. Si tratta di un motore a due rotori, che funziona a nafta ed è destinato ad un carro armato. Per ora si sono raggiunte delle potenze dell'ordine dei 350 cv ma i responsabili del progetto dicono che è assai probabile che si abbia ancora un incremento notevole. Lo sviluppo di questi motori sarà comunque interessante anche per scopi civili, viste le dimensioni ri-

dottissime del gruppo Wankel-Diesel al confronto con un Diesel di concetto tradizionale.

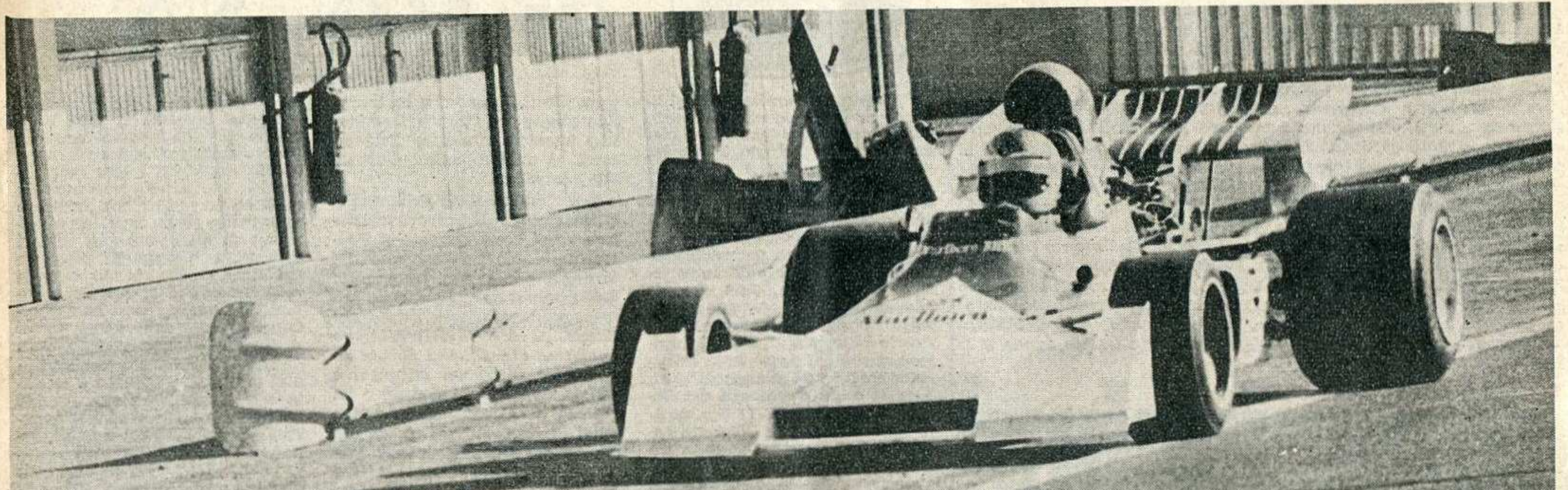
● Da alcune statistiche risulta, che in Francia le vittime del traffico stradale sono state 16.000 nel 1971, contro le 50.000 degli Stati Uniti. In considerazione della popolazione dei due paesi a confronto, le vittime francesi sono state il 28% in più. Tenendo conto anche delle vetture in circolazione la percentuale arriva a 144% a svantaggio della Francia e calcolando anche il chilometraggio medio percorso ogni anno in Francia sono morti tante persone, da portare la percentuale relativa agli USA addirittura a 243%.



A sinistra, fra gli ospiti del Ford Day anche l'ing. Forghieri ed il preparatore Angelini. Sotto, Gerber ha presentato la nuova Brabham BT 41 di Formula 3



# DEMOLITO il record del CASTELLET dell'ex ferrarista con la BRM!



## Il furore di REGAZZONI

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

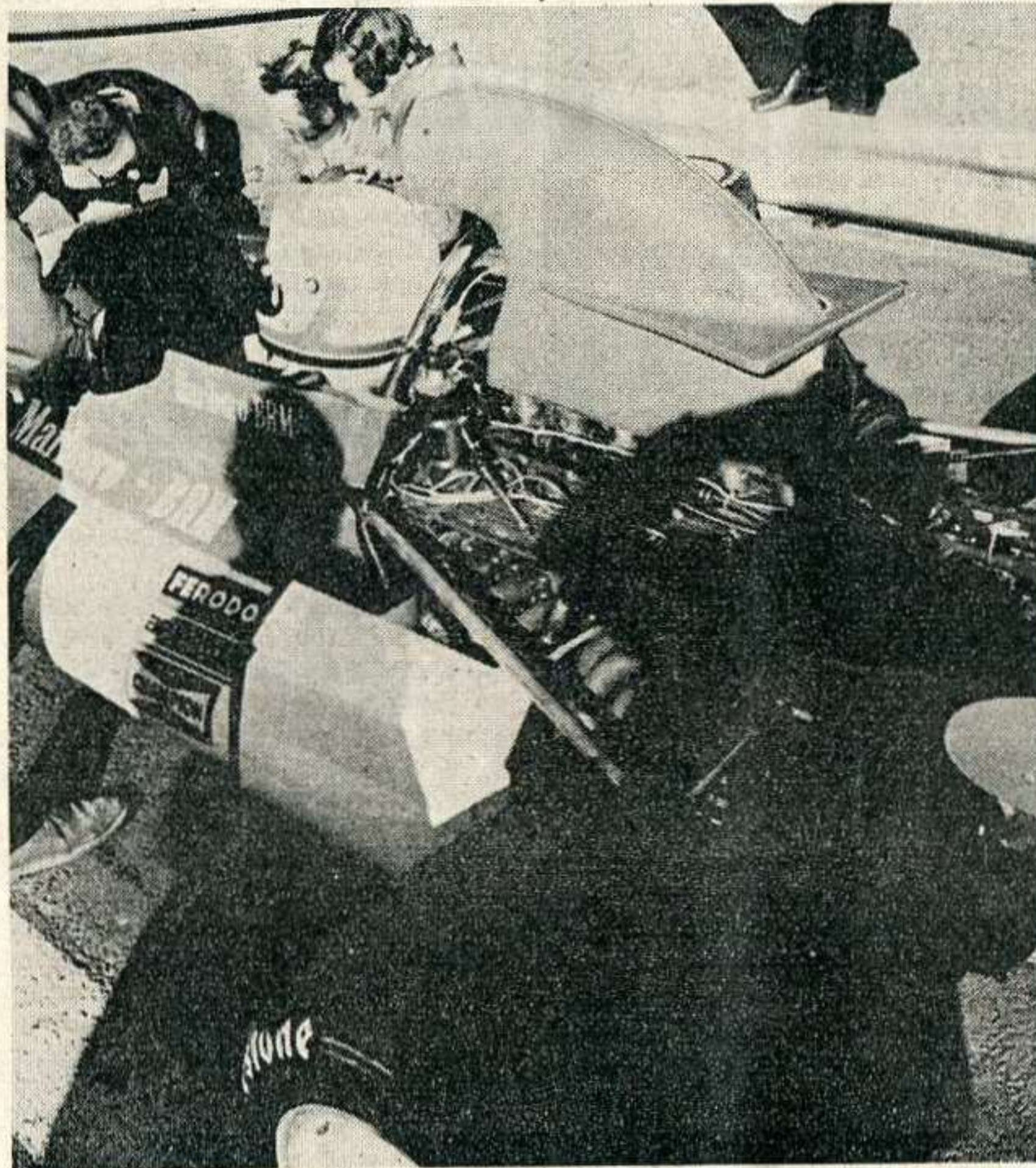
**LE CASTELLET** - La monoposto di Formula 1 BRM-Marlboro, il cui 12 V sul finire della stagione aveva denunciato una certa mancanza di potenza rispetto agli imperversanti Cosworth DFV, ha sorpreso gli osservatori nel corso di una sessione di prove private sul circuito del Paul Ricard.

Clay Regazzoni, al suo secondo contatto con la BRM P 160, è stato cronometrato, a quanto si dice, in 1'11"2. Ricordiamo che due settimane fa Stewart aveva ottenuto (sempre su questo tracciato di 3.300 metri), un tempo sul giro di 1'12"5, che Denis Hulme era riuscito a spingersi fino a 1'12"2, mentre Ickx con la Ferrari B2 non era sceso sotto gli 1'13"2.

La differenza, come si vede, è notevolissima, anche se Tim Parnell non si stanca di vantare le eccezionali qualità dei nuovi Firestone adottati; ad ogni modo abbiamo personalmente cronometrato Regazzoni più volte in 1'12" netti. La vettura in prova era, come detto, una P 160, come del resto è stato nelle prove svolte in Inghilterra, ma il telaio 180 non trova l'approvazione generale e si preferisce ancora la «vecchia» 160.

Ad ogni modo, un nuovo telaio è in preparazione e lo si vedrà non prima di luglio, per il Gran Premio d'Inghilterra. La 160 usata per queste prove aveva subito qualche ritocco dopo le ultime gare mondiali, ma niente di importante. Regazzoni ne è contentissimo, mentre trova il 12 cilindri BRM meno «moribondo» del boxer Ferrari, che ha forse più coppia.

La casa inglese ha portato



Clay Regazzoni ha fatto scintille al Castellet, con la BRM, non ostante alcune noie riguardanti gli sponsor: il suo contratto con la Astor non è ancora scaduto... In alto, il nuovo muso della BRM 160

nel sud della Francia tre vetture, con radiatori sdoppiati ai lati dell'abitacolo e alettone posteriori completamente a sbalzo, secondo l'orientamento comune anche a Ferrari, McLaren, Lotus-JPS. Una delle vetture aveva una carenatura dell'abitacolo simile a quella della 180, mentre quella provata dal giovane Vern Schuppan aveva una nuova sezione anteriore, la cui forma è tenuta gelosamente segreta da Tim Parnell che ne voleva vietare le foto!

Alle prove BRM, non si è

visto Beltoise, il quale, interrogato in proposito del suo futuro, ha dichiarato di essere in attesa di una risposta precisa, ma che comunque ha dei contatti anche con altri teams.

Dal canto suo, Tim Parnell ha detto che una vettura sarà affidata a Clay Regazzoni, un'altra in alternativa a Niki Lauda e Vern Schuppan, e che se ne sarà disponibile una terza essa potrebbe anche essere per Beltoise.

J. R. Jaubert

## La pioggia nemica del 312 P per Daytona

**TORINO** - Dopo un inizio di settimana molto bello, sole e strada asciutta, certamente i tecnici della Ferrari speravano di poter effettuare positivamente le prove ad alta velocità previste sui 10 chilometri del «bowling» della pista privata della Fiat lungo l'autostrada per Savona.

Purtroppo, il mercoledì ha accolto la squadra Ferrari diretta dall'ing. Colombo (con il figlio) e composta dall'ing. Caliri, dal neo d. s. Rosani ed i tecnici Belentani e Cuoghi, e da Arturo Merzario, con un tempo assolutamente invernale, umidità, freddo e strada impraticabile per le ultravelocità che si cercavano. Il giorno passa — quelle poche ore utilizzabili prima e dopo il pranzo — in ulteriori regolazioni della vettura, che è la stessa 312 P di Kyalami, con passo lungo ed alettone alto (è la n. 1 di Ickx-Redman), monta i freni posteriori sulle ruote e non centrali e calza Goodyear «sliks» tutte da 13", davanti su cerchi 11x13 e dietro 17x13.

Per quello che si può vedere, non vi sono altre modifiche sostanziali. Questi allenamenti hanno lo scopo di verificare l'insieme della vettura su lunghe distanze (Daytona è di 24 ore...), collaudare i nuovi pneumatici e verificare l'efficacia, ad altissima velocità, di prese, presette e passaggi interni d'aria. Su questa base, in primavera, si sono raggiunte velocità superiori ai 300 kmh.

Infatti, per un bel po' di tempo, i meccanici sono al lavoro per adattare la macchina e piegare lamierini, mentre i tecnici consultano nervosamente il barometro. Il tempo purtroppo non migliora, e perciò tutto è rimandato al giorno dopo.

Ma il tempo ha deciso di non

collaborare, ed il giovedì una nebbia fastidiosa avvolge tutta la zona. In più, il freddo si è fatto pungente, e niente lascia sperare che in giornata le condizioni migliorino. Verso l'una, approfittando di una leggera schiarita, si decide di fare un tentativo. Merzario mette in moto e fa un paio di passaggi molto lenti in avanscoperta.

Ma si ferma subito, perché c'è qualcosa che non va nella macchina. Infatti, viene fatto lo spurgo dei freni e dopo circa un'ora Arturo Merzario riprova un paio di tornate, ma di nuovo si ferma subito perché il terreno è solo apparentemente asciutto, ed in realtà l'aderenza è assolutamente precaria ed appena si accelera decisi la macchina va di traverso non ostante le Firestone intermedie montate per l'occasione. Niente da fare e due giorni persi.

Giorgio Rossotto

## Si riprova a MISANO

**MISANO** - La squadra Ferrari, con Merzario e la 312 P usata per i «test» di questi giorni, avrebbe dovuto riprendere gli allenamenti che non si erano potuti effettuare a Torino recandosi all'autodromo di Santa Monica di Misano Adriatico.

Ma non sono stati fortunati neppure qui, dato che le condizioni atmosferiche hanno impedito di fare un lavoro organico. Pertanto, le prove della Ferrari riprenderanno nel corso della settimana, condizioni atmosferiche permettendo. A Misano, si è vista in compenso la AMS, che ha collaudato ulteriormente la sua nuova 2 litri. Ha provato Cesare Garrone, mentre anche Martino Finotto pare interessato ad una delle 2 litri bolognesi.



# La Tyrrell da BUENOS AIRES a INTERLAGOS Si sente James BOND STEWART per il 1973

**BUENOS AIRES** - Con 180 gomme Goodyear, una Tyrrell 003, e dieci meccanici, Jackie Stewart ha iniziato le sue prove nell'autodromo di Buenos Aires. Lo scopo precipuo delle prove, che seguiranno poi in Brasile, a Interlagos, è quello di provare la mescola delle gomme, fattore importantissimo nelle corse di F. 1, come ha detto il pilota in una presentazione ai giornalisti nell'ACA (Automobile Club Argentina).

Accompagnato da Carlos Reutemann, il pilota scozzese, ben volentieri ha risposto alle domande:

«Proverò essenzialmente le gomme in questo autodromo che è il più sicuro del mondo, e le varie mescole. Con la 003 correrò al limite delle sue possibilità sopra e sotto il re-

cord del giro. Le gomme sono importantissime nelle corse di F. 1 e decidono le gare perciò l'esame delle mescole che si farà qui e a Interlagos sarà indubbiamente molto severo. Percorrerò circo 600 km nei tre giorni di prova.

Nel 1973 avrò a disposizione dapprima una Tyrrell 005, poi a Cévert, che continuerà le prove nell'autodromo quando io me ne vado, sarà dato il 006 e nel Gran Premio di Spagna correrò con il 007, che spero sia all'altezza di... James Bond».

Come vedete un'organizzazione di prim'ordine che deve permettere ad un corridore di arrivare ad un campionato mondiale.

A chi gli ha chiesto come si sentiva con l'ulcera, Stewart

ha risposto che effettivamente gli ha dato parecchia noia: «Nel circuito canadese sono arrivato praticamente esausto perché i dolori mi annientavano. Pensavo di non arrivare al traguardo. Non penso di ritirarmi e la Tyrrell è una buona macchina, certamente non migliore della Lotus 72D, ma robusta ed efficace come piace a me».

Cosa pensa dei suoi rivali?

«Fittipaldi, Ickx, Hulme sono i più duri da battere. Peterson, per il suo temperamento impetuoso, farà molta fatica ad adattarsi alla nuova Lotus, ma una volta che si sarà ambientato sarà un rivale pericoloso. Reutemann è pure un pilota di categoria mondiale, e se la Brabham lo appoggia in pieno anche lui potrà effettuare una stagione molto buona».

— Cosa pensa della sicurezza dei circuiti?

«Cerchiamo di renderli più sicuri ogni giorno di più perché sappiamo che in qualsiasi momento la insicurezza può fare la sua vittima. I miei migliori amici, Clark, Rindt, Courage, McLaren hanno pagato questa insicurezza con la vita».

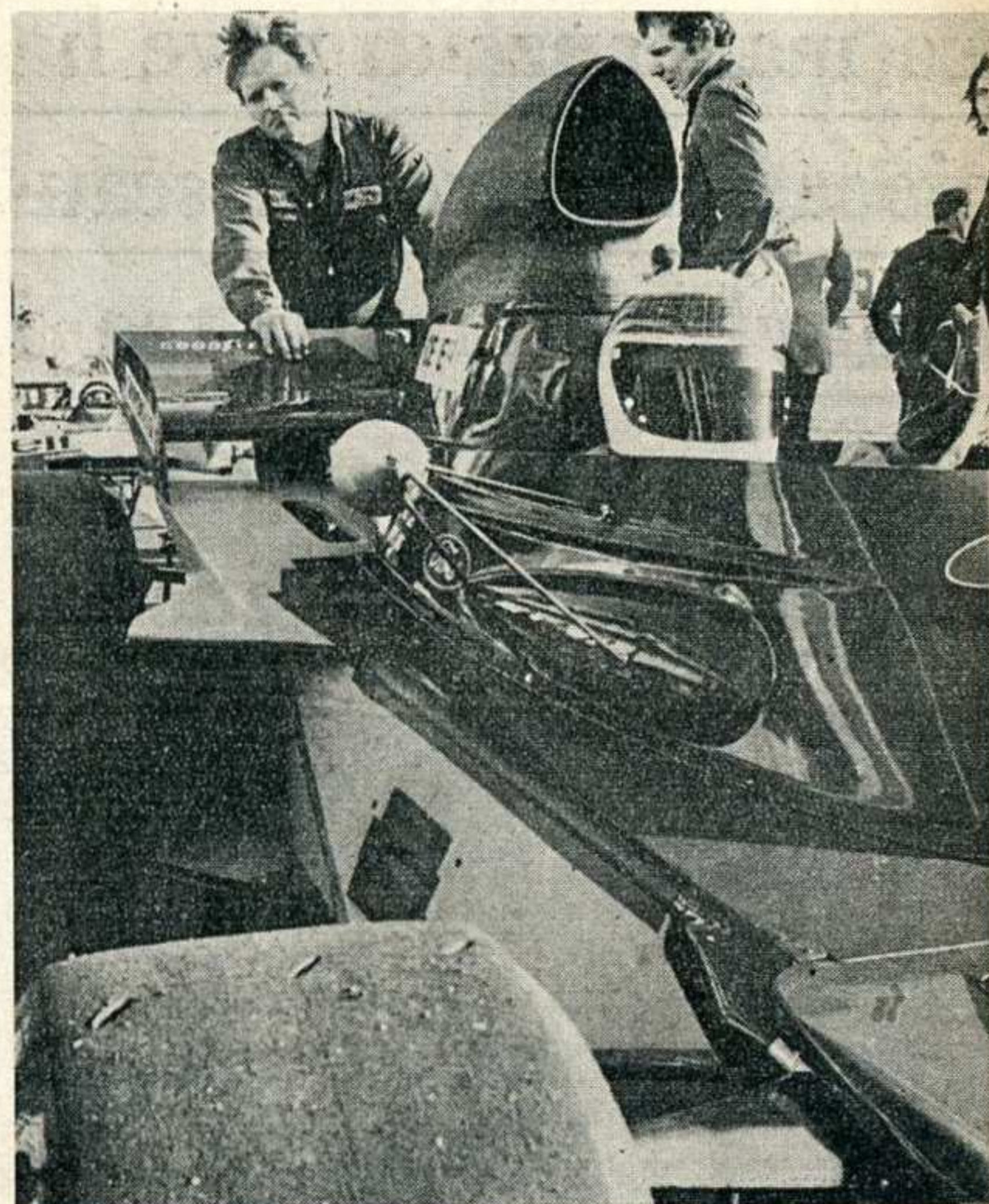
— La situazione dell'Argentina, quella politica, data la vicinanza della Temporada non preoccupa?

«Effettivamente ci interessa e io ho avuto l'incarico dalla Grand Prix Driver Association di vedere com'è l'ambiente, dato che si muovono molti milioni di dollari non si possono fare le cose nell'aria e anche una eventuale perturbazione interna ci interessa per le sue imprevedibili conseguenze».

— Il suo viaggio in Sudamerica le ha impedito di andare a Bologna a prendere il casco d'argento iridato, per il secondo posto nel campionato mondiale. Lei ha avuto altri caschi iridati. Che ci dice di questo premio di Autosprint?».

«Ho telefonato a Bologna per dire che non potevo essere alla premiazione. Certamente il casco iridato è molto ambito da tutti i corridori e andrò senz'altro a Bologna a ritirarlo, perché ci tengo molto».

Piccolo, minuto e tranquillo, Stewart saluta tutti e si allontana con Reutemann e con il suo seguito di tecnici. Si prepara per allenarsi su quel circuito che meno di un anno fa lo vide vincitore, dall'inizio alla fine, dopo una bella lotta con Fittipaldi. Fu l'inizio di una stagione che prometteva bene, ma che poi il suo avversario brasiliano si è impegnato a rendergli amara.



Jackie Stewart con la Tyrrell 005 dotata di una diversa fiancata comprendente una presa d'aria più voluminosa rispetto alla 003

## 180 gomme da 17 mescole e salta (ma di poco) il record!

**BUENOS AIRES** - Le prime prove si sono svolte all'autodromo giovedì mattina. Misure di sicurezza che non hanno riscontrato in altre prove similari erano state prese sul circuito n. 9, quello della Temporada, di 3345,50 metri. Molta polizia, molti vigili del fuoco e una riserva assoluta da parte della Goodyear sulle prove. Reutemann ha fatto da interprete e prima di sistemarsi nell'abitacolo Jackie Stewart ha spiegato dettagliatamente ai vigili del fuoco come usare il sistema antincendi della vettura e come slacciare rapidamente le cinture di sicurezza. La Tyrrell 003 con motore Cosworth DFV 160 è la stessa usata in questo circuito nella gara di gennaio, vinta dallo stesso pilota. Porta il numero 2 e la scritta Elf, sulla sinistra, guardando il pilota. Alle 10 in punto lo stesso Ken Tyrrell ordina al meccanico Roland di mettere in marcia il motore che viene tenuto in moto 2 minuti; poi viene applicata la presa d'aria aerodinamica sugli iniettori.

Alle 10,09 Stewart parte lentamente per scaldare le parti meccaniche. Bisogna qui ricordare che il record del giro è di Carlos Reutemann con quell'1'12"46 che fece strabbiare tutti in gennaio e che vide il pilota argentino alla corda al via, poi subito superato nei primi 300 metri dal rush impressionante di Stewart. In corsa Stewart stabilì un 1'13"28 alla media di 164,353 contro i 166,213 di Reutemann.

I primi giri della Tyrrell annotavano un 1'22"2 per poi andare più veloce fino al nono giro compiuto in 1'18"2. La macchina aveva tendenza ad andarsene all'uscita dal curvone dei box, ma Stewart la dominava bene, per poi fermarsi a fare misurare la temperatura delle gomme e dare una occhiata alla scatola del cambio.

Si è saputo, nonostante l'assoluto ermetismo dei tecnici della Goodyear, che le gomme sono divise in 17 differenti mescole, non conoscendosi le misure o le caratteristiche tecniche. Stewart continuava a girare con tranquillità, apparentemente senza forzare la macchina, facendo frequenti fermate per cambiare il gioco di gomme. Quasi sul finire delle prove, protrattesi fino al tardo pomeriggio, Stewart stabiliva un tempo ufficiale di 1'12"8 nell'autodromo assolutamente deserto, salvo i componenti le forze di sicurezza e alcuni giornalisti

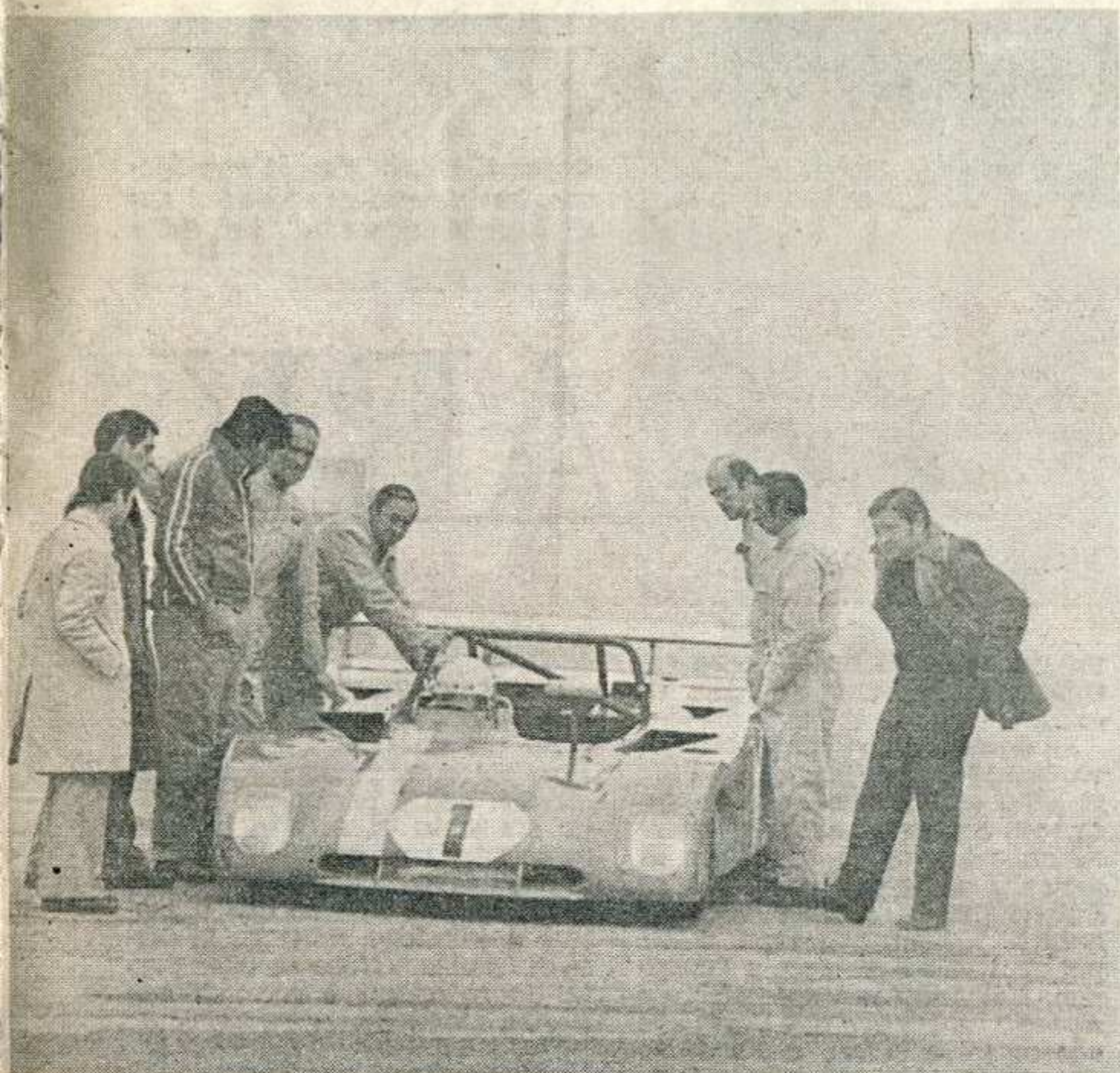
Venerdì mattina, con assoluta precisione negli orari, e dando una bella dimostrazione di serietà professionale, molto commentata specialmente fra i piloti argentini, Stewart inizia alle dieci in punto le sue prove. Solito spiegamento di forze di sicurezza e molta gente, tanto che a un certo punto il pilota interrompe le sue prove perché la gente attraversava la pista. Da notare che ogni volta che Stewart si è fermato al box per cambiare il treno delle gomme, un meccanico con un registratore si avvicinava e incidiva le sue considerazioni sulle prove. Da parte sua Reutemann prendeva appunti e tempi forse per avere materiale per la prossima gara del 28 gennaio per il Campionato F. 1. Infatti a giorni inizierà gli allenamenti usando una monoposto datagli dall'ACA.

I tempi di Stewart nella seconda giornata di prove, oscillavano fra 1'13"5 e 1'14" ed il miglior tempo è stato di 1'13"3. Alle tredici si è fermato per una frugale colazione composta di frutta fresca abbondante ed acqua minerale, per poi riprendere le prove fino verso le 16. Certamente a questo ritmo supererà i 600 km, pari a circa due Gran Premi di F. 1.

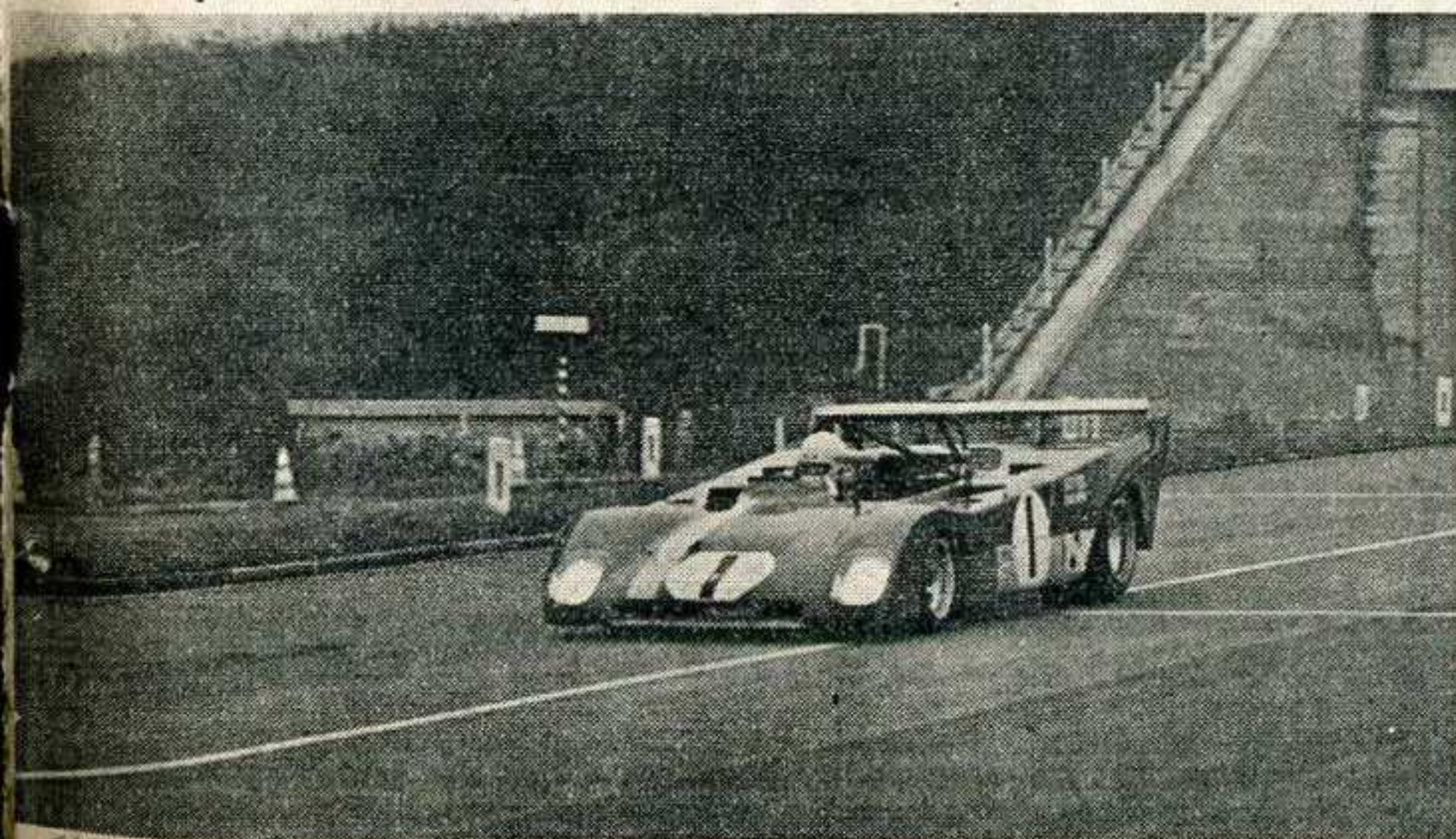
Mentre i tecnici continuavano a prendere appunti ed a misurare le gomme, la parte meccanica non veniva toccata dai meccanici, che praticamente non intervenivano se non per i rifornimenti e per un'occhiata al motore. Il messicano Joaquim Ramirez, meccanico della Tyrrell, ci ha anticipato che sarebbe andato, l'indomani, sabato, a San Paolo per revisionare la Tyrrell 005 che già si trova nella capitale brasiliana, dato che lunedì e martedì prossimo sia Stewart che Cévert proveranno a Interlagos.

Molto ammirato, come detto, dai piloti argentini, l'atteggiamento sportivo di Stewart, che da perfetto professionista del volante ha condotto gli allenamenti con tutta serietà, che ha colpito più della stessa vettura, con le sue parti meccaniche: gli occhi di tutti erano puntati sul pilota che con assoluta tranquillità ha seguito esattamente quanto indicatogli dal box senza dar segni di insofferenza nonostante la giornata di sole e di caldo. Finite le prove la macchina veniva chiusa in un garage e il pilota con Reutemann e Tyrrell si ritiravano verso la città.

Augusto C. Bonzi



Sopra, Merzario scalda la 312 P in mezzo alla nebbia, poi esce (foto sotto) alla prima schiarita. Ma l'aderenza è troppo bassa per delle prove di velocità, ed Arturo sarà costretto a rinunciare alle prove





# La mancanza di neve ha giocato contro gli scandinavi nel rally tra i parchi inglesi, che hanno giovato agli incassi

LONDRA - Roger Clark ha ottenuto una delle vittorie più imprevedute fra i recenti rallies, ottenendo il successo in quello del RAC, interrompendo così l'egemonia che gli scandinavi avevano in questa competizione fino dal 1960. Oltre a tutto, ha vinto in modo nettissimo, salvando la Ford da una vergogna che pareva quasi sicura, nelle prime ore della gara.

Clark ha condotto dal principio alla fine contrariamente a ogni previsione e predizione, tenendo a bada le coorti inseguite formate da svedesi e finlandesi. Secondo Stig Blomqvist, il vincitore del '71, terzo Anders Kullang, campione di Svezia 1972, quarto e quinto rispettivamente Kallstrom (vincitore del RAC '69-70) e il suo compagno di squadra alla Lancia, Lampinen.

Il tempo è stato un fattore predominante, con violenta e quasi ininterrotta pioggia e

vento fortissimo. Minacciava di nevicare, ma la minaccia è rimasta tale — anche se in effetti qualche fiocco è caduto sulle montagne del Galles — con grande delusione della maggioranza degli scandinavi.

Il percorso complessivo era di circa 2950 km, il cui nocciolo era rappresentato dai 650 km su 70 tratti speciali (due erano stati annullati prima del via). Per lo più, le prove speciali erano conformi alla tradizione di questo rally, cioè su piste nelle foreste (dato il tempo, voleva dire fango sopra un letto di sassi), mentre alcune si svolgevano su strade o piste in mezzo a parchi. Naturalmente in questi punti il pubblico era accorso numeroso: oltre ventimila persone hanno pagato, per assistere a una prova speciale in un parco pubblico, cioè più di quanto si sia mai verificato, si può dire, in qualsiasi gara inglese di questa stagione.



## «Passeggiata» per CLARK

Per le macchine e per i piloti italiani è stata subito «nera»

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - La partenza è avvenuta a York, tardi e sotto un cielo plumbeo. Già al primo principale controllo, quello di Prestatyn, Clark si era formato un lieve vantaggio nei confronti di Makinen, Blomqvist, Sclater e Mikkola. Paganelli e Lindberg erano nono e decimo, con le Fiat, ma la vettura di Pinto aveva ritorni di fiamma per distributore difettoso. Sei vetture sono mancate all'appello a questo controllo e una settimana è stata ben presto eliminata da un incidente: il neo-zelandese Mike Marshall, che faceva il suo debutto nei rallies europei con una Escort che si era messo a punto personalmente, nel settore corse della Ford, è arrivato a Prestatyn senza frizione e nella quinta prova speciale ha urtato con violenza contro un muretto. E' stato portato all'ospedale, ove gli hanno riscontrato la commozione ce-

rebrale. Un pilota BMW, Asterhag, ha urtato il rottame della vettura di Marshall.

Quando i concorrenti sono arrivati alla settima prova speciale, la prima nelle montagne gallesi e la prima del caratteristico percorso nelle foreste, Clark aveva portato a 30" il proprio vantaggio su Mikkola, ma ora gli scandinavi erano convinti che fosse giunto il loro momento. Lindberg adesso era quinto, Kallstrom ottavo e la Datsun cominciava a mettersi in luce, quale avversaria da non trascurare (Fall era undicesimo).

Prima del successivo controllo di Machynlleth, la situazione è notevolmente mutata, salvo sotto un aspetto, cioè Clark continuava a essere in testa. Dopo solo tre tratti nelle foreste Lindberg era secondo, ma al termine di altri due ha avuto un incidente anche se lieve. Dopo ha spiegato:

«Cerco sempre di lasciarmi un metro di spazio sui due lati, ma sono scivolato sul fango». La vettura si è rovesciata sul fianco, in un piccolo ruscello, e poiché il muso era danneggiato è presto stata ritirata. Nell'11.a prova è uscito di strada Makinen, quando gli si è spento il motore. Il suo navigatore, Liddon, non è stato capace di spegnere la vettura e gli altri concorrenti non hanno fatto caso ai segnali che faceva Timo, agitando una fune da traino: si è dunque cercato un'altissima penalizzazione, poi nel tratto successivo è uscito bruscamen-

te di scena, quando alla vettura si sono rotti i bulloni di una ruota.

Blomqvist ha percorso tre chilometri del tratto con una foratura, poi è finito in mezzo a un gregge di pecore, danneggiando il radiatore e i fanali della Saab (non si hanno notizie sulla salute delle pecore). La Escort ufficiale di Cowan ha avuto un guasto totale all'impianto elettrico e al controllo di Machynlleth i meccanici della Ford hanno lavorato febbrilmente attorno al cambio della vettura di Mikkola, il quale non riusciva a ingranare la seconda. Guai al cambio anche alla Fiat di Paganelli, mentre il motore di quella di Pinto andava ancora a tre cilindri, almeno così si sarebbe detto.

### PINTO fuori tempo massimo

Dopo essersi fermato sul tratto speciale, Pinto è risultato fuori del tempo limite per l'arrivo al controllo. Fra le squadre principali, dunque, Ford e Fiat erano già inguaiate. L'ultima Fiat, quella di Paganelli, si è ritirata dopo essere uscita di strada su un tratto speciale. All'alba il team Ford era ridotto a una sola vettura, dato che il motore di quella di Mikkola aveva avuto un guasto. Altro ritiro, quello di Sylvia Osterberg, che si era creata

un vantaggio di ben 2' nella categoria delle Dame (perdita di olio).

La domenica mattina Clark aveva ormai un vantaggio di 1'10" rispetto a Blomqvist, che ha osservato con aria afflitta: «Vorrei vedere un poco di ghiaccio e di neve». Eklung era terzo, Fall su Datsun quarto, Sclater su Ford quinto, Kullang su Opel sesto, poi venivano Kallstrom e Lampinen. Kallstrom era soddisfatto e Audetto ha osservato: «Penso che adesso forse Harry e Simo andranno un poco più forte». Sclater era destinato a non ripartire dal controllo di Aust, per guasto a una valvola della Escort.

Il rally si è poi spostato verso nord, passando attraverso vari tratti speciali «artificiali», compreso uno a Silverstone. Blomqvist ha ridotto a 1' il vantaggio di Clark, poi ha ripreso quanto aveva guadagnato nella prova speciale di Sutton Park; la sua Saab è finita alla lettera seduta su una panca del parco, quando il pilota ha preso troppo larga una forcella. I commissari l'hanno rimessa in piedi, se così si può dire, o meglio sulle ruote (il navigatore, Arne Hertz, non si è divertito e ha detto: «La panca era troppo vicina, questo non è un circuito»). Arne e Stig erano passati altrettanto vicini ad alberi e rocce sulla strada, del resto. Clark ha fatto ammenda, trastullandosi in un testa-coda che lo ha attardato, nella prova

RALLY DEL RAC - Rally internazionale valevole per il campionato europeo marche - York, 3-7 dicembre 1972.

#### LA CLASSIFICA

1. Clark-Mason (Ford) 410'07"; 2. Blomqvist-Hertz (Saab) 413'12"; 3. Kullang-Karlsson (Opel) 419'57"; 4. Kallstrom-Haggbom (Lancia) 421'38"; 5. Lampinen-Andreasson (Lancia) 422'30"; 6. Eriksson-Carlstrom (Opel) 424'53"; 7. Nasenius-Cederberg (Opel) 426'18"; 8. G. Blomqvist-I. Blomqvist (Opel) 430'34"; 9. Aaltonen-Easter (Datsun) 430'38"; 10. Andersson-Phillips (Toyota) 431'10"; 11. Wolfredson-Nilsson (Volvo) 431'15"; 12. Alen-Aho (Volvo) 431'50"; 13. Orrenius-Persson (Saab) 434'53"; 14. Rainio-Short (Opel) 439'07"; 15. Lehtonen-Lehto (Saab) 442'16"; 16. Fowkes-Harris (Ford) 442'58"; 17. Bodniecek-Volcek (Citroen) 443'46"; 18. Fall-Wood (Datsun) 444'18"; 19. Jonsson-Quist (BMW) 448'13"; 20.

Vincitore squadre: 1. Opel 1.271,08; 2. Datsun 1.375,56.

Coppa Dame: 1. Beaumont - Giganot (Opel); 2. Heinonen-Crellin (Volvo).

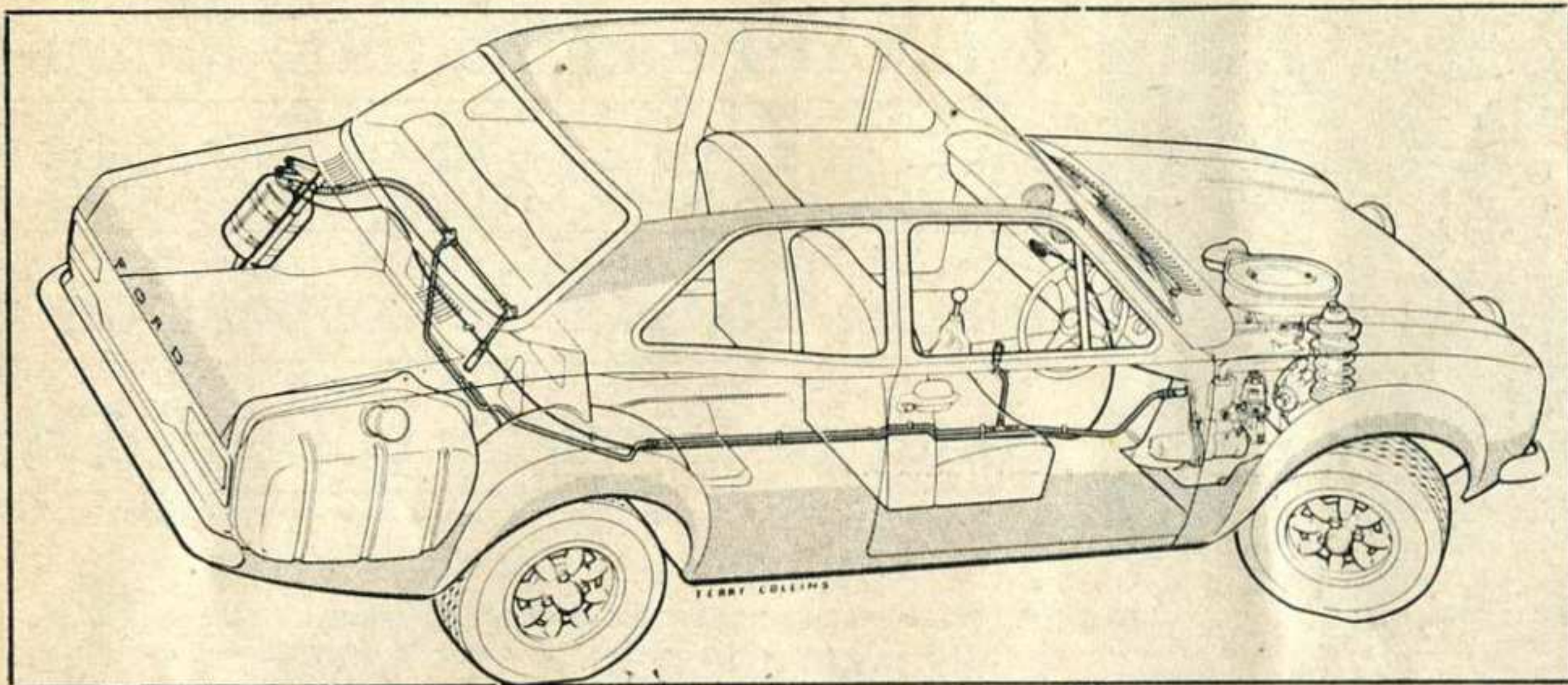
Roger Clark, in coppia con Mason, ha infranto dopo undici anni il predominio nordico al Rally d'Inghilterra. Eccoli in azione con la Ford Escort RS 1600

### CLARK si distacca

A York, le posizioni erano le seguenti: Clark-Mason (Escort) 166'20"; Blomqvist-Hertz (Saab) 166'53"; Eklund-Reinicke (Saab) 171'18"; Kallstrom-Haggbom (Lancia) 171'22"; Fall-Wood (Datsun) 171'32"; Eriksson-Carlstrom (Opel) 173'29"; Walfridson e Nilsson, con una Volvo 142, conducevano fra i privati, al tredicesimo posto assoluto. Marie Claude Beaumont e Christine Giganot, su Opel Ascona, conducevano fra le Dame, avvantaggiate di 7" nei confronti di Eeva Heinonen e Liz Crellin su Volvo.

Il lunedì mattina, 136 vetture sono ripartite da York, avviandosi di nuovo in mezzo a vento e pioggia. Nelle prime tre prove speciali, Clark ha aumentato il proprio vantaggio, mentre, fedele





Sopra, si nota nel disegno la disposizione dell'impianto di estinzione di cui erano dotate le Escort ufficiali. Sbobchi, nel motore, nell'abitacolo e nel bagagliaio. Sotto, Kallstrom-Haggbom, quarti



Il Dunlop «Total Mobility Tire», ha fatto il suo debutto in corsa al Rally RAC. Sotto, nella Escort Mexico di Rosemary Smith, sc. nella ruota posteriore di una RS sullo sterrato

## Il battesimo delle gomme-sicurezza

LONDRA - Un aspetto marginale del Rally del RAC è stata la prima apparizione pubblica dei pneumatici di sicurezza Total Mobility della Dunlop montati su due vetture, la Morris Marina di Culcheth-Syer e la Ford Escort di Rosemary Smith-Pauline Gullick. Questi pneumatici sono già stati provati a fondo anche « crudelmente » si potrebbe dire — dato che in certi casi erano stati sgonfiati — su tratti speciali tipici delle gare per fuoristrada. Prima della partenza del Rally, un portavoce della Dunlop aveva espresso la propria fiducia.

Più convenzionali, le Saab ufficiali (che l'anno scorso usavano i Pirelli) montavano pneumatici standard, le Escort ufficiali due nuovi tipi di pneumatici da rally e c'erano tecnici giapponesi al seguito di quattro Datsun e della Toyota di Ove Anderson.



alla sua previsione pre-gara, Kullang ha cominciato a farsi avanti, come pure Aaltonen, consolato dal fatto che ormai la sua Datsun aveva freni posteriori adeguati. La Morris Marina di Culcheth si è ben presto ritirata, per guasto alla sospensione.

Quando 113 vetture sono entrate in Scozia, Clark aveva aumentato ulteriormente il proprio vantaggio. Ora i concorrenti si preparavano ad affrontare prove molto dure. Dopo 45 di queste prove, Clark precedeva Blomqvist di 3'07". Marie Claude Beaumont ha dovuto cedere la prima posizione femminile due tratti prima di potere raggiungere il suo servizio di assistenza. Fra i leaders Sparrow-Eaburn hanno abbandonato quando si è rotta la sospensione della loro Vauxhall e la Saab di Eklund-Reinicke ha perso delle posizioni per un guasto all'impianto elettrico; poco dopo, in una prova speciale, si è rovesciata e sono così sparite le speranze della Saab di ottenere il premio per le squadre.

La successiva vittima è stata la Datsun dei «pagliacci» dei rallies internazionali, Fall e Wood: atardati di 11", perché il carburante non pescava, sono arretrati al tredicesimo posto, poi ancora più, tanto che hanno terminato al diciottesimo. E così si sono inflatte fra i leaders la Toyota di Andreasson-Phillips e la Volvo di Alen-Aho, ben presto spodestate da Aaltonen, che al termine della sessantaseiesima prova speciale non era fra i primi quindici, mentre al termine della sessantottesima era nono.

Ottantotto le vetture sopravvissute alla notte, in grado di tornare in Inghilterra. Ormai le dame avevano fatto altri scambi di posizione. Eeva Heinonen è finita in un fosso, sbagliando una curva. L'ha tirata fuori un contadino, usando un trattore, ma così facendo ha storto lo sterzo della Volvo. A quanto pare il cartello con freccia, che indicava



Sopra, con il ritiro al RAC, Lindberg con la Fiat 124 S ha concluso in calando una stagione iniziata benissimo. Sotto, la SAAB di Eklund-Reinicke, rovesciatasi in una prova speciale mentre era piazzata



la curva, era stato divelto dal vento, per cui c'è stato un reclamo (e, provvisoriamente, ha ripreso la testa fra le dame Marie Claude Beaumont).

Per le ultime dodici ore Clark ha pilotato tranquillo e rilassato. Quando il rally ha ripreso il cammino sul suolo inglese, il futuro vincitore ha detto: «Adesso si basa tutto sulla resistenza». Quando, la notte, il tempo era molto brutto, Clark non si è affrettato, facendo di tutto per risparmiare la vettura, mentre in precedenza era chiaro che ce la metteva tutta. Ha finito l'ultima prova speciale con oltre 3' di vantaggio su Blomqvist e quindi era chiaro che ormai era una passeggiata, continuare fino a Hork. E invece, in effetti, non è poi stato tanto semplice, perché si sono dovute sostituire una ruota e la sospensione (ha aiutato nel lavoro il compagno di squadra Cowan, ormai fuori gara).

### L'importanza degli HP

Con grande giubilo della Ford, finalmente una Escort ha vinto il Rally del RAC e il fattore di grande importanza è stato la potenza pura, anche se non si tratta soltanto di questo, visto che le potenti Datsun slittavano pericolosamente, mentre i loro piloti cercavano di accelerare su terreno fangoso.

Il giorno dopo la gara, è cominciato a cadere la neve che aveva ardentemente desiderato Blomqvist durante la corsa e che avrebbe potuto fare tanta differenza. Le Lancia non hanno praticamente avuto fastidi, e questo dimostra perché hanno vinto il campionato. Il team ha avuto tut-

David Hodges



# I lupi solitari



Al controllo notturno di Prestatyn, vediamo sopra la Fiat di Paganello e sotto la Lancia di Kallstrom. Le Lancia sono arrivate molto bene al traguardo del Rally d'Inghilterra senza accusare alcuna noia

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

to il tempo per cedere ai capricci dei piloti, per esempio cambiando gli ammortizzatori posteriori della vettura di Lampinen a un controllo principale, anche se non era affatto necessario. Da una bassa posizione di partenza, la Lancia di Carello-Oberti è poi arrivata a un decoroso trentanovesimo posto. Ancora una volta il team della concessionaria della Opel ha dato ottime prestazioni, ottenendo il terzo, sesto e settimo posto, e vincendo nettamente il primo premio per le squadre. Il «divo» del rally è però indubbiamente stato Clark, che al termine della prima sera sembrava dare alla Ford poche speranze, che sono poi andate sempre crescendo, per culminare nella vittoria.

g. r.

● Il Consiglio dei ministri francese sta per prendere una importante decisione che riguarda gli automobilisti d'oltralpe: fra breve tempo verrà istituita una tassa «antiquamento» e le modalità di applicazione saranno studiate da un non meglio identificato signor «silenzioso» dopo che questi avrà preso in esame i risultati degli accertamenti effettuati dalla «brigata speciale antinquamento» che entrerà in funzione dal gennaio 1973.

● Entro il 1974 il mercato automobilistico si arricchirà di tre nuovi prodotti Volkswagen fra i quali un modello dotato di motore 900 cc. per contrastare i similari prodotti esteri. Lo ha detto Rudolph LEIDING, nuovo presidente del comitato di direzione della Volkswagen.

## La differenza che c'è stata tra speranza e realtà

LONDRA - Felicissimo naturalmente, il vincitore del RAC Roger Clark che ha comunque rilasciato una dichiarazione laconica al termine del Rally:

«Corsa favolosa e moltissima fortuna. Siamo stati dei lupi solitari, ma tutto ci è andato bene».

Prima della gara il d.s. della Lancia, Audetto, aveva osservato:

«E' sciocco correre rischi troppo presto, vedremo come andranno le cose, soprattutto per quanto riguarda il tempo. Noi preferiamo il bagnato, alla neve. La gara si farà dura, dopo Machynlleth.» (un controllo nel Galles).

La Lancia aveva iscritto due sole vetture, avendo ritirato la terza con notevole anticipo sulla data della gara, però assisteva la Fulvia di Carello-Oberti. Altra osservazione pre-gara, quella del direttore della Fiat, Maruffi:

«La nostra prima intenzione consiste nel difendere il secondo posto nel campionato, contro la Datsun (e il ritiro della Porsche di Waldegaard aveva significato la scomparsa della minaccia del-

la Casa tedesca). Se il tempo sarà asciutto, avremo poche probabilità di successo, il bagnato invece ci favorirebbe e, se nevierà, abbiamo Lindberg».

La Ford ci teneva molto a vincere, ma in seguito Stuarti Turner ha ammesso: «Avevamo fatto troppi esperimenti, tentando troppe cose».

Le quattro vetture iscritte dalla Ford avevano motori di due tipi, BDA a iniezione di 1977 cc con monoblocco in lega, che erogava oltre 230 HP, e BDA di 1800 cc con monoblocco in ghisa, che erogava 210 HP. Mikkola ha detto:

«Sarò contento se non nevierà, così potremo sfruttare tutta la potenza del motore. Questo è il rally più difficile d'Europa, soprattutto adesso che non possiamo provare prima».

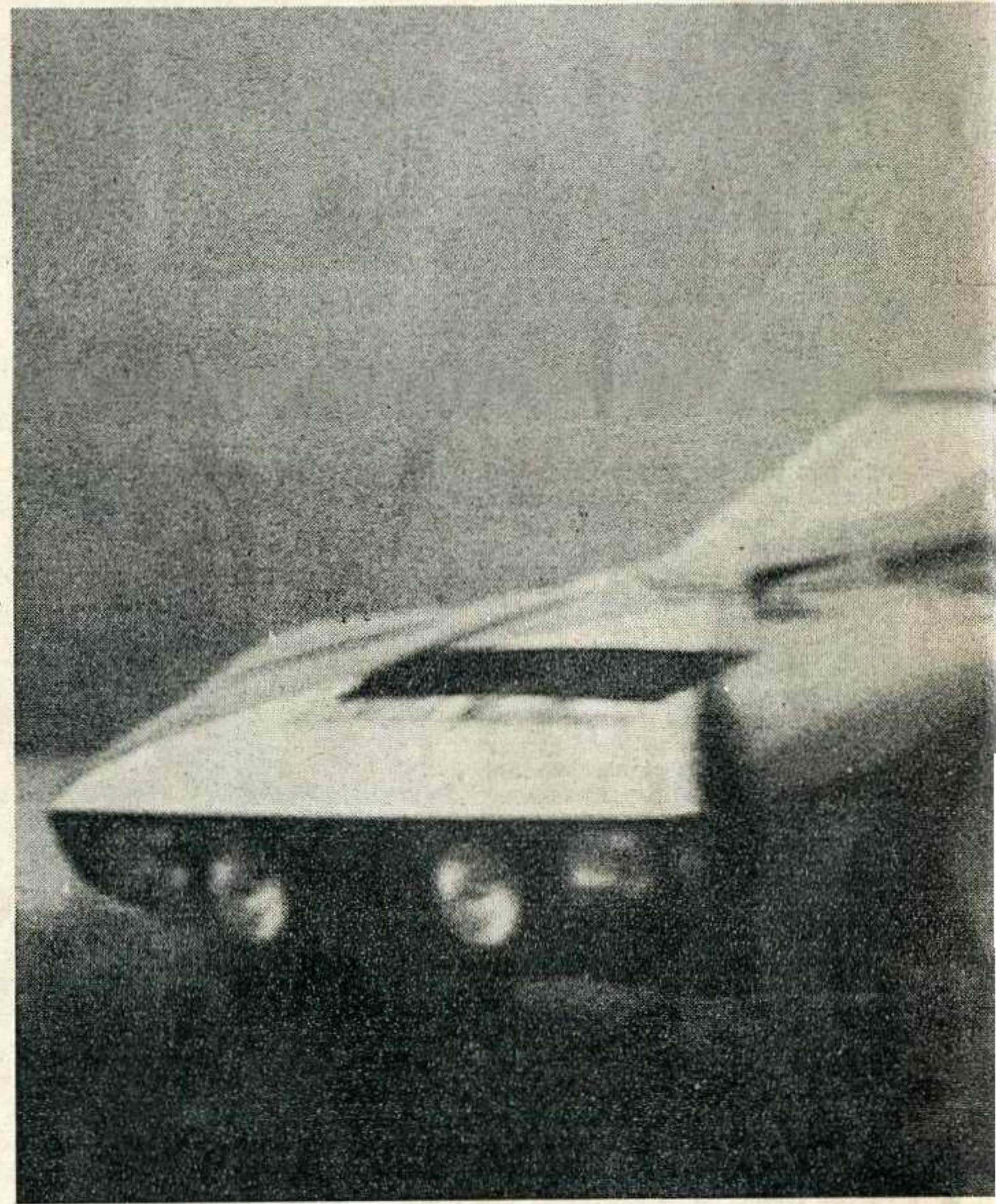
Anders Kullang, che sarebbe poi stato uno dei protagonisti ha detto:

«Ho già da tempo stabilito le mie tattiche. Nella prima metà della gara sfrutterò all'80 per cento le mie possibilità, poi a tavoletta nella seconda parte».

## MUNARI domina tutte le prove speciali in COSTA del SOL ma lo tradisce la sospensione come in Corsica: I. BABLER

La Lancia-Stratos-Marlboro di Munari e Mannucci, dopo aver vinto facilmente tutte le prove speciali al Rally Costa del Sol, ha dovuto ritirarsi per la «solita» sospensione posteriore, che ha ceduto alla fine

# La STRATOS cede



ALMERIA - Il Rally Costa del Sol è l'ultimo nel calendario del Campionato prove speciali su sterrato: infatti nella seconda tappa ben sei erano le prove speciali su terra.

La presenza tra gli iscritti della Stratos di Sandro Munari partita con il numero uno ha dato alla corsa un motivo in più d'interesse e solo la Porsche 911 S con alla guida il pilota spagnolo Gargallo, poteva, tra tutte le vetture iscritte opporsi in qualche modo alla supremazia della Stratos. Questo per quanto riguarda le prove sull'asfalto mentre su quelle in terra la minaccia più seria per Munari veniva dalle Seat ufficiali e dall'Alpine Renault di Pasa.

Dopo il tradizionale e caratteristico corteo delle vetture in gara

attraverso le strade del centro di Almeria, Munari ha preso il via per primo lungo la salita della prima tappa che contava ben sette prove speciali, queste tutte su asfalto. Munari nella prima tappa ha imposto la Stratos in tutte e sette le prove speciali ma senza accumulare un grosso margine di vantaggio nei confronti della Porsche di Gargallo il quale terminava questa prima tappa con un ritardo di solo 1'16" dall'italiano.

Terzo nella classifica provvisoria era Racilla con la Alpine Renault 1560, quarto era Babler con la Seat 124 e quinto Pavon con una Alpine Renault.

Prima del via della seconda tappa scompariva dal lotto dei partenti Racilla squalificato per aver saltato un controllo orario.





## LAMPINEN Presidente dei piloti-rally

**YORK** - Poco prima della partenza del Rally d'Inghilterra, 28 piloti internazionali fra i più noti si sono riuniti dando vita alla « Rally Pilots Association », quell'associazione di piloti da rally di cui si parlava fin dal Rally dell'Elba. Si è trattato di creare un organismo interlocutorio agli organizzatori, soprattutto per consultazioni utili ad uniformare i vari regolamenti e sotto il profilo della sicurezza delle vetture.

Presidente della nuova associazione è stato eletto Simo Lampinen, vicepresidenti sono Gunnar Haggbom ed Henry Greder, segretari Derek Phillips e John Davenport. Attualmente, la « Rally Pilots Association » (che raggruppa, come si vede, anche i navigatori o copiloti che dir si voglia), conta su una cinquantina di membri, ma conta di allargarsi fra tutti coloro che corrono in questa specialità.

# negli ultimi km.

**RALLY COSTA DEL SOL** - Prova valida per il campionato dei rallies spagnolo - Almeria, 9-10 dicembre 1972.

1. Babler-Antolini (Seat 124), p. 5443; 2. Canellas-Ferrater (Seat 124) p. 5538; 3. Juncosa-Sabater (Seat 1430) p. 5583; 4. Gargallo-Gerrero (Porsche 911 S) p. 5600; 5. Franchet-Blanco (Seat 1430) p. 5868; 6. Gomez-Morales (Alpine 1440) p. 6024; 7. Roiz-Vasquez (Seat 124) p. 6220; 8. Saran-Fernandez (Alfa 2000 GTV) p. 6268; 9. Suarez-Bascaran (Simca 1300) p. 6362; 10. Nete-Grande (Simca 1300) p. 6443.

### Due SEAT 127 ufficiali a Montecarlo

● Per il prossimo anno l'Automobile Club di Almeria intende organizzare un Rally che avrà la durata di sei giorni e che avrà in programma ben venti prove speciali e solo una corsa al circuito di Jarama. I premi sono molto alti con tre milioni di lire per il primo classificato. Probabilmente due Lancia Stratos parteciperanno a questo Rally.

● La Seat parteciperà ufficialmente al prossimo Rally di Montecarlo. È la prima volta che una Casa spagnola partecipa ufficialmente ad un Rally Internazionale all'estero. La squadra spagnola sarà diretta da Perez De Vargas e le macchine iscritte sono due Seat 127 preparate a Barcellona e che avranno una potenza di 80 CV. I piloti delle due vetture saranno Babler e Canellas.

● Nel prossimo anno il Campionato Spagnolo Rally avrà anche un classifica per Marche e i punteggi di questo Campionato saranno validi per la classifica scratch di gruppo. Le marche favorite sono la Seat, la Renault e la Simca. Quest'ultima avrà una nuova sezione sportiva che farà correre la Simca 1000 Gr. 2 e Gr. 5 e la 1200 al Gr. 1 e al Gr. 2. I piloti ufficiali saranno Zapico e il giornalista Ricardo Mugnoz.

● Sandro Munari era molto soddisfatto delle prove fatte con la Stratos. La partecipazione della Lancia Stratos al Rally della Costa del Sol era stata decisa proprio per sottoporre la macchina ad un severo collaudo che ha dato senz'altro buoni risultati se si esclude appunto il guaio alla sospensione. C'è da dire comunque che lo sterrato della seconda tappa non era certo molto propizio alla macchina italiana che montava gomme non adatte alle condizioni del terreno.

● Babler, vincitore di questo Rally era senza dubbio nelle condizioni migliori, psicologicamente, rispetto agli altri due « big » spagnoli impegnati nella lotta per aggiudicarsi il titolo. Babler infatti era ormai senza possibilità di risultati migliori del terzo posto nel campionato spagnolo Rally, e per questo si è impegnato al massimo per una dimostrazione di forza sullo sterrato, rivelandosi in tal modo il più veloce. Il suo fine stagione è stato senza dubbio eccezionale, avendo conseguito tre vittorie di seguito nelle ultime tre gare di campionato.

uscita di strada che gli fa perdere tre minuti risultati fatali per un piazzamento che avrebbe potuto essere migliore del quarto ottenuto.

Dopo che Munari ha superato il controllo di uscita della quarta prova speciale, il cronometro degli ufficiali di gara si è fermato. Un incidente banale ma tale da far annullare la prova. Munari comunque, essendo partito per primo, l'ha compiuta con tutto l'impegno possibile ed è stato proprio durante questa prova, che sarebbe poi risultata inutile, che la sospensione posteriore destra della Stratos ha ceduto, come era successo al Tour de Corse. Munari ha comunque terminato la prova dopo la quale si è fermato per mezz'ora all'assistenza della Lancia corse per riparare la macchina. E' quindi ri-

partito per la quinta prova che si è aggiudicata come aveva fatto per le altre. Durante la sesta prova il guasto definitivo alla sospensione costringe Munari al definitivo ritiro.

Cannellas che si giocava con questo rally il titolo spagnolo con Juncosa dopo una corsa molto regolare si è aggiudicato il titolo con il secondo posto. Per l'avversario Juncosa l'unica possibilità di vittoria del titolo era data dal primo posto alla Costa del Sol: il terzo posto, del resto meritato, non gli è comunque servito.

Cannellas ha così conquistato due titoli spagnoli in questa stagione: quello Rally e quello della Formula 1430.

**L. C. Canomanuel**

## La CSAI finirà per guastare anche l'AUTOCROSS

# 40 mila lire di licenza per correre con un'auto da 20 mila!

**MAGGIORA** - Lo sviluppo dell'automobilismo in un paese non è tanto legato alla ricchezza quanto al rapporto che esiste tra popolazione e automobile. L'Italia è un paese dove la motorizzazione di massa è arrivata tardi e dove ancor oggi l'automobile costituisce un simbolo sociale di classificazione. Perciò lo sport, come espressione naturale della passione, ha tardato a svilupparsi: per anni ci siamo stupiti delle strane gare fatte negli Stati Uniti e degli autocross e trials inglesi, pensando che non si trattasse di roba per noi. Perché? solo perché non cravamo ancora maturi per capire che si può correre e ci si può divertire anche senza comprarsi l'ultimo modello di auto preparata pagandola milioni. Soprattutto senza capire che non è una vergogna rimettere a posto con le proprie mani una vecchia macchina, lucidarla e dipingerla in maniera strana ed andare a fare delle corse di velocità su circuiti in terra battuta, dove oltre alle curve si fanno i salti e, se proprio va male, qualche capriola.

A confermare che le cose vengono spontaneamente quando sono mature, da un paio d'anni a questa parte questo genere di automobilismo si sta sviluppando anche da noi, dalla Cerrina a Casale, da Bra a Maggiora e sempre in nuove piste per iniziative locali. E' stato proprio a Maggiora, dove per merito del geom. Balzano e dei suoi collaboratori si è capito da tempo che questa nuova dimensione dello sport è destinata a diventare sempre più popolare, che si è tenuto un convegno tra organizzatori e piloti per valutare le proposte di regolamento CSAI che dovrebbero entrare in vigore al più presto per impedire che si dimentichino le norme fondamentali della sicurezza.

### Le proposte CSAI

Il convegno si è tenuto dopo l'ultima gara stagionale dello Sport Club Maggiora, un raduno invernale per fuori-strada che ha concluso dopo undici mesi l'attività del Club iniziata il 6 gennaio scorso in una giornata fredda e piovosa come quest'ultima. Alla manifestazione, durante la quale sono state anche assegnate targhe di riconoscimento ai collaboratori di tre giornali che hanno contribuito a divulgare questo sport, riconoscimento toccato anche alla sottoscritta, la CSAI avrebbe dovuto essere rappresentata dal suo segretario Saliti. Quest'ultimo ha però comunicato la sua impossibilità ad essere presente ed i punti caldi dei regolamenti sono stati discussi dai protagonisti.

Per l'autocross la CSAI propone tre gruppi di vetture: di serie (fino a 1150 cc, 1151-1600 cc ed oltre 1600 cc), speciali (fino a 1300 cc ed oltre) e tubolari monoposto. Il regolamento che per le vetture speciali lascia ogni libertà a parte certe norme di sicurezza, non è chiaro per le vetture di serie. Vincola solo la carrozzeria che non deve essere modificata, ma non limita né peso, né preparazione e non introduce neppure la suddivisione tra auto a trazione anteriore e posteriore che pur è considerata in Inghilterra. In altre parole può essere una trappola che facilita chi prepara meglio la vettura più adatta, vettura che po-

trebbe essere anche la più costosa con tutte le conseguenze che si possono immaginare.

Le macchine dovranno avere cinture, cinture di protezione, sedili fissi, estintore, paraspruzzi e fissaggio esterno dei cofani. Regolare anche per le piste: velocità media 50 kmh., lunghezza minima 800 metri e rettilineo più lungo di cento. Numero massimo di macchine al via 8 per le piste più lunghe. Le piste dovranno essere omologate e rispondere a requisiti di sicurezza: cinque metri prima del guard-rail o altra protezione, più due metri ancora prima della rete per il pubblico.

### Turismo avventuroso

Si è parlato anche di fuori-strada, una disciplina che sta a metà tra lo sport ed il turismo avventuroso. Anche qui si è valutata la proposta CSAI che divide le auto in due e quattro ruote motrici ed in cilindrata fino a 750 cc ed oltre 750 per le prime e fino a 900 cc, 900-2700 cc ed oltre 2700 cc per le seconde. Quest'ultima suddivisione non è apparsa realistica per cui si dovrebbe aumentare il limite di 900 cc in modo da raggruppare effettivamente tra loro i piccoli fuori-strada le cui cilindrata possono arrivare anche al di sopra dei 1000 cc. Per il resto il regolamento è quello dei rallies, prove speciali incluse, anche se allarma la necessità di approvazione del percorso che potrebbe costituire una pericolosa burocratizzazione.

Il punto che ha trovato più critiche da parte dei convenuti è stato quello relativo alla introduzione dell'obbligo della licenza internazionale da conduttore, sia per auto-cross che per fuori-strada. Norma giusta dal punto di vista assicurativo e regolamentare, costituisce un grave ostacolo per chi corre con molta passione e pochi soldi come accade spesso nell'auto-cross (alcuni usano macchine che non valgono più di 20.000 lire quando la licenza ne costa 40.000)! Si auspica quindi una licenza speciale, meno costosa, per evitare di frenare un fenomeno che può solo giovare al nostro sport.

### Gabriela Noris

● Vuoti i saloni dei concessionari d'auto a Milano. La prossima entrata in vigore dell'IVA ha fatto piovere sui venditori d'auto una tale massa di richieste per cui sono state esaurite tutte le scorte. Restano disponibili alcuni tipi senza mercato e quelle vetture i cui colori sono poco richiesti.

● La « ADO 26 », la nuova vettura che la BRITISH LEYLAND affiancherà alla « Marina », presenterà una caratteristica eccezionale: le sue sospensioni saranno a gas.

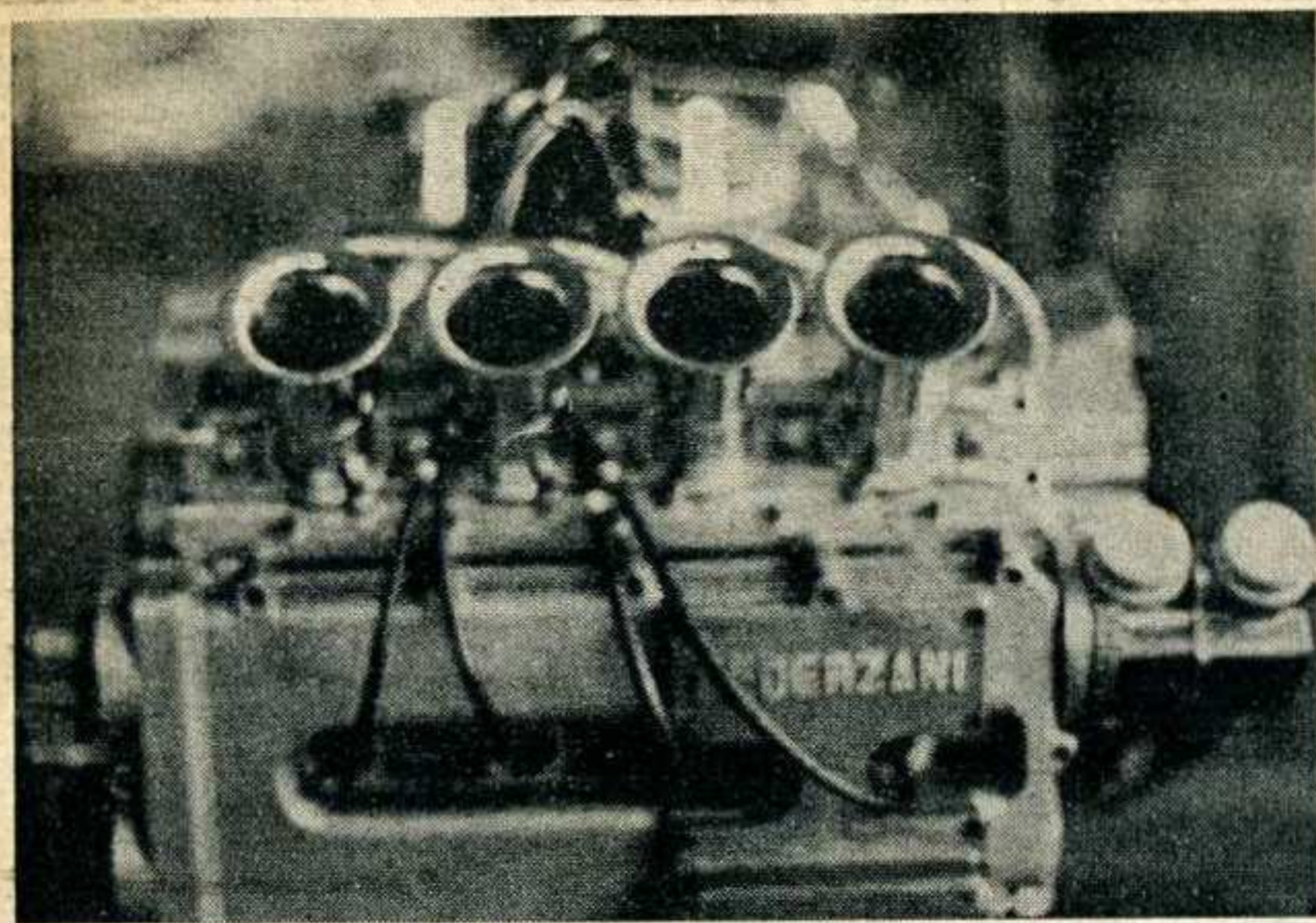
● L'ALFA ROMEO lavora in silenzio; ciononostante si dà per certo che a fine '73 verrà lanciata una berlina a trazione anteriore e posteriore da un propulsore 6 cilindri a V (la cui messa a punto è in stato piuttosto avanzato) della cilindrata di circa 2.600 cc.

Nella prima prova speciale della seconda tappa Babler ha fatto registrare un magnifico tempo classificandosi a soli 6" dal vincitore che ancora una volta è risultato Sandro Munari. Alle spalle di Babler tutte le altre vetture hanno terminato la prova con un distacco superiore ai 30".

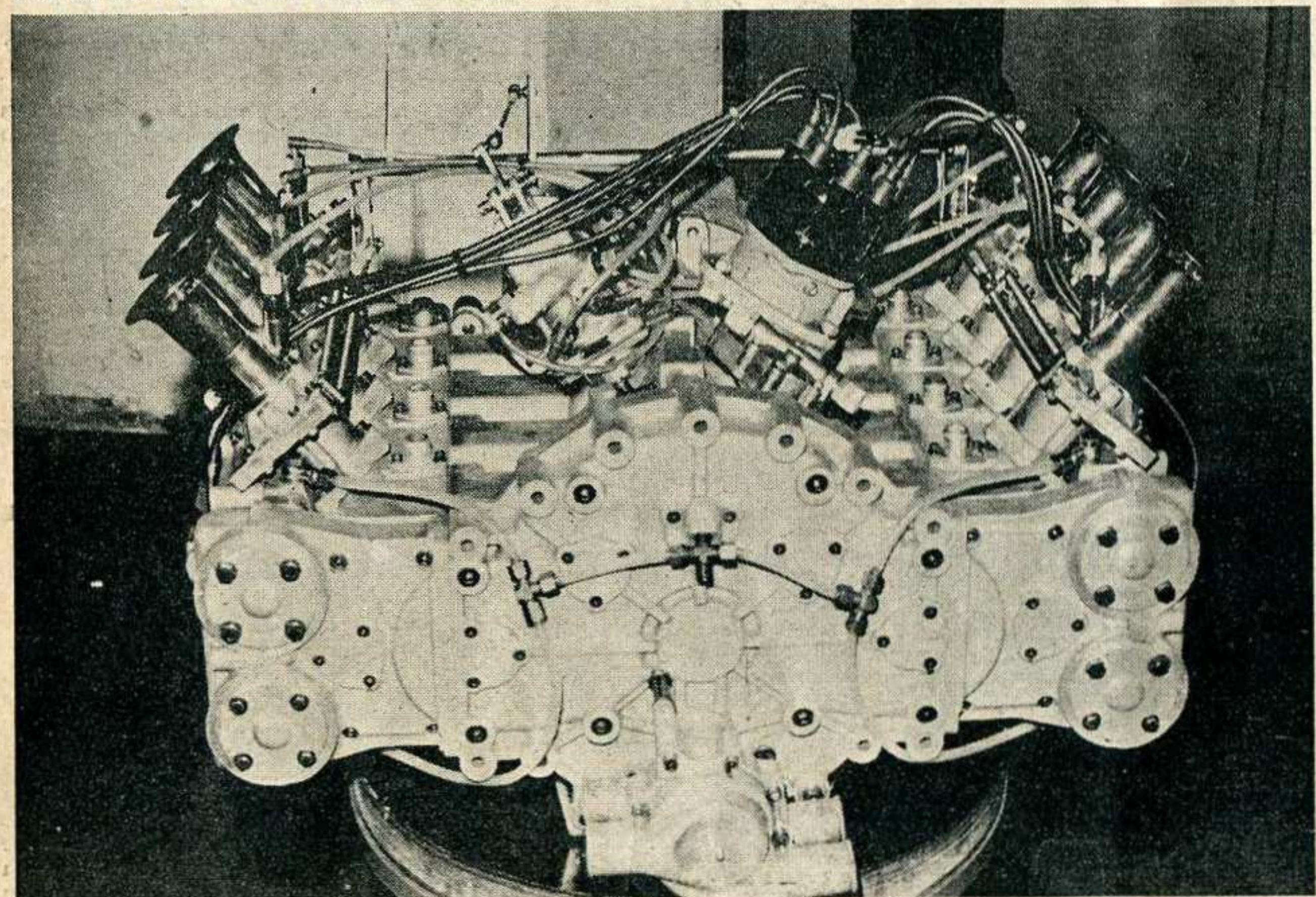
Nella seconda prova speciale sono iniziate le sventure per la Stratos di Munari, derivate dapprima dall'ineguaglianza di una gomma da asfalto utilizzata sullo sterrato che ben presto si è sgonfiata per una foratura. Nonostante questo, Munari terminava la prova con un secondo di vantaggio su Gargallo il quale si era molto avvicinato alla Lancia Stratos durante la prova.

Nella prova successiva anche Gargallo esce di scena causa una





Questo 2 litri Tecno è forse una tappa verso un 8 cilindri 3000. Intanto, arriva il telaista Alan McCall, che ha costruito la Tui F. 2, a fare una monoscocca per Pederzani, mentre Yorke la fa fare a Thompson



Per le «biposto» dell'EUROMARCHE arriva un propulsore da 300 cavalli: costa 8 milioni

# E' nato da un'avaria il TECNO 8-B 2000

L'idea «prima» in casa Tecno nacque per caso dopo il G.P. d'Italia a Monza, quando si ruppe il motore di Galli, e ne «uscirono» alcuni pistoni. Perché, pensarono Luciano Pederzani e l'ing. Bocchi, non facciamo un due litri, togliendo via la parte che si è rotta e tagliando tutto quello che c'è in più? Detto fatto è nato in poco tempo il P/82, dove P sta per Pederzani, 8 sta per il numero dei cilindri, e 2 sta per la cilindrata duemila.

Il nuovo motore che la Tecno intende commercializzare dall'inizio del prossimo anno (per ora è solo Tecno, ma non è escluso che venga fatto un accordo tipo la F. 1 con la Martini e allora diventerebbe il Tecno-Martini) ha fatto massacranti prove al banco in questi giorni nell'officina di Borgo Panigale. Luciano prima di decidersi a venderlo ha voluto avere la certezza che il motore avesse 30/40 cavalli in più di quelli che ora sono in commercio e che disputano il campionato Europeo due litri.

I risultati ci sono stati, e buoni anche. Il primo motore al banco, quasi un prototipo, ha dato la bellezza di 293 Cv a 10.800 giri con una escursione di coppia di circa tremila giri. Complessivamente il motore è stato provato al banco per 11 ore e, non ha dato nessun segno di affaticamento, anzi una «tirata» alla fine ha fatto vedere un paio di cavalli in più di quando si era cominciato.

Questo 8 cilindri boxer della casa bolognese, è stato fatto con il preciso intento di sbaragliare il campo nel Campionato Europeo due litri, dove fino ad ora avevano fatto il bello e il cattivo tempo i motori a 4 cilindri. Il P/82 entra in concorrenza con cinque motori, e precisamente con il Vega General Motors preparato dalla Cosworth, che eroga 260 Cv e che viene venduto a 5.500.000 lire; con il Ford BDA (preparato dai vari Brian Hart, Wood ecc...) che si dice eroghi 270 Cv, il suo prezzo è di circa 5.000.000 di lire; il nuovo motore della BMW, che se sarà venduto, costerà oltre i 6.500.000 e dovrebbe avere 270 Cv; poi il motore che sta preparando la Novamotor derivato dal Lotus Jensen Healey, che è ancora in collaudo, ma che in questa prima fase di prove al banco non ha superato i 280 CV, il cui prezzo non si sa; ultimo della serie ma non in gara, ha infatti vinto il campionato Europeo, il motore dell'Abarth, che eroga 265 Cv e costa circa

5.500.000 lire. Tutti questi motori sono a quattro cilindri, mentre il Tecno è un 8 cilindri, che è il più potente fino ad ora che si sappia in commercio (293 Cv), ma è anche il più caro in quanto la Tecno lo vende a 8.500.000 lire.

Dopo il primo esemplare, che è venuto pronto in questi giorni, la Tecno sta già approntando una serie di 12, di cui 10 sono già venduti (due li ha acquistati Tondelli per le sue Chevron). A Borgo Panigale ci si sta già attrezzando per farne altri: «Molti — dice Luciano — se la mia idea avrà successo, e non c'è motivo che non l'abbia, nella nuova officina prendendo altri operai sarò in grado di fare una produzione quasi di... serie».

Questa è la novità «settimanale» della Tecno, mentre in officina i soliti Magdalo e C. stanno lavorando per la messa a punto dei motori di F. 1 per le nuove Tecno 73. Ho adoperato il plurale perché le Tecno saranno due, e in concorrenza l'una con l'altra.

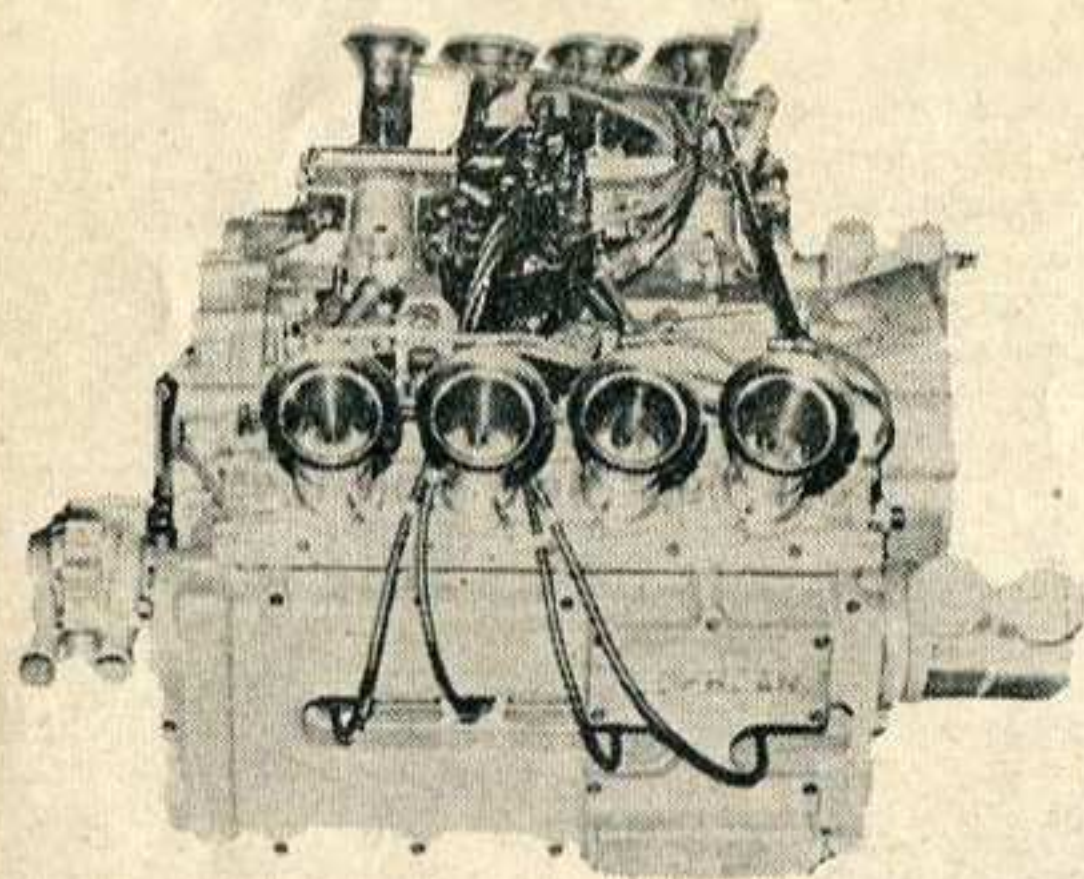
Infatti, come abbiamo già pubblicato su Autosprint il DS Yorke è in Inghilterra e si sta occupando di una monoscocca in costruzione a Northampton presso la ditta Thompson a nome (e pagata) della Martini. Ma Luciano che deve le fortune della Tecno principalmente dai telai, prima da quelli dei kart poi da quelli delle formule minori, fino alle F. 2 dove ha vinto il Campionato Europeo, non disarma e vuole fare anche lui per proprio conto e «sfizio» una monoscocca.

All'uopo ha ingaggiato in Inghilterra un disegnatore e un telaista pratico perché ha lavorato per diversi anni alla McLaren nella lavorazione dell'acciaio e delle monoscocche, in lega leggera e li farà venire nei prossimi giorni a Bologna, dove in un angolo dell'officina appositamente attrezzata farà costruire la «sua monoscocca», che proverà quanto prima, per non smentire la fama che lui e la Tecno hanno sempre avuto in fatto di telai.

Sul fronte del pilota ancora buio. Alla Tecno per fare il pilota il prossimo anno ci vuole il benessere di Luciano, altrimenti non si sale sulla vettura. Era sembrato durante la settimana, per una determinata situazione verificatasi, fosse disponibile Ganley, ma poi tutto è rientrato ed ora il pilota più probabile è Schenken. Staremo a vedere...

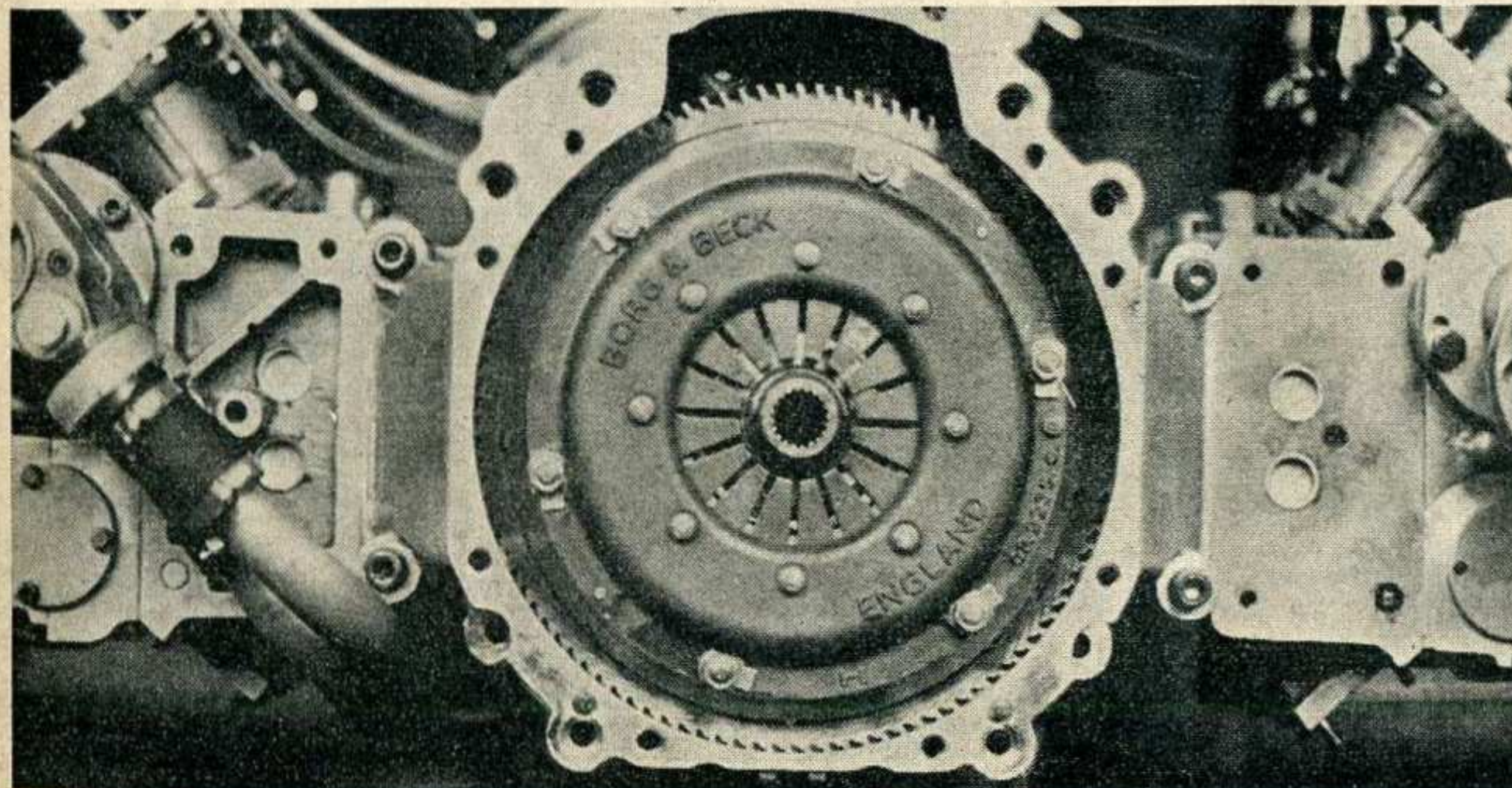
g. c.

## L'identi-kitecnico



### MOTORE TECNO P/82

Motore tipo	P/82
Cilindrata	1997 cmc
Alesaggio e corsa	mm 80,98x48,46
Numero dei cilindri	8 a 180°
Numero delle valvole	32
Rapporto di compressione	10,8:1
Giri a potenza massima	10.800
Potenza massima CV	oltre 290
Alimentazione	iniezione ind. Lucas
Candele	Motorcraft
Accensione	elettronica
Peso del motore	145 kg
Frizione	Borg e Beck
Prezzo	8.500.000



Sopra, il motore dal lato della frizione. Sotto a sinistra, una vista della bancata sinistra. Il motore 2000 ha la stessa architettura del boxer 3000, di cui utilizza anche le misure geometriche



**BOBBY ALLISON** correrà a INDY per PENSKE

# Il re degli «stock-cars» è il pilota dell'anno '72

**NEW YORK** - Quest'anno il prestigioso trofeo «Martini e Rossi» per il «pilota dell'anno» è andato a Bobby Allison, il magro allampanato asso delle Stock-car. Ringraziando i giornalisti specializzati che hanno votato per lui, Allison ha detto «Questa vostra fiducia sarà ripagata con una vittoria strepitosa ad Indy.» In un primo momento nessuno ha compreso il significato, poi ricordando un recente «test» dell'asso dell'Alabama, molti colleghi hanno applaudito.

Qualche settimana fa Roger Penske incontrò Allison chiedendogli di correre per lui sul catino dell'Indiana a bordo di una sua Penske Sunoco-McLaren. La risposta fu netta «Adoro correre ad Indy» qualche giorno dopo sull'ovale di Ontario (California) Allison stracciava il tempo stabilito da Mark Donohue della scuderia Penske.

«E' un pazzo — commentava qualche pilota amico, — correre a quella velocità significa rompersi l'osso del collo.» Dimenticavano i colleghi che con le Stock-car si sfiorano le 200 miglia senza battere ciglio.

«Amo correre ad Indianapolis, ma vorrei tentare anche in Europa, ho soltanto 35 anni e posso compiere ancora molti exploit.»

Bobby Allison, dunque, l'unico pilota del «Deep South» del sud degli Stati Uniti andrà alla famosa 500 Miglia del Memorial Day e per la prima volta con una vettura di un costruttore «yankee» «Lasciamo andare le guerre passate tra Sud e Nord, — ci ha detto Allison. — Lo

sport accomuna gli atleti di tutto il mondo, bianchi e neri, gialli o verdi.»

Bobby Allison che ha vinto 10 delle 31 principali corse Stock-car dell'anno incassando 272 mila dollari ha quindi aggiunto. «Quest'anno ho partecipato a 85 gare, e debbo aggiungere che non vi è altro divertimento superiore alle corse d'automobilismo. E' deciso, per la prima volta un "sudista" sarà presente ad Indianapolis e vincerà!»

Per la cronaca anche Leeroy Yarbrough e Cale Yarbrough e Donny Allison (fratello minore di Bobby) hanno tentato nella classica 500 Miglia senza successo, ma Bobby sembra deciso a vendicare la debacle dei suoi colleghi e riabilitarsi anche dopo la sconfitta subita a fine stagione ad opera di Richard Petty che gli ha strappato il titolo di campione del Sud.

«Ma nel 1973 — ha detto Allison, — conquisterò anche quel titolo». Alla premiazione era presente anche il presidente della USAC William SM (Smith) che ha aperto uno spiraglio a proposito dell'ovale di Ontario «Stiamo lavorando per sollevare lo scoglio del management della pista di Ontario. Speriamo presto di poter risolvere questa situazione molto seria. Siamo alla ricerca di nuovi, volenterosi "operatori" dell'impianto e prima o poi si spera, troveremo le persone adatte».

I. m.



## fotoscene della SPRINGBOK

In Sud Africa è caldo ed i piloti partecipanti alla serie Springbok, beati loro, si rilassano in costume da bagno. A sinistra, Birrell e Mass giocano al «volano». Qui sotto, lo schieramento di partenza della 3 ore di Laureço Marques vedeva in prima fila la March di Scheckter e la Chevron di Birrell



A sinistra, l'Alfa berlina di Chatz-Peixinho sta per essere doppiata dalle Chevron di Birrell ed Hine. Sotto, la Chevron B 23 di Gethin

