



**S**e dopo Montecarlo '72, grazie allo strepitoso successo di **MUNARI-MANNUCCI**, tutti, in Italia, si sono accorti dei rallies, quando la Lancia si è assicurata il campionato marche e la Fiat ha primeggiato nell'europeo conduttori e nella Mitropa Cup, tutti hanno cominciato a parlare e scrivere di « momento magico ». Ma è stato un momento magico tutto italiano, riferito solo e soltanto ai nostri ripetuti ed autoritari successi, mentre, al contrario, il rallyismo internazionale si è

Lampinen portando l'unica Lancia al clamoroso successo marocchino sconfiggendo gli squadroni ufficiali di Citroen, Peugeot e della temutissima Renault Alpine ha sorpreso e fatto parlare i tecnici di mezzo mondo è anche vero che per arrivare al numero minimo indispensabile di partenti per ottenere la validità di questa corsa sono stati iscritti, in loco, alcuni taxi. E se continuano ad aumentare le iscrizioni al RAC inglese si può sempre contrapporre la scarsità di partenti (proprio

il RAC possono vantare sempre una qualificata partecipazione (oltretutto quantitativa) di macchine, mentre per tutti gli altri organizzatori c'è sempre l'assillo di avere pochi e troppo locali iscritti. Al di fuori del « marche », poi, il problema non è certamente diverso, prova ne sia che anche il risorto Tour de Corse ha allineato al via macchine nuovissime e di estremo interesse, ma non più di una sessantina di partenti.

Ma anche qui c'è l'eccezione del TAP, il rally portoghe-

senti in quasi tutte le prove titolate, mentre Porsche e Ford, Datsun e Saab, Citroen e Peugeot, Opel e BMW hanno puntato solo su certe corse o perché giudicate più adatte alle caratteristiche delle proprie vetture o soprattutto perché legate alle vendite di un ben determinato modello nel paese in cui si effettuava la competizione.

Il rally è una disciplina estremamente onerosa sia per le spese direttamente legate ai giorni di gara che per le ricognizioni e le prove; un in-

ma da quei pochi semiassistiti o decisamente senza problemi economici (che possono quindi assicurare una certa partecipazione anche alle gare più lunghe e più massacranti) e la seconda da tutti gli altri, quelli che nella maggior parte dei casi preferiscono misurarsi in minirallies o nei meno qualificati rallies internazionali.

Per far fronte a questi astronomici bilanci preventivi di spese le case automobilistiche e gli stessi piloti premono sugli organizzatori per avere premi ed ingaggi sempre più consistenti, ma sono proprio gli organizzatori che di ingaggi avrebbero bisogno per poter far fronte ai problemi che una moderna organizzazione di un rally richiede, ad iniziare dai cronometristi per continuare coi commissari, con le spese per la sicurezza dei piloti, per arrivare a quelle di rappresentanza, alla radio e alla televisione, due canali essenziali, assieme a quello tradizionale della stampa specializzata, per sperare in una pubblicità alla competizione capace di garantire ancora piloti per l'edizione seguente ed allettare soprattutto appoggi dall'esterno, per favorire insomma l'ingresso, sempre più invocato, di sponsorizzazioni esterne di qualsiasi genere.

Ecco allora che una Coppa delle Alpi ha potuto svolgersi sino allo scorso anno grazie all'apporto economico della BP, o che l'Acropoli quest'anno e il Safari lo scorso anno hanno fruito della partecipazione di alcune case automobilistiche tramite alcuni particolari accordi pubblicitari riservati alle stesse (le gomme americane in Grecia, una compagnia americana di vendita per corrispondenza in Africa) che il TAP infine può permettersi tuttora un budget passivo così alto perché dietro le spalle ha l'appoggio

## Campionato europeo conduttori

	RALLY ARTICO	COSTA BRAVA	FIRESTONE	NEVE E GHIACCIO	LYON SOLITUDE	DDR	ISOLA D'ELBA	SCOZIA	SEMPERIT	ZLATNI - PIASATZI	ULTAVA	POLONIA	OLIMPIA - MONACO	1000 LAGHI	S. M. DI CASTROZZA	TOUR DE FRANCE	RALLY BALTICO	MONACO-VIENNA-BUDAPEST	JUGOSLAVIA	T.A.P.	1000 MINUTI	SPAGNA	TOUR DE CORSE	BELGIO	TOTALE
<b>PINTO - MACALUSO</b> (Fiat 124 Sp.)	—	20	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20	—	—	15	—	—	—	20	—	20	—	—	—	115
<b>ZASADA</b> (Porsche 911 S)	—	—	—	—	—	20	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	15	20	15	—	—	—	—	—	90
<b>NICOLAS - TODT</b> (Alpine R.)	—	—	20	15	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	61
<b>ANDRUET - BICHE</b> (Alpine R.)	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	20	—	60
<b>DARNICHE - MAHE'</b> (Alpine R.)	—	—	—	20	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	10	—	—	60
<b>WARMBOLD</b> (BMW 2002)	—	15	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	50
<b>BERGER</b> (Ford Capri 2600 RS)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	50
<b>BARBASIO</b> (HF 1600)	—	—	12	—	—	—	15	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
<b>ROHRL</b> (Ford Capri 2600 RS)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	35
<b>VERINI</b> (Fiat 124 Sp.)	—	—	—	—	—	—	10	—	6	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	10	—	—	—	34

trovato ad attraversare da un paio d'anni una crisi che non è apparsa in tutta la sua evidenza solo grazie a una serie di fatti avvincenti e sensazionali che hanno funzionato da paravento.

E' sì vero che negli ultimi anni sono state messe in calendario affascinanti competizioni come la Londra-Sydney o la Londra-Messico, ma è anche vero che tradizionali prove come la Coppa delle Alpi, il Rally dei Tulipani, il Rally di Ginevra non sono state più disputate. E come è vero che

al limite della validità) del recente Rally delle Alpi Austriache.

Inoltre lo stesso Rally dell'Acropoli deve quest'anno il suo interesse alla sola presenza delle nostre due case ed alla BMW tedesca perché la partecipazione privata (e poco competitiva) di Datsun, Ford, Porsche e Saab era solo conseguente al lauto ingaggio pubblicitario della ditta di pneumatici americani Sears & Roebuck.

E' vero allora che solo Montecarlo, la Svezia, il Safari e

se che sta riscuotendo un continuo crescendo di favori, quindi potrebbe essere la formula di questo rally quella ideale, ma comunque è molto più probabile che questo successo sia conseguenza degli ingaggi non certo indifferenti distribuiti dagli organizzatori. Da quanto sopra, appare chiaro che il problema economico ha un peso preponderante nell'attività rallyistica, e non vi sarà di certo sfuggito come negli ultimi due anni solo la Lancia, la Fiat e la Renault siano state pre-

vestimento molte volte a fondo perduto perché avere il mezzo migliore, e gli uomini più forti può servire molto spesso ad avere solo i maggiori accrediti o i favori del pronostico per la vittoria finale.

Gli stessi piloti privati questo problema lo sentono poi in maniera amplificata e proprio all'interno di questa schiera, un tempo identificabile con la quasi totalità dei praticanti, sta maturando una ulteriore suddivisione in due sottocategorie formate la pri-



Lancia e Fiat, vincendo i principali campionati F.I.A., hanno fatto da paravento ad una crisi che da un paio d'anni investe il mondo dei rallies nonostante le vetture affascinanti come la Lancia Stratos (foto a sinistra) o i consimili prototipi esteri. Una crisi che Nicolas (a destra) sembra non voler vedere...



rassicurante delle linee aeree portoghesi.

Di conseguenza più o meno, dichiaratamente, ci stiamo avviando verso una ben netta differenziazione nei percorsi di gara. Ai duri e lunghi avvicinamenti, alle più o meno dichiarate maratone, si sta preferendo una forma più dinamica delle corse, con per-

corsi brevi, nemmeno tanto accidentati, con prove nervose e subito selettive, tali da tenere vivo l'interesse anche del comune spettatore quasi si trovasse in un grande circuito anziché ad assistere ad un piccolo giro del mondo.

Corse tipo il Criterium delle

CONTINUA A PAGINA 24

Momento-magico o momento-crisi? questo è il problema (rally)

# Il paravento italiano

Campionato internaz.le rallies marche	MONTECARLO	SVEZIA	EAST AFRICAN SAFARI	MAROCCO	ACROPOLI	ALPENFAHRT	SANREMO	PRESS ON REGARDLESS	E.A.C.	TOTALE
LANCIA	20 1° Munari-Mannucci	12 3° Kallstrom-Haggbom	—	20 1° Lampinen-Andersson	15 2° Lampinen-Reinicke	—	20 1° Ballestrieri-Bernacchini	—	10 4° Kallstrom-Haggbom	97
FIAT	3 8° Pinto-Eisendle	—	—	—	20 1° Lindberg-Eisendle	20 1° Lindberg-Eisendle	12 3° Lindberg-Carlstrom	—	—	55
PORSCHE	15 2° Larrousse-Perramond	15 2° Waldegaard-Helmer	15 2° Zasada-Biem	—	—	8 5° Haberl-Fritz	—	—	—	53
FORD	8 5° Piot-Porter	—	20 1° Mikkola-Palm	—	—	—	—	—	20 1° Clark-Mason	48
SAAB	—	20 1° Blomqvist-Hertz	—	—	—	12 3° Eklund-Reinicke	—	—	15 2° Blomqvist-Hertz	47
DATSUN	12 3° Aaltonen-Todt	—	8 5° Hermann-Schuller	—	6 6° Mehta-Easter	—	—	15 2° Jones-Backman	2 9° Aaltonen-Easter	43
OPEL	2 9° Ragnotti-Thimonier	10 4° Kullang-Karlsson	—	—	2 9° Fiat-Beauchef	6 6° Blomqvist-Kalnay	1 10° Brai-« Rudy »	—	12 3° Kullang-Karlsson	33
BMW	—	6 6° Carlsson-Berg	—	—	12 3° Warmbold-Dorfler	4 7° Dietmayer-Schureck	—	—	—	22
JEEP	—	—	—	—	—	—	—	20 1° Henderson-Pogue	—	20
CITROEN	—	—	—	15 2° Neyret-Terramorsi	—	—	—	—	—	15
VOLKSWAGEN	—	—	—	—	—	15 2° Janger-Gottlieb	—	—	—	15
PEUGEOT	—	—	4 7° Harris-Austin	8 5° Bacchy-Puigssegur	—	—	—	—	—	12
RENAULT	—	—	—	10 4° Dupre-Le Tahitien	—	—	—	—	—	10
ALPINE	4 7° Neyret-Terramorsi	—	—	—	3 8° «Siroco» Andriopoulos	—	—	—	—	7
ALFA ROMEO	—	—	—	—	—	3 8° Löffelmann-Wjzner	—	—	—	3
TOYOTA	—	—	—	—	—	—	—	—	1 10° Andersson-Phillips	1



# Il paravento italiano

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

Cevennes o, per restare vicino a casa, il Rally di S. Marino, entrano perfettamente in questo quadro in cui i concorrenti privati possono facilmente collocarsi e le squadre ufficiali battersi a viso aperto senza doversi risparmiare fino in fondo in una lotta più di resistenza che di forza.

Ed è proprio in questo tipo di gare che i nuovi prototipi, chiaramente prefigurativi di vetture di serie, trovano il terreno ideale alla sperimentazione avendo da superare caratteristiche tipiche dei rallies con un ritmo prettamente pistaiole. Ci si sta avviando insomma ad un recupero fino ad oggi mai riuscito, delle gloriose spericolate corse su strada. La presenza di vetture come la Lancia Stratos, la Simca CG, la Ford GT 70 non può che favorire questa specialità funzionando tra l'altro da stimolo per quella stampa non specializzata che di norma sarebbe portata a non interessarsi di corse riservate a sole vetture di serie.

Al Rally di Montecarlo, all'East African Safari, al Rally del Marocco e parimenti a quelli d'Italia, di Svezia e di Inghilterra resta quindi il compito di selezionare senza ombra di dubbio quel tipo di vettura che maggiormente corrisponde a quella ottimale.

Un limitato numero di prove che, inserite nell'attività globale con l'etichetta di campionato mondiale marche, possono veramente polarizzare su di sé l'attenzione del pubblico e delle case permettendo una ben definita concentrazione di forze e di capitali, evitando quindi la dispersione di interessi che favorisce tutt'ora l'esistenza di due titoli, quello marche e quello conduttori. Una divisione che se può in qualche caso avvantaggiare qualche organizzatore cui necessita un minimo richiamo per riuscire ad avere dei partenti, nella globalità serve solo da dispersivo alle attenzioni della maggioranza del pubblico.

Ma il campionato conduttori è il frutto di una politica al vertice decisamente sbagliata che ha portato all'esagerato numero di gare messe in calendario (alcune di queste addirittura concomitanti) per il semplice fatto che non si è saputo o voluto dire di no alle egoistiche (e giuste dal loro punto di vista) richieste degli organizzatori.

Buon per tutti che quest'anno ha vinto un campione come Pinto che ha avuto il merito di essersi battuto, ed aver primeggiato, nelle poche prove veramente valide che erano finite in calendario, rischiando comunque di venire battuto da un Zasada esperto ricercatore delle corse desertiche, e qui l'aggettivo sta a qualificare non una ben definita regione ma il lotto dei partenti.

Montecarlo: Porsche o Alpine? Il campionato internazionale marche, terzo ed ultimo della serie pre-mondiale che entra in vigore nel '73, è iniziato all'insegna di questo amletico dubbio che tutti i giornali, specie le più autorevoli testate straniere, ci hanno proposto lo scorso gennaio.

Della Lancia e della Fiat in pochi se ne sono occupati tanto più che il vecchio modello della Fulvia, che oltretutto mai prima si era imposta con continua autorevolezza in tutto l'arco di una stagione, sembrava già messo in disparte per far posto alla tanto promettente Stratos e la Fiat poi non poteva di certo sperare di più con quello Spider 1600 così pesante e così poco potente.

A Montecarlo sapete come è andata, forse non sapete però che all'estero questo successo (accolto all'inizio con quella simpatia riservata abitualmente a quelli che non «dovrebbero disturbare») ha permesso la riscoperta (la scoperta fu al Tour de Corse del 1967) di Munari. Dopo il «Monte» scriveva SPORT-AUTO francese:

«... Rovesciando tutti i pronostici sin dal primo settore cronometrato, Sandro Munari ha messo in mostra un talento ancora troppo sconosciuto al di fuori delle frontiere italiane compiendo una corsa per cui ci si domanda se si devono ammirare di più le sue singole performances o la regolarità di guida ad un tono così alto da permettergli di essere sempre tra i primi tre della classifica. ...Se si esita ancora a parlare di trionfo, la vittoria non è comunque da mettere in dubbio e il risultato non poteva essere che il più bell'addio per la Fulvia prima di cedere il posto nel corso della stagione alla Stratos HF...»

Brava Lancia quindi, ma nessuna fiducia anche dopo il terzo posto conquistato in Svezia (nonostante la lotta per i chiodi di cui ha subito il danno maggiore proprio la Casa italiana), dall'unica vettura torinese, quella affidata a Kallstrom. Tutti i giornali esteri infatti riportano il piazzamento solo in sede di cronaca senza accennare al fatto che la Lancia mantiene la vetta della classifica del «marche».

Tantomeno si accenna alla Lancia dopo il Safari vinto per la prima volta da una coppia europea: Mikkola-Palm con la Ford Escort.

L'insediamento poi della Porsche al comando del campionato non faceva che dar ragione ai più «tecnici» pronostici.

Ma l'avventura marocchina con quell'unica Fulvia affidata a Lampinen-Andreasson non poteva non riportare alla realtà dei fatti anche i più scettici. I commenti post-africani sono molto diversi, la sorpresa resta comunque il fatto dominante (come lo fu a Montecarlo). Scriverà VIRAGE AUTO belga:

«... La vittoria aveva un gusto di irrealità (si riferisce a Lampinen n.d.r.) e lui si domandava se l'Europa esistesse ancora al di là del mare...» e più avanti, parlando della sfortuna delle vetture francesi che in Marocco si è ripetuta sulla falsariga del Monte: «... Le Alpine andavano imponendo la loro logica: la velocità...»

Più caute le riviste inglesi che già accreditano la Lancia di qualche veltissima chance. AUTOSPORT accenna all'organizzazione pre rally in questi termini:

«... Questo rally era il primo non italiano dopo la Svezia ed era stato preparato con molta cura nella speranza che l'unica vettura, terminando nei primi posti, avesse portato altri preziosi punti da aggiungere a quelli di Montecarlo...»

Saranno diversi giornalisti a sottolineare l'organizzazione della Lancia, ma sarà solo una scusante dietro cui nascondere i loro mancati favori della vigilia perché l'organizzazione italiana rispetto a quella dei francesi (Citroen, Alpine e Peugeot) o della stessa Mercedes, faceva sorridere.

Come gli esperti stranieri hanno dovuto ricredersi: dalla logica ALPINE alla riscoperta FULVIA



Il primo posto galvanizza comunque i dirigenti torinesi ed all'Acropoli vengono mandate due macchine per Kallstrom e Lampinen. Gli avversari sembrano agguerriti ma Lampinen è così «in palla» che sembra mangiarseli tutti, compresi i «fiattini» Lindberg-Eisendle che comunque in un caotico finale (che presterà il fianco alle più diverse polemiche) lo precedono sul traguardo.

Il successo Fiat, più a sorpresa addirittura di un tris Lancia, fa comunque cambiare rotta ai cronisti stranieri che diventano improvvisamente fautori lancisti.

Sul «fattaccio» finale POWERSLIDE della Svizzera tedesca si esprime così: «... Gli organizzatori fanno attendere le classifiche parziali diverse ore, nel frattempo i vari direttori sportivi ne conteggiano una ciascuno in proprio e Fiorio comunica già a Torino che la Lancia è prima, senonché un rallentamento finale o un errore di calcolo le tolgono il primato...»

Un obiettivo è già raggiunto: la Lancia diventa favorita per la vittoria finale. Purtroppo per lei però le cose si mettono male in Austria dove sia Lampinen che Barbasio sono costretti al ritiro proprio negli ultimi chilometri quando oramai possono considerarsi con il titolo «marche» già in tasca.

Rivince così la Fiat con la stessa coppia della Grecia ed il duello interno tutto italiano Lancia-Fiat diventa il punto d'interesse del campionato che

nessuno ancora vuole dare per scontato all'équipe di Fiorio.

Dall'ALPENFAHRT scriverà DAVENPORT:

«... Ora la casa torinese (Fiat n.d.r.) è decisamente in lizza per la vittoria finale nel campionato rally marche, nelle tre restanti prove assisteremo ad un duello all'ultimo sangue tra Fiat e Lancia. Porsche permettendo s'intende.»

Si arriva così al decisivo Sanremo con la Lancia che schiera addirittura sei macchine (altri tempi rispetto al Marocco) ed uno sponsor munifico come la Marlboro.

Il mondiale è assicurato, anche se non matematicamente, da una coppia italiana, Ballestrieri-Bernacchini, che sconfigge oltre che le Fiat anche le rientranti (nel giro marche) Alpine Renault.

Subito dopo il rally su VIRAGE AUTO apparirà un'inchiesta sulle berlinette francesi:

«La vettura è arrivata ad un punto di maturità eccezionale - Alpine, si attende il campionato del mondo» questo il titolo, facilmente immaginabile la sostanza del testo che termina così: «... Come si vede, la stagione Alpine è lontana dall'essere mediocre!»

La Fulvia comunque continua a correre: in America dove si conquista la matematica certezza di essere prima nel marche, ed in Inghilterra per non rifiutare un confronto con le rivali assenti sugli altri campi di gara. E gli assenti, si sa, hanno sempre torto.



La conferma di BARBASIO come campione italiano si specchia nel dramma di MANNUCCI

# Il tabù tricolore

**A**Mario Mannucci è andata male anche quest'anno. Decisamente il titolo tricolore dei rallies non riesce a farselo suo. Navigatore (copilota dal prossimo anno) indiscutibilmente tra i migliori del mondo, dopo aver provato quasi tutti gli accoppiamenti possibili ed immaginabili, non riesce mai a chiudere un campionato italiano al primo posto, o meglio gli riuscì nel '70 con Barbasio ma l'ex-aequo con Paganelli-Russo si risolse con un successo Fiat complice il decisivo giro del Belgio.

Niente da fare anche quest'anno allora, e dire che correva in coppia con un Munari ben deciso a vincere questo campionato che era iniziato nella maniera migliore possibile con i due successi di Montecarlo e Sicilia. Ma il mutilato campionato di quest'anno, con solo sette prove disputate sul nostro territorio, non era di quelli che permettevano grossi recuperi a chi avesse fallito, qualche gara, anche se per imprevisti guasti meccanici. E loro, l'equipaggio di punta della Lancia, di guasti ne hanno lamentati quattro in sei prove disputate, troppi anche se le altre due corse rimaste le avevano vinte, unici oltretutto ad essersi ripetuti quando invece per tutte le altre gare sul podio si sono alternati equipaggi sempre diversi.

Hanno vinto così Barbasio e Sodano, gli stessi dello scorso anno, una coppia affiatissima che proprio nell'anno della definitiva consacrazione si è sciolta per il passaggio alla Fiat di Barbasio che ha ottenuto così il suo scopo: non rischiare cioè di finire imbrigliato in un programma ridimensionato della Lancia proprio in questo momento in cui le sue quotazioni hanno toccato i massimi vertici.

Con Barbasio sono tre i piloti che la Fiat si è assicurata negli ultimi anni prelevandoli dai « rivali » della Lancia: una politica che fino ad oggi ha dato i suoi frutti avendo permesso già la conquista di un campionato italiano, di una Mitropa Cup e di un campionato europeo conduttori; e come si vede manca solo un titolo mondiale marche, ma per questo ora c'è Barbasio.

Alla Lancia è quindi rimasto, a fare da spalla a Munari, il volitivo Ballestrieri grazie alla chiusura in « Zona Cesarini » di un'annata decisamente storta con il prestigioso successo di Sanremo.

Con Maiga, e non più con Bernacchini, passato anch'egli alla Fiat, Ballestrieri condurrà all'attacco anche nel '73 la mai doma HF 1600, l'alternativa per il tricolore alla ben più ambiziosa e promettente Stratos, per quello che dovrebbe essere veramente l'ultimo anno di attività ufficiali di questo glorioso modello cui dovrebbe succedere, e se ne dice già adesso un



## Classifica finale campionato italiano dei rallies

	SICILIA	ISOLA D'ELBA	4 REGIONI	ALPI ORIENTALI	S. MARTINO	SANREMO	S. MARINO	PUNTEGGIO ESTERO	TOTALE
BARBASIO - SODANO	—	27,2	27,2	28	—	34	—	24	140,4
TROMBOTTO	—	32	22,4	—	24	26	—	28	132,4
ZANUCCOLI	19,6	—	—	—	19,2	28	28	22	116,8
MUNARI - MANNUCCI	28	—	—	—	32	—	—	40	100
PAGANELLI - RUSSO	21	—	32	—	22,4	—	—	20,4	95,8
BISULLI	19,6	—	—	—	19,2	28	28	—	94,8
VERINI	—	22,4	—	23,8	20,8	—	—	19,6	86,6
TOMINZ - « SQUAW » ①	—	19,2	19,2	14	14,4	—	—	15,4	82,2
SMANIA	23,8	—	—	—	17,6	—	—	22	63,4
PELGANTA	—	—	24	—	—	22	—	15,4	61,4
PINTO - MACALUSO	—	—	—	—	27,2	—	—	28	55,2
TACCHINI - MARIANI ②	—	—	20,8	21	12,8	—	—	—	54,6
CECCATO - BERTOLLO ③	14	17,6	—	12,6	4,8	—	—	—	49

① Vincitrici Coppa delle Dame - ② Primi del G. 3 - ③ Primi del G. 1



Pur con il solo successo di Udine, Sergio Barbasio (foto a fianco) si è assicurato per la seconda volta il titolo italiano e sullo slancio ha compiuto un salto, economico, nella squadra Fiat che ha confermato anche, per il '73, Verini e l'estroso Bisulli che vediamo su tre ruote per un incidente all'arrivo del rally di Sicilia (foto in basso).

gran bene, la versione coupé della Beta, la cui presentazione è prevista al più tardi per la fine dell'estate.

Ma Munari, Barbasio, Ballestrieri, Pinto, Paganelli non sono altro che i soliti nomi che andiamo ripetendo da anni, ed è proprio su questo punto, quello dei piloti, che il pur trionfante «rallismo all'italiana» mostra la corda.

Si continua a lamentare la mancanza di validi rincalzi, però occorre dire che un grande sforzo per guardarsi attorno non lo si è mai fatto. Quest'anno sono « esplosi » Verini, Tacchini e Ormezzano, ma il primo che pure viaggiava già forte l'anno passato, per rivelarsi ha avuto necessità di una macchina ufficiale, mentre Ormezzano, che è da tempo tra i migliori in assoluto, ha potuto cogliere solo in finale di stagione l'occasione di una vettura decisamente competitiva.

Ben diverso il discorso di Tacchini che per riuscire a vincersi il G. 3 ha dovuto fare tutto da solo, e buon per lui che la sua situazione finanziaria glielo ha permesso perché altrimenti poteva succedere che di lui si continuasse a dire solamente che è uno che di tanto in tanto ottiene qualche risultato!

Ma questi sono solo i casi più appariscenti, perché i piloti, la base, adesso c'è e sicuramente più numerosa e qualificata di quella che produsse anni addietro i nomi che adesso vanno per la maggiore con la sola differenza che allora erano molti di meno e per vincere bastava andare più forte, mentre adesso, al massimo, si può sperare andando più forte di arrivare a ridosso dei primi.

Scelte coraggiose, e fruttuose, come quella di un Ballestrieri cui è stato sufficiente un secondo posto all'Elba con la Gordini R 8 per passare alla Lancia, o di Lele Pinto che prima di accasarsi, sempre alla Lancia (ma a quei tempi non c'erano altre alternative) era solo un validissimo «cinquecentista», non ne avvengono più. In compenso questo ha favorito indirettamente l'ingresso nei rallies italiani di diverse case straniere che hanno fruito vantaggiosamente dell'apporto sostanzioso dei tanti «emarginati» traendone una ragione per gettarsi con molto più impegno già da questo '73 nella lotta per qualche primato che tanto per incominciare potrebbe essere un Trofeo o una Coppa CSAI.

I nomi di Trucco, di Svizzero o di «Tony» sono solo i primi che ci vengono alla mente, e proprio da questi, da quelli appoggiati dalla Squadra Rally CSAI (una lodevole iniziativa saggiamente guidata dall'esperto Salvay) e da qualche recupero di ex illustri, può venire nella prossima stagione, così nutrita di gare a calendario, il motivo in più di interesse.





I rallies nazionali sono stati quest'anno una vera palestra per le nuove leve che in alcuni casi hanno tentato il passaggio nei più impegnativi rallies internazionali ottenendo, come Sergas (foto a sinistra) oltre alle inevitabili « sorprese » anche ottimi risultati. Tutto facile invece per Canè (foto a destra) che di problemi non ne ha avuti per sgominare al solito il sempre più sparuto gruppetto di regolaristi.

## RALLIES NAZIONALI

un anno dopo

# I «debs» confondono

**R**allies nazionali un anno dopo. Un bilancio lusinghiero senza dubbio, tante gare, tantissime partecipazioni, diversi nomi nuovi alla ribalta, una propaganda costruttiva per la specialità.

La regolarità finalmente si è fatta da parte non influenzando una formula di gara adesso del tutto simile a quella dei rallies più famosi.

Una stagione densa di significato, nata all'insegna del trilemma Lancia, Renault, Porsche, e dominata da quest'ultima, grazie ai piloti della Lloyd Adriatico che hanno decisamente sbaragliato tutti.

Marzatico dominatore del Trofeo, Pittoni primo nel G. 3, Bacchelli campione triveneto della specialità (e il campionato triveneto non è certo

meno combattuto di tanti titoli italiani) parlano più eloquentemente di tanti discorsi.

Ma più della Porsche, più della Lloyd Adriatico, chi ha vinto veramente tutto quello che era possibile vincere è stata la Kleber che ha visto premiati tutti i suoi sforzi a favore dei piloti privati, in base a una politica che sta caratterizzando da anni questa casa di pneumatici. All'equipe diretta dall'onnipresente Valla sono andati infatti tutti i titoli possibili, compresi il gruppo uno e la coppa delle dame (analogamente a quanto è avvenuto per la Pirelli nei rallies internazionali), un premio meritissimo per chi ha contribuito concretamente allo sviluppo di questo tipo di gare.

Alla Lancia, che prima d'ora non aveva avuto rivali, è rimasta solo la soddisfazione del successo di Biasuzzi nella classifica « esordienti », un po' pochino comunque per chi era abituato a farla sempre da padrone.

Nel G. 1 non ci sono mai stati dubbi perché l'exploit delle Opel, che nei rallies internazionali è stato al momento solo intuito, è stato quanto mai eloquente. Brai, con la Kadett 1900 del Jolly, è stato il più continuo, l'unico che si è veramente impegnato a fondo per tutto l'arco dell'anno, ma Svizzero, Canè, Merluzzi, Venturino hanno contribuito concretamente a decretare il successo dei vari modelli, dall'Ascona alla Manta, della gamma Opel.

Campionato nel campionato, lo challenge Simca-Auto-sprint-Kleber ha creato un motivo in più di interesse in queste gare catalizzando l'attenzione di un alto numero di piloti e impegnandoli gara per gara in una classifica non meno importante e seguita di quelle previste ufficialmente dalla CSAI.

Non sono mancati comunque i lati (anche se pochi) negativi. Primo fra tutti il troppo alto numero di gare valide per il Trofeo, ben oltre venti, che hanno costretto i piloti interessati ad un faticoso e più che dispendioso tour de force, oltre naturalmente a far nettamente diminuire gli interessi degli appassionati che avrebbero certamente preferito poche ma qualitativissime gare di campionato cui la stessa stampa avrebbe potuto dare il giusto risalto, e per il resto gare nazionali e quindi aperte a tutti, tantopiù che anche le gare non titolate hanno dimostrato quest'anno di non correre rischi di carenza di partecipazioni.

Oltre poi al troppo alto numero di prove valide, c'è stata la grande confusione che si è generata attorno alla qualifica di « esordiente », confusione cui la CSAI non ha mai posto ripiego evitando sempre di prendere una ben precisa posizione in merito tanto che molti organizzatori brancolano tutt'ora nel buio ed assegnano i premi in base alle dichiarazioni (alle verifiche) degli stessi piloti. Dunque pochi lati negativi, gli stessi però che ritroveremo il prossimo anno perché, nonostante da più parti ci si fosse lamentati, le prove sono rimaste venti anche nel '73.

Classifica finale trofeo dei rallies nazionali	I. GRUPPO										II. GRUPPO										TOTALE	
	COPPA DELLA FAVERA	CESENA	VERONA	MONTI SAVONESI	SIENA	RALLY DELLA CAMPANIA	CHALLENGE '72	VALLI CANAVESANE	TROFEO ERG	COLLI EUGANEI	COPPA FERABOLI	LIVORNO	PISA	VAL FORMAZZA	RUOTA D'ORO	VALLE D'AOSTA	TRIESTE	100.000 TRABUCCHI	FORLÌ	RIVIERA DI PONENTE		333 MINUTI
MARZATICO (Porsche 911 S)	14	—	—	20	17	18,5	—	17	20	17	20	20	—	11	—	—	—	20	20	20	20	212,5
PITTONI (Porsche 911) - 1. G. 3	20	—	17	15	20	10	20	15	15	—	—	—	17	17	—	17	18,5	—	—	—	—	156,5
BACCHELLI (Porsche 911 S)	—	13	20	—	—	—	17	20	—	20	—	—	—	14,5	—	—	18,5	—	—	—	15	138
BIASUZZI (HF 1300) - 1. Es.	—	—	—	—	11	—	—	14	10	—	2	17	—	12	—	15	—	14	—	17	17	117
ARDIZZOIA (HF 1600)	—	—	—	6	—	—	—	12	13,5	—	15	—	13	13	—	—	—	11	—	10	13	106,5
BRAI (Opel Kadett) - 1. G. 1	—	3	—	—	—	6	—	13	—	8	13	12	15	3	17	13	—	—	—	—	—	103
HAUPT (HF 1600)	—	—	9	5	4	18,5	—	—	11	—	—	8	—	8	13	—	11	—	10	9	9	99,5
SANSONE (HF 1600)	—	15	—	—	—	—	3	—	3	13	—	—	20	6	—	—	12	9	—	14	—	95
FASAN (Alpine R.)	—	14	14	14	—	15	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
RAVAIOLI (HF 1600)	11	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	14	—	—	—	10	—	17	5	—	72

Vengono conteggiati 6 risultati del 1.º Gruppo e 5 del 2.º Gruppo

Classifica finale trofeo della regolarità	I. GRUPPO										II. GRUPPO										TOTALE	
	TROFEO BORZACCHINI	MILANO - SANREMO	TROFEO AC VARESE	TROFEO RIALTO	VERCELLI	FERRARA	TROFEO FRANÇOIS	GIRO DELLE VALLI BIELLESI	AUTOGIRO ASPARAGI	DALLA MAIELLA AL MARE	12 ORE CAMPOBELLO	TROF. CASTELLO DI MESOLA	TROFEO DEGLI ETRUSCHI	TROFEO SANGEMINI	TROFEO S. GIORGIO	TROFEO DEL VALENTINO	TROFEO SHELL					
CANE' (Lancia Fulvia 1300)	20	20	20	20	—	17	—	20	15	20	20	20	17	—	20	20	—	—	—	—	—	200
PERTUSIO (Lancia Fulvia 1300)	14	11	12	—	14	20	20	14	20	15	—	17	20	20	17	—	—	—	—	—	—	176
PAVANELLO (HF 1600)	17	16	4	12	17	—	17	13	17	—	—	13	14	13	12	14	20	—	—	—	—	158
IMERITO Luigina (HF 1600) ①	10	16	14	15	20	6	10,5	12	14	17	—	14	13	12	8	17	17	—	—	—	—	156
GARRAFFA (HF 1600)	11	14	17	7	8	14	15	8	—	13	17	—	—	17	14	—	—	—	—	—	—	132
SANTORUM (Lancia Fulvia 1300)	—	13	10	17	11	12	12	17	13	—	—	15	—	—	15	15	—	—	—	—	—	129
POGGIALI M. Cristina (HF 1600)	13	—	—	6	15	11	13	15	11	14	—	11	—	—	9,5	—	—	—	—	—	—	112,5
FALDINI (Lancia Fulvia 1300)	—	—	—	10	—	—	14	—	—	8	—	12	10	—	13	3	14	—	—	—	—	81
BARBERA (Fiat 128)	—	8	15	13	5	—	—	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	74
NANNEI (Ford Escort)	5	—	—	—	—	5	10,5	—	—	—	—	—	10	15	15	11	—	—	—	—	—	71,5

N.B. Vengono conteggiati i 5 migliori risultati del 1.º gruppo e i 5 migliori del 2.º gruppo.

① Vincitrice della Coppa CSAI delle Dame





**CANE'** (40 gare vinte dal '70)

contesta la sua **REGOLARITÀ**

# Un pizzico di velocità neccesse est

Nonostante avesse iniziato il 1972 molto indeciso sul da farsi, Giuliano Canè si è ripetuto ancora una volta nel Trofeo della Regolarità che si è facilmente assicurato anche se il suo impegno agonistico è stato quest'anno piuttosto frammentario ed in parte condizionato al suo iniziale tentativo di entrare nel mondo dei rallies.

Canè nel corso di questa stagione ha vinto 10 gare valide per il Trofeo e ha ottenuto due secondi posti e un terzo, distanziando nella classifica finale di 24 punti Pertusio, giunto secondo, e di 42 Pavanello. Quarta è terminata Luigina Imerito che si è aggiudicata la Coppa CSAI delle Dame.

All'Ascona, che tutto sommato può dire di avere scoperto per primo in Italia perché gli iniziali successi rallistici di questa vettura in G. 1 sono proprio venuti da lui, ha però preferito, nel corso della stagione, la fida Fulvia più per una polemica dimostrazione verso alcuni avversari non ancora del tutto convinti (almeno a parole) della sua superiorità che per un effettivo amore per questa specialità che da tre o quattro anni lo vede indiscusso dominatore.

Chi conosce bene Canè sa che gli oltre quaranta successi assoluti conquistati dal '70 ad oggi sono per lui solo una tappa della attività agonistica che continua a vedere

proiettata in un futuro decisamente più «corsaiolo»; al proposito ci sembra interessante proporvi, in sede di commento di un campionato che di per sé avrebbe ben poco da dire se non che gli iscritti sono in continuo calando, le sue impressioni sulla specialità:

«Premesso che cercherò di essere al massimo obiettivo, preferisco trattare subito di ciò che si dovrebbe modificare, perché mi sembra ora che le due componenti essenziali di questa disciplina, e cioè la velocità e la precisione, diventino equamente determinanti ai fini della classifica. Gli organizzatori, purtroppo, specialmente negli ultimi tempi, si sono dimostrati più sen-

sibili ad assecondare i desideri di coloro che, ritenendo la regolarità fine a se stessa, sfruttano l'esperienza acquisita in troppi anni di partecipazioni per affermarsi, dimenticando di renderla agonisticamente più valida e soprattutto propedeutica ad ulteriori e più impegnative discipline dello sport automobilistico. Creando invece un nuovo interesse, che solo la velocità, o un pizzico di velocità, può offrire, si darebbe un nuovo impulso alla partecipazione dei giovani che, con poca spesa, potrebbero affacciarsi all'attività agonistica. Non bisogna infatti dimenticare che numerosi sono gli esempi di coloro che, partiti dalla regolarità, si sono affer-

mati ad esempio nei rallies. Due direzioni quindi da seguire per ottenere lo scopo: gare più veloci (al giusto limite s'intende) e mantenere l'attuale basso costo di partecipazione. Comunque, per collaborare fattivamente con quanto sopra, e specialmente all'apertura verso i giovani, intendo abbandonare definitivamente la regolarità per dedicarmi con maggiore impegno all'attività rallistica già iniziata quest'anno, con la speranza di dimostrare con affermazioni anche in questo campo, che la regolarità può e deve essere propedeutica.»

Documentazione rally a cura di Carlo Cavicchi



## Eris TONDELLI RACING CARS

10149 TORINO Via Gattico 7 tel. 293.309 - 259.415

**IMPORTATORE ESCLUSIVO della CHEVRON ENGLAND**

PROTOTIPI	1000 1300 1500 2000
FORMULA FORMULA	1-2-3 5000

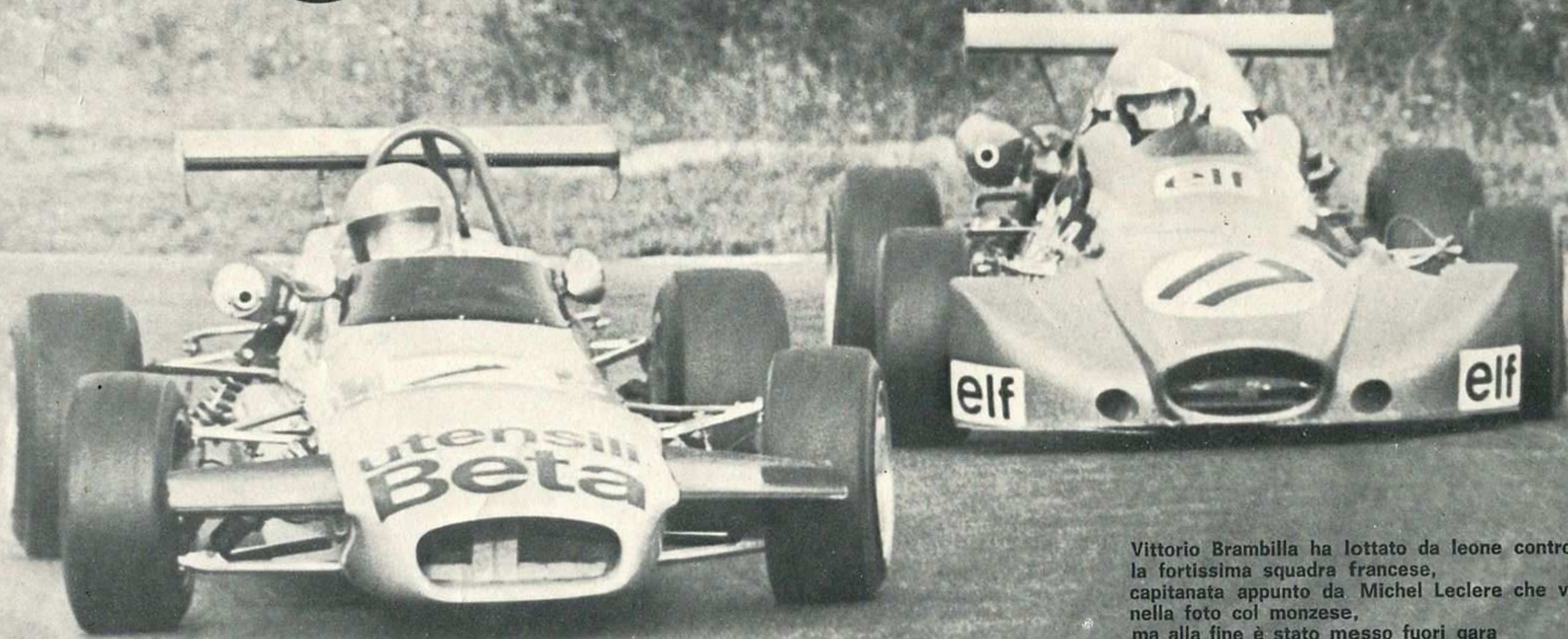
**RUOTE IN LEGA**

**VOLANTI**

**CREAZIONI SPORTIVE**



# La grande illusione



Vittorio Brambilla ha lottato da leone contro la fortissima squadra francese, capitanata appunto da Michel Leclere che vediamo nella foto col monzese, ma alla fine è stato messo fuori gara proprio dalla giovane rivelazione d'oltralpe che ha portato al successo la propria rappresentativa al campionato d'Europa a squadre

**D**ovendo ricercare il «leit motiv» (ammesso che sia veramente «leit») di questa F.3 1972 dobbiamo per forza ricadere sulla trita e ritrita questione del «buco», problema che indubbiamente ha caratterizzato la parte più importante della stagione, quella delle prime corse di primavera.

E' proprio agli inizi di questa primavera, per l'esattezza nel mese di febbraio, dopo che era a tutti sembrato che le cose si mettessero per il meglio, che invece è scoppiata la diatriba tra organizzatori e CSAI (spalleggiata dall'ANCAI) con i piloti in una posizione di menefreghismo più totale. E' stato proprio con la uscita del regolamento del GP Vigorelli che sono sorte le grane grosse: gli organizzatori non hanno voluto cedere all'ultimatum della CSAI, questa si è irrigidita sulle sue posizioni e per molto tempo non si è veramente riusciti a trovare una soluzione che accontentasse entrambe le parti.

Per rendersi conto di come si era arrivati a questo conflitto bisogna andare indietro di qualche mese nel tempo, esattamente al termine della stagione '71. Nel '71 come è noto la cilindrata dei motori di F.3 era stata portata a 1600 cc, ma la potenza degli stessi era stata limitata da un congegno, costituito essenzialmente da un cassoncino a tenuta stagna che terminava in una strozzatura o foro di diametro stabilito. Tutta l'aria quindi che doveva alimentare il motore doveva passare da questo foro, che nella prima codificazione era stato fissato con diametro di 20 mm.

In questo modo si ottenevano motori si resistenti (i vecchi 1000 con 115 CV cominciavano veramente ad essere fragili) ma con una potenza limitata, talmente sottodimensionata rispetto alle caratteristiche della vettura, da non consentire veramente nessun tipo di selezione fra i piloti, che si disputavano tutte le gare in una «bagarre» talmente fitta da rendersi pericolosa per loro e per gli altri. A livello internazionale ci si rese conto di questa carenza, ed a metà stagione in poi si concesse un ulteriore millimetro e mezzo di diametro per il famigerato foro, ritenendo che questo fosse sufficiente ad aumentare la veramente misera dose di cavalli di cui disponevano i piloti di questa categoria.

E di questo passo si arrivò alla fine della stagione '71: ma ci eravamo tutti resi ben conto che la soluzione vera non era ancora venuta. La potenza era leggermente aumentata, ma restava ancora a livelli troppo bassi: indubbiamente necessitava un'altra manciata di cavalli per riportare la F.3 a un livello decentemente intermedio tra le varie formule nazionali «di marca» e la F.2 che attingeva a livelli di potenza veramente impressionanti.

Di tutto questo si fece interprete tra gli altri anche Vittorio Brambilla che in occasione di una riunione CSAI svoltasi a Milano, in seguito al pandemonio scatenatosi a Firenze per il convegno delle commis-

## Diario di un anno

### «Vittorio» d'agosto

sioni sportive, riunione appunto imperniata sui problemi della F.3, chiese a gran voce quell'aumento di potenza che con lui molti piloti italiani auspicavano. La soluzione fu trovata prospettando un foro di 23 mm col quale si pensava di attingere sui 140 CV: e molti piloti presenti firmarono una richiesta in questo senso.

A questo punto la CSAI prese una posizione ben precisa e nell'intento di venire incontro alle richieste dei piloti italiani promise agli stessi che avrebbe portato tali proposte a livello internazionale. Cosa che in realtà fece: e a dire il vero alla proposta di aumentare la strozzatura di qualche millimetro furono favorevoli in molti (a parte il delegato francese che si era subito opposto), a tal punto da far pensare che veramente tale innovazione potesse essere attuata.

Sulle ali di tale illusione la CSAI una volta tanto prese delle rapide decisioni e stabilì di accontentare i suoi piloti prima che tale decisione fosse ratificata a livello internazionale. Così i piloti italiani ottenevano quanto avevano richiesto: per di più, anche sul piano delle gomme (era stata infatti chiesta una proroga sulla applicazione della normativa internazionale per poter esaurire le scorte di pneumatici di dimensioni superiori) i piloti riuscivano a spuntarla, e per qualche mese è stato loro concesso di partecipare alle gare italiane con i racing più grossi.

Ma la doccia fredda non ha tardato a venire: la CSI con un laconico comunicato ha espresso il suo parere sulla dibattuta strozzatura, ribadendo per la F.3 il solito diametro di 21,5 e ovviamente mettendo fuori legge tutte le altre alternative. In questo modo ci si è trovati nella feroce alternativa: o tornare indietro per rifarsi alla normativa internazionale o resistere sulle proprie posizioni, ribadendo la strozzatura 23, sostenuti tra l'altro dalla richiesta scritta di una grossa parte dei piloti nostrani.

E a questo punto, nel mese di febbraio, è scoppiata la lotta tra gli organizzatori che pretendevano di mantenere la internazionalità delle loro gare e la CSAI che per queste gare non prometteva i punti per il campionato italiano e naturalmente nemmeno i premi. Anche l'ANCAI prendeva una posizione definitiva, sconfessando tutti coloro che avessero preso parte a queste gare, dal momento che se eravamo giunti a queste soluzioni lo dovevamo solamente alla volontà dei piloti stessi. Ma le minacce di questi organi non sono state tenute in gran considerazione: il Vigorelli si è

fatto e pochi sono stati gli italiani coerenti a quanto avevano richiesto.

E così la prima corsa valida è stata rimandata di un mese: sempre a Monza, il 16 di aprile, la F.3 corsa 3 (così la si è dovuta ribattezzare perché alla CSI non accettavano che una monoposto con caratteristiche diverse da quelle internazionali corresse con lo stesso nome della formula internazionale) ha appunto inaugurato il suo campionato, che si è articolato in 10 corse su cinque autodromi diversi. Altre due corse sono state organizzate poi in Italia, oltre al Vigorelli, con la F.3 internazionale, ma a dire il vero questa grande affluenza di stranieri prevista dagli organizzatori non si è quasi mai vista.

Sconfessata dalla CSI, al termine di una stagione veramente polemica solo all'inizio, era inevitabile che la CSAI tornasse in «grembo» alla regolamentazione internazionale, e la ratifica la si è avuta al convegno di Taormina, con la prevista decisione di fare macchina indietro e ritornare sui passi precedenti.

Sì, la F.3 del 1973 sarà di nuovo 21,5, aperta a tutti gli stranieri: e speriamo che almeno quest'anno ci si dia da fare per averne nei nostri autodromi, in modo che quando ci rechiamo a correre all'estero non ci capiti ancora di rimanerci sbalorditi per la compattezza, l'avanzato grado tecnico e soprattutto l'abilità delle compagini straniere.

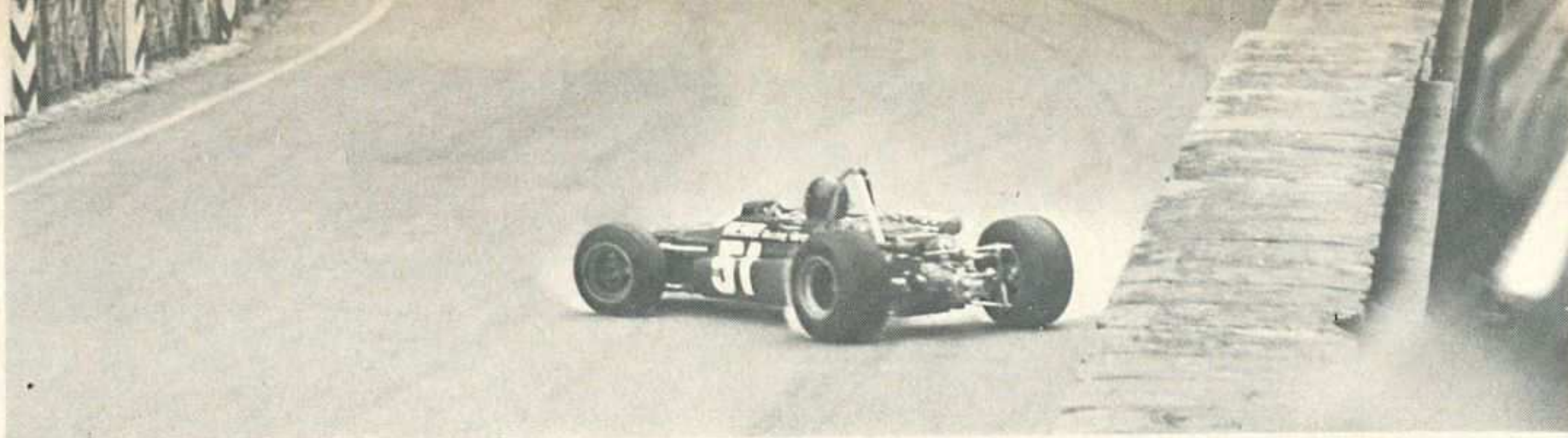
Iniziata nella più accesa polemica con il GP VIGORELLI, la stagione italiana ha visto sull'anello monzese 17 piloti a disputarsi la finale, dopo che le batterie erano state ad appannaggio di Fontanesi e Vittorio Brambilla: e ci si attendeva logicamente il duello tra il giovane modenese, con la Tecno Nova ufficiale e il «vecchio» Brambilla al volante della anziana Birel supercaremata con motore Alfa Romeo. Ma col contatto proprio alla prima staccata di parabolica, che ha messo entrambi i piloti fuori gara nella sabbia, è stato agevolato Pino Pica, anch'egli ormai veterano della F.3 che forte come al solito sul bagnato non ha avuto problemi a portare la sua nuova Brabham BT35 alla vittoria. Poi scornati i due «galletti» italiani. Il primo straniero, lo svizzero Dubler al volante della Branca che fu di Giovannino Salvati, solo all'ottavo posto.

Poi la bella gara di Fontanesi al NURBURGRING: il giovane casco d'argento di AUTOSPRINT si fa veramente onore ed è battuto in questa difficile prova solamente dallo svedese Conny Andersson, dopo aver entusiasmato gli appassionati tedeschi che al termine della gara scandivano a gran voce il suo nome.

E si ritorna in Italia, sempre a MONZA, sempre sul tracciato Junior per la prima volta con la strozzatura «all'italiana». E con questa maggiorazione subito in crisi il motore Alfa Romeo: Brambilla è tagliato fuori



Ha dovuto veramente tentare il tutto per tutto Luigi Fontanesi (a destra) all'inizio della stagione per tenere il ritmo delle più recenti Brabham BT 35 con la sua Tecno: e da lui forse hanno preteso troppo costringendolo inconsapevolmente a quel temporaneo distacco dal mondo delle corse nel quale il modenese non trovava più la sufficiente comprensione



dalla finale, che vede il duello con «surplace» fra Carlo Giorgio e Fontanesi. Ed è il giovane romano ad avere la meglio su un ingenuo Fontanesi che gli tira la volata: e da questa corsa si inaugura un nuovo modo di correre sul tracciato Junior, ormai decisamente poco impegnativo e per niente selettivo.

Ormai tutta la corsa non ha più nessun significato, per quel gruppetto di persone che dispone dei migliori motori e dei più recenti telai: tutto si gioca nella ultima staccata di parabolica, dove nessuno vuole entrare per primo e tutti tentano di farsi risucchiare per uscire poi dalla scia a cento metri dal traguardo e bruciare irrimediabilmente coloro che questa importante scia hanno fornito.

Per il primo di maggio la carovana si sposta a **IMOLA**: fuori gara Fontanesi che per mantenere il ritmo dei primi è costretto a strafare e sbatte alla Rivazza, la gara sembra possa andare a Carlo Giorgio, ormai maestro nello sfruttamento delle scie. Ma anche Carlo compie un errore e si lascia sfuggire Francisci: questa volta non riesce a prendergli «la coda» e si fa soffiare dal più maturo Claudio.

Ed è già il tempo di **MONTECARLO**, quest'anno disastroso per i nostri piloti: si salvano nel nubifragio solo Pica e Francisci autori di due prove coraggiose, ma entrambi non giungono al traguardo. Il primo degli italiani sarà Giuseppe Bianchi, quindicesimo: Vittorio Brambilla, che in prova aveva sofferto sciocche disavventure, coraggiosamente affronta una dura trasferta nella notte e va a vincere a Hockenheim il giorno dopo.

Si ritorna a **MONZA**, per le due prove «parallele»

con i due tromboncini, quello nazionale e quello internazionale. La «volata» questa volta è appannaggio di Pino Pica, che prende i nove punti del campionato, mentre la prova internazionale, eliminato Pica che vola oltre il guard-rail all'ingresso della variante per un contatto con Carlo Giorgio, va ad Alberto Colombo.

Il bel duello di Monza fra Carlo Giorgio e Alberto Colombo si riprende a **VARANO**, dove per la prima volta corrono le F.3: sotto l'acqua, forse per merito di miglior paia di «scarpe», Giorgio la spunta di stretta misura sul coriaceo Colombo e pare decisamente avviato alla vittoria del titolo finale. Ma sarà la sua ultima vittoria in una gara di campionato, dal momento che il pauroso incidente di Imola, sul rettilineo delle tribune, lo priverà della sua valida BT 35 per diverse gare, dando la possibilità a Vittorio Brambilla di accumulare dalla gara dopo, esattamente da Misano, vittorie su vittorie.

A **IMOLA**, nella Coppa Benaglia, dalla confusa volata, mentre ancora tutti gli sguardi sono puntati sulla macchina di Giorgio che piroetta in aria, la spunta l'italo-svizzero Bruno Pescia di stretta misura su Alessandro Pesenti Rossi: ma i punti sono per quest'ultimo, essendo appunto Pescia di nazionalità svizzera.

E dalle gare di **MISANO** inizia il dominio di Brambilla: Vittorio, finalmente al volante di una vettura competitiva (l'esperienza sulla BT 38 non era stata certamente utile ai fini del punteggio) sbaraglia il lotto degli avversari, il più ostico dei quali pare Pino Pica. Ma anche il milanese, chiuso nella morsa dei due fratelli monzesi, deve abbandonare la corsa nella gara seguente, aprendo (non senza tutti i torti) una forte

polemica nei riguardi del comportamento in gara e fuori dei suoi avversari.

L'ambiente è da questa gara veramente rovente: forse la gara del **NURBURGRING** che si era disputata tra le due prove sulla riviera adriatica era servita ad accendere gli animi, nonostante la buona prestazione degli italiani che piazzavano al terzo posto Tino Brambilla, mentre Pica compiva il giro più veloce.

A **VARANO** tutti gli occhi sono puntati sui «big» che si sono scambiati così bruscamente le loro «attenzioni» al termine della gara di Misano: a dire il vero, dopo le aspre polemiche apparse sulla stampa per vedere di placare gli animi era presente la CSAI al gran completo. E difatti niente di particolare si verificava, a parte i contatti, subito seguiti da cerimoniose scuse fra Vittorio Brambilla e Carlo Giorgio: prevaleva questa volta Pesenti Rossi che vinceva davanti a un Vittorio Brambilla con una macchina non in perfetta efficienza.

Per collaudare le nuove varianti montate per il GP d'Italia, a **MONZA** si corre la Coppa AGP sullo stradale «rallentato»: sotto la pioggia Vittorio Brambilla non ha avversari, regolando agevolmente il compagno di colori Fontanesi al suo ritorno in F.3 questa volta sulla ex Brabham di Pica. A questo punto rimane l'ultima prova di **VALLELUNGA**, il Trofeo Musso: è la tesi di laurea di Brambilla, che definitivamente dimostra a tutti il suo perfetto stato di grazia. E finalmente si aggiudica quel titolo che per due volte gli era sfuggito veramente per un pelo...

Leopoldo Canetoli

NP non partito - NA non ammesso -  
NQ non qualificato - NF non entrato in finale -  
NC non classificato

Le gare in neretto sono valide per il campionato italiano; le altre gare sono internazionali, o nazionali a partecipazione straniera.

Ben **77** piloti italiani impegnati nel 1972 in Formula 3

ecco il loro **BILANCIO**

PILOTA	TELAIO	N.	MOTORE	SCUDERIA	PRINCIPALE ABBINAMENTO PUBBLICITARIO	12/3 MONZA	3/4 NURBURGRING	16/4 MONZA	1/5 IMOLA	13/5 MONTECARLO	14/5 HOCKENHEIM	27/5 MONZA	29/5 MONZA	11/6 VARANO	23/7 IMOLA	6/8 MISANO	15/8 NURBURGRING	20/8 MISANO	27/8 VARANO	3/9 MONZA	10/9 VALLELUNGA	24/9 MONZA	1/10 MAGNY COURS	8/10 SNETTERTON	PUNTI VALIDI	POSIZIONE CAMPION. ITAL.
Giovanni ALBERTIN	De Sanctis 69	—	Ford Nova	Patavium	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R	—	—
Angelo ANCHERANI	Brabham BT28	—	Ford Nova	Del Passatore	Liverani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—
Clois AVIGNI	March 713	1	Ford Nova	Italia	Tudor - +1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brabham BT35	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	NP	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brabham BT35	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NP	13	—	NF	—	—	—	—
Massimo BALDI	Tecno 70	510	Alfa Wainer	Nettuno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	NF	—	NP	—	NP	—	—	—	—	—
Massimo BALIVA	Tecno 69	356	Ford Nova	Jolly Club	Sil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	—	—	—
Luigi BATTISTELLO	Brabham BT28	22	Alfa Wainer	Meneghina	Novolan-Swisstronic	11	—	NF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roberto BELLONI	Luchy Negri	—	Alfa *	—	—	NA	—	NQ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francesco BERGAMI	Branca	16	Ford Nova	Del Passatore	Liverani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	NC	R	—	R	8	6	7	8	—	—	2
Giovanni BERTACCINI	Brabham BT35	15	Ford Holbay	Del Lario	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	NF	15	—	NP	—	—	—	R	11	—	—	—
Mimmo BERTONI	Brabham BT35	47	Alfa Wainer	Jolly Club	—	—	—	—	—	—	—	NF	NF	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Giuseppe BIANCHI	Brabham BT35	48	Ford Nova	Italia	Tudor - +1	NC	—	9	NP	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	GRD 372	26	Ford Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	13	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Adelmo BIGNAMI	Brabham BT35	30	Ford Nova	Italia	Tudor - +1	4	—	5	11	NQ	—	NF	4	10	10	4	—	4	6	5	NC	—	—	—	—	11
Alceste BODINI	Tecno 70	744	Ford Nova	Mirabella M.M.	—	NF	R	3	R	—	—	10	—	—	NF	R	—	R	NF	R	9	NF	—	—	—	4
Ernesto BRAMBILLA	Birel	—	Alfa Wainer	Italia	Beta	—	—	—	—	—	—	R	R	6	NC	NF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
	Brabham BT35	88	Ford Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brabham BT35	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vittorio BRAMBILLA	Birel	—	Alfa Wainer	Italia	Beta	2	13	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
	Birel	—	Ford Nova	—	—	—	—	—	—	NQ	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brabham BT38	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	NF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Brabham BT35	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
« CANALE »	Tecno 69	—	Alfa Wainer	Jolly Club	Mach 2	—	—	—	—	NQ	NF	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tecno 69	—	Ford Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luciano CAVAGNI	Brabham BT35	47	Alfa Wainer	Jolly Club	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Francesco CERULLI	Quasar	1601	Ford Nova	Nettuno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R	14	—	—	—
Massimo CICCOZZI	Brabham BT28	—	Alfa Wainer	Del Passatore	Liverani	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Branca	16	Ford Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandro CINOTTI	Brabham BT35	45	Ford Nova	Jolly Club	Novolan	—	—	—	—	—	—	NC	4	NQ	8	4	5	8	NP	—	—	—	—	—	—	6
Alberto COLOMBO	Brabham BT35	88	Ford Nova	Del Lario	Mobilquattro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
	Brabham BT38	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luigi COLZANI	De Sanctis	—	Alfa Mencarini	Jolly Club	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

CONTINUA A PAGINA 35









# INTERSERIE KAPPA(Ò) con le maxi 917

Il campionato Interserie, risposta europea alla serie Can-Am americana, è l'unica forma di competizione, su questa sponda dell'Atlantico, ove gli appassionati europei possono vedere in azione le potenti vetture del gruppo 7. Non fosse che per questo motivo, la serie è valida anche se alcune delle prove si sono dimostrate di un livello assai inferiore a quello delle loro sorelle americane.

L'unica attrattiva in più che possono offrire le competizioni americane, differenziandosi in questo dallo «stile» europeo, è rappresentata dai dollari in numero sufficiente per aver strappato tutte le più importanti vetture gruppo 7 e Can-Am all'Europa, ove purtroppo, in mancanza di un patrocinatore abbastanza grosso, l'Associazione Interserie non può permettersi di stanziare le cifre che attirerebbero lo stesso genere di iscrizioni.

Tenendo conto di questo fattore, le iscrizioni all'Interserie durante tutta la stagione, non basta assolutamente, in fatto di premi in denaro, per pagare i costi che si devono affrontare. In effetti, nessuna delle vetture competitive che hanno partecipato a tutte le corse della stagione ha gareggiato ricavandone un utile e, finché questa situazione non muterà, l'Interserie passerà sempre in seconda linea nei confronti della Can-Am.

Chi, invece, ha ritenuto che valesse la pena gareggiare in Europa è stata la Porsche. Ha fatto correre una vettura con assistenza della Casa, per Leo Kinnunen che aveva vinto il campionato la scorso anno, appunto per la

## La PORSCHÉ anti- inquinamento

Dal momento che nessun'altra squadra ufficiale disputava seriamente il campionato Interserie, era praticamente già scontato che il vincitore sarebbe stato un pilota che disponeva di una Porsche. Kinnunen, il più bravo del team Porsche, la cui vettura era inoltre assistita dalla Casa, ha iniziato la stagione come favorito, anche se soltanto alla quarta gara dell'anno i piloti Porsche hanno avuto i motori con compressore. In fatto di compressori, la Porsche se ne è sempre preoccupata pensando agli Stati Uniti, ove le leggi anti-inquinamento sono molto severe, sicché tutto il suo programma Can-Am si basava sul fatto che il motore con compressore avrebbe rispettato le più severe esigenze, relative all'inquinamento, fornendo così alle agenzie pubblicitarie americane, affamate di argomenti, qualcosa di solido da sfruttare,

per vendere la produzione Porsche.

Comunque, dato che la serie americana ha inizio soltanto, quando quella europea è già quasi a metà strada, i motori delle vetture di Kinnunen e di Kauhsen sono stati disponibili soltanto per la gara all'Osterreichring in luglio e, nel frattempo, erano già stati svolti ampi tests con le due Porsche 917/10 americane di Penske.

Benché Kinnunen e Kauhsen (concorrente privato, appoggiato dalla Bosch, che godeva però di un'amichevole combinazione di lunga durata con la Porsche) abbiano dovuto aspettare i loro motori, entrambi hanno iniziato la stagione con il più recente telaio Porsche 917/10 derivato dal 917 però molto più leggero, tubolare in alluminio, con montanti in magnesio, con alberi di trasmissione in titanio e così via. All'inizio montavano i motori di 5400 cc. apparsi al termine dell'anno precedente; la carrozzeria rappresentava un disegno temporaneo, anteriormente, mentre prove venivano ancora svolte negli Stati Uniti, per decidere sulla più efficace forma da scegliere. La parte posteriore è andata bene più o meno fino dal principio e derivava dal concetto McLaren, cioè con una pinna laterale che sorreggeva un alettone posteriore a tutta larghezza, con una parte regolabile.

Al principio della stagione le

cose non sono andate troppo bene per la Porsche, infatti la prima prova è stata vinta da Ganley al Nurburgring, con tempo freddo e piovoso, gara in cui l'inglese ha avuto la meglio sugli altri, vincendo con largo margine davanti a Kauhsen, mentre Kinnunen si piazzava quarto con un calo di potenza.

A Imola, il round successivo del campionato, al volante della BRM c'era Marko; benché si trattasse di una vettura vecchia di due anni, sembrava ancora competitiva nei confronti delle più nuove Porsche e McLaren. Marko sfruttava ogni cavallo del suo motore di 8100 cc., messo a punto dalla BRM, e come risultato il terzo telaio non ha retto. Si è rotto un puntone posteriore nella prima manche, dopo una partenza ritardata per problemi alla pressione del carburante. Con tutto ciò, Marko era però stato il pilota più veloce in pista e nella seconda manche ha ottenuto una facile vittoria. Aveva però perso troppo tempo, nella prima, per potere ottenere un piazzamento superiore al settimo. Kinnunen era stato costretto a fare lo spettatore, poco dopo il via, quando si era dovuto fermare al box per sospetta caduta di una valvola, essendo salito troppo di giri, e così la vittoria è andata a Kauhsen.

La corsa di Imola ha visto la prima apparizione di due nuovi motori con compressore: il Mc-

Laren M8E di Teddy Pilette, patrocinato dalla VDS, montava un Chevrolet Louis Morand con compressore di 7600 cc., mentre il pilota tedesco delle turismo, Hans Heyer, disponeva di un motore Mercedes V8 con compressore, preparato dalla AMG, montato su telaio McLaren M8F. Il motore di Pilette era ovviamente pericoloso perché il 7600 cc., normalmente poco competitivo in forma standard, è d'un tratto diventato eccessivo per il telaio M8F, infatti si sono avuti guai con freni, frizione e alberi di trasmissione che non erano all'altezza degli 820 HP che si dice erogasse il motore. Tutto l'opposto per la vettura con motore Mercedes, che ha reso molto meno del previsto ed è sparito di scena, dopo questa prima e poco rilevante «uscita».

A Silverstone Kinnunen ha ottenuto la sua prima vittoria, dopo il ritiro di Kauhsen e di Ganley, il primo per vettura molto danneggiata dopo lo scoppio di un pneumatico, il secondo quando la sospensione posteriore della BRM è andata a farsi benedire per la seconda volta, per rottura di un quadrilatero. Ganley era molto seccato, perché si era rotto nella veloce e pericolosa curva di Woodcote, poco prima dei boxes.

In Austria le Porsche sono arrivate con i tanto attesi motori con compressore, però di 4500 cc., e non di cinque litri,

come le vetture americane, semplicemente perché l'officina aveva ancora parecchie parti di 4500 disponibili e poiché bastava, per battere la concorrenza europea, utilizzare appunto il suo stock. Allo stesso modo, quando necessario, i motori americani possono essere portati a 5400 cc., quelli europei a cinque litri. Purtroppo l'Osterreichring è risultato un poco imbarazzante per le Porsche, perché è stato Ganley a superare per primo il traguardo, benché il suo motore non fosse andato bene fino dalle prime fasi della gara. Entrambe le Porsche si sono fermate al box con problemi di pescaggio del carburante, aggravati dalla temperatura molto calda e dalla natura stessa del circuito.

Arrivati a Hockenheim, due settimane dopo, le vetture si sono rifatte su quei lunghi rettili e quando Ganley si è ritirato, per noie al motore, poco dopo la partenza, le due Porsche hanno continuato verso una facile vittoria, con Kinnunen che ha dato inizio a una fila ininterrotta di cinque successi. Pilette provava un nuovo telaio M8F, dopo che si era deciso che l'M8E non era all'altezza, però ancora una volta è stato messo fuori gara, come in Austria, per guasto al motore.

Si può dire che anche per la BRM i guai grossi siano sempre dipesi dai motori e nelle due gare successive a Norim-



Porsche, pilotando una versione spider della 917 K. Quest'anno, sempre iscritta dal magnate finlandese Wihuri, il team AAW ha fatto partecipare alle prove una recente Porsche 917/10 semi-ufficiale, che ha iniziato la stagione come una normale 5400 cc, prima di passare a un motore di 4500 cc con compressore. Kinnunen, come il suo equivalente americano Follmer, ha fatto più o meno piazza pulita, vincendo sei delle nove gare svolte e ottenendo così il titolo per il secondo anno consecutivo.

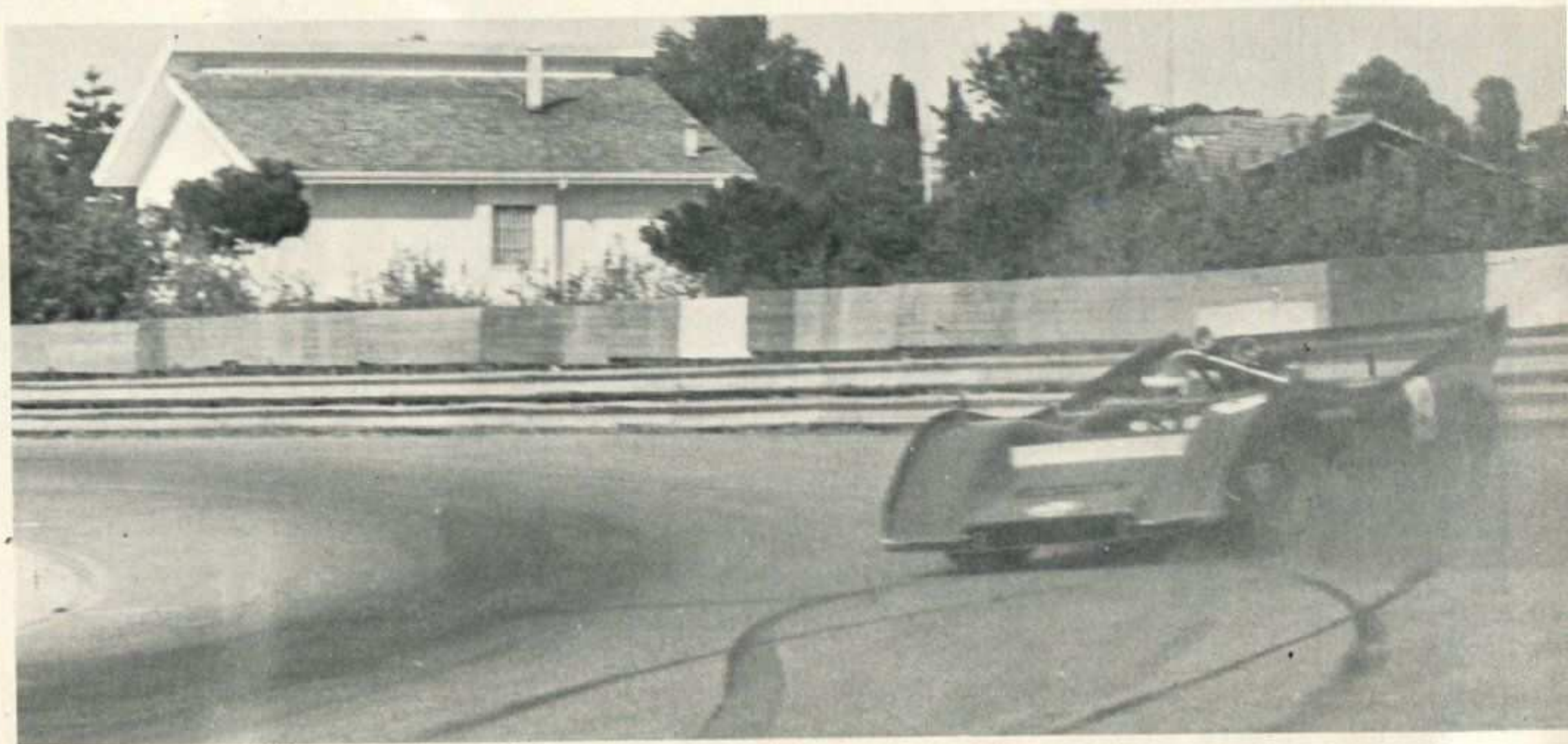
Durante tutta la stagione il suo rivale più temibile è stato il tedesco Willi Kauhsen, su analoga vettura, che si è piazzato secondo nel campionato, anche se, tutto sommato, non lo si può mettere sullo stesso piano di Kinnunen, il quale è stato quasi sempre in grado di correre a un ritmo abbastanza «rilassato», minacciato soltanto dalla BRM P 167 ufficiale, patrocinata dall'Alcan, iscritta dalla divisione canadese della Rubery Owen. Questo unico pericolo, se così si vuole definirlo, era dovuto soprattutto a Howden Ganley, che in due occasioni è stato sostituito da Helmut Marko e da Vern Schuppan, i soli tre piloti di valore, messi in luce accanto a Kinnunen.

In complesso è stata specialmente la carenza di conduttori di primo piano a impedire alla serie di rivaleggiare in interesse con il campionato Can-Am, perché grazie a qualche ricco patrocinatore privato il livello delle dieci vetture di spicco era buono, e si trattava in quasi tutti i casi di macchine in grado di vincere, coi piloti adatti.





A sinistra, Willi Kauhsen ha corso l'Interserie con la Porsche 917 con un finanziamento Bosch. Sotto, la McLaren-Mercedes di Heyer in testa-coda al Monteverde, ad Imola. In basso, Helmut Marko, dominatore sfortunato della gara Interserie al «Dino Ferrari»



berga e a Keimola, Ganley è sparito di scena lasciando così alla Porsche altre due doppie vittorie, con Kauhsen sempre ben staccato da Kinnunen.

Le curve strette di Norimberga, in aggiunta ad un'altra giornata molto calda, avevano fatto emergere seri problemi nel sistema frenante delle Porsche, infatti entrambe hanno terminato le manche praticamente senza freni e con i dischi danneggiati. Nelle fasi finali si sarebbe detto che Kinnunen stesse per raggiungere Kauhsen, ma poi è arretrato per la rottura di un tubo del freno anteriore. Non essendovi praticamente un rettilineo, che servisse a raffreddare i freni fra le curve, non è sorprendente che le vetture abbiano accusato noie, ma nessuno alla Porsche sembrava preoccupato, visto che negli altri circuiti non esistevano problemi.

Al Nurburgring, in settembre, la situazione era molto nera. Vern Schuppan, alla sua prima uscita con la BRM, non ha gareggiato affatto, dopo che entrambi i motori BRM si sono rotti in prova, anche se prima aveva dato prestazioni di tutto rilievo. Al via lo svizzero Herbert Muller è rimasto gravemente ustionato, quando la sua Ferrari 512M è stata urtata dalla McLaren M8E del privato tedesco Franz Pesch; la vettura di Muller è stata divorata dalle fiamme, quella di Pesch pure

danneggiata seriamente. Pochi giri dopo danni gravi anche alla macchina di Kauhsen, quando è uscito di strada per foratura di un pneumatico posteriore, e il pilota ha riportato ustioni di non grave entità alle mani, quando la vettura ha preso fuoco.

Helmut Kelleners, il principale «privato» su McLaren, con la M8F di 8100 cc patrocinata dalla Weisberg, stava facendo la sua miglior corsa della stagione conducendo davanti a Kinnunen che andava piuttosto piano, ma quando la trasmissione della McLaren ha ceduto, a pochi giri dalla fine, Kinnunen ha proseguito verso un'altra vittoria.

Nonostante i problemi della settimana precedente, Kauhsen è andato coraggiosamente a disputare la corsa finale della stagione a Hockenheim; la sua vettura era stata completamente ricostruita, con il telaio prototipo originale 917/10, che si trovava ancora alle officine Porsche. Erano anche state montate pinze dei freni più potenti e la vettura rispondeva ormai alle più recenti esigenze, prima di partire per l'America subito dopo la corsa di Hockenheim. Questa volta guaio al cambio, dopo pochi giri, Ganley è stato eliminato per mentre Kinnunen ha condotto dal principio alla fine, seguito da un coraggioso Kauhsen che, nonostante avesse le mani fasciate, ha segnato il giro più veloce.

## KINNUNEN ringrazia l'austerità BRM

E' indubbio che Kinnunen ha ottenuto un titolo meritato, però durante tutta la stagione si aveva sempre la sensazione che non mettesse in mostra tutte le sue capacità, infatti non lo si è mai visto correre nel modo che gli era valso un posto nel team JW nel 1970, né ha mai dimostrato il genere di abilità necessaria per stabilire il record sul giro, ottenuto alla «Targa».

Un peccato, che la BRM abbia gareggiato con un budget tanto «in economia»: il progettista, Mike Pilbeam, era stato allontanato dal tavolo da disegno per seguire la vettura durante i week-ends, alle officine non c'era tempo per tentare novità, e verso la seconda metà della stagione l'interesse è calato ancor più, sicché non era sorprendente che a nessuno dei piloti BRM sotto contratto sorrisse l'idea di pilotare la vettura, soprattutto dopo i guasti che aveva accusato in precedenza. Ai-

l'inizio della stagione c'era il programma di fare correre una vettura nuova negli Stati Uniti ed era stato costruito un telaio, ma poi svanì il patrocinio e gli impegni in F.1 diventarono tanto complessi che l'idea venne abbandonata. Il telaio sarà senza dubbio utilizzato per le gare Interserie 1973, se la BRM vi iscriverà una vettura.

Il terzo posto, alle spalle di Kinnunen e di Kauhsen, è andato a Kelleners, il quale dopo avere rinunciato al telaio March, con cui gareggiò lo scorso anno, ha dimostrato un notevole miglioramento durante tutta questa stagione, con una McLaren M8F. E' sempre stato poco lontano dalle Porsche e si può proprio dire che non abbia vinto al Nurburgring soltanto perché perseguitato dalla sfortuna. La vettura era sempre perfettamente a punto e disponeva di due motori McLaren di 8100 cc, costruiti dalla Racing Services, che si sono dimostrati sicuri, salvo per l'ultima gara ove c'è stato il sospetto di qualche difetto. Fra i piloti McLaren il più competitivo è stato Pilette.

Qualche piccolo problema lo ha sempre messo fuori scena mentre era ben piazzato, anche se non è mai riuscito a porsi a parità con le Porsche, nonostante il suo motore con compressore. Il maggior problema consisteva nel fatto che il telaio eccedeva nel peso, situazione aggravata dall'aggiunta del compressore. In complesso la vettura pesava circa kg 175 più della M8F ufficiale, per cui non c'è da meravigliarsi se Pilette si lamentava di continuo della cattiva maneggevolezza, alla quale non si è mai riusciti ad ovviare, anche se è migliorata dopo che Hulme ha provato la vettura, dando qualche suggerimento.

Il ricco tedesco George Loos aveva iscritto un paio di McLaren, per sé e per il suo amico Pesch, la cui vettura era una M8E più vecchia, che Loos aveva pilotato l'anno precedente e che cessò di vivere nell'incidente avvenuto al Nurburgring. Dopo che i patrocinatori di Neuhaus avevano deciso di rinunciare, Loos aveva comprato da lui anche una delle Porsche 917/spider 1971, tenuta come «riserva» nel caso di guai che la McLaren. Benché nessuno di questi due piloti sia stato molto veloce, Loos ha migliorato un poco verso la fine della stagione, ottenendo un terzo posto al Nurburgring e un quarto a Hockenheim. Purtroppo questo tipo di macchina non era disponibile per Chris Craft, che ha

corso le ultime quattro prove della serie con la Porsche 917K di David Piper, che montava un motore di 5400 cc. Non rappresentava certamente una seria opposizione per i più leggeri spider Porsche, nonostante la brillante guida di Craft che, tanto a Keimola che a Hockenheim, si è piazzato terzo, avvenendo però incidenti a Norimberga e al Nurburgring quando, nel primo caso, si sono rotti i freni, nel secondo la sospensione anteriore. Il privato tedesco Kraus aveva iniziato la stagione con una nuova Porsche 917 spider con motore di cinque litri e, di gara in gara, migliorava visibilmente, finché alla quinta, a Hockenheim, una vettura più lenta lo ha fatto uscire di strada, danneggiando seriamente il telaio. Allora Kraus ha preso a nolo l'ex vettura di Kinnunen, al museo Porsche, per la gara successiva, ove è però sparito di scena per l'incrinatura di un cilindro.

Un altro nuovo arrivato nel campo delle grosse gruppo 7 era lo svizzero Hans Wiedmer, che ha cominciato la stagione con una McLaren M8E. La sua miglior gara è stata quella di Silverstone, ove si è piazzato terzo assoluto; dopo ha deciso che le sue doti si sarebbero messe in luce meglio con una M8F, che è stata pronta per la gara successiva, ma guai al motore, seguiti da altri a Hockenheim, hanno portato a una rottura con Chuck Graemiger, che era il suo preparatore. Le cose sono andate più o meno allo stesso modo a Norimberga, dopo di che Wiedmer è partito per l'America.

A parte queste più importanti vetture, c'erano invariabilmente in ogni gara molte «speciali» con motori standard, sempre però assai arretrate rispetto agli altri e che rappresentavano più un intralcio che uno spettacolo. C'era però un'eccezione di spicco, cioè le tre Porsche-Karasek che hanno preso parte a quasi tutte le prove.

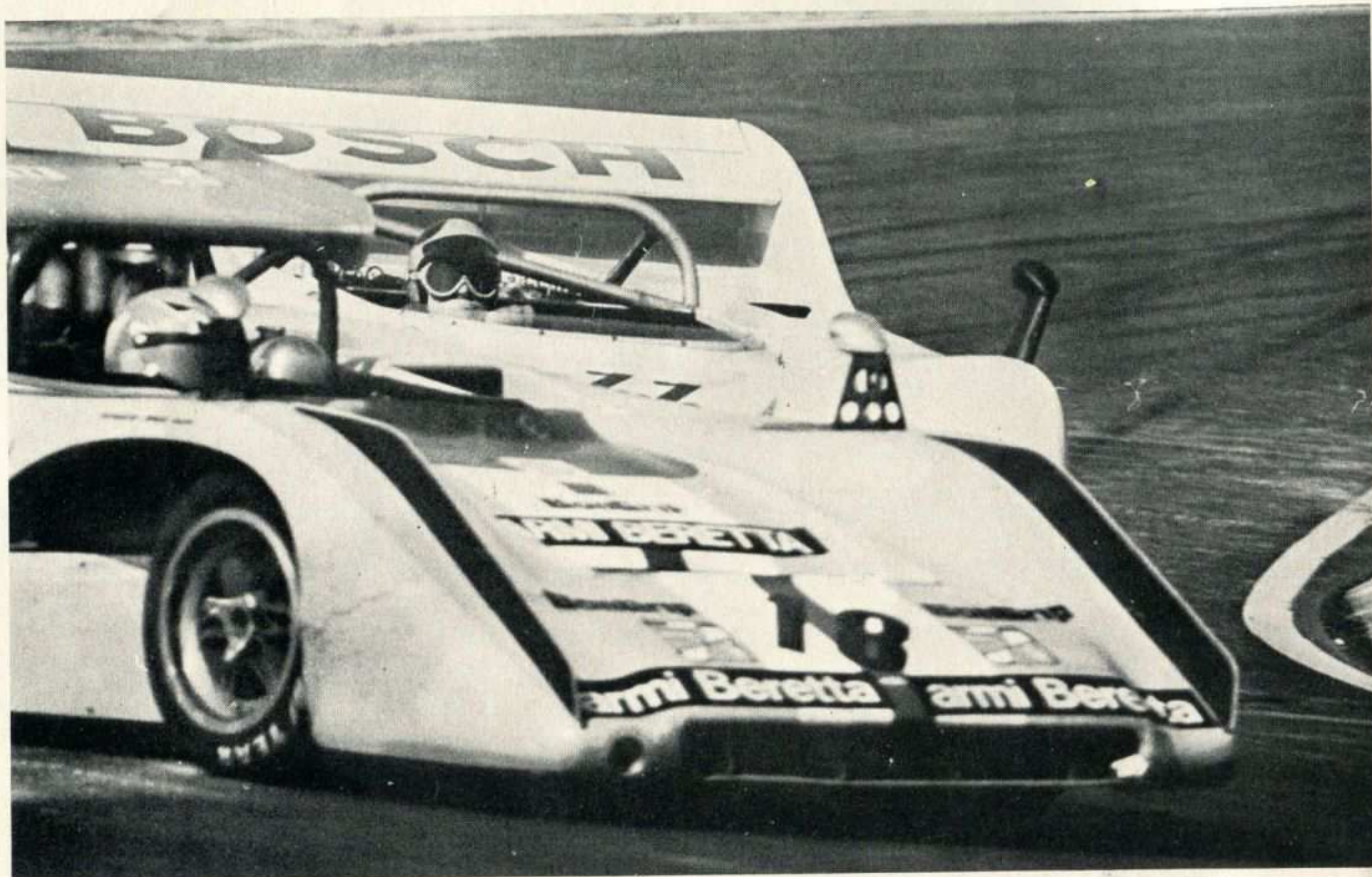
Il futuro di questa categoria appare un poco più roseo di quanto lo fosse in passato, perché con il nuovo patrocinio, da parte di una ditta tedesca di birra, la Furstenberg, ci saranno più denari che dovrebbero attirare piloti migliori, con l'adozione di premi di partenza per piloti classificati. Se quasi tutte le vetture con buona meccanica viste in giro quest'anno saranno affidate a piloti classificati, nel 1973, la serie dovrebbe ottenere il rilancio di cui ha bisogno.

Jeff Hutchinson



L'inventore dell'INTERSERIE Herr Gerhard HÄRLE non nasconde il grosso obiettivo del «gemellaggio» EUROPA - AMERICA delle super-sport

# La frontiera mondiale del 1975



NEUHAUSEN - Gerhard Härlé, il baffuto presidente (e fondatore) dell'Interserie Association, conosciuto anche come «Monsieur j'espère» per la sua interlocuzione ricorrente allorché deve parlare in francese, è un uomo affabile, sempre pronto alla battuta scherzosa, con un modo di gestire e di abbigliarsi che non lo fanno certamente sembrare un tedesco. Quando gli parli dell'Interserie gli si accendono gli occhi e senza alcuna concentrazione, parole e spiegazioni sul suo «hobby» personale, escono dalla sua bocca come se fossero sputate da una mitragliatrice.

— Signor Härlé, quando è nata esattamente l'idea dell'Interserie?

«Nel 1969. A quel tempo, in autunno, ero assistente di Huschke von Hanstein in casa Porsche. Già da tre anni si svolgevano le corse del Can-Am e la Nordish Challenge Cup in Scandinavia, mentre nel resto dell'Europa avevano luogo molte corse per vetture sport di grande rinomanza, come, ad esempio, la vostra 500 Km di Imola, anche se non valide per il campionato mondiale marche. Perché, mi sono chiesto, non fondere i tipi di vetture e creare una serie europea tipo la grande manifestazione canadese-americana?»

— E' stato facile convincere piloti ed organizzatori?

«Né facile, né difficile. Ho cominciato col prendere contatti con parecchi organizzatori e a sentire che cosa ne pensavano in sede CSI. All'inizio la serie avrebbe dovuto chiamarsi "Eurocup", ma visto lo statuto della FIA questa denominazione non poteva andare. Pensai allora al nome "Interserie" e non trovai più ostacoli burocratici. Così, avendo avuto l'adesione di sei organizzatori e il consenso di molti piloti, lanciai il nuovo challenge a partire dal 1970».

— Quante furono le corse del 1970 e dove furono organizzate?

«Le corse furono sei: la "200 miglia di Norimberga", il "Sudwestpokal" e la "300 miglia" di Hockenheim in Germania, la "Croft Cup" e la corsa di Thruxton in Inghilterra e la corsa di Keimola in Finlandia».

— Come funzionava il monte premi?

«Tassato ogni organizzatore con 10.000 franchi svizzeri che dovevano essere ripartiti a fine anno fra i 10 migliori piloti, per le singole corse venivano pagati piccoli premi di partenza e altrettanto piccoli premi di classifica. Nonostante questo sistema, che non può che definirsi povero, le corse ottennero un lusinghiero successo e il pubblico ebbe modo di assistere a competizioni nelle quali

erano impegnati anche piloti di grande notorietà quali Pedro Rodriguez, Richard Attwood, Joachim Bonnier, Ronnie Peterson, Vic Elford, David Piper, Niki Lauda e Helmut Marko, per non citare che i più noti. Molti di questi, comunque, per i loro impegni in campo mondiale, non poterono prendere parte a tutta la serie che terminò con la vittoria di Jurgen Neuhaus, seguito da Van Lennep, Kelleners, Bonnier, Peterson, Pilette, Elford, Gerard Larrousse, Piper e Chris Craft».

— I piloti non mancavano; ci sembra che vetture tipo Can-Am scarseggiassero però?

«E' vero, non avevo raggiunto la misura voluta, ma come primo passo non potevo lamentarmi. Per migliorare e raggiungere gli obiettivi che mi ero prefisso pensai, allora, che dovevo maggiormente interessare gli organizzatori ed aumentare il monte premi. Nacque così l'Interserie Association che, nel 1971, poté contare su dieci soci e su nove grandi prove. Ferma restando la tassazione di 10.000 franchi svizzeri a carico di ciascun organizzatore (l'Automobile Club Bologna ne pagò 20 mila in quanto organizzò due gare), il monte premi venne portato a 85.000 franchi per ciascuna delle gare in programma. Un netto miglioramento, quindi, nei confronti dell'anno precedente».

— E come vetture? Ci fu qualcosa di più importante?

«Senza dubbio. Scesero in gara 6 Porsche 917 coupé o spider, 6 McLaren, 1 BRM, 1 March 707, 3 Lola T.70, 1 Ferrari 512 M con motore 7 litri (Merzario vincitore a Imola), 6 Ferrari 512 M, 3 Alfa 33.3, 3 Porsche 908 e una grande teoria di vetture due litri con 14 Lola T.290, 3 Abarth SP, 2 Chevron, 2 Lotus e una Daren. I piloti furono 43 e al termine delle sette gare disputate (due degli organizzatori rinunciarono) Leo Kinnunen si aggiudicò la serie con la sua Porsche 917, guadagnando in totale 93.000 franchi svizzeri, ovvero circa 15 milioni di lire. Lo seguirono in classifica Gethin, Weber, Redman, Craft, Neuhaus, Merzario, Kelleners, Bell, Loos, "Pam" e Bonnier per non citare che i primi dodici della classifica generale ai quali sono stati distribuiti i premi d'onore».

— Il 1972 è cosa recente, ma che cosa ha portato di meglio all'Interserie?

«In primo luogo le vetture con compressore e un netto miglioramento nella qualità delle altre macchine in gara. In secondo luogo, aboliti i premi finali tratti dalle tassazioni degli organizzatori, il notevole aumento dei premi di classifica gara per gara e la possibilità di avere anche conduttori classificati CSI dietro pagamento di un premio di

partenza che continua ad essere vietato per gli altri piloti. In terzo luogo, fatto importantissimo per l'avvenire, il grande successo che le corse Interserie hanno ottenuto presso il pubblico che sempre più numeroso assiste alle nostre manifestazioni».

Com'è andata sportivamente ce lo racconta il nostro Jeff Hutchinson immancabile ad ogni avvenimento. Da lei desideriamo avere una impressione immediata.

«Facile a dirsi: le vetture con compressore, le Porsche in particolare, così come del resto è accaduto nel Can-Am, hanno chiaramente dominato il campo e Leo Kinnunen ha potuto ripetere la sua affermazione finale anche se duramente impegnato da Willi Kauhsen e talvolta da Kelleners».

— Che prospettive ci sono per l'anno venturo?

«Sicuramente avremo, oltre a quelle di Kinnunen e Kauhsen, un'altra Porsche 917/10 con compressore; poi la AMG-Mercedes V8 da 6,8 litri sovralimentata capace di 1000 HP di potenza, un paio di BRM da 8300 cc, la Wyr-Gulf con motore 3,5, Herbert Muller con una vettura speciale così come Chris Craft che correrà per David Piper, alcune McLaren fra le quali quella supercompressa di Teddy Pilette. Un totale di circa 20-25 vetture di grossa cilindrata, cioè un vero e proprio Can-Am europeo».

— Gli organizzatori continuano a rispondere?

«Senza altro. Il grande interesse del pubblico, l'opera dell'Associazione presso la stampa (con tanti ringraziamenti ad AUTOSPRINT che ci concede largo spazio), e gli sponsor che hanno afferrato il principio che le corse Interserie sono un grosso veicolo pubblicitario, tutto questo ha fatto sì che al momento attuale già dieci sono le corse in calendario, due delle quali, mi piace dire, si faranno a Imola, mentre altre tre sono in pre-dicato».

— Cambierà qualcosa nel monte premi e nel sistema di classificazione?

«Sì. Il monte premi verrà portato a oltre 120.000 franchi svizzeri gara per gara, oltre 18 milioni di lire, mentre sono anche aumentate le cifre che potranno essere versate dagli organizzatori a piloti classificati FIA da Gran Premio e di lunga distanza. Si può calcolare che se un'organizzazione desidera mettere in piedi una grossa manifestazione, dovrà poter disporre di una somma che varierà fra i 20 e i 23 milioni di lire. Il primo classificato di ciascuna gara riceverà circa 4 milioni se non classificato FIA; potrà arrivare a 6 milioni se vincitore di Gran Premio. Non siamo ancora alle somme Can-Am, ma ci stiamo lentamente avvicinando».



L'Interserie è un tipo di corsa « libera », che ammette al via vetture di ogni tipo e questo è molto interessante per il pubblico. A destra: Herr Gerhard Härle presidente dell'Interserie. Sotto: la McLaren di Wiedmar e la BRM di Marko ad Imola. In basso, la Sport Alfa 3 litri di Galli precede la McLaren M&F di Kelleners. A sinistra, la Lola di Casoni e la Porsche di Käuhsen, una delle « K » che ha dominato l'Interserie 1972



nando tant'è vero che se non fosse per le enormi spese di trasferta, avremmo sicuramente qualche asso americano sulle nostre piste».

— E le novità regolamentari?

« Anche qui vi sarà qualcosa di nuovo. Fermo restando il veto a vetture inferiori a 2500 cc di prendere parte alle nostre corse, la partecipazione resta fissata su un numero variante dalle 20 alle 25 vetture in pista, i cui conduttori, tuttavia, dovranno qualificarsi a differenza di quanto avveniva in passato. E il limite di qualificazione è fissato nel 110% della media dei tre migliori tempi realizzati in prove. Andare forte anche in prova sarà proficuo in quanto i piloti che partiranno nelle prime tre linee avranno premi speciali che vanno dai 2500 franchi per la prima linea, ai 2000 della seconda e ai 1500 della terza ».

— Nessuna divergenza di opinioni fra gli organizzatori soci dell'Associazione?

« Contrasti insanabili direi che non ve ne sono stati. Qualche piccola incomprensione dovuta soprattutto alle differenze linguistiche; ma tutto di infinitesima importanza. Del resto, ora che il bollettino dell'associazione viene redatto in tre lingue, queste incomprensioni sono sparite totalmente. L'associazione ha sinora fatto ben dieci riunioni, otto delle quali in Germania che è un po' il punto intermedio d'incontro, una in Svizzera e una in Inghilterra. E' in programma di farne una in Italia e precisamente a Bologna dove, presso il locale Automobile Club, abbiamo trovato dei veri amici e degli ottimi organizzatori ».

— Dove si farà l'annuale distribuzione dei premi d'onore?

« A Londra il 9 gennaio 1973. Le precedenti sono state fatte a Stoccarda il 27 novembre 1970 e a Parigi l'11 dicembre 1971. Ci auguriamo, naturalmente, di continuare sulla via migliore e di portare la sede della premiazione in tutte le nazioni interessate all'Interserie ».

— Secondo lei che è un po' il papà dell'Interse-

rie, quali sono i vantaggi della formula adottata?

« L'Interserie è indubbiamente la formula di corsa più libera che vi sia in questo momento al mondo. Ciò è un vantaggio per i costruttori di vetture e di motori; ci si può servire del compressore, di motori rotanti, di turbine a vapore e di turbine a gas. Tuttavia questa formula libera presenta anche due svantaggi: il primo è che le spese possono assumere aspetti vertiginosi se si vuole veramente costruire una formula libera; il secondo è che se una vettura è stata bene calcolata, essa può per un certo periodo (vedi il caso Porsche con turbo compressore) dominare il campo togliendo ogni incertezza. Ad ogni modo l'associazione Interserie vuole essere per il più lungo tempo possibile il bastione di questa formula libera analoga alla Can-Am. E ciò a vantaggio del pubblico che potrà sempre vedere delle vetture tecnicamente all'avanguardia, le une diverse dalle altre e non simili come nei gruppi 1, 2, 3 e 4 ».

— Lei ha citato il caso Porsche: ci pare che questa vettura voglia conseguire gli allori che la McLaren ha colto nel Can-Am per il passato.

« E' vero: tre edizioni dell'Interserie e tre vittorie Porsche. Vorrà dire che il motto 1973 sarà: tutti contro la Porsche! »

— Si è parlato più volte di possibili contatti con i piloti Can-Am. Che cosa v'è di vero?

« E' possibile che se non nel '73, almeno nel 1974 vi sia una vera e propria sfida Interserie-Can-Am con i dieci primi classificati USA contro i dieci migliori d'Europa. Una corsa verrà fatta negli Stati Uniti e una corsa da noi. Non solo, ma visto che l'attuale campionato mondiale marche riservato alle vetture sport terminerà con il 31 dicembre 1974, a partire dal 1975 potrebbe venire istituito un nuovo campionato mondiale riservato alle vetture gruppo 5 e gruppo 7, come dire alle vetture Interserie e Can-Am. E' quello che ci auguriamo e per il quale lavoriamo ».

Alfo C. Predieri

## INTERSERIE

### 3 anni di cifre



albo d'oro	200 MIGLIA NORIMBERGA	SUD WESTPOKAL HOCKENHEIM	CORSA A CROFT	KELMOLA CUP	CORSA A THRUXTON	300 MIGLIA HOCKENHEIM	COPPA INTERSERIE IMOLA	ZOLDER PRIX	500 Km. IMOLA	300 Km. NURBURG-RING	SILVERSTONE SUPERSPORT	CORSA AL NURBURG-RING	G.P. DI ZELTWEIG	CAMPIONE
1970	Neuhaus	Elford	Kelleners	Van Lennep	Neuhaus	Kelleners	—	—	—	—	—	—	—	J. NEUHAUS
1971	Craft	Redman	—	Kinnunen	—	Bell	Merzario	Gethin	Redman	—	—	—	—	L. KINNUNEN
1972	Kinnunen	Kinnunen	—	Kinnunen	—	Kinnunen	Kauhsen	—	—	Ganley	Kinnunen	Kinnunen	Ganley	L. KINNUNEN

Quanto hanno guadagnato	Stagioni di attività	Franchi Svizzeri	Lire
KINNUNEN	2	228.500	35.417.500
KELLENNERS	3	126.400	19.582.000
KAUHSEN	1	109.200	16.926.000
NEUHAUS	2	71.600	11.098.000
CRAFT	3	70.800	10.974.000
WEBER	1	60.200	9.331.000
GETHIN	1	59.600	9.238.000
GANLEY	1	58.900	9.129.500
LOOS	2	52.500	8.137.500
KRAUS	2	51.400	7.967.000
REDMAN	1	43.000	6.665.000
PILETTTE	3	36.600	5.673.000
PESCH	2	32.500	5.037.000
LINK	2	29.800	4.619.000
MERZARIO	1	29.000	4.495.000
JOEST	1	28.000	4.340.000
DURSCH	1	28.000	4.340.000
MÜLLER-PERSCHL	1	26.700	4.138.500
BELL	1	24.000	3.720.000
MÜLLER	2	23.500	3.642.500
WIEDMER	1	20.300	3.146.500
BONNIER	2	20.000	3.100.000
RIEGER	1	19.100	2.960.500
« PAM »	1	19.000	2.945.000
CASONI	2	18.200	2.821.000

### I « formulisti » che ci hanno provato

1970	1971	1972
PEDRO RODRIGUEZ RONNIE PETERSON NIKI LAUDA HELMUT MARKO GERARD LARROUSSE RICHARD ATTWOOD	PETER GETHIN BRIAN REDMAN ARTURO MERZARIO DEREK BELL CLAY REGAZZONI ROLF STOMMELEN PETER WESTBURY BOB VOLLECK	HOWDEN GANLEY REINE WISELL NANNI GALLI ANDREA DE ADAMICH

### I magnifici 10

1970	1971	1972
1. J. Neuhaus Porsche 917	L. Kinnunen Porsche 917	L. Kinnunen Porsche 917/10
2. G. Van Lennep Porsche 917	P. Gethin McLaren	W. Kauhsen Porsche 917/10
3. H. Kelleners March 707	M. Weber Porsche 917	H. Kelleners McLaren M&F
4. J. Bonnier Lola T.70	B. Redman BRM P.167	H. Ganley BRM P.167
5. R. Peterson Lola T.70	C. Craft McLaren	E. Kraus Porsche 917
6. T. Pilette Lola T.70	J. Neuhaus Porsche 917	G. Loos McLaren M&F
7. V. Elford Porsche 908	A. Merzario Ferrari	C. Craft Porsche 917
8. G. Larrousse Porsche 908	H. Kelleners March 707	E. Dursch Lola T.280
9. D. Piper Porsche 917	D. Bell McLaren	R. Joest Porsche 908
10. C. Craft Lola T.70	G. Loos McLaren	H. Linsk Porsche KMW

Merzario ha fatto una corsa soltanto e Casoni attività saltuaria.