

## CAMBIAMENTI DI DATA

● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile - 1 maggio): rinviato a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinviato a settembre. ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinviato al 16 luglio. ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinviato a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinviata al 1. ottobre.



# DOVE corriamo domenica?

## GARE SOPPRESSE

Annullati definitivamente la corsa di Hamenlinna (campionato marche due litri, 7 maggio), il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelierie (18 giugno), la gara di F. 3 a Pau (7 maggio). Annulate la gara Can-Am a St. Jovite (25 giugno) e la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto).

**Le corse chiave dal 26 aprile al 5 maggio in Italia e all'estero**

### Aprile

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
27-30	Rally del Marocco	Marocco	Percorso km 4.254		●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Deschazeaux - Planard (Citroen)
28-30	Rally Ostmark	Germania			●	Rally	
28-1/5	Rally Nordland	Germania			●	Rally	
29	Rialto - Trofeo Amoco	AC Milano	Partenza: Morostica Arrivo: Venezia Molo Tronchetto Percorso km. 250	Part.: ore 9 Arrivo: ore 13,30	●	Regolarità	
29	Trofeo Città Venezia	Scud. Sporturismo	Part. e arrivo Venezia Lido	Orario: 9/19	● Sprint	Autotorneo	
29-30	Rally di Lorena	Francia			●●	Rally	
29-30	Rally Côte d'Armon	Francia			●●	Rally	Bourdon-Bertrand (Alpine)
29-30	Corsa all'Elfel	Germania	Circuito del Nurburgring km. 28,29	Prove: venerdì e sabato ore 8 Part. F. 2: domenica ore 15,20	●●● F. 2, T, GT	Velocità in circuito	
30	G.P. di Dublino	Irlanda	Circuito di Mondello km. 1,99		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 1.00'34"6, media 124, nuovo record. Giro più veloce: Gardner e Redman 55"4, media 129,680. Record: Taylor (Surtees) 55"2, media 130,150 (1970)
30	Corsa a Dobratsch	Austria	Percorso km. 6,392		●●● Camp. europeo montagna	Velocità in salita	Ortner (Abarth) 2'28"17, nuovo record
30	Corsa a Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort km. 4,193		●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Walker (Lotus). Giro più veloce: Walker 1'35", me- dia 158,892
30	Corsa di Sembach	Germania		Part. T e GT: domenica ore 17,10	●	Velocità in circuito	
30	Corsa dei Nibelunghi	Germania			●	Velocità in salita	
30	Corsa di Colombier	Francia			●●	Velocità in salita	
30	Monts Jura	Francia			●●	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 2'02"5, record imbattuto
30	Prova dei campioni	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●●	Velocità in circuito	
30	Corsa di Bourscheid	Francia			●●	Velocità in salita	
30	Ring Knutstorp	Svezia	Circuito di Knutstorp km. 2,2		●●● T	Velocità in circuito	
30-1/5	Trofeo Shell	AC Bologna	Circuito di Imola km. 5,018		●●● Interserie F. 3, F. F.	Velocità in circuito	Interserie: Merzario (Ferrari) 47'57"3, media 188,351. Giro più veloce: Merzario 1'33"8. Nuovo record sul gi- ro (McLaren) 1'32"8, media 194,663. F. 3: Naddeo (Tec- no), media 156,648. Giro più veloce: Naddeo 1'52"3, me- dia 160,861.

### Maggio

1	G.P. di Spagna	Spagna	Circuito di Jarama km. 3,404		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.49'03"4, media 156,412, nuovo re- cord. Nuovo record sul gi- ro (Montjuich) Ickk (Ferrari) 1'25"1, media 160,356.
1	Trofeo Lupa di Roma	Gentlemen's MC	Circuito di Vallenga km. 3,2	Orario: 10-18,40	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in circuito	
1	Corsa a Magny Cours	Francia			●●● F. 3	Velocità in circuito	Dépailher (Alpine)
1	Valli Ossolane	AC Domodossola	Part. e arrivo Piazzale antistante Terme di Bognanco percorso km. 255	Part.: ore 8 Arrivo: ore 17,30	●	Regolarità	Pavanello
1	G.P. di Zolder	Belgio	Circuito di Zolder km. 4,184		●●● T, GT, S, F.F.	Velocità in circuito	
1	Slalom Hainault	Belgio			●●●	Slalom	
3	G.P. del Giappone	Giappone	Circuito di Fuji km. 6		●●●	Velocità in circuito	
3-8	Paris St. Raphael	Francia			●●● Femm.	Rally	Beaumont (Camaro)
4	Trofeo Norditalia	Scud. Sporturismo	Partenza e arrivo: Presso Idroscalo Milano	Orario: 9-19	●	Autotorneo	
4-5	Rally Stampa	Scud. Romagna	1.a tappa: part. Filiale Fiat Bologna arrivo: Mirandola 2.a tappa: part.: filiale Alfa Bologna arrivo: Cesenatico	Part. prima tappa ore 13 Arrivo: ore 16 Part. 2. tappa: ore 9 arrivo: ore 17	● Riserv.	Rally	Chiodi-Massagrande

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



• I PRECEDENTI - Boxes di Sebring (24 marzo): un alto esponente sportivo AUTODELTA confida: « Se i giornali non la smettono con le loro critiche, io dico all'Alfa di non correre più. Non aspettano altro! Mi ringrazieranno, anzi... »

• PREMIAZIONE PILOTI Alfa Romeo (5 aprile): Dichiarazione del Presidente Luraghi: « Assicuriamo i nostri piloti che continueremo nella nostra azione d'appoggio e assistenza per ampliare il concorso alle gare e i nostri risultati tecnici. »

• LUNEDI' 18 APRILE - Un corsivo nella pagina sportiva del « Cor-Sera », il quotidiano che condiziona le decisioni degli industriali milanesi (di Stato o meno) genera la definitiva reazione a catena. C'è scritto: « Né la pista ondulata (di Brands Hatch n. d.r.) né i motori da 440 cavalli hanno permesso ai piloti dell'Alfa Romeo di vedere altro che non fossero i tubi di scarico delle Ferrari. »

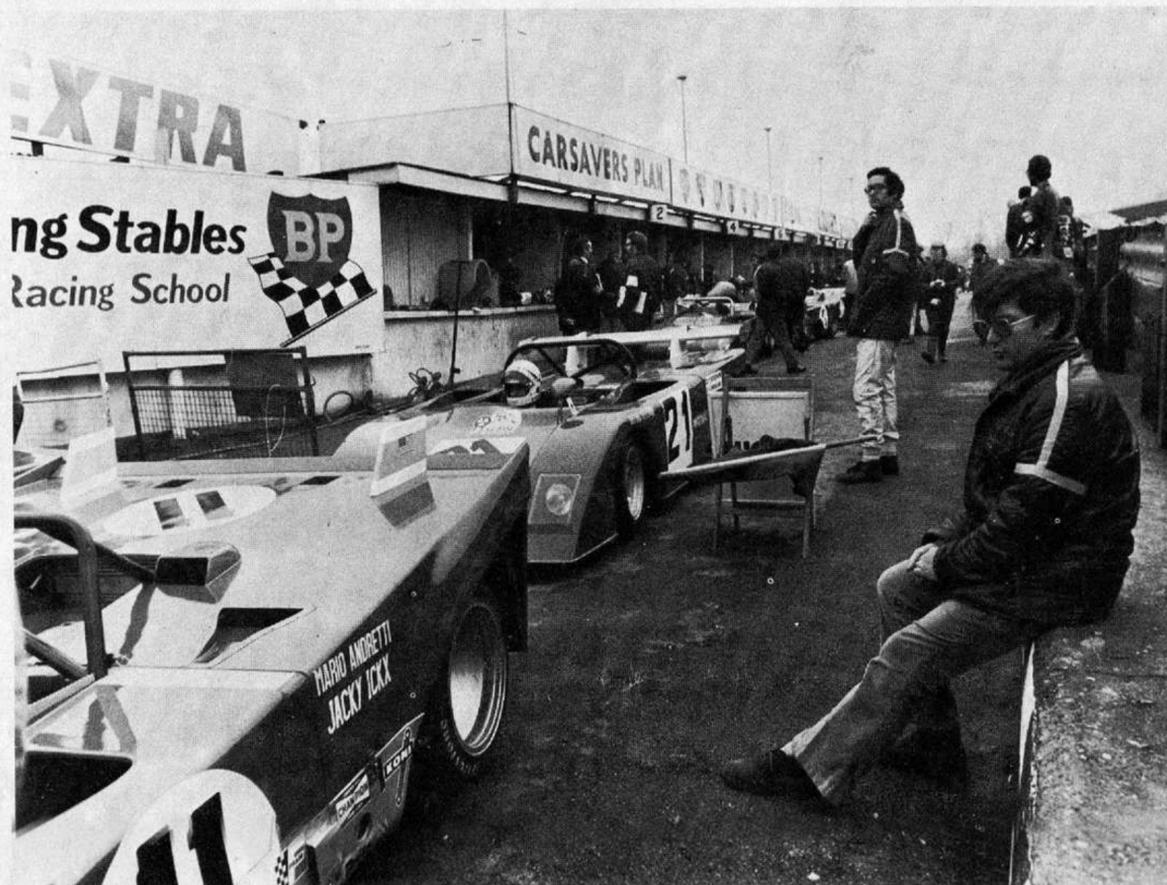
da Brands Hatch '71 a Brands Hatch '72

# Il diario della paura

SPECIALE

CRONACA (breve)  
della  
Gran Rinuncia  
ALFA ROMEO

Il giorno più lungo (del Gran Rifiuto) cominciò nel clan Alfa-Autodelta il venerdì delle prime prove a Brands Hatch. Questa foto grande (a destra) lo documenta efficacemente. Dove si vede lo sguardo afflitto del giovane ed efficiente ing. Gianni Marelli (transfuga Ferrari), ora ufficialmente col titolo di direttore sportivo Autodelta (al posto che fu di Bussinello), osservare la prepotente 312 P Ferrari che aveva già dato, con le prime prove, sul giro di Ickx, l'ultimo definitivo colpo alle speranze competitive delle 33tt3.



E' storia vecchia, questa. Era cominciata a Daytona subito dopo che l'ing. Chiti aveva dovuto accettare l'osservazione del suo presidente ing. Bordini (che è anche direttore generale Alfa), dopo il primo « disastro » bonaerense: « Bene, se come dicono i piloti siamo inferiori per quel peso in più dei serbatoi di sicurezza, togliamoli! » E fu così che, alla corsa americana dei primi di febbraio, i serbatoi non c'erano più, ma il distacco dalle Ferrari rimaneva sempre sui due secondi tra i più veloci delle due équipes!

Ma che salta fuori in un rapporto inoltrato al presidente Luraghi? Che le Alfa, sul tratto « misto », erano più veloci (di diversi decimi) di tutte le Ferrari, meno quella di Andretti! Almeno questo risulta dai cronometri Alfa. In Ferrari sorridono, dicono che i tempi sono stati presi solo il primo giorno di prove, quando l'Alfa aveva già fatto la messa a punto delle sospensioni.

Ma nel clan Autodelta sono sempre più decisi a sostenere il fatto. Tutte le colpe ora vanno (col peso pareggiato) alla differenza di cavalli del motore (così si spinge l'ufficio progetti Alfa a stringere i tempi del rallentato — non solo per gli scioperi — « 12 » boxer). E anche le gomme hanno il loro « j'accuse ». Così che a Sebring si passa alle Goodyear. Ma il distacco non scema. Però si continua a insistere sulla storia del « misto », mentre alla Ferrari sogghignano.

La prova della verità diventa Brands Hatch, il famoso circuito a percorso ondulato. Ma non c'è nulla da fare lo stesso. La Ferrari stravince e ora nel clan Alfa, oltre i cavalli in meno, la colpa diventa delle gomme (le Goodyear non hanno mai vinto a Brands Hatch! si conclama) e dei piloti, accusati alcuni di essere fuori forma. L'articolo del « Corriere » colma la misura. Voci grosse, dicono, in una gran riunione di staff Alfa-Autodelta. E si decide la Gran Rinuncia a Monza (e a Spa). Non ci si preoccupa così di attuare una politica negativa per tutto lo sport italiano. Si svilisce l'interesse di una gara e non si guadagna nulla, in fondo. Ché la gente ormai la sua idea se l'è fatta; magari si è abituata a pensare che l'Alfa per ora è inferiore, perciò le 333 non hanno più niente da perdere. Solo casomai di evitare alla Lola e a qualche altro di fare punti, per conservare il posto « vicemondiale », finora guadagnato con i terzi posti (più che ottimisti) raggiunti in quattro prove disputate.

Qualcuno comincia a pensare che la decisione di rinuncia è venuta più per la preoccupazione che prima o dopo, anche le Lola finiranno per star davanti alle Alfa anche nelle classifiche finali, (ché in gara lo sono state già sin dall'Argentina) che non per lo

« squadrone che tremare tutti fa ». E per Monza, con gli oltre 200 orari e la migliore aerodinamicità delle mini3000 di Broadley, l'ipotesi non è poi tanto balzana.

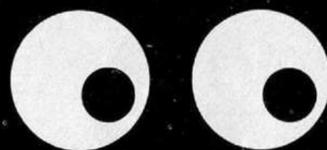
Gran rifiuto dunque, e telefonata ai piloti, a una settimana dalla corsa italiana, di cercarsi un altro « ingaggio ». Lo ottiene solo Marko con una vecchia Porsche, Galli invece ha un rifiuto (dispiacentissimo) di Bonnier, già impegnato con de Fierlant (che paga una macchina). L'ing. Marelli si occupa di comunicare la notizia; l'ing. Chiti invece evita di darla personalmente ai suoi conduttori, con i quali magari ha parlato qualche minuto prima. Il « siete liberi » è anche per Spa, tracciato veloce. Si mantiene in programma solo la partecipazione alla Targa Florio (mentre resta dubbia anche quella a Le Mans: lì ci sarà pure la Matra!). Con Vaccarella e 4 vetture si spera di annullare, con una corsa, tutto il buio di questi mesi!

Così, mentre l'ing. Chiti pare cullare l'intenzione di non far addirittura gareggiare anche i clienti proprietari di tre litri prototipo nelle prossime gare, e mentre si addensano ulteriori nuvole sulle Turi-rismo del quadriglio (fuori causa nell'assoluto con le GTAm e ora insidiate dalle 128 Fiat nella 1300), melanconicamente va a chiudersi già un anno Alfa. Un anno che si era aperto proprio un giorno di metà aprile di 12 mesi o sono, appunto a Brands Hatch. Quel giorno della vittoria di de Adamich-Pescarolo nella 1000 inglese.

« Fu tutta colpa nostra — racconta David Yorke, ex direttore sportivo della Porsche-Gulf. — Siamo noi che abbiamo sbagliato quel giorno, oltre la coincidenza dell'urto della fortissima Ferrari 312 di Ickx e Regazzoni. Come sbagliammo a Watkins Glen. Così l'Alfa vinse e si sono illusi più del giusto, per quel risultato! »

Pare ci sia qualche altro convinto di questo. Per esempio non si è mai capito bene perché il dott. Roberto Bussinello abbia lasciato la direzione sportiva Autodelta per la De Tomaso. Spiegazioni non ne sono state mai date. Ci può entrare la voglia del giovane dirigente di tornare a Modena, città di famiglia, ma c'è anche chi parla di un certo rapporto a due facce; proprio sulla 1000 di Brands Hatch '71, dopo la grande vittoria (una delle tre dell'Alfa dell'anno scorso). Un rapporto arrivato sul tavolo di Luraghi, pare con il parere opposto del dr. Bussinello, che avrebbe fornito una diversa dimensione della realtà. La dimensione del realistico David Yorke (che è poi la stessa constatata nella cronaca di questi mesi di corse '72).

Marcellino



LEGGETE  
SUBITO

nelle pagine che seguono

BMW da corsa  
con Neerpasch



SPECIALE

per la «1000»  
della rinuncia



3 storie  
di piloti

il pallottoliere  
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di  
mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 ZANZARA

42 KARTING

44 Giornale SCUDERIE

45 MINI hobby novità

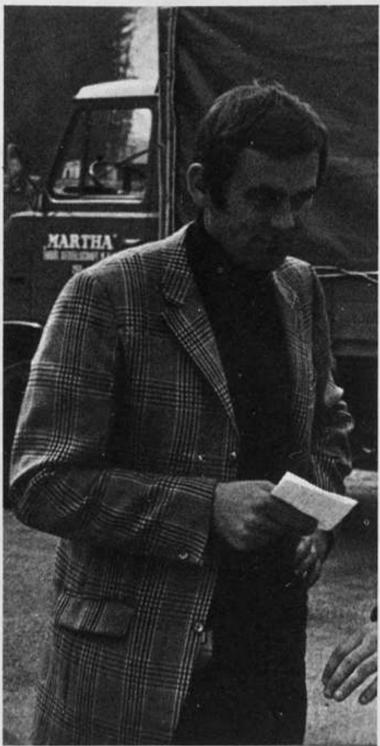
46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA





Come i lettori di *AUTO-SPRINT* sanno già, Jochen Neerpasch, artefice dello sviluppo e dei successi del reparto-corse della Ford tedesca lascia la Ford per passare alla BMW, con un compito non proprio analogo, in quanto a Monaco di Baviera gli garantiranno un budget ed una autonomia di cui evidentemente non godeva a Colonia. Quella che leggerete è la prima intervista, esclusiva, con Neerpasch, che attualmente è uno dei dirigenti più preparati ed esperti nel campo delle competizioni. E' stata realizzata a SALISBURGO, in occasione del suo ultimo impegno col team Ford turismo.

## NEERPASCH spiega perchè ha lasciato la FORD tedesca

**SALISBURGO** - Lei, Neerpasch, sta per lasciare la Ford. In quanto tempo ha preso questa decisione? E' stato — crediamo — immediatamente dopo Monza. « Era una decisione che meditavo da tempo, dalla fine del Campionato Turismo dello scorso anno, ma ho fatto sempre di tutto per tenerla nascosta. Non lo sapeva neppure mia moglie! »

# « Presto la BMW nelle grandi corse »

Perché ha fatto questo passo, visti i successi ottenuti con le « sue » Capri? Passare alla BMW non è un po' un salto nel buio?

« Un uomo come me deve porsi sempre dei nuovi traguardi. Le Capri ormai hanno successo, non c'è più nulla da conquistare con queste macchine. Invece, con la BMW dovrò partire praticamente da zero: raggiungere il successo anche con le vetture prodotte a Monaco, organizzare un reparto corse efficiente, ecco i traguardi che sotto sotto hanno dettato il mio passaggio dalla Ford alla BMW. »

— Allora, le voci di attriti con Stuart Turner, il boss della Ford inglese che vorrebbe ricondurre a Boreham tutta l'attività sportiva della Ford in Europa, non sono vere?

« Lo escludo nel modo più assoluto. Alla Ford ognuno ha i suoi programmi e le sue responsabilità. Fra me e Turner c'è sempre stata collaborazione. E' solo la molla di fare sempre qualcosa di nuovo e di importante che mi spinge a lasciare la Ford. »

— Il passaggio per quando è previsto?

« Questa di Salisburgo è la mia ultima corsa come D.S. della Ford Colonia. Dal 1. maggio mi trasferisco a Monaco per organizzare il mio nuovo reparto competizione. »

— Ma in definitiva cosa farà lei alla BMW?

« Sono stato nominato responsabile delle esperienze sportive e delle competizioni della BMW per tutto il mondo, come ho letto su *AUTOSPRINT*... »

— In pratica perciò quale sarà il suo lavoro?

« Per ora per la BMW continueranno a correre le scuderie semiufficiali come Broadspeed, Schnitzer, Alpina. Con il '73 invece l'attività delle turismo passerà direttamente alla Casa e più precisamente alle dipendenze del mio reparto competizioni, il reparto che in questi mesi dovrò allestire e la cui attività dovrò programmare. »

— Come sarà questo reparto e cosa farà?

« E' ancora troppo presto per dirlo esattamente. So solo che mi hanno garantito mezzi economici superiori a quelli che avevo a Colonia e che quindi il reparto sarà molto grande. Circa il lavoro, come ho detto, prepareremo le vetture per il campionato turismo del '73. Ed inoltre prepareremo motori da due litri da impiegare sulle F. 2 e sulle Sport due litri. Questi propulsori, non prepariamo telai, saranno venduti ai clienti. »

— Saranno motori nuovi?

« No, saranno quelli messi a punto due anni fa dalla BMW per la sua F. 2. Naturalmente saranno completamente modificati e ristudiati. »

— Visto che sotto è l'ambizione la molla che la spinge in questo lavoro, qual è il suo traguardo. Un team di F. 1 la interesserebbe?

« Ora mi accontento della BMW, per il futuro non so. »

— La Ferrari come la giudica?

« Non conosco la situazione all'interno del reparto corse italiano per poter esprimere un giudizio. »

— Qual è il suo segreto, visto che lei oggi è il prototipo del

giovane manager nell'organizzare i reparti competizione?

« Contestare i programmi. L'errore è quello di essere sempre d'accordo con i "programmatori". Io cerco sempre di fare qualcosa di più di ciò che mi viene richiesto, ed a volte questo è complicato farlo capire a chi deve finanziare. »

— Tornando sul discorso, lei alla Ferrari andrebbe?

« No. »

— Perché?

« Perché alla BMW sono capo per le corse di tutto il mondo. Ma soprattutto perché alla BMW mi hanno fatto capire che presto entreremo nelle competizioni di altissimo livello. »

— F. 1 e prototipi?

« Io non l'ho detto. »

— A proposito della BMW, come capo di tutto il mondo, cosa si intende?

« Faremo delle sezioni staccate nazione per nazione del reparto competizione centrale. Ognuno con i suoi compiti in base alle esigenze del mercato e della clientela. Insomma, quello che si fa alla Ford oggi. »

— Quindi presto ci sarà anche una BMW italiana per le corse?

« Per il momento sono ancora tutte idee. Per metterle a fuoco ci vorrà del tempo. In fondo sono solo tre settimane che mi occupo della cosa. Comunque potrebbe anche darsi che in un prossimo futuro ci sia una squadra italiana BMW con piloti italiani per le corse nazionali. »

### IO C'ERO



SULLE VETTURE FIAT CON

TROMBOTTO - ENRICO

(1. assoluto e 1. G. 4 su FIAT 124 Sport Spider)

TOMINZ - SQUAW

(6. assoluto e 1. equipaggio femminile su FIAT 124 Sport Spider)

CECCATO - BERTOLLO

(7. assoluto e 1. turismo di serie su FIAT 128 Coupé)

AL 5. RALLYE DELL'ISOLA D'ELBA

# VALEO

SPA.

PRODUCE: COMPLESSIVI INNESTI FRIZIONE (MECCANISMI - DISCHI CONDOTTI - REGGISPINTA) MONTATI ALL'ORIGINE DALLE PIU' GRANDI CASE EUROPEE SUI VEICOLI DI OGGI E DI DOMANI.

VALEO Stabilimento in Mondovì - Sede e Uffici Corso Vittorio Emanuele N. 3 - Torino ASSOCIATA ALLA SOCIETE ANONYME FRANÇAISE DU FERODO



Sopra, in mezzo alla fitta pioggia che ben presto si trasformerà in neve, ecco la GTA J di Facetti, protagonista e vincitore della I. divisione. Sotto, la 128 coupé-Trivellato condotta da « Girasole »





Per Hans von Stuck junior, la splendida dimostrazione del Salzburgring si è tramutata in una beffa quando, a pochi giri dal termine, si è dovuto far superare dall'altra Capri ufficiale di Glemser

**SALSBURGO** - Cosa dicono alla Ford sul divorzio Neerpasch? Ne abbiamo parlato coi i dirigenti della casa, mentre nel frattempo l'assistente di Neerpasch, Michael Krane-fuss è diventato il general manager e come prima decisione ha preso quella di lasciare inalterati i programmi competizione e sviluppo delle Capri già predisposti dal «fuggitivo» Jochen. Il nostro intervistato è un grosso personaggio della Ford Colonia che per ovvie ragioni non vuole venga fatto il suo nome: «Neerpasch è un ambizioso. Ma soprattutto è intelligente e furbo. Ha avuto successo con le Capri, ma con le prospettive del prossimo an-

no questo successo avrebbe potuto perderlo perciò ha preferito andare via.»

«In altre parole sarebbe una questione di aver saputo "guardare oltre la siepe". Cioè di previsioni a lunga scadenza.»

### Svantaggiate le CAPRI

«Certo, con il '73 le Capri avranno vita difficile infatti con il nuovo regolamento l'asse a camme avrà un posizionamento libero. Il 6 cilindri a V della Capri ha l'asse a camme non in testa ma al centro della V, e la modifica di questo disegno tecnico co-

sterrebbe troppi soldi. Mentre invece la Ford Colonia al reparto corse per il '73 ha ridotto il budget.»

«Ma il discorso dell'albero a camme non ci sembra idoneo a giustificare il «divorzio». Le Capri non potranno più correre forse?»

«No, correranno ma saranno svantaggiate rispetto a quello che si potrà ottenere da motori come il BMW 2 litri. Visto che ora il regolamento si è liberalizzato riguardo le modifiche consentite sulle teste Neerpasch, a ragione, è corso dietro all'occasione migliore.»

«Ma allora cosa c'è di vero sulle Capri da 5 litri?»

Come viene interpretata  
a COLONIA la «FUGA»

# JOCHEN è un ambizioso e ha scelto i soldi in più

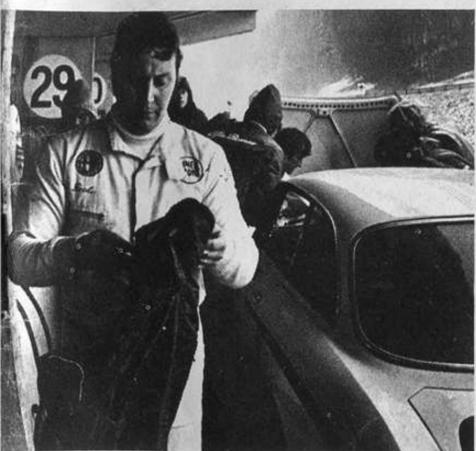
## Le MUSTANG a mille?

«La notizia risale alla serie di gare dette "Springbok", svoltesi questo inverno in Sud Africa. Effettivamente laggiù dei piloti locali hanno corso con Capri mosse dal motore Ford 4.7 della Mustang costruite in Sud Africa. Si tratta di vetture omologate in GT perché finora in circolazione ce ne sono solo 600. Se potessimo arrivare a 1000 allora chiederemmo l'omologazione in turismo. Anche così, però, occorrerebbe lavorare molto, e il budget della Ford tedesca, come dicevo, è diminuito molto.»

«Allora Neerpasch è andato via per i soldi e non per Stuart Turner, il capo della Ford inglese di Boreham?»

«Beh, sono lotte in famiglia solitamente accettate. Ma l'attrito non era tale da non poter essere risolto. Ripeto, l'ambizione ha mosso Jochen. Lui sa che alla BMW ci sono le premesse per dar maggior prestigio alle sue capacità. Siccome è intelligente, valuta le cose ha preso subito la strada di Monaco. Obbiettivamente conoscendolo molto bene, anche se come uomo-Ford non sta bene che lo dica, credo che riuscirà senz'altro in quello che farà.»

Tito Zogli



A sinistra, Gianluigi Picchi, costretto al ritiro per surriscaldamento (!) del motore. A destra, l'Alfa Romeo di Larini dopo l'incidente



Sotto a sinistra, ottima la gara della 128 Filipinetti di Walter Donà, mortificato dalle gomme inadatte. Sotto, l'altra vettura della Filipinetti condotta al 6. posto da Grano



Scatola di montaggio  
a sole  
L. 398.000!



tutte le cose più belle si fanno ad occhi chiusi...! anche comprare un

"Mirage"

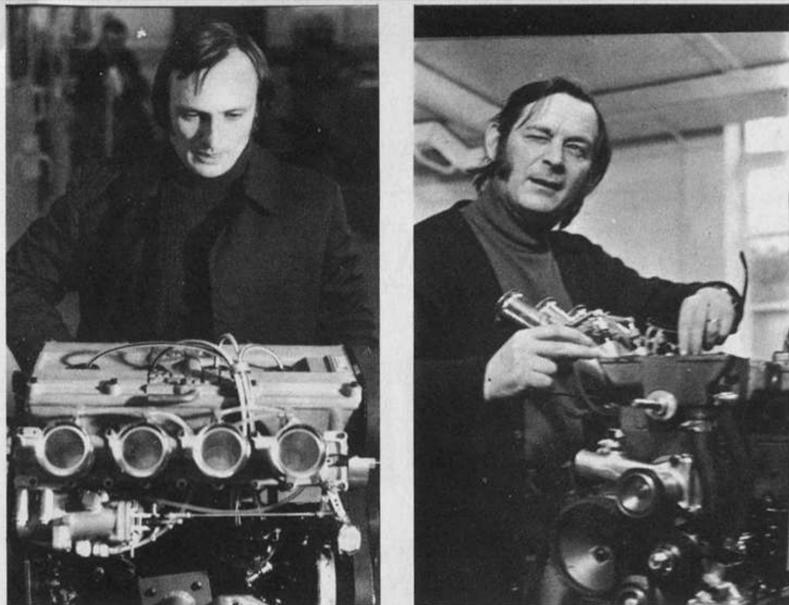
Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

BOLOGNA

via Mazzini 26

telefono 30 78 86 39 74 56

# Ancora «limitata» la «AMON Engines»



Amon nella sua nuova veste di capo di una società che costruisce motori da corsa. Questo motore è una delle versioni di Amon del Ford BDA F. 2 di 1911 cc. A destra: Aubrey Woods, direttore della progettazione presso la Chris Amon Ltd. Gli affari non filano ancora

## Non piace agli inglesi il circuito di NIVELLES

LONDRA - Il circuito di Nivelles ha suscitato commenti favorevoli, anche da parte di alcuni piloti, ma il corrispondente di un noto settimanale inglese non condivide questi pareri. Avendo assistito al recente week-end di gare svoltesi su questo circuito, il giornalista inglese osserva che, tanto per cominciare, a Nivelles ci sono un rettifilo davanti ai boxes d'incredibile lunghezza e una curva a forcella ridicolmente stretta, prima di arrivare al rettifilo principale. Seconda critica: c'è una grandissima zona di sicurezza (9 metri) sui due lati della pista, prima delle barriere Armco e della rete metallica, ma esiste un grosso problema. Quando piove in quel punto si ammuccia grande quantità di fango, e quando non piove si solleva un tremendo polverone. Riferendosi appunto alle gare del week-end, il giornalista dice che, poiché pioveva, il venerdì e il sabato, se una ruota di una vettura usciva di pista affondava in una melma incredibile. Le vetture del gruppo 1, che arrivavano larghe alla forcella, si sono impantanate spesso nel fango, fango che finiva poi in pista quando le macchine vi venivano riportate. Infatti molti piloti di F. 5000 si sono lamentati, pare, della terribile scivolosità della pista, aumentata dal fatto che in certe parti, dopo una forte pioggia, l'acqua inonda il circuito trascinandosi dietro fango e sabbia.

Pur ammettendo che dal punto di vista della sicurezza Nivelles è un ottimo circuito, il giornalista inglese osserva però che dal punto di vista degli spettatori non si può dire altrettanto. Dalla zona della tribuna d'onore si vedono le vetture soltanto come puntolini in distanza, dice.

Il giornalista riconosce che i lavori non sono ancora ultimati (esprime dubbi sulla possibilità che lo siano per il Grand Prix), ma osserva che durante il week-end di corse regnava la disorganizzazione. Il giornalista conclude dicendo che, dopo l'annuncio che il G.P. del Belgio 1973 si correrà a Zolder, viene fatto di pensare (soprattutto dopo l'esperimento dello scorso week-end) che quello di Nivelles è un circuito troppo nuovo, per ospitare gare importanti quale un round 1972 del campionato mondiale di F. 1.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

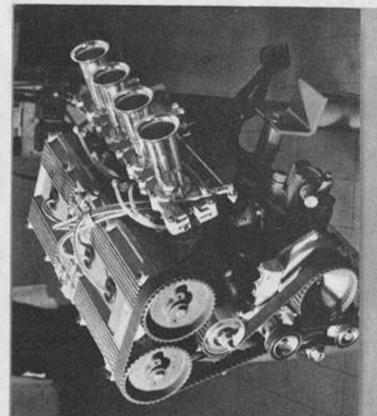
LONDRA - La crisi nel settore motori F.2 è ben nota. La situazione è così poco rosea che, al momento, lo stesso livello agonistico di questa formula risulta compromesso. Eppure sono stati in diversi preparatori a cimentarsi nella elaborazione dei 2000. Solo che, anche per le costrizioni regolamentari, lo spazio tecnico dei monoblocchi base, risulta ancora ristretto in pratica ai Ford. Uno dei nomi più significativi tra quelli che si sono cimentati è quello di Chris Amon, il pilota neozelandese che cerca un futuro al di fuori della attività di pilota, ma che nelle sue iniziative finora non è stato molto fortunato. Qualche mese fa il primo prodotto della Chris Amon Engines Ltd, funzionava su di dinamometro alla Vanderwell mentre prendeva corpo l'attività presso lo stabilimento della nuova società, a Reading.

Tutto ebbe inizio alla fine dell'estate scorsa, quando Amon venne a sapere che Aubrey Woods lasciava la BRM. Poiché la velocità in rettifilo delle BRM 1970 e 1971 lo aveva sempre preoccupato, Amon pensò che Woods potesse essere l'uomo capace di risolvere alcuni dei problemi della Matra V12. Per conseguenza combinò un incontro fra Woods e il direttore della Matra, Jean Luc Lagardère, ma fu presto chiaro che la Casa francese era riluttante ad assumere un progettista inglese. Allora Chris decise di utilizzare Woods egli stesso, mentre la Matra se ne sarebbe servita soltanto come consulente. Da tempo Amon desiderava costruire motori e, ai tempi in cui era alla Ferrari, era arrivato al punto di fare progettare e disegnare a Modena un motore V8 Can-Am, quindi ora il passo successivo consisteva nel fondare una Casa produttrice di motori, in collaborazione con Woods.

Di Woods, Chris dice: «E' uno dei migliori progettisti di motori da corsa del mondo, anzi uno dei pochi veramente capaci di progettare un motore da grand prix». L'esperienza di Woods, in fatto di corse, risale all'istituzione della BRM nel 1946. Fino a quel momento lavorava all'ufficio progetti della Lister Blackstone, occupandosi di motori diesel, e rimase sorpreso nello scoprire che il quartier generale della BRM sarebbe stato situato a una ventina di chilometri soltanto dalla sua cittadina natia, nel Lincolnshire. Si occupò della progettazione del V16, poi del BRM 4 cilindri di due litri e mezzo, quindi del V8 di un li-

tro e mezzo, primo motore di cui fu interamente responsabile.

Quando quel gruppo propulsore si copriva di gloria, facendo ottenere a Graham Hill l'unica vittoria di campionato per la BRM, nel 1962, Woods era passato alla Weslake a Rye, nel Sussex. Lì lavorò al programma ricerche della Shell, su un motore a 2 cilindri, quattro valvole, di 350 cc, da cui deriva il Weslake 500 per moto. A quell'epoca sir Alfred Owen aveva un'interessenza del 20 per cento nella Weslake, quindi Woods si occupò anche di progetti per la BRM, cioè quelli dei V12 e dell'H16, i nuovi motori per la formula di tre litri. Preferiva il V12, ma Rudd optò invece per il progetto H16 che diede poi tante angosce. Nel 1965 Owen vendette la sua interessenza nella Weslake e in seguito la Casa ricevette l'ordine dalla All American Racers per costruire il V12 per la Eagle.



Il motore di 1911 cc, preparato da Amon con pompa acqua funzionante alla velocità del motore

Woods si era legato con Gurney, quando erano entrambi alla BRM nel 1960, per cui lasciò la Weslake e passò all'AAR nel gennaio 1967. Continuò a mettere a punto il V12, rendendolo abbastanza competitivo per vincere la Corsa dei Campioni e il GP del Belgio, oltre a permettere a Gurney di figurare bene in più occasioni. Dopo Dan portò Woods con sé in California, perché si occupasse del motore di serie Ford di cinque litri, per le gare USAC; la vettura con questo motore si piazzò seconda a Indianapolis tanto nel 1968 che nel 1969, vincendo varie competizioni su circuiti stradali e su percorsi più brevi.

Woods tornò alla BRM nel 1969; per occuparsi dei motori per la clientela, ma quando, nel giugno di quell'anno, Rudd diede le dimissioni, diventò capo tecnico e si apprestò a rendere veramente competitivo il V12. Ci riuscì l'anno seguente, quando Rodriguez vinse a Spa, occasione che Amon ricorda bene. Dice infatti: «Mi era sempre risultato

che il V8 avrebbe dovuto avere più coppia uscendo dalle curve lente, ma a un certo momento della gara passai avanti, quando Pedro uscì largo a La Source. Per un attimo credetti di avere la meglio, ma quando arrivammo in fondo ai boxes la BRM aveva superato la mia March».

Il marchio di Aubrey Woods è chiaro sulla versione Amon del Ford BDA. E' un motore dall'aspetto piacevole, molto compatto, ed è stato abbandonato il sistema Cosworth di montare il distributore dell'iniezione sopra il coperchio delle camme, montandolo sotto le trombette posteriori. Sulla maggioranza delle versioni del motore BDA il comando della pompa dell'acqua ha una grande puleggia e, quindi, la pompa tende a girare un poco più lentamente di quanto richiedano le esigenze corsaiole; per questo Woods ha deciso di fare funzionare la pompa alla velocità del motore, trascinandola con una puleggia dello stesso diametro, fissandovi accanto un cuscinetto a rulli e usandolo come tenditore. Internamente la novità più importante è l'uso di un albero motore, derivato da una nuova fusione. Questo dà una corsa di 83 mm che, con la misura standard di alesaggio di mm 85,6 darà una cilindrata di 1911 cc.

Ci sono stati molti contrattempi nella fase di sviluppo del motore, fra cui un incendio che ha distrutto la sala prove. Per questo, tutto il programma dei clienti di Amon ha subito un brusco contraccolpo e fra questi c'è anche la March, che aveva deciso di provare un BDA-Amon sulle sue 722, e che poi ha optato per un Cosworth. Così la GRD, che ha rallentato il suo programma F.2 proprio per la non disponibilità di questo motore, e la Pygmée, che pure aspettava gli Amon, ha deciso di prepararsi i BDA in proprio. Anche per questo, Amon ha molto da fare, nella sua veste di consigliere d'amministrazione, mentre il direttore generale è Richard Burton che si occupa di vendite, personale, finanze e pubblicità. Woods è definito Direttore della Progettazione e dirige appunto l'ufficio progetti ove due disegnatori, Brian Willis e Don Anscott, stanno già lavorando attorno a un disegno totalmente nuovo. Doug Orchard, le cui esperienze nel campo delle corse risalgono ai tempi della Vanwall, è il capo tecnico e risponde della costruzione dei motori. Segretario della società è Paul Stait, che si occupa della clientela, oltre che della contabilità.

b. g.



il casco  
usato dai piloti F. 1 a L. 4.900

**RENO** BOLOGNA  
Racing shop

40122 Bologna via Riva Reno 61 telef. 26 55 45

# L'80% dell'usura del motore avviene nei primi 10 secondi dopo l'avviamento. Riduci il rischio con STP.

Aggiungi il Trattamento STP per Olio e avrai minor usura, più potenza, maggior durata. Il motore funzionerà più dolcemente, silenziosamente, più a lungo. È una promessa.

Come agisce il Trattamento STP per Olio.

È uno speciale polimero del petrolio. Rende l'olio più scorrevole e resistente. Fa sì che aderisca meglio anche nelle più severe condizioni di pressione e temperatura. Riduce l'attrito e sviluppa più potenza, con minor logorio.

Per auto nuove  
o non più nuove.

STP per Olio mantiene le auto nuove nelle migliori condizioni, specialmente durante i primi 3.000 Km., quando l'usura è maggiore. Le auto non più nuove sviluppano più potenza riducendo l'attrito e migliorando la tenuta delle fasce e la compressione.

STP per Olio si miscela con qualsiasi olio derivato dal petrolio.

Sarete soddisfatti  
o rimborsati.

"Vi garantisco che sarete soddisfatti o sarete senz'altro rimborsati" afferma Andy Granatelli, Presidente della STP Corporation.

Richiedi STP al tuo meccanico di fiducia, stazioni di servizio, distributori FINA e autoaccessori. Per maggiori informazioni scrivi a: STP Italia  
Via Pirelli, 19 - 20124 MILANO



**STP** Se ci tieni alla tua auto.

Sembrava che il tempo si fosse fermato nella «1000 MIGLIA» '72

## «Quante maglie hai?» chiedevano ai piloti

PADOVA - Entrato nella «valle» sembrava che il tempo si fosse fermato: le 78 statue di uomini che diedero lustro e gloria alla città, facevano da corona alle vetture sportive da collezione disposte lungo i quattro viali della verde Isola. Questo l'ambiente ideale dal quale si sono mossi gli equipaggi partecipanti alla 1000 Miglia storica, giunta quest'anno alla sua terza edizione per la passione e lo slancio dei dirigenti del Veteran Car Club e per la sensibilità dell'A.C. di Padova con la collaborazione della Fina, dell'Ente Provinciale per il Turismo, dell'amministrazione civica di Padova, dell'Alfa Romeo e della Fiat. Come è nata l'iniziativa di percorrere con le vetture di un tempo uno dei quattordici tracciati della popolarissima corsa? Alla domanda risponde il Presidente del Veteran Car Club Giulio Dubbini, un industriale del caffè che dal 1957, anno in cui fu disputata l'ultima edizione della famosissima corsa bresciana ad oggi, è rimasto con il cuore aggrappato alle vicende che resero popolari in tutto il mondo la 1000 Miglia, dedicandosi ad una vera e propria raccolta di vetture sportive costruite tra il 1925 al 1954 i cui prototipi avessero partecipato ad almeno una edizione della 1000 Miglia. Un hobby che con il passare degli anni è ingigantito, tanto da mettere insieme una trentina di vetture tra le più famose ed interessanti che fanno bella mostra in due saloni in Via Caprera 31. Un autentico piccolo museo dell'automobile sportiva che si schiude davanti agli occhi quasi increduli del visitatore.

«In Italia — afferma Dubbini — ci sono delle strade pittoresche e stupende che dalla maggior parte degli automobilisti sono state abbandonate in quanto preferiscono le autostrade. Mi riferisco, tanto per citarne qualcuna, alla Bologna-Siena ed in particolare al tratto Firenze-Siena molto tortuoso, ma tutto da scoprire. E' stato proprio lungo questo tratto, a Poggibonsi, che abbiamo istituito uno dei tanti controlli orari. I motivi dominanti di questa iniziativa vanno ricercati nel fatto di dimostrare la vitalità e l'efficienza di queste vetture che tanta parte hanno avuto nella storia dell'automobilismo italiano.»

Ed è stato in questo clima di ricordi e di rievocazioni che è avvenuto l'incontro tra alcuni dei maggiori protagonisti della leggendaria Mille Miglia e i collezionisti di vetture d'epoca sportive tra i quali numerosi inglesi che si distinguevano lontano un miglio per il loro piglio distaccato e per l'immane pipa in bocca. Una vera folla di sportivi appassionati giovani ed anziani e questi ultimi forse erano i più affascinati per le vetture in campo. Alludiamo all'A.R. «disco volante» di Consalvo Sanesi e dell'Alfa Romeo 1750 6 cilindri di Giambattista Guidotti, due vetture queste che per l'occasione sono state rimosse dal museo storico di Arese. Il dottor Bordoni, che ha fatto da secondo a Senesi, ha detto: «Il "disco volante" e la sei cilindri sono vetture che vengono mosse soltanto in circostanze eccezionali. Mi ricordo l'anno scorso, ad esempio, in occasione dei festeggiamenti di Nuvolari ed oggi per questa Mille Miglia rievocativa.»

La passerella delle vetture da collezione è stata quanto mai interessante e qualificata. Molto ammirate infatti le numerose Fiat coppa d'oro costruite fra il 1933 e il 1936 e presentate da collezionisti italiani e inglesi. La Frazer Nash del 1934 con equipaggi italiani e britannici; molto applaudito l'inglese Wittridge al volante della gigantesca Lagonda M 45 del 1934 di cilindrata 4500 ed ancora una splendida Aston Martin unico esemplare presente dei coniugi Stevens. Hanno completato la carrellata delle vetture da collezione le meravigliose Bentley tipo 3 e 6 inglesi del 1927 ed ancora Wolseley S del 1932 dei padovani Ponchia e Bonfati. Fra le vetture più recenti infine segnaliamo le Ferrari 166 e 340 MM la Cisitalia di Marchese l'Osca dei fratelli Collizzoli di Padova e la Fiat 8V e Stanguellini 850 di Pizzolotto e Nardini. Una carrellata di purosangue che lungo le vie delle maggiori città ha fatto spellare le mani ai numerosi sportivi. In Viale Re Buffone a Brescia dove è stato istituito un controllo speciale le vetture si sono mosse da una pedana rialzata. La stessa pedana che è servita nelle varie edizioni della 1000 Miglia per il via dei partecipanti. Insomma tutto come un tempo, proprio come è nello spirito dell'iniziativa. All'insegna di: «Ti ricordi? Allora si erano bei tempi! C'era più spirito di sacrificio...» Si sono dati con-

vegno a Padova piloti, collezionisti italiani e stranieri alla guida di vetture legate alla corsa più famosa del mondo la Mille Miglia. Sanesi racconta: «Allora erano altri tempi... Ricordo che nella Mille Miglia del 1953 sul tratto Brescia-Pescara ho stabilito il nuovo record alla media di km 178, media che non è stata più battuta. Questa — prosegue Sanesi indicando il rosso disco volante che ha al suo fianco — è la stessa vettura con la quale il campione del mondo Fangio vinse il Gran Premio Supercortemaggiore di Merano.»

A due passi da Sanesi incontriamo Gian Battista Guidotti che è accompagnato dal meccanico dell'Alfa Romeo Enzo Biontini. «Queste sono le nostre gioie terribili — afferma il grande pilota —. E mi spiego subito: sono le nostre gioie perché con queste vetture abbiamo ottenuto molte soddisfazioni; sono terribili perché quando ci guardiamo attorno, ci accorgiamo che molti nostri amici non

### Hanno terminato

Bell-Allin (Alvis 12.50) anno 1924; Smith J.-Strathdee (Alfa Romeo RLSS) anno 1925; Whitehouse-Harben (Bentley 3 1/2) anno 1926; Dexter-Wuttall (Bentley 3) anno 1927; Turner-Gayford (Lancia Lambda) 1927; Agostini-Agostini (Lancia Lambda) anno 1928; Cherrett-Cherrett (Alfa 6 C 1500 S) anno 1928; Huckle-Huckle (Bugatti 37) anno 1929; Gilles-Gilles (Frazer-Nash) anno 1931; Selvatico-Pellegrini (Alfa 6C 1750) anno 1931; Ponchia-Bonfanti (Wolseley S) anno 1932; Still-Reddaway (Frazer-Nash) anno 1932; Mietta-Tartara (Fiat 508 CS) anno 1933; Semprucci-X (Fiat 508 CS) anno 1933; Marri-Marri (Fiat Coppa Oro) anno 1933; Trullo-Cottafavi (Fiat Coppa Oro) anno 1934; Gatti-Lotti (Fiat Coppa Oro) anno 1934; Ficarelli-Manfredini (Fiat Coppa Oro) anno 1934; Wittridge (Lagonda M 45) anno 1934; Cameron-Cameron (Fiat Coppa Oro) anno 1936; Smith-Smith (BMW 325) anno 1937; McEven-McEven (Riley Sprite) anno 1938; Nordera-Santi; Dubbini - De Faveri (Cisitalia 202MM) anno 1947; Facchini (Fiat 8 V) anno 1953; Marchese-Bertassi (Cisitalia) anno 1948; Artom-Maggiar (Ferrari 166) anno 1950; Rizzoli-Segafredo (Ferrari 340 MM) anno 1952; Storch-Lupatelli (Alfa 1750) anno 1934; Doria-Vasoin (Lancia Paganelli) anno 1951; Anselmi-Sassi (Fiat 8 V) anno 1952; Collizzoli-Collizzoli (Osca 2000 S) anno 1954; Gamberini-Minardi (Fiat 8 V) anno 1954; Grassi-Grassi (Fiat 8 V) anno 1954; Pizzolotto-Nardini (Fiat Stanguellini) anno 1955; Dubbini-Nardo (Alfa 6 C) anno 1930.

ci sono più. Ricordo la leggendaria cavalcata del 1930 con Tazio Nuvolari, conclusasi a Brescia con 10 minuti di vantaggio sull'equipaggio Varzi-Cana-vesi. La nostra vittoria aveva fatto epoca allora soprattutto per un fatto curioso conosciuto come la famosa lotta dei fari. Varzi era partito dieci minuti prima di noi e fino a Bologna abbiamo sempre registrato gli stessi tempi. A questo punto Nuvolari mi ha detto: "Prendi! Guida tu e tira..." Sta di fatto che a Bassano riusciamo ad intravedere davanti a noi i fari dell'Alfa Romeo di Varzi. E poiché Varzi correva come un dannato sospeso i fari per un breve tratto per fargli credere che avevamo avuto un guasto. Alle porte di Verona gli eravamo alle calcagna e per noi è stato un grosso successo.»

Ancora una nota per l'unico equipaggio femminile composto da Ginetta Foratti Dubbini e Nicoletta De Faveri Tron.

Una vera festa in famiglia, in quanto alla partenza c'erano i figli, genitori e i nonni e sono stati questi ultimi a dare gli utili consigli alle guidatrici: «Ginetta copriti che hai quattro figli!» e il padre «Quante maglie hai?» «Quattro — risponde — tante quanto sono i figli...»

Attilio Trivellato

# SILVERSTONE F.1 anticipa JARAMA mondiale

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPRINT

# domenica SPRINT

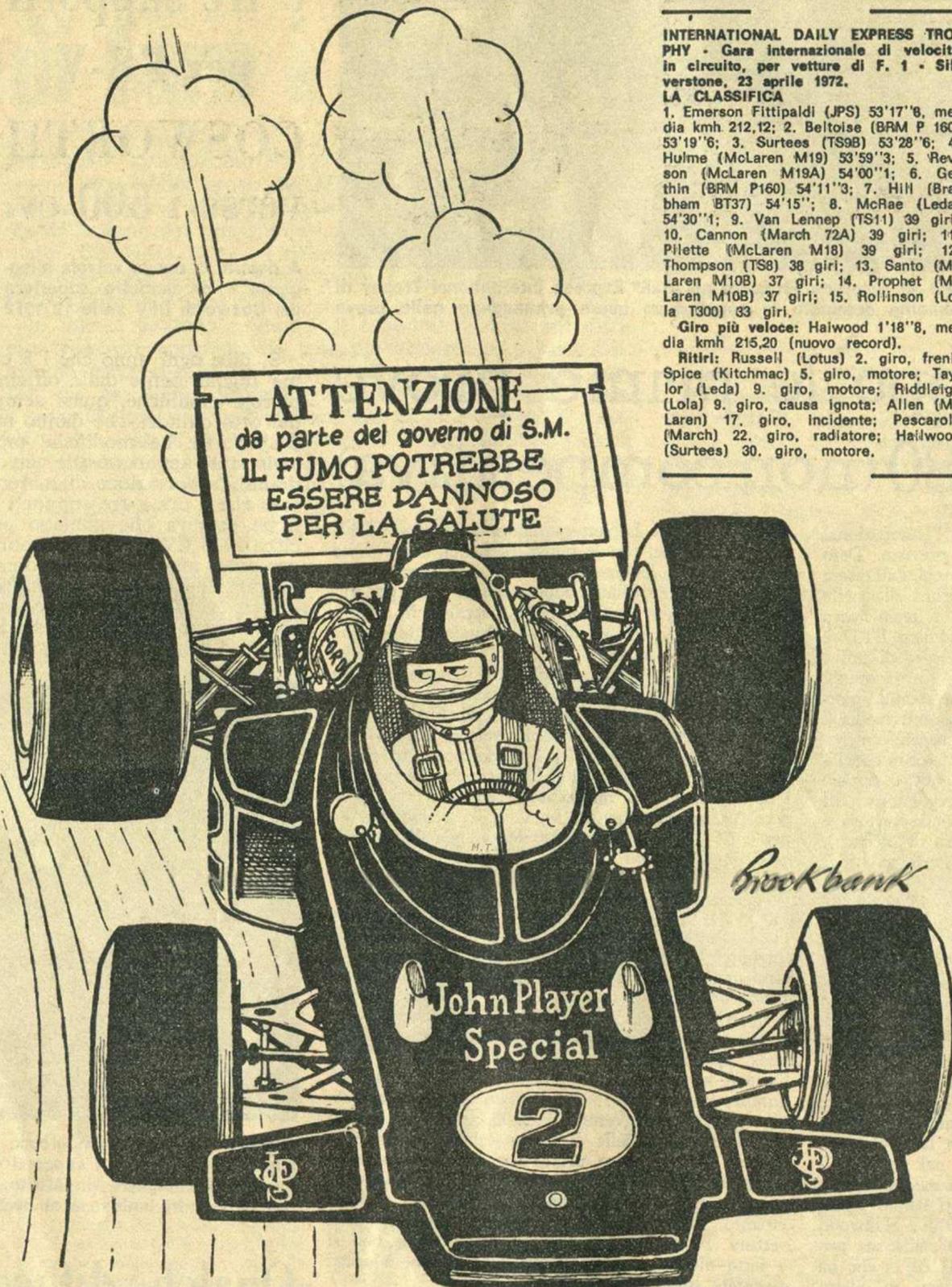
**SILVERSTONE** - «Sono stato molto fortunato, meritava di vincere Hailwood». Questo commento di Fittipaldi riassume la gara di F.1 vinta dal brasiliano, davanti a Beltoise e a Surtees. Nonostante questa vittoria, si deve dire che la prestazione più rilevante è stata proprio quella di Hailwood, che ha battagliato duramente per la posizione di comando per numerosissimi giri, derubato del trionfo da un guasto al motore e da McRae, che è diventato il primo pilota di F.5000 a sfidare in modo convincente le attuali vetture di F.1, anche se è incappato in un testa-coda per una chiazza d'olio.

Lo schieramento si è formato di fronte al pubblico più scarso mai visto per questa competizione (30.000 persone). Un motivo per la defezione era forse il vento gelido, che ha reso la giornata sgradevole.

Dal punto di vista delle vetture, le modifiche importanti sono state poche: un nuovo motore per Hailwood, mentre alla Yardley-McLaren si sperava che i guai avuti da Hulme, dovuti all'accensione e a perdite d'olio, fossero ormai superati.

Quando la bandiera si è abbassata, è scattato in testa Gethin, davanti a Beltoise e a Fittipaldi, ma l'ordine delle BRM è cambiato alla prima curva, con Beltoise che passava avanti. Pescarolo occupava, con sorpresa generale, il quarto posto, Rollinson era in testa alla F.5000, ma la sua posizione è durata per soli due giri, poi il pilota è andato al box per fare cambiare gli ammortizzatori. Al secondo giro i primi tre erano ormai molto vicini l'uno all'altro, mentre Hailwood superava Surtees e si portava in quinta posizione. Alla tornata successiva Fittipaldi s'infilava in mezzo alle due BRM e, intanto, Gethin aveva dei guai di sovrasterzo; i suoi pneumatici avevano una miscela diversa da quelli di Beltoise.

Hailwood ha poi superato Pescarolo e Surtees al giro seguente è passato davanti alla March del team Williams-Politoys. Ora McRae era in testa alle F.5000 e cercava disperatamente di non perdere di vista Graham Hill. Alle loro spalle c'era una gran lotta per l'undicesimo posto, fra Pilette, Cannon, van Lennep e Allen. Al sesto giro Hailwood è passato al terzo posto, mentre Beltoise lottava sempre più accanitamente per tenere a bada Fittipaldi. Ci è riuscito per un solo altro giro, poi Emerson ha preso la testa, questo benché la sua vettura fosse poco maneggevole, guaio provocato, pare, dai pneumatici. Surtees ha superato Gethin, poco prima che questi incappasse in un testa-coda, tornando poi in pista dietro a McRae. A questo punto Hailwood ha attaccato Beltoise tutt'attorno al circuito e al dodicesimo



INTERNATIONAL DAILY EXPRESS TROPHY - Gara internazionale di velocità in circuito, per vetture di F.1 - Silverstone, 23 aprile 1972.

#### LA CLASSIFICA

1. Emerson Fittipaldi (JPS) 53'17"8, media kmh 212,12; 2. Beltoise (BRM P 160) 53'19"6; 3. Surtees (TS9B) 53'28"6; 4. Hulme (McLaren M19) 53'59"3; 5. Revson (McLaren M19A) 54'00"1; 6. Gethin (BRM P160) 54'11"3; 7. Hill (Brabham BT37) 54'15"1; 8. McRae (Leda) 54'30"1; 9. Van Lennep (TS11) 39 giri; 10. Cannon (March 72A) 39 giri; 11. Pilette (McLaren M18) 39 giri; 12. Thompson (TS8) 38 giri; 13. Santo (McLaren M10B) 37 giri; 14. Prophet (McLaren M10B) 37 giri; 15. Rollinson (Lola T300) 33 giri.

Giro più veloce: Hailwood 1'18"8, media kmh 215,20 (nuovo record).

Ritiri: Russell (Lotus) 2. giro, freni; Spice (Kitchmac) 5. giro, motore; Taylor (Leda) 9. giro, motore; Riddleigh (Lola) 9. giro, causa ignota; Allen (McLaren) 17. giro, incidente; Pescarolo (March) 22. giro, radiatore; Hailwood (Surtees) 30. giro, motore.

mo giro ha superato la BRM, portandosi al secondo posto, per lanciarsi all'inseguimento di Fittipaldi, che perdeva terreno perché ogni tanto il freno gli bloccava una ruota, sicché il pilota passava largo sull'erba. Ora si era aperto un grande varco fra Surtees e Pescarolo, mentre Hulme e Revson non davano fastidio al francese. McRae e Gethin si avvicinavano veloci a Hill, il quale dopo ha detto che la nuova Brabham andava meglio che in prova, ma «era lenta in certe curve, d'altro canto non ho notato altri, con i Goodyear, andare molto bene.»

Al diciassettesimo giro le prime quattro vetture procedevano in un fazzoletto di 4". Hailwood ha raggiunto Fittipaldi, mentre Surtees arretrava un poco rispetto a Beltoise. Dopo ha detto che la BRM gli lanciava addosso un «mucchio di porcherie». Hill lottava per tenere McRae lontano dal decimo posto, ma al diciannovesimo giro è stato superato. A metà gara il distacco tra Fittipaldi e Hailwood non avrebbe potuto essere neppure cronometrato, ma Beltoise arretrava. Finalmente Hulme ha attaccato Pescarolo e lo ha superato al ventiduesimo giro, poco prima che il francese si fermasse, con un tubo del radiatore rotto da un sasso.

Al venticinquesimo giro Hailwood è passato finalmente al comando, ma mentre si staccava da Fittipaldi abbiamo notato che il motore della Surtees emetteva vapore e i timori provocati da questo minaccioso avvenimento sono stati confermati quando, al ventinovesimo giro, il motore ha cominciato a sprigionare molto fumo. E così Fittipaldi precedeva Beltoise di 4", mentre Gethin veniva superato da Hill, che occupava l'ottava posizione, diventata poi settima al ritiro di Hailwood. Gethin ha sferrato un attacco a McRae, che conduceva una gara ammirevole.

Nelle fasi finali Beltoise è parso fare un ultimo sforzo e ha ridotto il distacco da Fittipaldi, guadagnando mezzo secondo in cinque giri e altrettanto in un giro, mentre il brasiliano era un poco rallentato da un ritardatario. Al trentaseiesimo giro McRae ha stabilito un nuovo record per la F.5000, che sarebbe stato un ottimo tempo per la F.1 dello scorso anno, ma due tornate dopo ha fatto un testa-coda su una chiazza d'olio e ha perso due posizioni.

Beltoise ha terminato a meno di 2" da Fittipaldi, dopo una corsa che deve servire da incoraggiamento per la BRM, delusa dalla P180. Surtees, dal canto suo, ha dimostrato di non avere perso molta della sua perizia e ora, forse, sarà incoraggiato a partecipare più spesso a gare di F.1, anche se aveva detto che questa poteva anche essere l'ultima volta.

David Hodges

# FITTIPALDI si «fuma» HAILWOOD



Ecco l'arrivo vincente della Lotus-JPS di Emerson Fittipaldi nel Daily Express International Trophy di Silverstone. Il brasiliano ha letteralmente dominato la corsa dopo avere primeggiato nelle prove

## Ritirata dopo le prime prove la BRM P180 (non competitiva)

**SILVERSTONE** - Le iscrizioni per l'International Trophy erano ancora più scarse del previsto. Dato che la BRM P180 si è dimostrata lungi dall'essere competitiva, nelle prove due giorni prima di quelle ufficiali, è stata ritirata. Senza Ganley, il team aveva soltanto due P160. Comunque, la Brabham BT37 è stata completata in tempo per qualche giro di prova supplementare, dopo la prima sessione, ed era quindi prontissima per le prove ufficiali della seconda giornata. La BT37 è in effetti una vettura « intermedia », che utilizza parti della scocca BT34 (sospensione posteriore ecc.) e il progetto vero e proprio sarà concluso soltanto quando sarà disponibile il nuovo cambio Hewland e quando saranno definiti i regolamenti del 1973 (si sta però costruendo una seconda vettura e il team spera che sia pronta per la gara di Monaco). In questo esemplare il radiatore dell'acqua anteriore è convenzionale, quelli dell'olio sono posteriori.

C'era anche la nuova McLaren M19C, un poco più leggera di quella che l'ha preceduta e con numerosi mutamenti di dettaglio. La vettura è stata più che altro costruita perché il team aveva bisogno di una macchina di riserva, e in parte perché il lavoro sulle macchine nuove è rallentato, finché non sarà chiarita la confusione a proposito dei regolamenti della F. 1 '73.

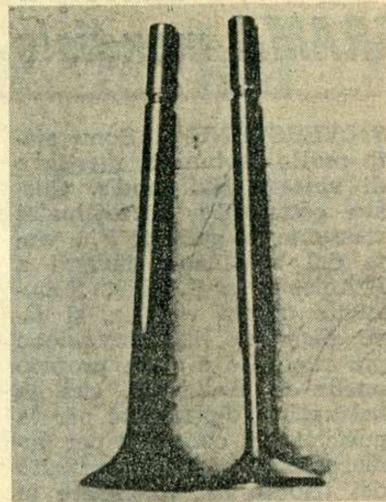
La meta in prova era il tempo del record sul giro detenuto da Stewart in 1'19"9, o addirittura 1'18", tempo che Jackie segnò provando la vettura Can-Am l'anno scorso (anche se Gardner asserisce di avere girato in 1'17"2 con questa Lola « prima che venisse sciupata »). Nettamente Fittipaldi, con la nuovissima JPA, ha raggiunto il primo bersaglio nel giorno iniziale delle prove, segnando 1'18"1 alla media di kmh 217,13, mentre soltanto altri due piloti hanno girato sotto il record di F. 1: Beltoise in 1'19"3 e Hailwood in 1'19"6. Poi c'erano Surtees in 1'20", alla sua prima gara dell'anno in F. 1, e Walker (1'20"1) che ha finalmente messo in mostra la sua forma in questa

formula. Benché la vettura montasse il nuovo DFV serie 12, Hulme, con la nuova McLaren, era avvilto per la propria lentezza (1'20"5) e i meccanici della Yardley-McLaren, sfiniti, dopo avere lavorato per tutta la notte, per completare la macchina in tempo, erano abbattuti, all'idea di dovere ripetere la nottata per cambiare il motore.

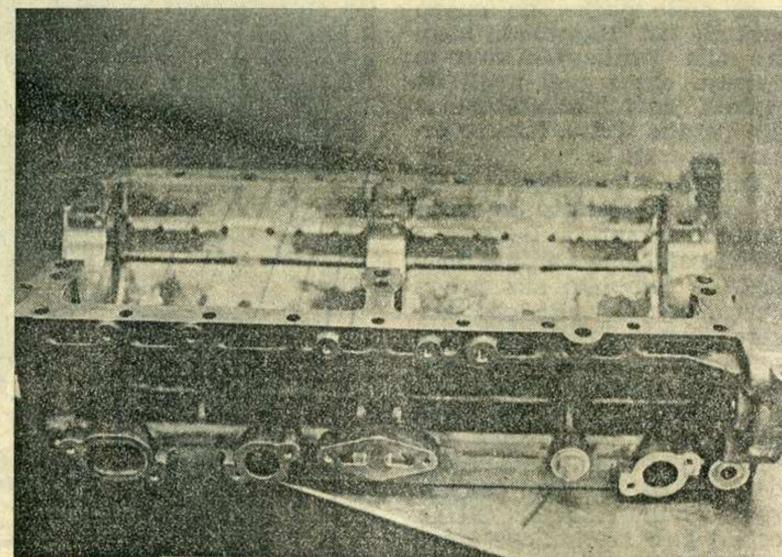
Nonostante il vento gelido, nella seconda giornata sei piloti hanno migliorato i loro tempi, anche se nessuno si è avvicinato all'1'18"1 di Fittipaldi. Di nuovo Emerson è stato il più veloce (1'18"5) ma Gethin si è conquistato il secondo posto in prima fila con 1'18"7, davanti a Beltoise che ha segnato 1'18"8. Surtees ha migliorato, scendendo a 1'19"2, poco prima che Revson segnasse lo stesso tempo, per cui i due hanno occupato la seconda fila. Il leggero miglioramento di Hailwood (1'19"4) lo ha posto subito dietro a « Big John », nella terza fila che divideva con Revson (1'19"7) e col primo dei piloti della F. 5000, McRae (1'20"3). Il primo tempo della giornata di Hulme (1'20"5) è rimasto il suo migliore, dato che è riuscito a girare soltanto in 1'21"3. Graham Hill, che abbinava la sessione con le prime prove della BT37, non ha fatto che andare al box e ripartirne, scendendo a 1'20"8, tempo che promette bene per una vettura nuovissima, ancora in fase quasi sperimentale. Un altro pilota della F. 5000, Cannon, ha completato la fila, avendo girato in 1'21"5 durante la gara di F. 5000. Il resto dello schieramento era formato di vetture F. 5000, perché il numero dei partecipanti della F. 1 era calato di un'unità, quando Walker aveva urtato con la JPS. Un freno gli si era leggermente bloccato, quanto è bastato per portare una ruota sul terreno sconnesso sul ciglio del circuito, sicché il pilota ha perso il controllo della vettura. Ferito soltanto nell'orgoglio, Walker non si è fatto niente, però ha detto: « la vettura è ormai diventata storia passata ».

## Nuove valvole e tre supporti per l'8-V COSWORTH verso i 500 cv.

A destra, la nuova valvola alleggerita e di diametro superiore dei Cosworth DFV serie 12 1972



Si dice ogni anno che l'8 cilindri Cosworth.F.1 è « finito », ma regolarmente dalle officine di Northampton escono delle piccole modifiche, quasi sempre non percettibili dall'esterno dell'otto cilindri, che danno nuova vita al propulsore di Mike Duckworth. Le modifiche più appariscenti alla versione '72 sono state apportate alle valvole che sono state alleggerite mediante l'asportazione di materiale nel gambo ed all'albero motore che è ora a tre supporti invece che cinque. Queste modifiche sembra che abbiano portato ad un miglioramento di circa 20-25 CV che gli assemblatori inglesi ritengono sufficienti per poter mantenere il predominio soprattutto nei confronti di Ferrari che da loro è sempre ritenuto l'avversario più pericoloso. Le modifiche '72 vengono apportate anche alle versioni '71 ed il rendimento standard dei Cosworth è oggi arrivato a 470-475 CV avvicinandosi sempre di più alla soglia dei 500 CV.



A pancia all'aria, il monoblocco di un DFV 1972 mostra chiaramente come siano solo tre i supporti dell'albero motore. Questa modifica ha fatto guadagnare, in attrito, una buona manciata di cavalli, ed ora l'8 cilindri inglese è al livello dei migliori 12 anche in potenza

## Qualche difficoltà a FIORANO per le inedite «pompe» 312

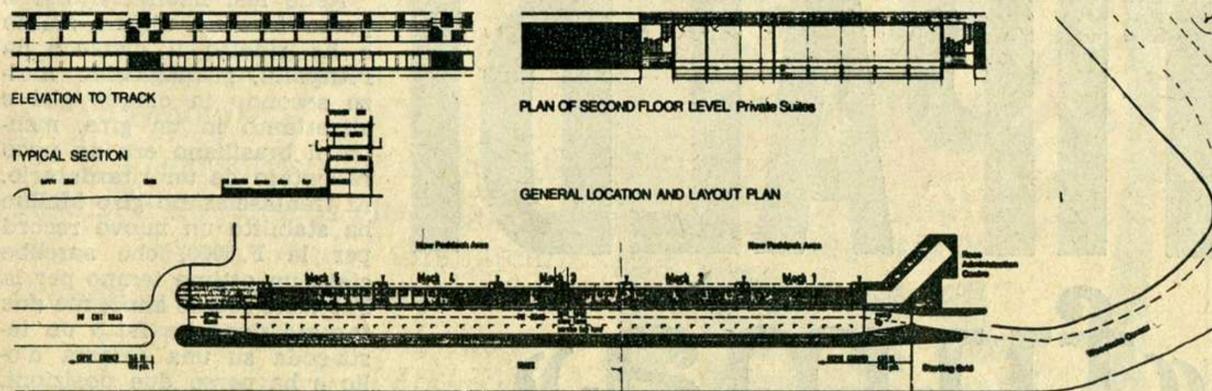
**FIORANO** - Nel corso della scorsa settimana, gran lavoro alla pista della Ferrari a Fiorano, in vista della 1000 Km di Monza e della terza prova mondiale per le F. 1 in Spagna. Delle giornate piovose hanno approfittato i tecnici della Firestone che avevano portato a Maranello dei nuovi pneumatici piogge, ma i tests non sono stati molto lunghi in quanto la B-2 condotta da Regazzoni ha accusato delle noie alle pompe della benzina (che pare fossero di nuovo tipo « nazionale »), guasto risultato molto lungo nella riparazione.

Quanto alla B-3, essa sta in questo momento passando alla realizzazione pratica e quindi se ne parlerà fra qualche tempo. Presenti anche Munari e Merzario, che però hanno fatto questa volta da spettatori. Regazzoni è passato poi a collaudare una 312 P con la coda « intermedia » con la quale ha poi provato a Monza, ed ha ottenuto sui tre chilometri della pista

di casa un 1'18"5 che è molto vicino a quei 150 di media indicati nella fase di calcolo del tracciato come la media « tipo » della pista.

In visita alla Ferrari s'è visto Andretti, naturalmente festeggiatissimo. Mario non correrà né in Spagna né a Montecarlo, piste che non gli sono congeniali e lo rivedremo quindi in Ferrari (ma sulla F. 1) dal Gran Premio del Belgio. Nel frattempo, Andretti « curerà » le sue gare americane.

• LARROUSSE sta ancora aspettando una risposta da Maranello (risposta definitiva s'intende) sulla sua partecipazione alla Targa Florio col 312P. Pare che il francese abbia chiesto una forte cifra di ingaggio (è comprensibile, visto che si sente « necessario ») ma l'incertezza deriva da Ferrari. Che deciderà secondo la necessità di « punti » mondiali. Anche perché Redman, che l'anno scorso ebbe quel pauroso incidente con la Porsche in Sicilia, non è proprio convinto di ricimentarsi.



## I boxes di SILVERSTONE su un'«isola»

**LONDRA** - Pochi giorni prima della gara F. 1 « Daily Express » sono stati annunciati con particolari i programmi per un nuovo complesso boxes-parco macchine a Silverstone, programmi ambiziosi quanto si era previsto. Prima di tutto, si spera che l'edificio principale, a quattro piani, sarà finito in tempo per il G.P. d'Inghilterra del 1973. Il pianoterrreno sarà adibito a garages chiusi per i concorrenti, che daranno direttamente sulla strada a tre corsie dei boxes, mentre il primo e il terzo piano saranno destinati agli spettatori e il secondo riservato a sale private. Tutto il pro-

gramma si basa principalmente su queste sale, perché, come già dicemmo, soltanto se l'industria ne affitterà in numero sufficiente, con contratti a lunga scadenza, sarà possibile al circuito di procedere nella costruzione. Durante lo svolgimento delle corse, il lavoro attorno alle vetture sarà svolto su un'«isola» separata dai boxes principali da una strada di servizio a tre corsie. Si ritiene che ciò offra vari vantaggi, compreso un facile controllo dell'accesso non autorizzato all'area di lavoro e maggior facilità per le segnalazioni, senza dovere attraversare una strada su cui potrebbero ar-

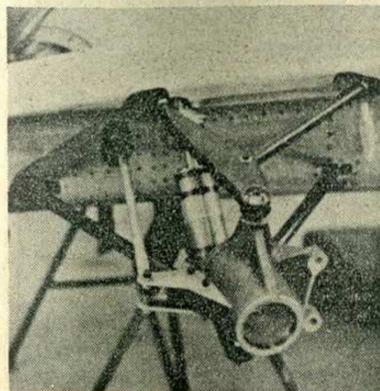
rivare ad alta velocità vetture dirette al box.

La grande lunghezza del nuovo edificio significherà che arriverà a una distanza entro 160 metri dalla curva Copse a destra, sicché la strada di uscita dalla zona dei boxes si riallaccia al circuito dopo l'apice di tale curva, in osservanza alla raccomandazione della CSI che le vetture in corsa che lasciano il box non abbiano bisogno di ottenere il permesso da un commissario apposito.

V8eBlogScans d.h.



Frank Williams (a sinistra) e Len Bailey, il progettista che ha «firmato» la Formula 1 Politoys



La sospensione anteriore sinistra della F.1 Politoys, di disegno ed impostazione molto classica

# STEWART «esce» a Jarama cercando di fare i tempi di HULME (e ICKX)

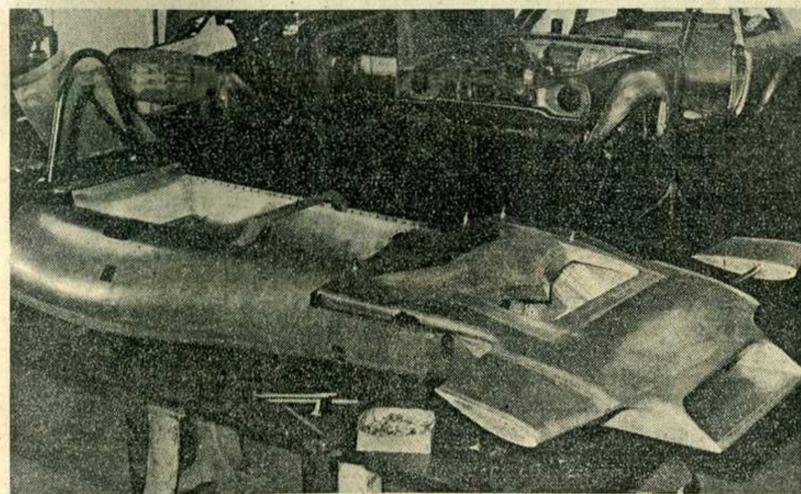
**MADRID** - L'autodromo del Jarama, che il 1. maggio sarà teatro della terza prova del Mondiale Piloti, ha accolto la scorsa settimana un gran numero dei piloti che saranno alla via della gara, per una speciale sessione di prove con i pneumatici Goodyear. Come si ricorderà, la Firestone aveva fatto la stessa cosa con i «suoi» piloti qualche giorno dopo il Gran Premio del Sud Africa.

In questo secondo «round» di sperimentazione sul difficile tracciato madrilenno, la cosa più importante è stato l'incidente occorso a Stewart, uscito di strada con la sua Tyrrell che ha subito discreti danni alla scocca. Il più veloce è stato Hulme, con la McLaren-Ford M 19, che però è rimasto — anche se di soli 2/10 di secondo — sopra al limite stabilito in precedenza dalla B-2 di Ickx in uno dei rari momenti di asciutto che caratterizzarono le «bagnatissime» prove di piloti Firestone.

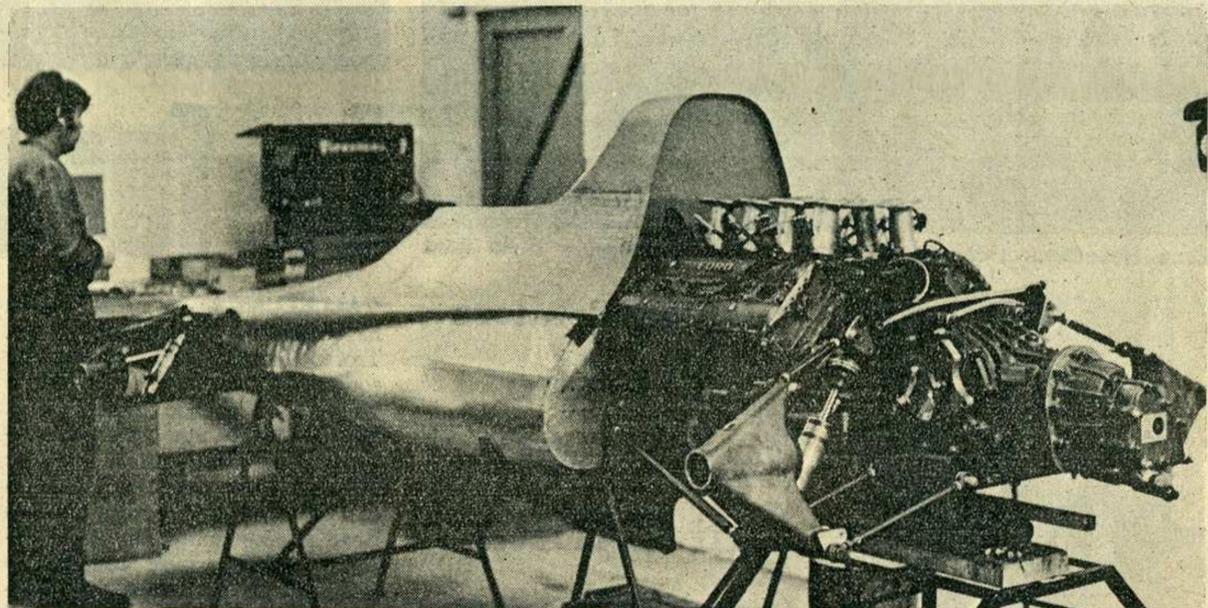
Oltre alle McLaren ed alle Tyrrell, presenti la Matra e la

March, e fra queste altre marche il più veloce è stato Amon con la Matra seguito da Stewart, che forse ha avuto l'incidente proprio per cercare di superare Amon ed Hulme in questa sia pure platonica graduatoria. Ed ecco un riassunto dei migliori tempi ottenuti di recente al Jarama, tenendo presente che il record ufficiale (Brabham 1'24"3) risale al Gran Premio del 1970, dato che nel '71 il Gran Premio di Spagna si è svolto al Montjuich:

Ickx (Ferrari 312 B-2) 1'20"4; Hulme (McLaren-Ford M 19) 1'20"6; Amon (Matra Simca MS 120C) 1'21"1; Stewart (Tyrrell-Ford) 1'21"3; Regazzoni (Ferrari 312 B-2) 1'21"7; Fittipaldi (Lotus JPS) 1'21"7; Stommelen (Eifelland-March) 1'21"8; Beltoise (BRM P 160) 1'22"2; Peterson (March 721) 1'22"5; Cévert (Tyrrell-Ford) 1'22"7; de Adamich (Surtees TS 9a) 1'22"8; Schenken (Surtees TS 9a) 1'23"7; Ganley (BRM P 180) 1'25"2; Hailwood (Surtees TS 9a) 1'27"3.



Sopra, il primo telaio in fase di assemblaggio, sopra al quale è stata posta la carenatura del posto di guida. Si nota la sospensione posteriore con bracci inferiori paralleli. A destra, la scocca della Politoys. Sullo sfondo, Escort RS gruppo 2 in preparazione



## Per POLITOYS (e TECNO?) rinvio a MONTECARLO

La Formula 1 finanziata dalla Politoys, la fabbrica italiana di giocattoli, sta diventando una realtà. Dopo molti mesi di lavoro, ostacolati anche dagli scioperi che hanno colpito anche gli inglesi, la vettura progettata da Len Bailey, l'uomo Ford delle corse a cui si devono la GT 70 ed anche la Gulf Mirage, viene presentata mercoledì 26 aprile a Monza alla stampa specializzata. E' prevedibile l'annuncio di Frank Williams, cui la Politoys ha affidato la gestione sportiva, che si preferirà rinunciare al Gran Premio di Spagna per poter svolgere proficui test di collaudo a Goodwood ed a Thruxton nelle vicinanze della officina, per potersi meglio preparare per il Gran Premio di Monaco.

Come si può vedere dalle fotografie, la struttura della Politoys è molto tradizionale e ricorda per la sua linea «panciuta» la BRM P 160. Anche per quanto riguarda le sospensioni si è rimasti sul tradizionale, in particolare in quelle anteriori con molle ed ammortizzatori esterni.

«Sono molto fiero di questa macchina» ha dichiarato Williams. «La macchina non presenta nulla di nuovo, ma oggi quello che conta è la preparazione in quanto, disponendo quasi tutti di motore Ford, cambio Hewland, freni Girling, ammortizzatori simili ed anche di cerchi della stessa misura, ben poco ci si può differenziare gli uni dagli altri!»

La monoscocca è stata realizzata nelle officine di Maurice Goom a Woking a sud ovest di Londra. Goom è uno specialista nella lavorazione dell'alluminio ed infatti a lui quasi tutti i costruttori inglesi si rivolgono per l'assemblaggio delle vetture: così ha fatto Tyrrell, la Lotus, la BRM, la Mirage e la Ford per le Escort da corsa e da Rally.

Frank Williams dispone attualmente di Henry Pescarolo e di Carlos Pace come piloti, ed il primo esemplare dovrebbe essere affidato al brasiliano che, come Pescarolo, è di origine italiana.

In ogni caso le due March 722 verranno portate sempre alle gare dove saranno seguite da Ron Tauranac, l'ex progettista della Brabham, che ha già tracciato i disegni per una vettura secondo i nuovi regolamenti che dovrebbero entrare in vigore nel prossimo anno, ma che sono oggetto di aspre polemiche tra la CSI e l'Associazione Costruttori.

Altre indicazioni si avranno mercoledì a Monza ove oltre a Frank Williams ed ai piloti Carlos Pace ed Henry Pescarolo vi sarà anche Len Bailey. Ma potrebbe esserci anche qualche «grosso» pilota capitato lì non casualmente, per cortesia, e che è stato visto parlare «stretto» nei box di Brands Hatch con Frank Williams...

g. f.

Mancano nove giorni alla disputa del G.P. di Spagna, primo appuntamento delle monoposto di F. 1 in Europa, dopo che sono già stati disputati i G. P. d'Argentina e del Sud Africa. La Tecno-Martini è ancora in forse se partecipare o no al G. P. madrilenno. Per la verità i fratelli Pederzani sono ottimisti, e dicono che con 99 probabilità su 100 parteciperanno alla corsa. Ma lo stesso pilota Galli appare di tutt'altra convinzione, tanto che si è cercato una... Ferrari per l'Interserie del 1. maggio a Imola. Una cosa è certa, venerdì sera la Tecno F. 1 (falsa) monoscocca era ancora da montare.

Ecco la situazione della monoposto rossoblu Tecno-Martini F. 1:

**Motore:** risolti (sempre a detta degli interessati) tutti i problemi. I motori, ora tutti a quattro supporti di banco, girano al banco toccando il vertice degli 11000 giri previsti senza alcun problema. Le potenze sono buone, in una giornata favorevole, si sono letti al banco prova Borghi e Severi 462, 7 cavalli. Il motore che in origine era molto pesante, oltre 220 kg è stato ora molto alleggerito con l'impiego di una lega di magnesio e zirconio e si dovrebbe arrivare a farlo pesare non più di 170 kg; adesso, con alcuni problemi ancora da risolvere, si è a 182 kg e il peso è già abbastanza buono.

**Telaio:** rifatto completamente nuovo! Non una monoscocca vera e propria, come sembrava, ma ancora un telaio tubolare molto alleggerito, ricoperto ai lati del posto di guida da fogli di alluminio anticorrosione che ha la particolarità di ritornare un foglio piatto se viene schiacciata dal telaio. Tipo Ferrari, insomma.

La caratteristica forma della prima Tecno, molto squadrata è ora scomparsa. La macchina è «panciuta» ai lati (come la BRM, tanto per intenderci), mentre anche il musetto è cambia-

to, ora è molto basso e raccolto verso terra come i musetti delle vetture Sport. I radiatori dell'acqua sono ai lati del pilota, il serbatoio dell'olio è rimasto dietro la testa di chi guida all'altezza del roll-bar. Di nuovo c'è la sistemazione dei radiatori di raffreddamento dell'olio, che sono ora sistemati in un incavo ricavato nell'alettone posteriore della F. 1. Sembra che i vecchi telai tubolari possano venire utilizzati per una nuova F. 2.

Luciano Pederzani ha detto che è giunto alla decisione di rifare comple-

Jarama. Il clan Tecno è convintissimo di essere al via del G. P. di Spagna, perché, dicono, di nuovo nella vettura vi è solo il telaio, ma le sospensioni e l'impianto frenante sono gli stessi che hanno già dimostrato di andar bene nella prima versione, quindi non ci dovrebbero essere dubbi.

Staremo a vedere, la scadenza è vicina. Certo influisce molto in questa decisione di essere al via in Spagna la «pressione» che i Conti Rossi di Montelera fanno a Bologna, perché vogliono almeno una delle due macchine promesse in pista. Comunque, a parte l'eventuale pubblicità negativa, è senza dubbio un grosso rischio quello di far debuttare una vettura in una corsa, dopo appena 5-6 giorni che è stata terminata, senza aver fatto dei test probanti, sia per la frenata che il comportamento in pista della vettura stessa. Si ha un bel da dire che è tutto uguale alla precedente vettura, ma l'alleggerimento totale della vettura avrà pur cambiato qualcosa nel complesso della macchina stessa. In più, la Tecno-Martini F. 1 non è mai stata provata al massimo su una pista dove potere fare dei tempi comparativi con altre vetture. Ma se si deciderà di correre a Madrid, bisognerà pur tirare al massimo, se non altro per cercare di qualificarsi, e la macchina non ha alle spalle dei paragoni con i tempi delle altre tali da giustificare questo debutto. In caso negativo, pare certo che Galli correrebbe ad Imola l'Interserie con una Ferrari 512 M.

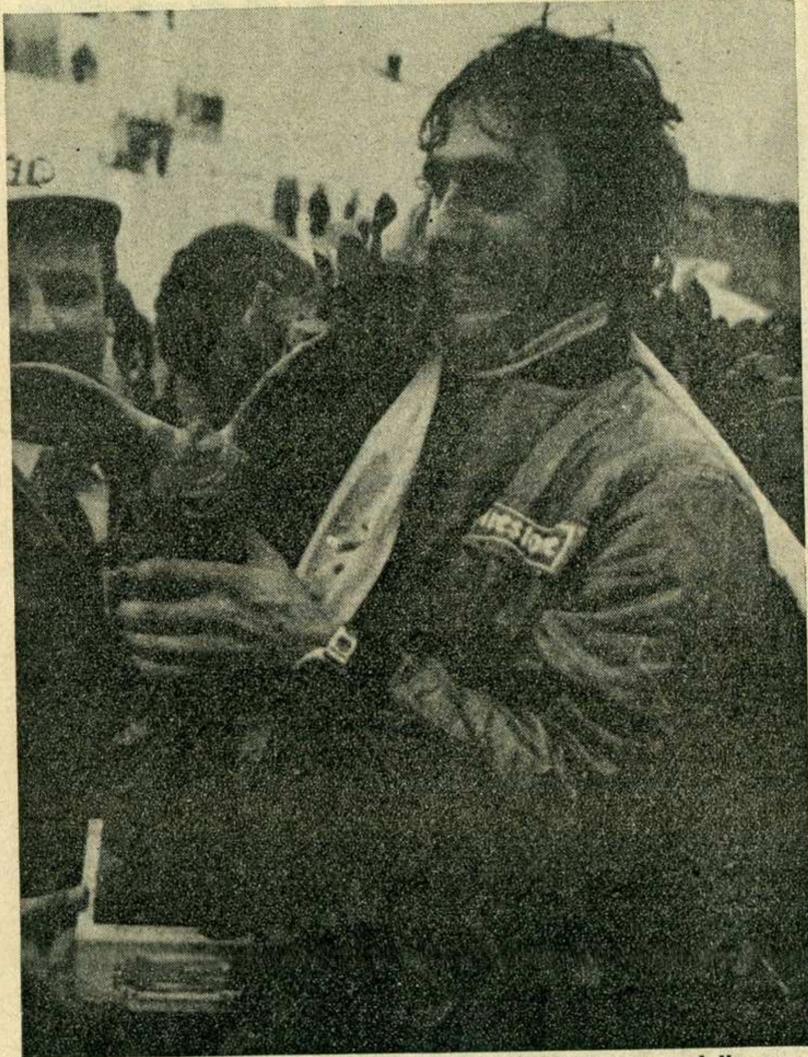
Vedremo che cosa si deciderà di fare, confidiamo molto nel buon senso del d.s. David Yorke, che si è comprato un mini-vocabolario tascabile e traduce lui stesso le parole dall'inglese all'italiano per essere sicuro di farsi comprendere bene...

Giancarlo Cevenini

Una «falsa»  
monoscocca  
la dimagrita  
F. 1 rossoblu

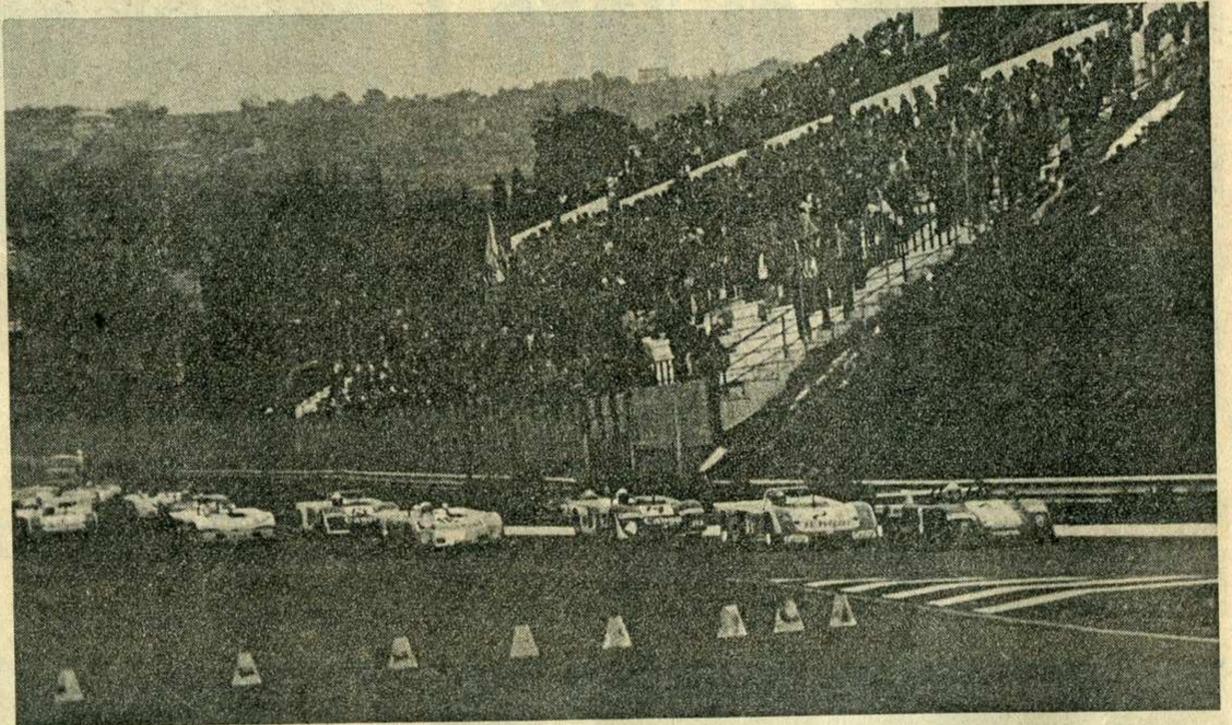
tamente il telaio della macchina per ovviare all'inconveniente del peso che era eccessivo. La prima edizione della Tecno-Martini era oltre i 640 kg mentre ora il peso è di 582 e si dovrebbe arrivare a pesare non più di 570-575 kg. Il solo fatto di aver spostato i radiatori dal musetto a dietro il pilota ha portato un risparmio in tubi, tubicini e raccordi che alla fine è risultato di quasi 20 kg.

La macchina dovrebbe venir pronta a metà di questa settimana, e se tutto andrà come si spera macchina e motori di scorta partiranno per il debutto di



Ecco Hezemans ricevere il Trofeo Giunti al termine della gara

## Appannaggio delle ABARTH di OSELLA anche il 2° TROFEO GIUNTI per l'Europeo



# La foga tradisce HINE

Due piloti  
feriti a  
Vallelunga

dall'acceleratore  
bloccato  
sulla LOLA  
di ZADRA  
(spalla lussata)

VALLELUNGA - Fra coloro che avrebbero potuto senz'altro ben figurare in corsa, Antonio Zadra è stato purtroppo fermato quasi al termine della seconda sessione di prove ufficiali da una brutta uscita di strada. Dopo aver ottenuto il 14. tempo in prova, ed essere quindi abbondantemente qualificato, il bloccaggio dell'acceleratore nella sua Lola al tornantino lo ha portato a sbattere contro la barriera che delimita la curva Viterbo. Notevoli i danni all'avantreno della vettura, mentre anche per Zadra una lussazione ad una spalla ed alcune escoriazioni hanno impedito al forte trentino di poter prendere parte alla gara. Egli era stato condotto all'ospedale in stato di choc.

### alla spettacolare capriola che ha deciso la corsa

VALLELUNGA - Ecco la ricostruzione degli incidenti occorsi a Lafosse ed Hine. Al secondo giro della seconda manche la Lola (di Filipinetti) di Lafosse sbandava al curvone e finiva contro il guard-rail. La vettura s'impennava, ricadendo all'indietro, sottosopra. Lafosse rimaneva illeso grazie al roll-bar. Sebbene dolorante alla spalla destra (gli risconteranno la frattura dell'omero ed a fine corsa un elicottero dei carabinieri lo trasporterà al centro traumatologico dell'INAIL), Lafosse è uscito da solo dall'abitacolo. Un'autoambulanza che stava portandosi sul luogo dell'incidente investiva nella zona dei boxes il presidente dell'A.C. Roma, avv. Mario De Cesare che nella caduta a terra riportava solo escoriazioni alla mano sinistra.

Nonostante tre bandiere sventolassero (a distanza...) per segnalare la presenza in pista della Lola di Lafosse, John Hine non rallentava la velocità (220 orari) della sua Chevron. Accortosi in extremis dell'ostacolo, il pilota inglese sterzava, ma non poteva impedire alla sua macchina di battere violentemente con la ruota posteriore sinistra contro il guard-rail: Chevron con il retro in « disordine » e pilota illeso.

VALLELUNGA - L'Abarth-Osella ha ottenuto una bella vittoria nel Trofeo Giunti, con Hezemans che correva per i colori della Canon Cameras. Vincitore della prima batteria, dopo una gara magnifica, è stato Hine con la Chevron B 21 ufficiale, con motore FVCB di 1900 cc, vettura iscritta dal Red Rose Racing-Montjuich. Nella seconda manche, pure conducendo e apparendo decisamente il favorito per la vittoria finale, Hine ha urtato i rottami della vettura di Lafosse, che aveva avuto un incidente ed è quindi uscito di scena con una ruota posteriore danneggiata.

Carlo Facetti ha portato alla sua

da carburante, un comportamento ammirevole. L'incidente di Lafosse è stato l'unico grave della gara, e quando il francese è stato condotto all'ospedale, con un braccio rotto, era di buon umore, più impaurito dall'elicottero che dall'incidente.

La prima batteria è cominciata con pioggia e brutto tempo, ma la partenza avvenuta molto tardi, e ritardata di un'altra mezz'ora dopo la gara di Formula Ford, ha fatto sì che arrivati alle 15,45, all'abbassarsi della bandiera, la pista era asciutta e il tempo bello. Tutte e venti le vetture hanno fatto una bella partenza mobile, tipo Indianapolis, con Hine che si

attardato, con la visiera coperta d'olio tanto che ci vedeva a malapena. E così in terza posizione è andato Hezemans, prima che Bonnier finisse per ritirarsi, dopo cinque giri, completamente privo di pressione dell'olio. Al tempo stesso, mentre lo svedese rallentava, ci sono stati altri guai: Facetti pure ha cercato di superare Burton alla curva di destra, vicino alla torre di controllo principale, ma ha urtato l'inglese sul fianco ed entrambe le vetture sono finite in testa-coda, tanto che per un pelo Edwards non le ha urtate. Per fortuna hanno proseguito tutti, Facetti in dodicesima posizione e Burton in settima, in fondo al se-



prima corsa la nuova Lola Abarth e si è comportato molto bene, conducendo per un certo tempo nella seconda manche, però problemi minori a suo tempo lo hanno messo fuori gara, a tre giri dalla fine. Ha però occupato la sesta posizione assoluta, dimostrando che la vettura è in grado di vincere.

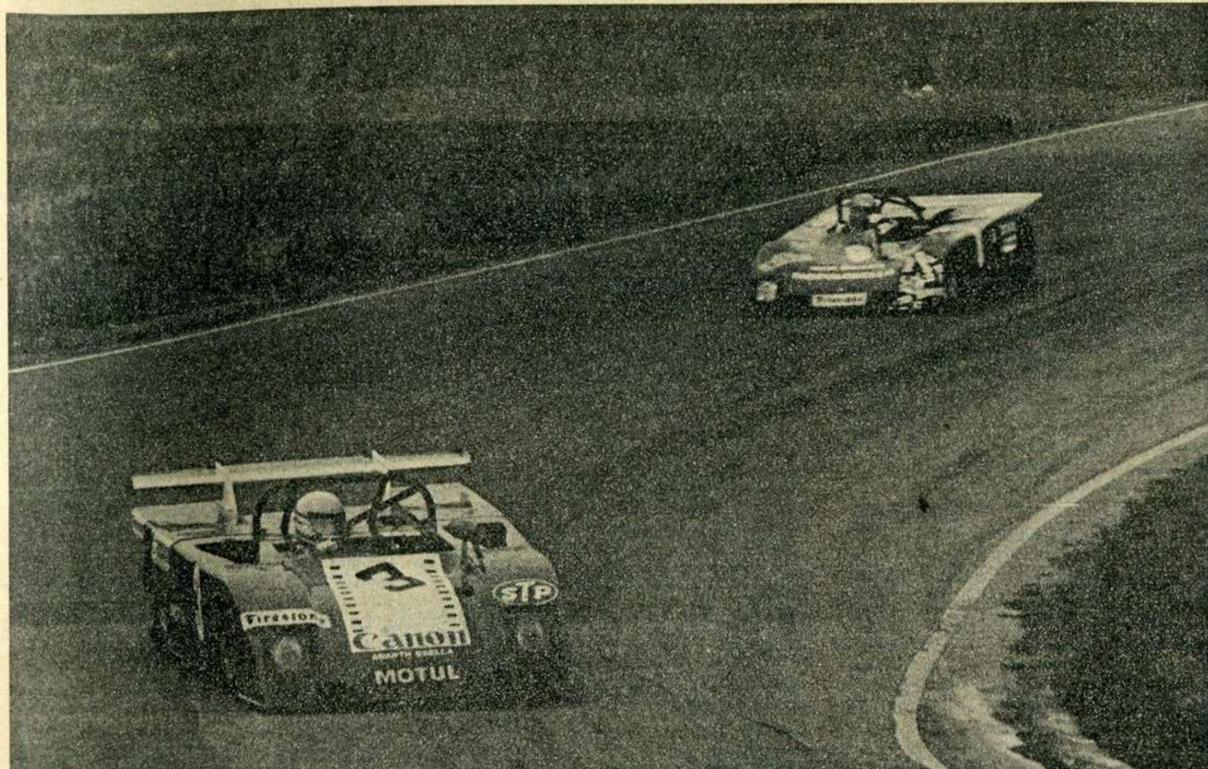
Secondo assoluto Edwards con la Lola T 290, che ha di poco battuto la Chevron di Burton, il quale a sua volta aveva sconfitto Edwards per un pelo nella prima manche, finendo però troppo indietro, al terzo posto nella seconda manche, per batterlo in assoluto. Per tutta la seconda manche il pilota ha corso con gravi ustioni

è di stretta misura staccato da Bonnier, mentre le vetture sparivano lungo il veloce settore posteriore del circuito. Quando sono tornate per la prima volta, Hine si era creato un grosso vantaggio. Dopo ha detto: **Mi sentivo proprio di andare forte**. Al termine della prima tornata aveva un vantaggio di quasi tre secondi, mentre gli altri cercavano di superare Bonnier, che aveva guai col motore che non andava bene. Jo, però, non sapeva che il motore nuovo buttava fuori tutto l'olio, creando grossi problemi ai piloti che seguivano. Burton, che al primo giro aveva superato de Bagration in terza posizione, è presto rimasto

condo gruppo.

Ormai Hine era decisamente avanti e continuava a staccarsi leggermente da Hezemans, col distacco che variava mentre ognuno doveva superare vetture più lente. De Bagration ed Edwards inscenavano una grande battaglia per la terza posizione, occupata alla conclusione da Edwards all'undicesima tornata, mentre nello stesso giro Burton superava Lafosse, per occupare il quinto posto, ricominciando poi ad avvicinarsi a de Bagration. Facetti era in ottava posizione e a sua volta, accorciava il distacco con Wollek che lo precedeva.

A metà della manche di 40 giri



A sinistra, la partenza lanciata della seconda serie di gara, che ha visto l'ottimo scatto di Hezemans, qui seguito dalla Chevron di Hine, vincitore della prima serie. Sopra, al tornantino i due protagonisti, Hezemans e Facetti, che guidava la Lola T290 con motore Abarth mostratasi in grado di vincere

# LAFOSSE: recupera HEZEMANS



A sinistra, la Chevron B21 di John Hine, cui probabilmente non sarebbe sfuggito il successo se non fosse incappato in un incidente che poteva risolversi anche più gravemente. Sopra, ecco l'inglese tornare indenne ai box. Il dott. De Luca, direttore della pista, ha in mano un pezzo di cerchione della sua Chevron

Hine aveva 7" di vantaggio su Hezemans, che non riusciva a colmare il distacco; intanto Burton riguadagnava piano piano i secondi che lo dividevano da Edwards. Lafosse, Wollek e Facetti seguivano, con quest'ultimo che si avvicinava agli altri due. Ora de Bagration era ottavo e rallentava, arrivando al box poche tornate più tardi per fare cambiare un pneumatico posteriore afflosciato, dopo un notevole testa-coda sulla parte più veloce del circuito, anche se è riuscito a evitare la barriera e non ha danneggiato la vettura.

A questo punto era ovvio che Hine doveva continuare così, per finire davanti a Hezemans, ed è

proprio questo che ha fatto, ottenendo una meritata vittoria, con 7"5 di vantaggio sull'olandese. Dopo Hezemans ha detto che faceva del suo meglio, ma la vettura sembrava molto inferiore a quanto era parsa a Brands Hatch. «Era molto poco maneggevole e non avevo modo di acchiappare Hine». Burton è finalmente riuscito a superare Edwards, a quattro giri dalla fine, occupando il terzo posto per 1"5, ottima prova perché la visiera gli impediva praticamente di vedere. Già molto prima Facetti aveva spodestato Wollek dal quinto posto, ma poi si è fermato al box per qualche secondo per ritorno di fiamma. Non c'era niente

da fare e il pilota ha terminato a lenta andatura, sicché, dopo tutto, quinto era Wollek, con la pressione dell'olio che non andava, guasto che lo aveva disturbato fino dal secondo giro. Lafosse non era molto lontano, in sesta posizione, e Facetti, settimo, ha evitato per poco di essere doppiato. Dopo è risultato che il suo guasto dipendeva dalla batteria scarica. Il giro più veloce della prima manche è stato segnato da Facetti e Hezemans in 1'14"9.

Per la seconda batteria si sono schierate diciassette vetture. Mancavano Bonnier e la Grac di Finkel, che si era ritirato per rottura di un montante che non ha potuto essere sistemato a tempo. Questa volta la miglior partenza l'ha fatta Hezemans, davanti a Hine, ma di nuovo, quando le vetture sono riapparse, dopo il settore veloce, era Hine che conduceva di stretta misura sull'altro; seguivano Edwards, Facetti, Lafosse e Wollek, nel gruppo di testa.

Dopo un giro Burton è andato al box perché era rimasto aperto un tappo del serbatoio e il carburante gli aveva inondato la schiena. Ha poi ripreso, nelle retrovie. Alla seconda tornata c'è stato un tremendo incidente, sul settore posteriore più veloce del circuito, quando Lafosse ha urtato. Gli era subito dietro Juncadella, che ha poi descritto ciò che ha visto come la più paurosa esperienza che gli fosse mai capitata. «Ero proprio dietro a Lafosse — ha raccontato — mentre lui si portava a fianco di altre due vetture. Invece di girare attorno alla curva, ha tirato dritto, urtando la barriera praticamente alla massima velocità. La vettura è volata in aria e io le sono passato sotto, mentre girava ancora lassù». Lafosse è uscito dal rottame con un braccio rotto e numerose ecchimosi, e ha detto al suo meccanico che la vettura non aveva assolutamente reagito allo sterzo.

I drammi non erano però finiti,

## Determinante il col. BERNACCA

● Sabato pomeriggio, poco prima delle 15, sull'autodromo di Campagnano tornava a splendere il sole dopo una mattinata squisitamente invernale, con pioggia e freddo. Sulle ancora gelide tribune si contavano 383 persone (paganti). Appena un'ora più tardi erano 565, fino a raggiungere le 800 persone circa intorno alle 17. La stessa affluenza (delle tribune), a diverse ondate, s'è registrata domenica, poche centinaia di... sfidanti alle 14, quando è stato dato il «via» alla prima batteria del Trofeo Chevron di Formula Ford, qualche migliaia addirittura alle 15,35 quando è partita la prima «manche» del Trofeo Giunti!

## 8000 Spettatori (calcolo ad occhio)

● Pur con il tempo incerto, la vendita dei biglietti per il Trofeo Giunti ha fruttato in totale (fino a sabato pomeriggio) oltre 700.000 lire. Gli sportelli erano quelli delle delegazioni A.C. Roma, delle ricevitorie Totocalcio e degli alberghi. Il rag. Enrico Scansani, segretario dell'organizzazione, un autentico «factotum», ci ha comunicato il successo dell'iniziativa A.C. Roma-Autosprint relativa al tagliando-sconto. Oltre 210 lettori di «Autosprint» hanno beneficiato dello sconto per Vallelunga. La prossima settimana sapremo quanto ha incassato l'A.C. Roma per il 2. Trofeo Giunti al quale hanno assistito, ad occhio e croce, circa 8000 spettatori.

## Così (in 20) al via

### PRIMA SERIE

BONNIER (Lola T 290) 1'14"06	HINE (Chevron B 21) 1'14"63
FACETTI (Lola-Abarth) 1'15"12	DE BAGRATION (Lola T 290) 1'15"23
WOLLECK (Chevron B 21) 1'15"28	HEZEMANS (Abarth-Osella) 1'15"39
JUNCADELLA (Chevron B 21) 1'16"15	BURTON (Chevron B 21) 1'16"29
EDWARDS (Lola T 290) 1'16"30	LAFOSSE (Lola T 290) 1'16"50
SWIETLIK (Lola T 290) 1'16"87	SERBLIN (Chevron B 21) 1'18"11
JOSA (Chevron B 21) 1'18"12	OLIVAR (Chevron B 21) 1'18"95
HEILER (Lola T 290) 1'19"39	HUMBLE (Chevron B 21) 1'20"31
FINKEL (Grac) 1'22"38	NOGHES (Grac) 1'22"40
DANIELI (Lola T 290) 1'23"01	FASANO (Abarth 2000) 1'28"91

## Così (in 17) al via

### SECONDA SERIE

HINE (Chevron B 21)	HEZEMANS (Abarth-Osella)
BURTON (Chevron B 21)	EDWARDS (Lola T 290)
WOLLECK (Chevron B 21)	LAFOSSE (Lola T 290)
FACETTI (Lola Abarth)	JUNCADELLA (Chevron B 21)
HEILER (Lola T 290)	JOSA (Chevron B 21)
OLIVAR (Chevron B 21)	HUMBLE (Chevron B 21)
NOGHES (Grac)	DE BAGRATION (Lola T 290)
SWIETLIK (Lola T 290)	DANIELI (Lola T 290)
FASANO (Abarth 2000)	non partito

## Così al traguardo

TROFEO GIUNTI - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo marche 2 litri - Vallelunga, 23 aprile 1972.

Prima serie (40 giri, km 128): 1. John Hine (Chevron B21 FVC) 50'47"6, media kmh 151,193; 2. Hezemans (Abarth Osella) 50'55"1; 3. Burton (Chevron B21 FVC) 51'16"2; 4. Edwards (Lola T290 FVC) 51'17"8; 5. Wollek (Chevron B21 FVC) 51'47"3; 6. Lafosse (Lola T290) 51'54"1; 7. Facetti (Lola Abarth) 52'10"8; 8. Juncadella (Chevron B21 FVC) 39 giri; 9. Heiler (Lola T290 FVC) 39 giri; 10. Josa (Chevron B21 FVC) 39 giri; 11. Olivar (Chevron B21 FVC) 38 giri; 12. Humble (Chevron B21 FVC) 38 giri; 13. Noghes (Veglia Grac FVC) 38 giri; 14. De Bagration (Lola T290 FVC) 37 giri; 15. Swietlik (Lola T290 FVC) 37 giri; 16. Danieli (Lola T290 FVC) 35 giri; 17. Fasano (Abarth 2000) 30 giri; 18. Serblin (Chevron B21 FVC) 20 giri; 19. Finkel (Veglia Grac FVC) 13 giri; 20. Bonnier (Lola T290 FVC) 5 giri.

Giro più veloce: il 35. di Facetti ed il 36. di Hezemans in 1'14"9, media kmh 153,805.

Seconda serie: 1. Toine Hezemans in 52'05"7, media kmh 147,423; 2. Edwards 52'07"6; 3. Burton 52'18"7; 4. De Bagration 52'25"6; 5. Swietlik 52'49"5; 6. Juncadella 39 giri; 7. Heiler 39 giri; 8. Josa 39 giri; 9. Humble 38 giri; 10. Facetti 37 giri.

Giro più veloce: il 28., 29. e 30. di Burton 1'15"7 alla media di kmh 152,180.

Finale per somma di tempi (80 giri, km 256): 1. Toine Hezemans (Abarth Osella) 1.43'00"8 media kmh 149,953; 2. Edwards (Lola T290 FVC) 1.43'25"4; 3. Burton (Chevron B21 FVC) 1.43'34"9; 4. Juncadella (Chevron B21 FVC) a 2 giri; 5. Heiler (Lola T290 FVC) a 2 giri; 6. Facetti (Lola Abarth) a 3 giri; 7. De Bagration (Lola T290 FVC) a 3 giri; 8. Josa (Chevron B21 FVC) a 3 giri; 9. Swietlik (Lola T290 FVC) a 3 giri; 10. Humble (Chevron B21 FVC) a 4 giri; 11. Noghes (Veglia Grac FVC) a 5 giri; 12. Danieli (Lola T290 FVC) a 8 giri; 13. Fasano (Abarth 2000) a 16 giri; 14. Wollek (Chevron B21 FVC) a 24 giri; 15. Hine (Chevron B21 FVC) a 38 giri; 16. Lafosse (Lola T290 FVC) a 39 giri; 17. Olivar (Chevron B21 FVC) a 39 giri.

Giro più veloce: il 35. di Facetti e il 36. di Hezemans, nella prima manche, 1'14"9, media kmh 153,805.

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 16

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

molto prima, quando il suo motore aveva esalato l'ultimo respiro in un gran nuvolone di fumo e d'olio, davanti alla torre di controllo. C'era uno striscione d'olio proprio all'apice di quella curva velocissima, ma i commissari hanno impiegato almeno un altro giro di ogni vettura per trovare una bandiera che segnalasse olio e per sventolarla, e ormai quasi tutti i piloti si erano già accorti della presenza dell'olio. Per fortuna non ci sono stati incidenti. Questo episodio è tipico di altri che si sono verificati lungo tutta la gara, dimostrazione di un servizio di commissari molto scadente. E' veramente necessario che si istituisca un corso per commissari, prima che si organizzino un'altra gara internazionale su questo circuito. Anche i rottami della vettura Lafosse giacevano attraverso la pista e ci sono rimasti per tutto il resto della gara, rappresentando un'ulteriore pericolo per i concorrenti.

Con tre soli giri dalla fine il pubblico è stato defraudato di un finale combattuto, quando il favorito Facetti ha rallentato e si è fermato col motore spento. Siera rotto un tubo del carburante e non c'era niente da fare. Una triste fine, dopo una battaglia così appassionante. Rimaneva Edwards lontano secondo, e secondo assoluto, perché sebbene Burton sia arrivato

terzo non era abbastanza vicino per occupare la seconda posizione, dopo avere battuto Edwards nella prima manche. Per Burton è stata una vittoria meritata, ma anche dolorosa. Si è dovuto portarlo all'ospedale, per fare medicare le ustioni.

Pur facendo il possibile per restare attaccato a Burton, de Bagration non ci è riuscito e ha dovuto accontentarsi del quarto posto nella seconda manche, però con buon vantaggio su Swietlik che era quinto, l'ultimo a non essere doppiato dai leaders.

Prove molto accanite

BONNIER col «VEGA» si consola col record

VALLELUNGA - L'anno scorso l'AC Roma organizzò la prova conclusiva del campionato europeo marche due litri e, come conseguenza, ci furono pochissime iscrizioni perché ormai il risultato era già deciso, prima della corsa. Quest'anno non è stato commesso lo stesso errore e, quale secondo round del cam-

pionato, la competizione ha attirato iscrizioni di prim'ordine.

Il più veloce nella prima e nella seconda è stato Bonnier, con la Lola T 290 tuttora l'unica equipaggiata con il nuovo Cosworth Vega. Anche se questo motore pare buono quanto l'Abarth, gli manca però ancora la robustezza del gruppo propulsore di Osella. Si è poi scoperto che il motore che Bonnier ha dovuto sostituire, dopo le prove al Paul Ricard, aveva l'albero motore rotto, per cui si direbbe che il fattore robustezza sia ancora carente; il vantaggio di Bonnier sugli altri, comunque, erano gli speciali pneumatici Firestone a profilo basso, di cui nessuna delle altre squadre pareva disporre. Lo svedese ha segnato il proprio miglior tempo con una nuova miscela B26, dopo avere forato con quello B24, anche se era improbabile che i molli pneumatici B26 sarebbero stati in grado di durare per tutta la gara, se non altro con tempo asciutto. Questo vantaggio sul resto dello schieramento ha disturbato i tecnici della Firestone, ma non potevano fare troppe storie, non avendo portato nessun pneumatico da bagnato per le vetture, in caso di pioggia, pioggia che sembrava minacciare. In caso appunto di pioggia, non ci sarebbe stata una vera corsa, ma soltanto una processione, con velocità superiore delle poche vetture equipaggiate con pneumatici adatti. Chi le aveva pregava perché piovesse.

Il secondo miglior tempo, tanto al mattino che nel pomeriggio, è stato quello della vettura ufficiale della Red Rose, affidata a John Hine, la Chevron B21 che montava un nuovo motore speciale Alan Smith, un FVC di 1900 cc, dopo che l'altro era scoppiato al Ricard. Hine ne era molto contento e, dopo una modifica di poco conto alle sospensioni, il suo tempo è stato di soli 0'6 inferiore a

quello di Bonnier.

Terzo miglior tempo assoluto quello del nuovissimo pilota della Lola, Carlo Facetti. La vettura non si era mai mossa prima, per cui Hezemans, che doveva pilotarla per la Canon Cameras, ha preferito correre invece con la nuova Abarth, che aveva già dimostrato le sue doti. Alla conclusione è risultato un errore, perché Facetti ha segnato il terzo miglior tempo, benché non abbia potuto partecipare all'ultima parte delle prove per rottura del misuratore della pressione dell'olio. «Trovo che la vettura è ottima — ha detto — è appena la sospensione e altri piccoli particolari saranno stati sistemati, con altre prove, sarà veramente molto veloce.»

Probabilmente Hezemans sarebbe stato veloce quanto Facetti, ma ha avuto numerosi, seccanti problemi nella più veloce seconda sessione di prove. Prima la rottura di un tubo del carburante ha ritardato la vettura di molti minuti, poi un'altra rottura, questa volta di un tubo di scarico, ha fatto perdere potenza al motore, sicché alla fine il pilota ha dovuto accontentarsi del sesto miglior tempo, in 1'15'39, tempo in sé e per sé buono, considerando che Hezemans si trovava su questo circuito per la prima volta.

Lo spagnolo Jorge de Bagration si è dimostrato ancora in buona forma, con la Lola T290 della Scuderia Bonnier, e ha segnato un tempo di 1'15'23, ottenendo un posto in seconda fila, nello schieramento Indy, insieme con Facetti.

Bob Wollek correva per la prima volta per la Canon Cameras, adesso che la sua nuova Chevron B21 è pronta; la vettura non aveva mai gareggiato prima e Wollek ha coperto alcuni giri molto «per traverso», pilotando come se si trattasse di una

F. 2, però ha comunque segnato un buon tempo: 1'15'28.

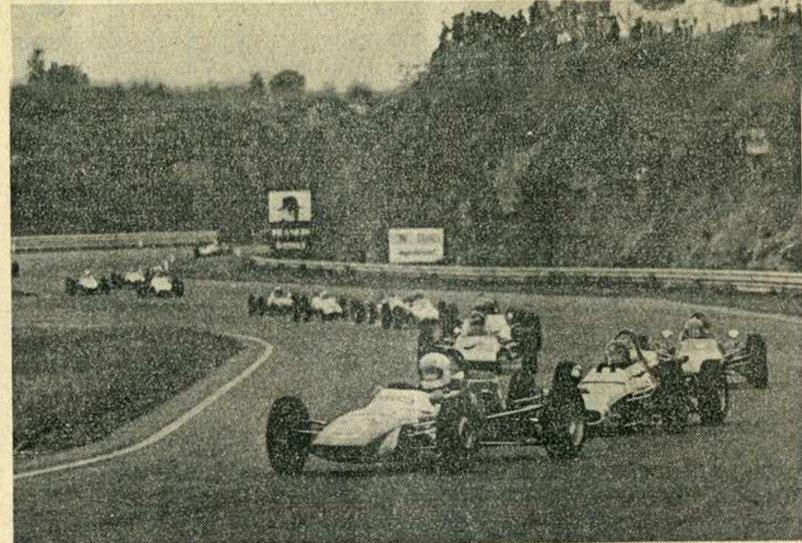
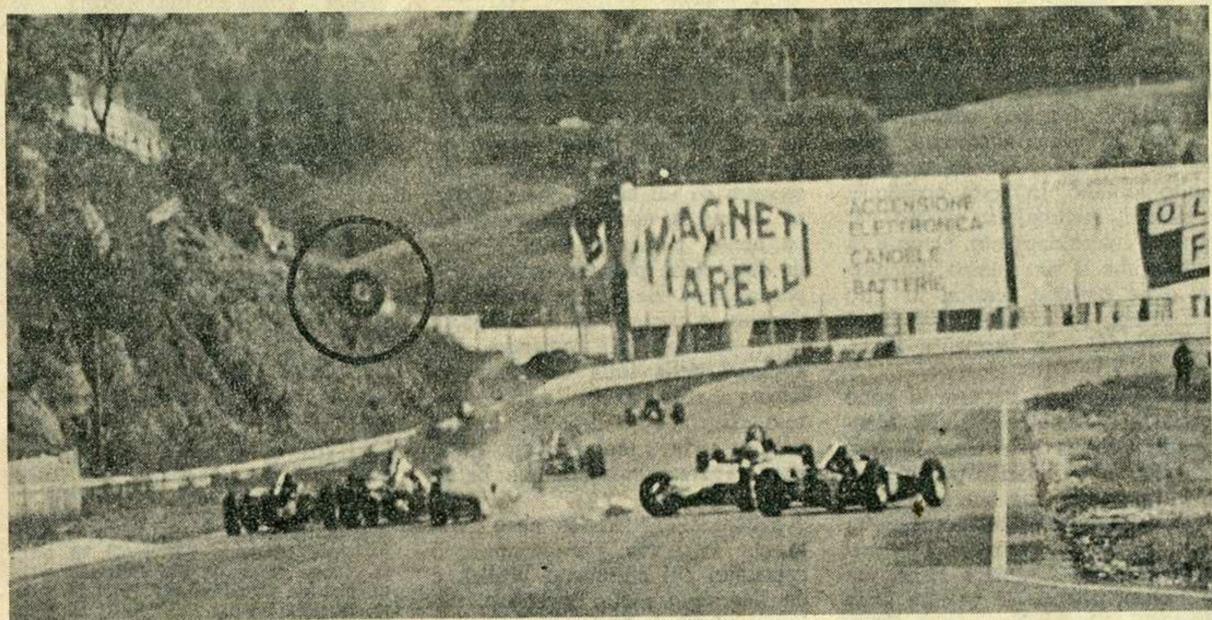
Dopo che Hine ha aiutato a sistemare la sospensione sulla vettura Red Rose-Montjuich di Juncadella, lo spagnolo ha migliorato notevolmente, scendendo a 1'16'15, di 0'15 più veloce della Chevron Canon di Burton, che non era affatto contento della vettura. Come Hine, aveva uno speciale FVC Smith di 1900 cc, ma la vettura non saliva di giri quanto quella di Hine, chechché facessero per renderla più veloce.

La Lola T290 della Barclays Int., affidata a Guy Edwards, soffriva per mancanza di preparazione, portata direttamente a Vallelunga dopo la sua vittoria di classe alla BOAC. Anche se il motore andava bene, Edwards ha avuto a che fare tutto il giorno con cattiva maneggevolezza ed è stato a malapena più veloce delle altre Lola di Lafosse e Swietlik. Lafosse aveva passato la maggior parte del tempo al box, cercando di rimediare a un motore che non funzionava troppo bene.

Le due Grac ufficiali soffrivano di nuovo per la mancanza di prove accurate, mentre Lionel Noghès è uscito di scena quando il suo unico FVC ha esalato l'ultimo respiro. Burton è andato in suo aiuto e gli ha noleggiato il suo motore di riserva, per cui alla conclusione Noghès ha potuto gareggiare, anche se le vetture non erano ancora del tutto competitive. Finkel è stato più veloce soltanto di poche frazioni di Noghès, sulla seconda vettura.

E' interessante notare che, nonostante tutte le vetture e i motori più recenti, soltanto Bonnier ha saputo migliorare il record delle due litri — 1'14'6, — stabilito da Elford in questa gara lo scorso anno.

j. h.



Sopra, uno spettacolare incidente all'uscita dalla «esse» nel corso della gara per F. Ford. A sinistra, Mantova, davanti a Francia

# SASSI perde il «muso» e MANTOVA leader F. Ford

VALLELUNGA - La prima batteria della Formula Ford ha aperto il programma di questo 2. Trofeo Ignazio Giunti. Velocissima partenza dei 15 concorrenti delle monoposto 1600 cc mentre Carmona è rimasto fermo al palo per avarie al motore. Al primo passaggio si delinea la lotta per la posizione di testa con tre piloti direttamente staccati dal gruppo. A condurre è il milanese Sassi, al volante di una Lotus Delta, seguito a ridosso da Francia su Pirola e da Mantova portacolori della BWA. Questi tre concorrenti faranno praticamente corsa a sé, avvicinando con i loro sorpassi il pubblico presente nell'autodromo romano dove dopo la grigia giornata delle prove è tornato a splendere un magnifico sole.

La prima batteria grazie all'impegno di questi tre sopracitati, ha un andamento veloce tanto che al secondo passaggio si registra già un record su giro e lo realizza Francia col tempo di 1'28'9. Nelle posizioni di rincalzo a circa 10" dal gruppetto di testa, viaggiano quasi appaiati Scardino (Gozzoli) e Bergami (De Sanctis). Sempre più serrata la lotta per la prima posizione che vede alterarsi al comando Francia e Mantova mentre Sassi segue tranquillo.

Altri records, sul giro, prima da parte di Mantova che lo realizza al quarto passaggio 1'27'6 (media 131,504)

e Sassi al settimo passaggio 1'27'5 (media 131,654). Finale elettrizzante e arrivo in volata che vede Mantova superare di un soffio Francia, mentre leggermente staccato, nonostante il suo tentativo di rientro, Sassi. Del gruppetto inseguitore prevale Sterzel (BWA) che precede Bergami (De Sanctis).

La seconda batteria non ha certamente brillato di interesse anche perché si sono subito deliniate le posizioni di testa. Al primo passaggio è al comando Bertaccini su BWA seguito dal romano Piscopo e da Manzoni su Tecno. Posizioni immutate sino al 7. passaggio che vede sempre Bertaccini saldamente al comando seguito a oltre un centinaio di metri da Manzoni mentre al 3. posto è ora Vairani, su Matta, che precede Piscopo su Tecno. Nel corso del 4. passaggio Bertaccini realizza il 1. giro più veloce di questa batteria in 1'29'3 alla media di kmh 129.

La mancanza di lotta nelle posizioni di testa fa sì che la media generale di questa seconda batteria risulti notevolmente inferiore a quella precedentemente vinta da Mantova. Nel corso del 10. passaggio, dove le posizioni sono praticamente rimaste immutate, Manzoni su Tecno tenta un riagganciamento con Bertaccini e realizza il giro più veloce in 1'28'3, media 130,464.

Come volevano le previsioni, visti i risultati tecnici delle batterie la finale che ha avuto alla partenza 20 monoposto di Formula Ford, ha tenuto con il fiato sospeso sino agli ultimi metri dei 48 giri in programma. La lotta per le posizioni di testa è stata sempre incerta e un pronostico appariva arduo sino alla conclusione dell'ultimo giro, tant'è che con una volata brillantemente condotta, il pilota della BWA, Mantova, si aggiudicava la 4. prova di questo interessantissimo campionato. Al 2. posto si insediava Francia che sino agli ultimi 400 metri conduceva il romboante carosello. Con l'affermazione romana il ventitreenne pilota milanese Mantova, giunto 2. nel Trofeo Ford Chevron '71, si porta in testa alla classifica generale del medesimo campionato.

Purtroppo al 1. passaggio per un incidente veniva rallentata la corsa di Sassi capolista della classifica generale prima di questa gara. Il portacolori della scuderia Delta, costretto a rallentare per la perdita del musetto anteriore, perdeva il contatto con gli uomini di testa e per lui la corsa alla conquista di questa 4. Coppa Chevron, poteva considerarsi conclusa. Venuto a mancare Sassi, la lotta si è praticamente ristretta a quattro uomini: Francia, Mantova, Manzoni e Bertaccini.

Mantova e Francia iniziavano il lungo duello che si concludeva, come abbiamo accennato, proprio sulla linea del traguardo dove il pilota della BWA bruciava sullo sprint il suo compagno di fuga Francia. A ridosso dei due uomini di testa, si è inserito ancora un pilota della BWA Bertaccini che precedeva di circa 2" Manzoni, mentre più staccato era Piscopo.

CAMPIONATO CHEVRON FORMULA FORD - Quarta prova - Autodromo di Vallelunga, 23 aprile 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria, giri 10 km 32: 1. Mantova (BWA) 14'47", media 129,856; 2. Francia (Pirola) 14'47"; 3. Sassi (Lotus) 14'47"8; 4. Sterzel (BWA) 15'13"2; 5. Bergami (De Sanctis) 15'14"2; 6. Trevisani (BWA) 15'15"; 7. Scardino (Gozzoli) 15'16"9; 8. Santi (Tecno) 15'25"1; 9. Logoluso (De Sanctis) 16'00"3; 10. Torta (Tecno) 15'21"7 a 1 giro.

Giro più veloce: Sassi (Lotus) 1'27'5 media 131,654 kmh.

Non partiti: Carmona (Tecno); Castiglioni (BWA); Carletti (Tecno); ritirati: tutti al secondo giro Albertini (De Sanctis), Auremma (De Sanctis), Maco (De Sanctis).

2. batteria, giri 10 km 32: 1. Bertaccini (BWA) 15'01"3, media 129,104 kmh;

2. Manzoni (Tecno) 15'02"4; 3. Vairani (Matta) 15'18"4; 4. Piscopo (Tecno) 15'18"8; 5. Cafarella (Quasar) 15'36"3; 6. Marelli (Tecno) 16'01"3; 7. Avigni (De Sanctis) 16'05"4; 8. Senni (Tecno) 16'05"9; 9. Mussa (Bellasi) 16'12"9; 10. «Trenten» (Tecno) 16'19"2.

Giro più veloce: il 10. di Manzoni in 1'28"3, media 134,464 kmh.

Non partiti: Cipriani (De Sanctis), Giacomelli (Tecno), Boscotrecase (Quasar), De Pace (Sant'Andrea); ritirati: al 1. giro Revello (Gozzoli) e Minardi (BWA).

Finale: 1. Mantova (BWA) in 22'01"6, media 130,746; 2. Francia (Pirola) 22'01"9; 3. Bertaccini (BWA) 22'02"2; 4. Manzoni (Tecno) 22'04"2; 5. Piscopo (Tecno) 22'26"; 6. Marelli (Tecno) 22'29"6; 7. Vairani (Matta) 22'30"3; 8. Bergami (De Sanctis) 22'33"; 9. Sassi (Lotus) 22'33"1; 10. Trevisani (BWA) 22'43"1.

Nel corso del 9. giro il pilota Francia su Pirola ha stabilito il nuovo record sul giro per vetture di Formula Ford, coprendo il percorso in 1'26"7 alla media di kmh 132,870, (record precedente Pescia su Lotus 1'28"3).

Classifica del Campionato Chevron dopo la quarta prova:

1. Mantova, punti 24; 2. Sassi, 16; 3. Francia, 15; 4. Bertaccini, 10; 5. Manzoni, 7; 6. Gallini, 6; 7. Piscopo, 5; 8. Trevisani, 4.

Il Presidente della GPDA chiede solo due reti

## Agibile per la «F.1» l'autodromo romano

VALLELUNGA - La prima serie di prove ufficiali è servita a Bonnier per conoscere i nuovi limiti della sua Lola-Chevy (dopo la prima non tanto riuscita esperienza a Le Castellet), ma anche per compiere un sopralluogo sulla pista che il 18 giugno ospiterà — con le Ferrari o senza — l'atteso G.P. della Repubblica di F. 1.

Dice Bonnier: « Per me non ci sono controindicazioni al regolare svolgimento di una corsa F. 1. Ricorrono in sostanza tutte le "misure" che noi piloti della G.P.D.A. pretendiamo per la sicurezza del circuito. Raccomanderei semmai agli organizzatori di installare alcune reti di contenimento alla curva del semaforo per evitare che una macchina finisse con l'urtare frontalmente il guard-rail, arrivando un po' lungo... lo stesso discorso vale per l'ingresso alla curva del Cimino, ma il purtroppo non c'è spazio. Circa il numero dei partenti, infine, i previsti sedici mi sembrano tranquillamente recepibili dalla pista di Vallelunga, anche se per la verità è un po' corta... ».

L'autorevole opinione del presidente della G.P.D.A. dovrebbe sgombrare l'orizzonte dell'AC Roma dalle residue nubi, sparse qua e là dalla sottocommissione CSI. Richiesto un parere sulla possibile partenza lanciata che verrebbe data anche in occasione del G.P. della Repubblica, Bonnier se n'è uscito con un « No problem ».

### GALLO in posa con la GRD

« Che vuoi farci... guarda che bella macchina: è una GRD motorizzata dalla Novamotor. La scuderia Italia me l'ha messa a disposizione per la stagione di F. 3... Sì, io so mi sono rimangiato la promessa fatta di non correre più... ». E' Marcello Gallo che confessa i suoi limiti di carattere, il suo debole per lo sport del volante. La promessa (da marinaio!) fatta l'anno scorso, va a farsi benedire. Click, ed una Nikon lo immortalava a fianco della GRD che in questi ultimi tempi è stata acquistata da gente come Roger Williamson o come il giapponese Keichi Tahara. Se n'è comprata una anche Fernando Spreafico che però l'ha equipaggiata di un motore Alfa Romeo.

Morale: il canto del... Gallo è sempre presagio di tradimento.

### Il (nuovo) segreto dell'INNOMINATO

« Toh! chi si rivede... Carlo Fabri che è alla sua ventitreesima stagione di corse. Gli anni? Non si dicono. Cominciò nel 1948 con lo pseudonimo di « Briga » e da allora ha sempre tenuto in grande segreto (familiare) la sua passione di pilota celandosi sotto le mentite spoglie di « Vampire », « Fra Diavolo », « L'innominato », « El Gringo », « Fortunello » (che fu campione dell'AC Roma F. 3).

Al Trofeo Giunti si era iscritto con un nuovo pseudonimo che siccome è valido per tutto il 1972, questa volta lo teniamo segreto. Per la cronaca diciamo che la Porsche 914/6 GT di Fabri non si è ovviamente qualificata per la prova europea non potendo certo competere con le Sport 2000, pur girando in 1'32" circa.

### PARASPRUZZI e beffa di «gruppi»

« Certo che il codice sportivo internazionale è una fiera di controsensi. Al campionato d'Europa Marche per vetture fino a 2000 sono ammesse, come sapete che i gruppi 4 (gran turismo speciale), 5 (sport) e 7 (corsa biposto). La classificazione degli ultimi due è lasciata alla volontà di un concorrente che può iscriverne indifferentemente una vettura in gr. 5 o in gr. 7 a seconda che non rientri nei limiti di peso (previsto solo per la sport in kg 575), o che abbia i paraspruzzi posteriori (prescritti sulle sport dal 1. aprile '72), o che abbia un diverso numero ed una diversa sistemazione delle paratie di sicurezza. E' capitato, per esempio, che alle verifiche tecni-

che il commissario addetto ing. Elio Pandolfo, passando... ai raggi X la Lola-Chevy di Bonnier, iscritta come gr. 5, richiedeva l'applicazione dei regolamentari paraspruzzi. Il presidente della GPDA senza scomporsi troppo denunciava l'istantaneo passaggio della sua vettura dal gr. 5 al gr. 7!

### 400 mila lire d'affitto motore

Il monegasco Lionel Noghes è riuscito a qualificarsi — ed a finire la corsa — grazie alla disponibilità di un Cosworth (di John Burton) montato in fretta e furia sulla sua Grac. Era successo che dopo solo qualche giro di prove ufficiali il suo motore sbiellava esalando l'ultimo respiro al termine del rettilineo delle tribune. Noghes non si arrendeva alla sfortuna e spargeva la voce in giro per ottenere un motore, magari in affitto. E così è stato: Burton gliene ha ceduto uno dietro compenso di 400.000 lire (salvo rotture naturalmente).

### NICODEMI un'ABARTH da Targa

Tonino Nicodemi, grande amico di Carluccio Facetti, non è mancato all'appuntamento. S'è limitato a far

### Quella di MERZARIO l'ABARTH di TOINE

Sostituzione di vetture nel team Osella. Alla vigilia delle prove Hezemans ha avuto l'Abarth 2000 utilizzata da Merzario a Le Castellet (dove ha impressionato) e Facetti ha dovuto collaudare la Lola-Abarth (l'anno scorso gli fu affidata una Chevron-Abarth). Tutto O.K. per Hezemans, anche per l'incidente-ritiro di Hine; jella nera per Facetti che dopo aver subito... una collisione da Burton, ha lamentato una paurosa caduta di pressione dell'olio ed un alterno rendimento del cambio. Si sperava in una rimonta nella seconda « manche », ma l'avvio deciso ha avuto un seguito in un'andatura sempre più prudente (fino al ritiro per il definitivo cedimento del motore).

### ROMA «nera» per LAFOSSE

Mario Radicella, comandante Jumbo-Jet dell'Alitalia e pilota (d'auto) per hobby, era proprio dispiaciuto per quello che era successo al suo amico Jean-Louis Lafosse. Lo ha conosciuto a Salisburgo in occasione dello Challenge turismo. Dice Radicella: « Siamo venuti insieme a Roma e du-

### Classifica del Campionato d'Europa Marche fino a 2 litri

	RICARD	VALLELUNGA	TOTALE
LOLA	9	6	15
CHEVRON	6	4	10
ABARTH	—	9	9

### Coppa conduttori

LARROUSSE	9	—	9
HEZEMANS	—	9	9
EDWARDS	1	6	7
MIEUSSET	6	—	6
HINE	4	—	4
BURTON	—	4	4

da spettatore però; in attesa che si ristabilisca definitivamente dal postumi di un intervento operatorio (di poco conto) ad un ginocchio. « Sarò poco conto per la Targa Florio » ha giurato Nicodemi. Allora gli abbiamo chiesto con quale macchina correrà sulle Madonie, e lui: « Boh, non ho ancora deciso la marca, ma a giorni ne acquisterò sicuramente una: sono incerto tra la Lola e l'Abarth ».

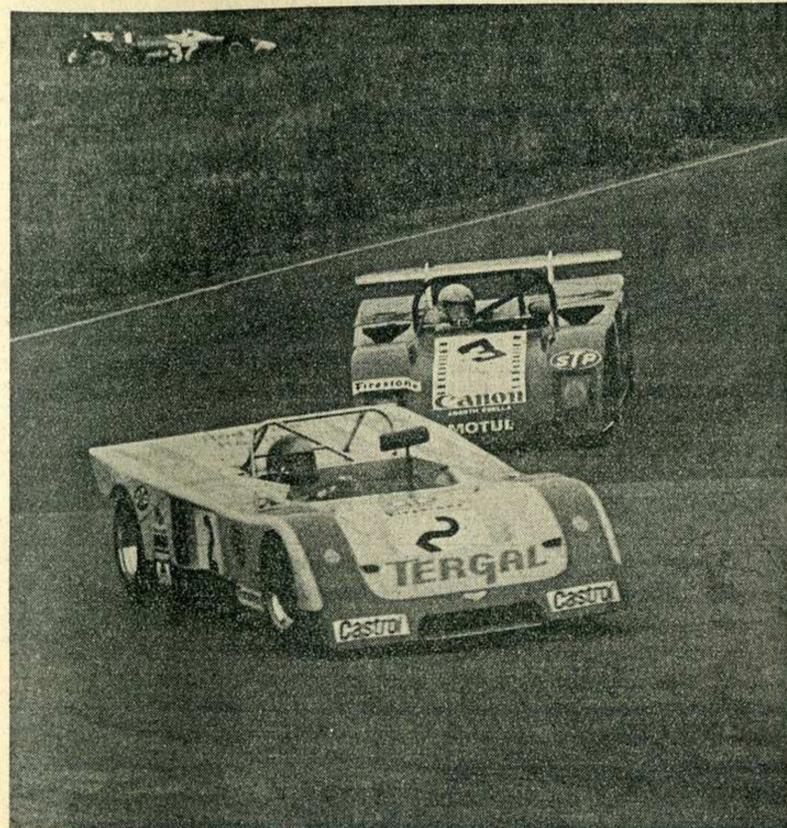
### FACETTI E CHITI divorzio rinviato

Carlo Facetti precisa: « Non è vero che abbia divorziato dall'Alfa Romeo, o meglio dall'Autodelta; è stato equivocato su una mia richiesta di... chiarimento. Ho voluto sapere dall'ing. Chiti tutta la verità sui nostri rapporti, sulla possibilità di correre con altri, sul mio futuro. E lui mi ha detto che c'è una lettera che parla ben chiaro, solo che io questa benedetta lettera non ho mai letto perché è rimasta da sempre in un cassetto a Settimo Milanese. Credo insomma di poter ancora... "sopportare"! L'Autodelta e l'ing. Chiti, il quale debbo confessarlo, ha le sue buone ragioni di comportarsi nel mio confronti nella maniera che ormai tutti sanno ». C'è poco da aggiungere. Noi diciamo che non sono questi i tempi migliori per mettere all'indice i compromessi-Alfa.

### L'ora sbagliata dei fiori a IGNAZIO

Peccato! Il « cerimoniale » dell'autodromo di Vallelunga che ad onor del vero ha vantato (finalmente) parecchi punti a suo favore nell'occasione, ha tradito le attese di molti sportivi che avrebbero voluto presenziare alla deposizione di una corona d'alloro ai piedi del busto del pilota romano Ignazio Giunti, l'indimenticabile campione italiano assoluto. La cerimonia è avvenuta alle 12,15, quando in autodromo c'erano solo i dirigenti dell'AC Roma capeggiati dal presidente avv. Mario De Cesare e dal vice on. Ottorino Monaco. Mancava la auspicata cornice di folla che Ignazio avrebbe certamente meritato se la « svista » degli organizzatori non avesse trasformato l'avvenimento in una manifestazione ad uso e consumo degli organizzatori.

Lino Ceccarelli



Seconda manche: è appena iniziata la battaglia fra Hine, con la Chevron n. 2, ed Hezemans, che era staccato di 7" circa nella prima manche. Poi Hine uscirà di strada urtando la Lola di Lafosse

## Anche la MARCH sta preparando uno sport 2000

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Come abbiamo già annunciato brevemente, Max Mosley ha confermato che la March sta costruendo una sport due litri (il numero non è ancora stato deciso, ma potrebbe essere 73S). Il prototipo dovrebbe essere pronto per le prove durante l'estate e si spera che la vettura entri in produzione in tempo per la serie Springbok. Comunque, guardando le fermate al box delle Ferrari alla BOAC 1000, e guardando con ammirazione, Mosley ha dichiarato energicamente che la March « non ha intenzione di coinvolgersi in operazioni del genere » e che non ha assolutamente nessun programma per mettere piede nella categoria prototipi tre litri.

Ai boxes della BOAC Mosley non era il solo « professionista ». C'erano anche Tyrrell e Williams e non si può fare a meno di pensare che se non altro il primo si stesse forse chiedendo in che situazione si troverà, quando gli sforzi della Ferrari in F. 1 raggiungeranno il livello di efficienza così evidente nel team sport di quest'anno! Williams sembrava soprattutto interessato ai programmi ricostruttivi della Gulf Mirage, cioè sostituzione del radiatore e degli ingranaggi del cambio. O si trattava forse soltanto della sospensione posteriore, che non portava al circuito la potenza prevista? Williams pensava forse di fare un'offerta alla Gulf, per il nuovissimo motore DFV sul retro della vettura?

Anche se Brady Davis, pezzo grosso della Gulf, ha detto un poco ironicamente: « Bé, per ora abbiamo speso 50.000 dollari per divertirci », non è il caso di mettere una croce sulla vettura. Appena

sarà possibile avviare il programma di sviluppo (ecco il perché della rinuncia alla 1000 Km di Monza) la M6 potrebbe anche diventare una vettura da tenere in considerazione. Nonostante le ore sprecate a Brands Hatch, ha comunque coperto 117 giri, praticamente 500 dei 1000 chilometri. E, al termine della corsa, Van Lennep girava più veloce di quasi mezzo minuto, in confronto con le prove.

In giro per i boxes, sempre alla BOAC, c'era un numero inconsueto di piloti apparentemente oziosi. Poco gentilmente, qualcuno ha fatto osservare a Ganley e a Gethin che il contratto con la Marlboro richiede anche che nelle ore libere i due gironzolino con giubbotti pubblicitari. Scherzi a parte, è un peccato che, con la classe due litri così scarsamente rappresentata, conduttori del calibro di Miles siano disoccupati e lo stesso dicasi per un pilota promettente come Jody Scheckter. E' stato piacevole vedere Hobbs fare una delle sue ormai rare apparizioni in una corsa europea e si è trovato molto bene con la Lola T290, finché si è accorto di essere rimasto praticamente senza freni (« tutt'altro che divertente », ha detto). Un incidente strano, che lascia perplessi, perché si è poi visto che le pastiglie erano consumate soltanto in parte.

A prescindere da un grande disordine (che non può avere fatto piacere a Eric Broadley) ai boxes di Bonnier aleggiava un'aria molto depressa, perché Jo ha ammesso che lo sforzo per il campionato tre litri rischia di essere agli sgoccioli. « Dati i costi, non si può non avere un patrocinatore ».

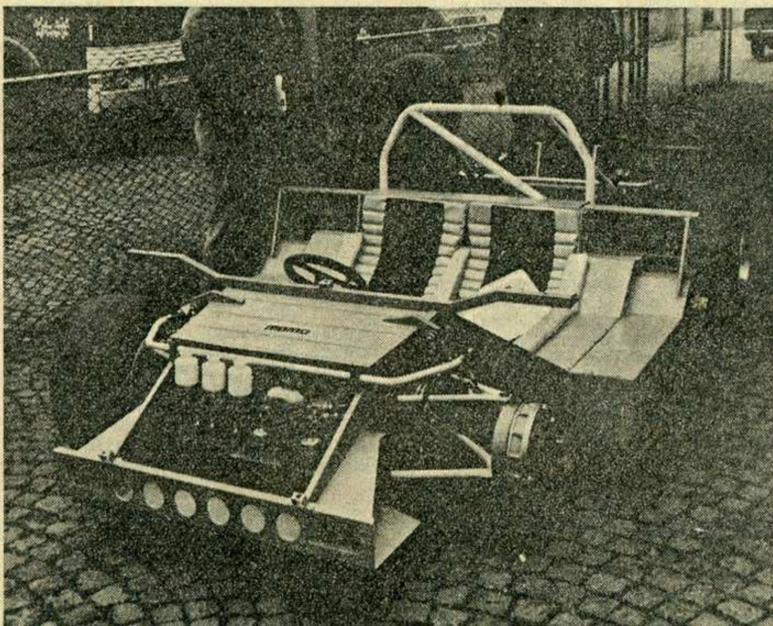
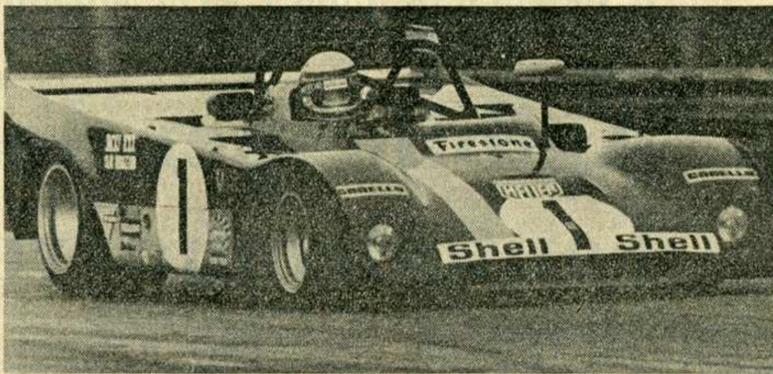
d. h.

Clay Regazzoni, con la Ferrari 312 P a coda intermedia, è stato il più veloce nella prima giornata di prove della 1000 Km di Monza. Nel ticinese è immutata la voglia di vincere finalmente una gara per il Mondiale Marche

## REGAZZONI dice subito la voglia di vincere

DALL'INVIATO

MONZA - Un'intensa giornata di messa a punto delle proprie vetture, in lotta praticamente con il solo cronometro, ha consentito alla Ferrari prestazioni assai rilevanti, nella prima giornata di prove ufficiali a Monza, per la settima edizione della 1000 Chilometri. Infatti, su un terreno veloce come quello del nostro autodromo, il confronto con le sole Lola-Ford è del tutto inadeguato, sul piano delle pure prestazioni e di scarsa consistenza anche alla distanza, troppo lieve riuscendo l'influenza dei consumi di carburante, con pochi giri di differenza, tra un rifornimento e l'altro, nello stracchiato



Nei recinti di Monza c'era anche la Momo, il rivoluzionario progetto di Gianfranco Valentini e Giampiero Moretti. La vettura è ancora incompleta, ma ha suscitato un notevole interesse tecnico

# la FERRARI prepara la parata per

raffronto fra motori a 12 e a 8 cilindri in lizza.

Il problema di maggior significato, per la Ferrari, è stato quello dei pneumatici: le nuove gomme anteriori, con battistrada leggermente più largo di 0,4 pollici, hanno rivelato, rispetto a Brands Hatch, un comportamento diverso della macchina in rettilineo, con continue correzioni, e soprattutto nelle curve più rapide, come all'Ascari e al curvone.

Due nuove mescole sono state allestite dalla Firestone per queste nuove dimensioni di copertoni anteriori (anche la Goodyear ha equipaggiato le Lola di gomme anteriori con battistrada di 9 pollici) e tutte le differenze di messa a punto sono state concentrate sulla scelta dei canali, di 10 o di 11 pollici, più qualche comparazione con le vecchie dimensioni di 8,6 pollici.

Naturalmente, altre prove ed ulteriori esperienze, nella seconda giornata degli allenamenti sono richieste per una migliore definizione, prevalentemente allo scopo di sfruttare appieno i vantaggi dei battistrada più larghi, forse con cerchi più stretti, equilibrando meglio la vettura, che dava forti accenni di sovrasterzo nelle curve più veloci.

Assai soddisfacente, per contro, è stata la sperimentazione del nuovo cofano posteriore, del tipo già provato a Le Mans nelle prove preliminari e detto « intermedio », giacché si inserisce fra quello conosciuto e quello a coda più allungata, con migliore coefficiente di forma, pur con minori deportanze. Questo disegno intermedio, com'è noto, è costituito da un cofano posteriore assai meno incli-

nato, quasi piatto, con un profilo alare trasversale all'estremità, a tutta larghezza, fra due pinne verticali di deriva, quasi perfettamente longitudinali. Con un angolo di incidenza assai limitato, questo disegno ha fornito risultanze aerodinamiche e consistenti carichi deportanti.

Così, è stato relativamente facile ad uno dei piloti « leader » della Ferrari segnare un tempo di tutto rilievo: Clay Regazzoni, infatti, appena migliorate le condi-

della cinque litri Porsche del compianto Rodriguez dell'anno scorso, quando il rapporto con la tre litri Ferrari di allora riusciva d'un secondo abbondante.

E' chiaro, tuttavia, che la nostra macchina ha tutte le possibilità di scendere a tempi sul giro tanto più bassi, tali da ripetere, se non battere il vecchio record ufficiale delle cinque litri; e vi giungerebbe sicuramente se appena fosse stimolata da contendenti della stessa portata. Invece, sappiamo come la macchina modenese sia rimasta sola padrona del campo, avendo consigliato alla rinuncia ogni altro avversario, ad eccezione della Lola-Ford. Perciò, quasi tutti i migliori tempi della giornata appartengono ai « ferraristi », con il limite che abbiamo visto per Regazzoni e con ottimi valori per gli altri, pure impegnati nella lunga messa a punto e nei confronti o adattamenti fra gomme anteriori con battistrada stretto o largo.

Infine, durante la presentazione alla stampa della corsa, fatta giovedì scorso in un albergo milanese dagli organizzatori, alla presenza del direttore dell'A.C. Milano dr. Antolini, del presidente della C.S. ing. Mantovani, di Maffezzoli, Canestrini e Restelli, l'accento non poteva che essere posto sulla rinuncia dell'Alfa Romeo. A questo proposito, appaiono importanti le dichiarazioni fatte dal direttore dell'ufficio sportivo dell'A.C. Milano, Ottorino Maffezzoli, il quale ha precisato di aver avuto sentore di rinuncia fin dal giorno della premiazione milanese dei campioni Alfa Romeo, il 5 aprile scorso.

In quell'occasione, l'esponente dell'A.C. organizzatore aveva solle-

### Tempi (e pesi) della prima giornata di prove di qualificazione

N.	MACCHINA	TEMPI	PILOTI	PESO KG
1	Ferrari	1'25"01 1'28"72	Regazzoni Ickx	243,501 kmh 674
2	Ferrari	1'26"37 1'27"06	Peterson Schenken	680
3	Ferrari	1'25"59 1'27"96	Redman Merzario	677
4	Lola T 280	1'27"42	Larrousse	690
6	Porsche 908/MK2	1'34"14 1'38"03	« Noris » Bonomelli	754 (60 litri)
11	Porsche 910	1'53"02 1'58"66 1'59"13	Becker Tibor Clever	620 (20 litri)
15	Abarth-Osella	2'47"35	Roiatti	633 (10 litri)
16	Chevron B 19	1'37"34 1'47"97	Dupont Noè	599
21	Chevron B 21	2'21"30	Bodini	616
22	Fiat Abarth	1'49"52 1'40"63 1'41"20 1'46"70 1'42"61	Ilotte « Pam » « Ipack » Berruto Mola	627
23	Ferrari Dino	1'44"36 1'42"32	Terra Lo Piccolo	683
29	Lola T 212	1'37"91 1'38"97	Pianta Schon	580
31	Lola T 290	1'39"09	Cochet	610
35	Porsche 907	1'46"53	Mattly	
36	Porsche Carrera 6	2'00"13 1'57"65	«Mascaleros» Tinghi	653 (20 litri)
37	Fiat Abarth	1'43"99 1'44"48	«Pal Joe» Botalla	584 (10 litri)
38	Lola-Alfa Romeo M14	1'44"77 1'46"91	Zanetti Pozzo	584
39	Tondelli BT	1'43"33 1'47"43	Tondelli Formento	

### Diventa 5.a la terza 312 nella 1000 BOAC

LONDRA - Soltanto l'indomani della BOAC 1000 si è saputo che la Chevron B 21, che nelle classifiche provvisorie era quinta e vincitrice della classe due litri, era poi risultata sotto il peso di venti chilogrammi. E' quindi stata squalificata - misera ricompensa per un'ottima corsa di Robinson e Migault con motore FVC standard - e tutte le vetture in classifica salgono così di un posto: REGAZZONI e REDMAN quinti, GALLI e MARKO sesti, sicché le vetture italiane occupano i primi sei posti. Settima e vincitrice della classe due litri la Lola T 290 di EDWARDS-HOBBS, che ha coperto 218 giri alla media di kmh 156,64.

zioni della pista, dall'asfalto bagnato dell'inizio delle prove, con gomme intermedie, al terreno via via più asciutto, con gomme « slick », ha saputo scendere da 1'34"20 al nuovo primato ufficioso (per le 3000) di 1'25"01 alla media di kmh 243,501. E' una prestazione di assoluto rilievo, se si considera il primato ufficiale di 1'24" netti

41	De Tomaso Pantera	1'40"33 1'44"56	Muller Gagliardi	1249 (40 litri)
42	De Tomaso Pantera	1'46"28	Baviera	1234 (15 litri)
43	De Tomaso Pantera	1'43"61 1'39"57	«Pooky» Casoni	1254 (30 litri)
44	De Tomaso Pantera	1'46"09 1'42"36	«Alval» Locatelli	1261 (20 litri)
45	Ferrari Daytona	2'00"72	Page "Paco"	
48	Porsche 911/S	2'08"40 1'51"34 1'49"87	Larsson Simonsen Ekberg	
49	Porsche 911/S	1'52"12 1'46"25	Bonomelli Pica	991 (10 litri)
53	Porsche 911/S	1'45"08 1'49"63 1'45"95	Keller «Gedehem» Haldi	1008 (10 litri)
54	Porsche 911/S	1'47"98 1'48"19	Haldi Cheneviere	1001
55	Porsche 911/S	2'05"47 1'52"49	Sindel Rang	981 (25 litri)
56	Porsche 911/S	1'47"13 1'46"08	Kremer Fitzpatrick	995
57	Porsche 911/S	1'58"13	Mingotti	956
62	Porsche 911/S	1'52"68 2'12"18	Ekberg Larsson	
64	Porsche 914/3	1'53"66 1'57"59	Monticone Fossati	946 (30 litri)

● Hanno verificato e provato 34 vetture ● Sostituzione piloti: sulla vettura N. 7 al posto del pilota Weber è subentrato il pilota Gerard Schuler; sulla N. 45 «Paco» sostituisce Rinaldi.

Schuler citato le iscrizioni, chiedendo anticipazioni sui piloti, per dare inizio alle presentazioni-stampa; gli sono state fornite indicazioni vaghe, pur parlandosi di quattro macchine.

Poi, alla chiusura delle iscrizioni, sabato 15 aprile, ancora Maffezzoli, non vedendosi arrivare le schede dell'Autodelta, ne ha sollecitato l'invio, senza avere alcuna risposta. Ed anche all'ultimo tentativo, effettuato lunedì 17 aprile, è man-

cato il successo, ricevendo un telegramma di rinuncia, contenente le spiegazioni già note, dell'impegno alla preparazione delle vetture per la Targa Florio e della nuova macchina con motore a dodici cilindri. Ciò varrebbe a spiegare che la rinuncia era da tempo meditata e non scaturita dal solo risultato di Brands Hatch.

Enrico Benzing



DAL REGOLAMENTO

## Quello che può interessare un po' tutti

• **Vetture ammesse - Cat. A - gruppo 4 - gran turismo speciale; cat. B - gruppo 5 - sport fino a 3.000 cmc.**

• **Piloti -** Per ciascuna vettura iscritta potranno essere designati tre piloti titolari e un pilota di riserva. Tutti i piloti iscritti da uno stesso concorrente sono considerati di riserva l'uno per l'altro. Tuttavia, ciascun pilota non potrà guidare più di due vetture nel corso della competizione.

• **Durata di guida -** La durata massima di guida senza cambio è di 3 ore e mezza. Comunque dopo tre ore di guida il pilota che riceve il cambio dovrà osservare un turno di riposo di almeno un'ora.

• **Ammissione alla partenza -** Alla gara sarà ammesso un numero massimo di 40 vetture, così suddivise: **cat. A - gruppo 4:** classe 1600 cc., 3 vetture; classe 2000 cc., 3 vetture; **classe oltre 2000 cc.** 3 vetture; **cat. B - gruppo 5:** classe 1000 cc., 3 vetture; classe 1300 cc., 3 vetture; classe 1600 cc., 3 vetture; classe 2000 cc., 10 vetture; classe 3000 cc. 12 vetture.

• **Tempi minimi di qualificazione - Tutti i conduttori iscritti, comprese le riserve,** dovranno ottenere un tempo minimo di qualificazione che non superi il 123 per cento della media dei tre migliori tempi stabiliti da tre conduttori diversi, indipendentemente dalla categoria o gruppo di appartenenza. (Esempio: i tre migliori tempi fatti registrare sono  $1'25''$ ,  $1'26''2$ ,  $1'26''8 = \frac{4'18''0}{3} = 1'26''0 = 86''$ ;  $86 \times 123 = 105,78 = 1'45''8$  minimo di qualificazione).

• **Ammissioni supplementari -** Se, per effetto dei tempi di qualificazione, non venisse raggiunto il numero di vetture prestabilito, potranno essere ammesse altre vetture, in base ai tempi migliori, purché qualificate nei termini previsti e ciò fino al raggiungimento di 40 vetture in pista.

• **Segnalazioni -** Oltre le normali bandiere tricolore, gialla, bleu, verde, bianca, rossa, nera a triangoli bianchi e a scacchi bianchi e neri, è stato ripristinato l'uso della bandiera gialla a striscie rosse verticali per segnalare la presenza d'olio sparso sulla pista.

• **Rifornimenti -** I rifornimenti di carburante possono essere effettuati in qualsiasi momento. Quelli di olio, invece, debbono essere distanziati di almeno 220 km., pari a 38 giri della pista. Sono permesse tutte le riparazioni e sostituzioni eccezion fatta per il cambio del blocco motore, della testata, della scatola cambio, della scatola ponte, del generatore e del motorino d'avviamento.

• **Il punteggio mondiale -** Secondo le norme dettate dalla FIA il punteggio da attribuirsi ai classificati, sempre che abbiano compiuto i 7/10 della distanza prevista (o percorsa dal primo), è di punti 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 e 1, rispettivamente dal primo al decimo classificato.

**gingeramente insieme**

**GINGERINO RECCARO**

QUANTI SONO GLI APERITIVI CHE POTRESTI SCEGLIERE? QUANDO SI DICE CHE UNA COSA VALE L'ALTRA, QUANDO SI DICE CHE LE DONNE SONO TUTTE UGUALI O GLI UOMINI FATTI TUTTI ALLO STESSO MODO. SIGNIFICA CHE SI È RINUNCIATO A SCEGLIERE. NON FARLO ANCHE TU. LASCIATI CONQUISTARE DA GINGERINO. GINGERINO È SIMPATICO. È BELLO ABBANDONARSI A CIÒ CHE PIACE. PER QUESTO È UN RUBACUORI. GINGERINO È L'APERITIVO CHE SI BEVE INSIEME. GINGERAMENTE INSIEME.



## Una rivalità allo specchio

Il duello ALFA-FERRARI, se si esclude la fugace parentesi del 1951, quando a SILVERSTONE in F. I. GONZALEZ col 4500 Ferrari aspirato batté clamorosamente FANGIO nell'ultima uscita dell'ALFETTA 1500 sovralimentata, si è praticamente concretato solo negli ultimi due anni con i prototipi tre litri. Ecco la storia di questi due anni.

### Da qui al forfait

FERRARI	1971	ALFA ROMEO
Secondo miglior tempo in prova con 1'52''74 contro 1'52''70 della Porsche 917. Tragico incidente a Giunti quando era a 10'' da Siffert.	<b>1000 KM BUENOS AIRES</b>	3. con Stommelen-Galli (1. degli SP) 4. con de Adamich-Pescarolo Tempo in prova 1'54''43
Non ha partecipato. Tuttavia Chinetti con un 312 P privato si è classificato 5. ass. e 1. degli SP.	<b>24 ORE DAYTONA</b>	Non ha partecipato
Andretti-Ickx dopo essere stati in testa dalla 3. alla 5. ora quando guidavano la corsa con oltre 3 giri di vantaggio. Miglior tempo in prova con 2'32''47	<b>12 ORE SEBRING</b>	2. con Stommelen-Galli (1. degli SP) 3. con de Adamich-Pescarolo Tempo in prova 2'34''99
2. con Ickx-Regazzoni a 3 giri Miglior tempo in prova con 1'27''4 Grande prova di Regazzoni dopo l'incidente a ICKX anche se la rimonta non basta.	<b>1000 KM BRANDS HATCH</b>	1. con de Adamich-Pescarolo Tempo in prova 1'27''8
Ickx-Regazzoni ritirati per incidente al 12. giro. Tempo in prova 1'33''91	<b>1000 KM MONZA</b>	3. con de Adamich-Pescarolo 4. con Stommelen-Hezemans 5. con Vaccarella-Hezemans-Stommelen Tempo in prova 1'35''15
Ickx-Regazzoni ritirati per incidente dopo la terza ora quando erano terzi a 1 giro dalle Porsche 5000. Tempo in prova 3'22''2	<b>1000 KM SPA</b>	3. con de Adamich-Pescarolo Tempo in prova 3'27''1
Non ha partecipato	<b>TARGA FLORIO</b>	1. con Vaccarella-Hezemans 2. con de Adamich-Van Lennep
Ickx-Regazzoni ritirati dopo essere stati in testa per i primi 5 giri e ancora al 14. e 15. Miglior tempo in prova con 7'36''1	<b>1000 KM NURBURGRING</b>	4. con de Adamich-Pescarolo 5. con Hezemans-Vaccarella Tempo in prova 7'45''1
Non ha partecipato	<b>24 ORE LE MANS</b>	Non ha partecipato
Ickx-Regazzoni ritirati a 20 giri dal termine quando erano in testa con un giro di vantaggio. Tempo in prova 1'40''10	<b>1000 KM OSTERREICH.</b>	2. con Hezemans-Vaccarella 3. con Stommelen-Galli Tempo in prova 1'42''92
Andretti-Ickx ritirati dopo un'ora quando stavano per assumere il comando della corsa. Tempo in prova 1'08''84	<b>6 ORE W. GLEN</b>	1. con Peterson-de Adamich Tempo in prova 1'09''22
1. con Peterson-Schenken 2. con Regazzoni-Redman 10. con Ickx-Andretti Miglior tempo in prova con 1'58''59	<b>1972</b> <b>1000 KM BUENOS AIRES</b>	3. con de Adamich-Alberti-Facetti a 6 giri 4. con Elford-Marko - 9. con Vaccarella-Pairetti - Tempo in prova 1'58''90 Nasce il problema del peso in più dei serbatoi di sicurezza.
1. Andretti-Ickx 2. Peterson-Schenken 4. Regazzoni-Redman Miglior tempo in prova con 1'44''2	<b>6 ORE DAYTONA</b>	3. con Elford-Marko a 4 giri 5. con de Adamich - Galli Tempo in prova 1'46''77 Anche senza serbatoi di sicurezza il divario dalle 312 resta inalterato. Si accusa la minor potenza del motore.
1. Andretti-Ickx 2. Peterson-Schenken Miglior tempo in prova con 2'31''44	<b>12 ORE SEBRING</b>	3. Vaccarella-Hezemans a 26 giri Tempo in prova 2'33''86 Dalle gomme Firestone si passa alle Goodyear ma il divario non diminuisce.
1. Andretti-Ickx 2. Peterson-Schenken 6. Regazzoni-Redman Miglior tempo in prova con 1'26''6	<b>1000 KM B. HATCH</b>	3. Stommelen-Revson a 2 giri 4. Elford-de Adamich a 4 giri 7. Marko-Galli a 15 giri Tempo in prova 1'28''1 Nemmeno il conclamato migliore adattamento del telaio 331t sul circuito più misto cambia la situazione. Ora vanno sotto accusa le Goodyear e la «forma» dei piloti.

dalla **1000**  
inglese alla  
**1000** italiana

Ci sono tanti modi per dare una eco ad una corsa (che si lega ad un'altra ombelicamente). Specie quando porta con sé conseguenze importanti: come è stata quella (clamorosa) di far decidere una Casa come l'Alfa Romeo a dare forfait, a sfuggire ad un derby così atteso, come quello tricolore di Monza per la 1000 KM.

Uno dei modi è questo. Cercare tre uomini, tre protagonisti, certi o mancati dei prossimi impegni (che da Monza arriveranno giù in Sicilia). Tre storie in una a metà strada di una cronaca post e anticipata.

Ma certo tre storie per capire meglio certe sfumature.

# 3 PILOTI una storia sola (quasi)

B. HATCH

chiama

MONZA

ed anche

la TARGA

FLORIO

## MERZARIO

«Lascio il  
312 P in  
buone mani»  
ha detto

ANDRETTI



BRANDS HATCH - «Per cortesia, Merzario, vai più piano». Chi diceva così al pilota dell'Abarth, sulla linea di partenza domenica scorsa in occasione della 1000 Km di Brands Hatch, alla presenza anche del delegato CSAI geom. Anzio Zucchi, era il direttore generale dell'Autodelta. Di che cosa si preoccupava l'ing. Chiti? Dell'ardire agonistico del pilota o della possibilità che la due litri Abarth-Osella ripetesse in gara l'exploit delle prove di star davanti alle tre litri ufficiali della Casa di Settimo Milanese? Certo che «Artario», come ora lo chiamano gli amici, una bella soddisfazione se l'è levata. Sabato in prova era stato il settimo assoluto, davanti alle due Alfa ufficiali di Nanni-Marko e Elford-de Adamich; domenica in gara era alle spalle di de Adamich e davanti a Nanni, e se un malaugurato fuorigiri (causato dall'uscita di una marcia del nuovo cambio Hewland) non gli avesse piegato una valvola, qualche altro dispiacere — c'è da scommetterci — lo avrebbe dato, con la sua due litri da 500 chili e motore 270 cavalli, attentamente osservata da mr. Broadley, ora preoccupato per le Lola 2000.

Arturo Merzario è in un momento di forma smagliante. Già la domenica precedente a Le Castellet, nell'Europeo 2 litri, era solo in testa e aveva dato quasi un giro a tutti, quando ha rotto. A Brands Hatch, lo sapete. Questo periodo di forma viene proprio «a fagiolo», come si suol dire, perché martedì 25 aprile Merzario fa la sua rentrée ufficiale nella squadra del «Cavallino», per sostituire nientemeno un certo

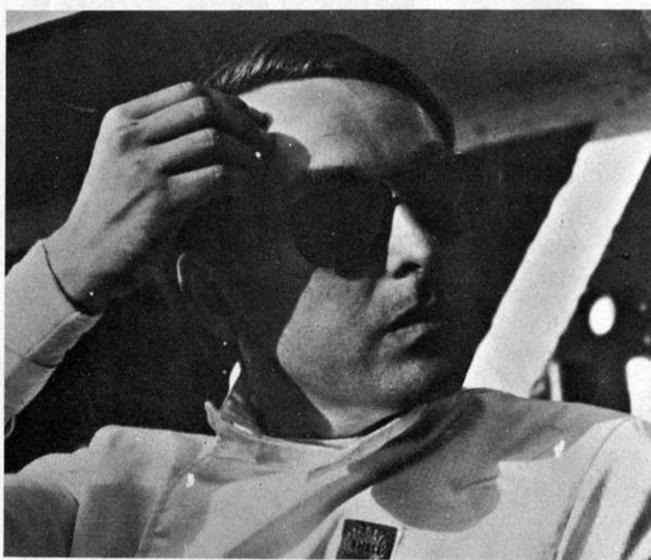
CONTINUA A PAGINA 32



Giancarlo Cevenini

## LARROUSSE

Spera che  
sia un test  
per il 1973  
la sua «Targa»  
col FERRARI



Si era nel 1963, l'epoca delle Dauphine 1093... e dei memorabili duelli fra due giovani piloti quasi sconosciuti: Gérard Larrousse e Jean-François Piot. Sono ormai passati quasi dieci anni.

«Sono dieci anni che corro, ma dal 1962 al 1965 le mie possibilità finanziarie mi permettevano soltanto di partecipare a una mezza dozzina di rallies all'anno. La mia carriera di professionista ebbe veramente inizio nel 1966, quando entrai alla NSU». Così dice Larrousse.

Un'altra grande data nella carriera di questo pilota, attualmente ritenuto uno dei migliori del mondo nei prototipi, è il 1967, quando firmò un contratto con l'Alpine-Renault, che lasciò poi nel 1969 per passare alla Porsche. Nel 1972, anche se la sua stagione si basa principalmente sul campionato del mondo marche con la Lola T280 — la tre litri della Scuderia Filipinetti — Larrousse gareggia anche per la Ford, nelle prove del campionato europeo turismo, e per la Porsche nei rallies, oltre che nel campionato europeo GT. Lo si è anche visto al volante di una coupé Alfa 2000, che condusse a un notevole terzo posto scratch al Lyon-Charbonnières. Sono pochi i conduttori altrettanto eclettici e che abbiano ottenuto analogo successo.

CONTINUA A PAGINA 32



J. R. Jaubert

## NANNI GALLI

Il «RIVERA»  
dell'ALFA  
ritroverà  
rispetto  
in SICILIA?



BRANDS HATCH. - Chi ha seguito tutte le prove della 1000 Km di Brands Hatch ha avuto quest'anno un'impressione che oseremo dire inquietante. Anche alcuni giornalisti francesi, l'hanno fatto notare. Cioè che alla squadra Alfa Romeo il quasi-licenziato e poi riassunto Nanni Galli sia stato trattato, col nuovo partner Marko, come l'ultimo della compagnia. Anche notando come le vetture si comportavano in pista, quella di Galli-Marko era certamente quella che appariva più scadente. Non solo nelle curve mostrava una sostanziale perdita di assetto, ma anche in rettilineo i piloti mostravano difficoltà. La 33t3 di de Adamich-Elford andava un po' meglio; quella di Revson-Stommelen era chiaramente invece la numero 1, curatissima.

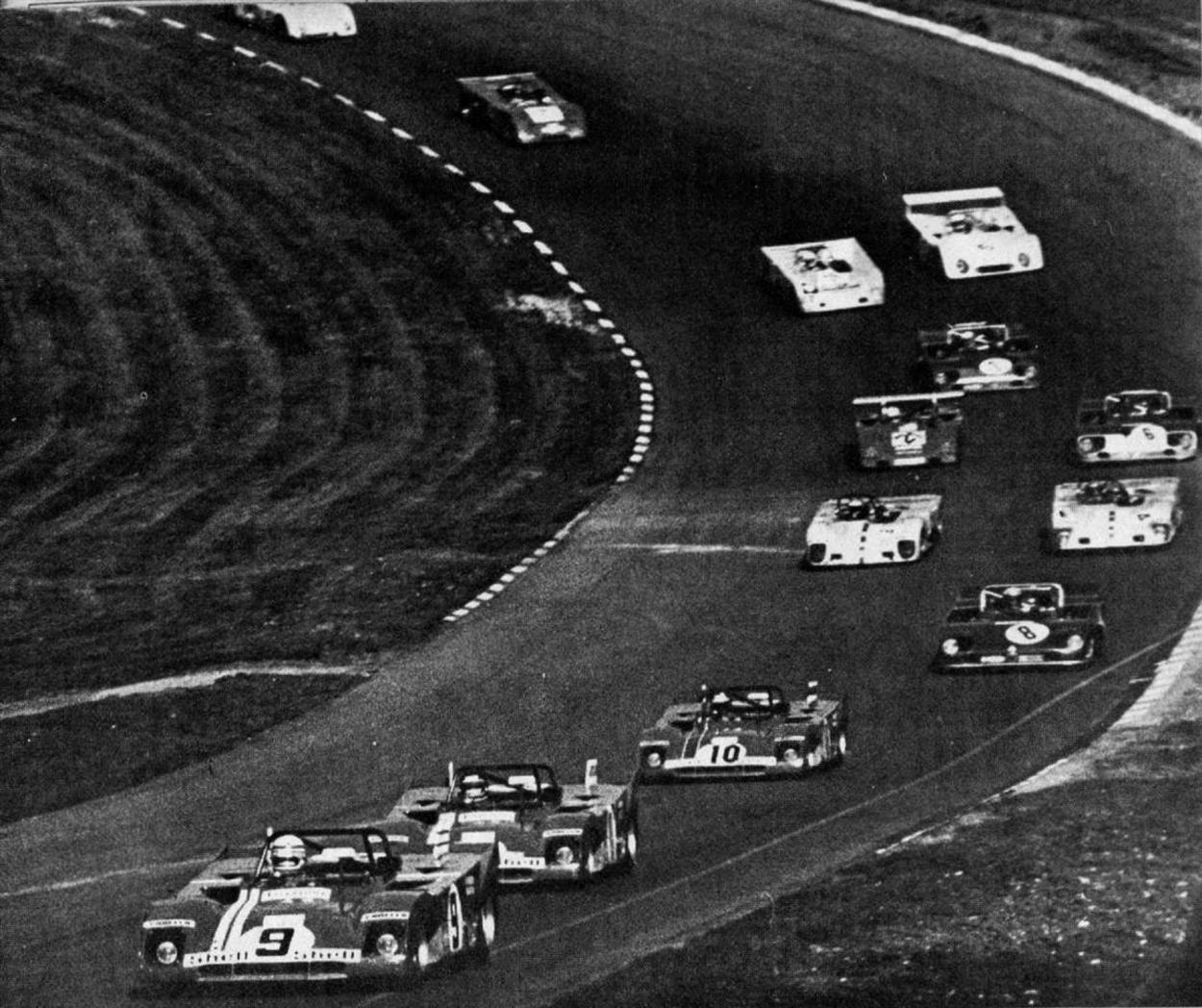
Si è poi saputo che la vettura di Revson-Stommelen ripresentava il telaio in alluminio, che è leggero più degli altri di circa 20 chilogrammi e, cosa più importante, ha un miglior assorbimento torsionale. Certo che la macchina n. 7 di Galli e Marko appariva anche ai boxes la discredita, da come veniva assistita. Non che ci sia una colpa dei meccanici, ma certo sembrava che ci fosse una tacita disposizione: «Prima fare tutto quello che c'è da fare sulle altre; se rimane tempo c'è anche la vettura di Galli-Marko».

Nanni, dopo la lettera di ammonizione ricevuta qualche tempo fa dall'Alfa per «aver parlato» con la stampa, non ha però detto nulla e non si è lamentato. Come

CONTINUA A PAGINA 32



g. c.



BRANDS HATCH - La 1000 Km inglese è appena scattata. Si sta percorrendo il 1. giro. Il trio-Ferrari è già saldamente al comando, davanti all'Alfa di Stommelen, le 2 Lola e la sorprendente Abarth di Merzario

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

## ♣ MERZARIO

Mario Andretti! Andretti, in Inghilterra, si è detto personalmente contento di lasciare il suo posto a Merzario dalla 1000 KM di Monza in poi. « Il volante della mia 312 P/72 — ha detto Mario — è in buone mani. Stimo molto Merzario che ha qualità per emergere, solo che gli vengono date le possibilità. »

L'amicizia fra Andretti e Merzario, risale ai tempi della 512 Ferrari, quando i due fecero coppia a Sebring nel '70. Merzario, prima delle prove di Brands Hatch è andato da Andretti e gli ha detto: « Senti, ti spiace se ti seguono con la mia Abarth, quando ci troviamo in pista, se non ti dà noia ovviamente? »

Andretti gli ha dato il permesso sorridendo poi, alla fine delle prove, con quel po' po' di tempo fatto, Merzario raggiante è andato a ringraziare Andretti, che gli ha sorriso dicendo: « Se vai così anche il 25 aprile, rischi di vincere a Monza! »

Abbiamo chiesto a Merzario che cosa è successo al suo morale che è alle stelle, e perché sta andando forte come mai? Arturo è stato categorico: « Io vado forte quando ho la macchina a posto come voglio io, per le mie esigenze di guida », ha detto.

« Dal prossimo 25 Aprile — ha continuato Merzario — correrò con la Sport Ferrari, e sarà tutta un'altra cosa. Vorrei una cosa, che non ci si aspettasse subito dei grossi risultati da me, perché in definitiva è un anno e mezzo che non corro con Ferrari. »

Dopo questo impegno che è alle porte, a Merzario rimarranno poche domeniche libere per l'Europeo 2 litri. Deve infatti andare a provare la Targa Florio con Munari dopo Monza. Poi ci saranno nella prima decade di maggio, altre prove di velocità in autostrada col 312/P in preparazione di Le Mans e quindi le altre gare con il 312 Ferrari. Salteranno parecchi impegni col 2 litri. Ma Merzario è contento lo stesso dice:

« Se c'è qualche pilota che vuole correre al mio posto, Osella gli può dare la mia macchina in affitto per un milione a corsa. Tutte le spese a nostro carico, sia che rompa il motore, sia che danneggi la macchina in una uscita di strada, la cifra per affittarla è sempre quella. Attualmente il Team Osella-Motul, dispone di circa 10 vetture, che saranno tutte aggiornate in breve tempo come la mia, e ben 50 motori. 10 li abbiamo venduti a Bonnier, poi abbiamo i pezzi e le fusioni grezze per farne altri 50. Se a qualcuno interessa si faccia avanti, la macchina va forte e bene l'ho dimostrato credo, quindi con un milione ci si può levare delle belle soddisfazioni. »

Arturo Merzario è molto cambiato

negli ultimi tempi, dal ragazzo che dicevano scapestrato appare più « uomo », più posato, anche se ha ancora quei capelli lunghi, come dice Ferrari. Ma ha promesso che se li taglia alla prima vittoria su una vettura-cavallino...

g. c.

## ♥ NANNI GALLI

Marko. Un esempio comunque per tanti. Alla fine delle prove di sabato, prima di andar via dai boxes l'Alfa prova i « pieni » di benzina nelle vetture. Anche per questo elementare controllo l'ultima a essere controllata è stata la n. 7. E anche se si fosse « andati a numeri » avrebbe dovuto essere almeno la seconda.

Tutto questo trattamento solo perché il prete è colpevole di aver messo per primo il « dito sulla piaga », dopo aver cercato inutilmente ad inizio stagione, un posto in Ferrari, con obiettivo F. 1.

Faceva quasi stupore vedere questo ragazzo sempre cortese e sorridente rifoderare un pizzico di interesse solo se gli parlavi di TECNO F. 1. Ma faceva soprattutto amarezza vedere questo pilota rispondere sempre argutamente in toscano « tutto O.K. » preoccupato a chi gli chiedeva qualcosa sul comportamento della sua Alfa.

Invece si vedeva bene in pista come la macchina andava... Più di tutti parlavano i cronometri e parlavano male per lui, il prete, che per generosità agonistica Enzo Ferrari poco tempo fa ha paragonato a Castellotti. Era costretto a figurare con uno degli ultimi tempi nella grande sfida e a « remare » come un novellino mentre Merzario, con l'Abarth 2000, gli andava via come se avesse anche lui un tre litri!

E poi magari sono pronti (all'Alfa) a rigiocare tutte su lui e Vaccarella, le carte per la corsa - del - salvataggio (della faccia): la Targa Florio del 21 maggio, quando le 33tt3 faranno il loro rientro dopo la umiliante rinuncia di Monza.

## ♠ LARROUSSE

« L'evoluzione è avvenuta piano piano e attualmente è il circuito, la mia specialità. » dice. « Ho scelto questo eclettismo indubbiamente per forza, ma mi trovo benissimo; mi apre inevitabilmente molte porte ma, più semplice ancora, mi piace. I rallies mi piacciono molto. E poi, ormai nei prototipi si trovano molti piloti di F. 1 super-allenati. Per essere all'altezza è indispensabile correre molto, per allenarsi, e anche per aumentare la propria esperienza. E' certo che più ci si avvicina alla vetta, più diventa difficile, ma ritengo comunque di potere evolvermi ancora. »

Una domanda era inevitabile. E la F. 1?

« E' un altro passo da compiere » ha risposto Larrousse — ma bisogna farlo con la massima prudenza. Non è impossibile che tenti l'esperienza quest'anno, dipenderà soprattutto dalla vettura di cui potrò disporre. E' infatti necessario avere una buona monoposto... con la quale faticherei già a stare al passo... »

E' abbastanza strano constatare che Larrousse per due stagioni ha pilotato le mostruose Porsche 917 e ammette che la Lola T280 è molto vicina a una F. 1, tanto per il comportamento che per la potenza, pare non nutrire molta fiducia in se stesso, appena si affronta questo argomento. « La F. 1 » dice « è una cosa che considero a parte, esige una grande abitudine e in questo campo io manco assolutamente di esperienza. »

« A seconda del risultato della tua prima gara, saresti tentato di continuare? » gli abbiamo chiesto.

« No, assolutamente. Farò l'esperienza, se la farò, per vedere, ma ciò non significa che io preveda d'intraprendere una nuova carriera in F. 1. Mi fa piacere farlo, ecco tutto, non cambia niente. »

Ritroviamo questa specie di pessimismo quando accenniamo alla partecipazione di Larrousse alla Targa Florio, al volante di una Ferrari 312 PB. Nessun pilota francese ha mai più corso per la prestigiosa scuderia italiana dopo Jean Guichet e, tenendo conto della classe di Larrousse incorporato in una squadra pur già tanto ricca in fatto di piloti, non è avventato giudicare questa corsa come una specie di test, in previsione del 1973.

« Intanto » dice Larrousse « lo vivo alla giornata e non penso mai alla stagione successiva. Sarebbe impossibile, del resto... Potrei anche trovare un lavoro che mi piace e smettere di correre domani... Sono uno specialista della Targa Florio e questo conta molto, perché si tratta di una corsa decisamente particolare. Ferrari ha ragionato in questo modo e si è rivolto a me. Non c'è altro. »

Larrousse ammette, però, che sarà forse la sua unica occasione per vincere una gara del campionato quest'anno, a meno che Bonnier non iscriva nessuna Lola alla 24 Ore di Le Mans, fatto che consentirebbe al francese di completare la squadra della Matra. In tal caso, la sua esperienza della celebre corsa di durata, che lo ha visto due volte secondo, farebbe di lui uno dei grandi favoriti, al volante della MS 670, preparata (e con serietà) appositamente per Le Mans.

« In sostanza la Lola T280 è un'ottima vettura » dice « e vale certamente la Ferrari, ma è molto difficile per una scuderia privata, che non dispone dei mezzi finanziari e materiali di cui dispone una scuderia ufficiale, imporsi in corsa. Ci sono sempre piccoli particolari... »

Quando, qualche minuto prima, gli avevamo chiesto quale fosse stata la sua più grande delusione, ci aveva risposto: « Non saprei, forse la Coppa delle Alpi del 1967, quando doveti ritirarmi a duecento chilometri dal traguardo, comunque un pilota deve abituarsi a delusioni del genere... »

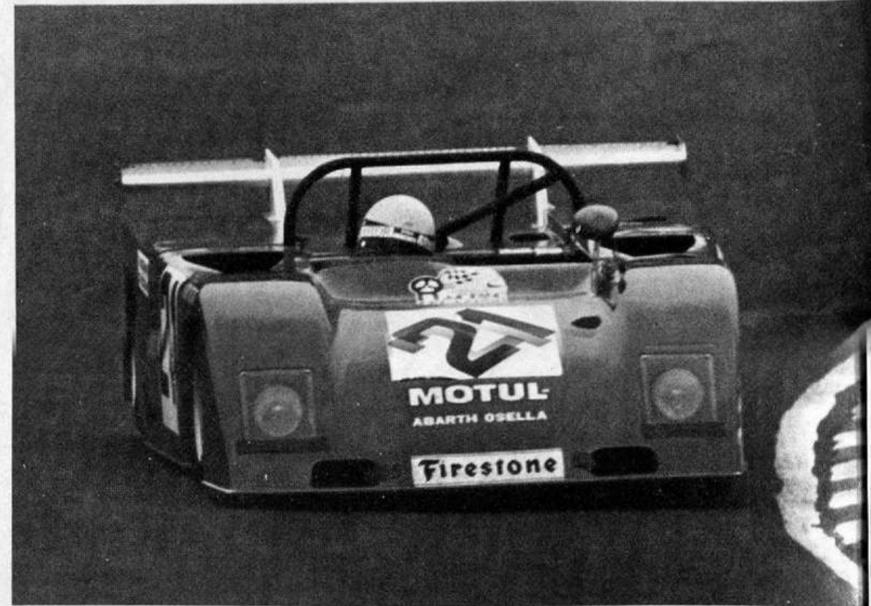
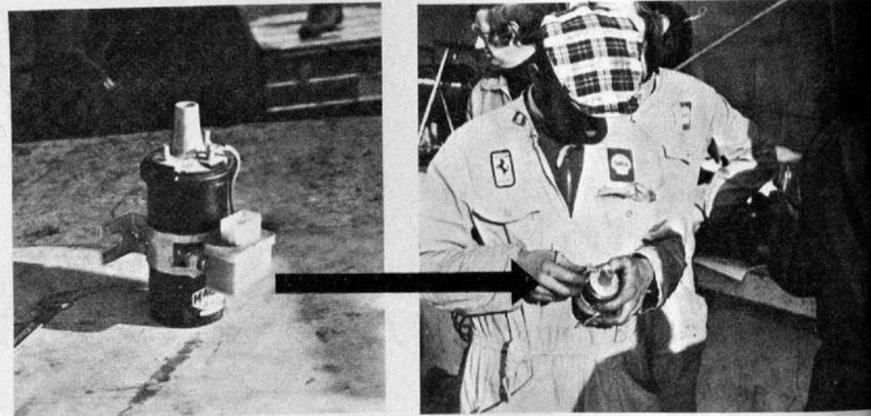
Privo d'illusioni e lucido: è forse questa la sua forza.

j. r. j.

## A Berruto quello che non è di Ilotte

Sull'Abarth 2 litri che, con un'incertezza, ha fatto perdere a Regazzoni il contatto con Ickx, non c'era Ilotte, come da noi pubblicato in sede di commento della 1000 KM di Brands Hatch, bensì Berruto. L'errore è nato dal fatto che Regazzoni, dopo, è andato a chiedere spiegazioni a Ilotte, che ovviamente è cascato dalle nuvole. Niente di male comunque, poiché la 2000 degli italiani (13. assoluti alla fine) ha sempre scrupolosamente evitato di intralciare la marcia delle vetture più veloci. E in un circuito breve e sinuoso come Brands Hatch una distrazione può anche capitare: l'importante è che non sia la norma.

Quella che Cuoghi sta maneggiando al box Ferrari è la bobina galetta che ha dovuto essere cambiata sulla 312 P di Regazzoni. E' costata il terzo posto. Ora la squadra meccanici Ferrari avrà ai boxes un « rivelatore » per individuare più rapidamente le avarie



Merzario dopo 17 giri si è ritirato con la sorprendente Abarth 2000. Egli ha così spiegato il suo fuorigiri: « Abbiamo montato il cambio Hewland su silenblock di gomma che flettono. Sapevo che potevano uscirmi delle marce, ma evidentemente c'è stata una partita di valvole difettose, perché la spia del contagiri è rimasta ferma a 9200 giri. Tenendo presente che al Castellet tiravo fino a 9000, non si sarebbe dovuta piegare la valvola a 9200 ». (Attualfoto)



Ken Tyrrell (il « boscaiolo » che fa arrabbiare Ferrari) era spettatore alla partenza della 1000 Km. E' stato visto parlare con Schetty. Gli spiegava, però, soltanto che, dopo la coppa dei Campioni, i meccanici inglesi avevano scritto una lettera agli organizzatori di Brands Hatch, perché giudicavano inadeguate le misure dei boxes: troppo piccoli per farci stare una macchina in lunghezza. Inoltre il sottopassaggio era basso e scomodo per raggiungerli e così basso che le monoposto F. 1 toccavano addirittura in terra con il musetto

Ha ingaggiato  
anche Graham Hill

# La MATRA si sente pronta per LE MANS

LE CASTELLET - Il nuovo prototipo Matra MS 670, di cui due esemplari figurano già iscritti alla 24 Ore di Le Mans, è stato sottoposto a una prova di durata sul circuito Paul Ricard. In effetti si trattava della seconda prova di questo genere, intrapresa dalla Casa francese, dato che un mese fa una MS 660 ha girato per ventun ore su questo circuito.

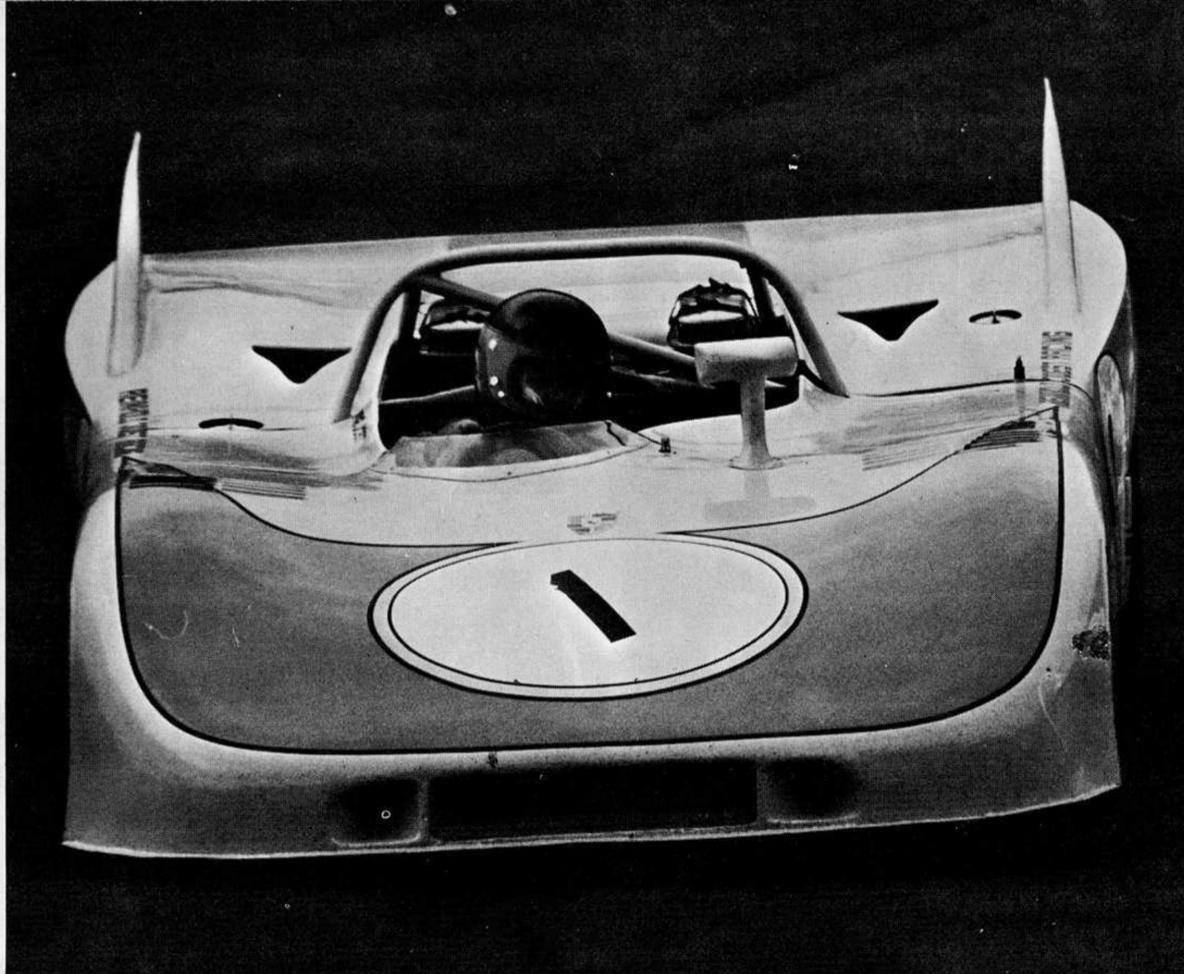
Amon, Beltoise, Cévert, Ganley, Graham Hill e Pescarolo si sono alternati al volante durante ventotto ore, a una media sul giro attorno ai 180 orari (1'56"/1'58"). Questo tempo è notevole e si pone fra quelli cronometrati durante il G.P. di Francia di F. 1, del luglio scorso. Del resto la MS 670 ha raggiunto la velocità più alta mai segnata su un rettilineo del circuito Paul Ricard (metri 1900) con la media di kmh 310. Lo scarto con la velocità massima che si può raggiungere sul rettilineo delle Hunaudières è valutato in 25 kmh, dai tecnici della Matra: la MS 670 dovrebbe dunque fare i 335 a Le Mans, cioè una velocità superiore alle migliori istantanee registrate durante le prove ufficiali sul circuito della Sarthe.

Il cofano anteriore, dal profilo migliore di quello della MS 660 grazie a cerchioni di diametro inferiore (13 pollici anziché 15) è rimasto immutato durante tutta la durata della prova, mentre la parte posteriore lunga, con due paia di pinne verticali e un alettone, sono stati a volte sostituiti con un cofano più corto, senza che ne derivasse una differenza che si potesse notare; senza dubbio la decisione definitiva verrà presa sul posto, poiché il nuovo tracciato di Le Mans sembrerebbe in effetti attenuare il vantaggio dato dal rettilineo. Quanto al motore V 12, svilupperebbe 460 HP a un regime inferiore agli 11.000 giri/min.

Gérard Ducarouge e la sua squadra, coscienti delle grosse responsabilità che gravano sulle loro spalle dopo la conferenza stampa di Lagardère, durante la quale egli ha dichiarato «vinceremo a Le Mans!», si sono però dimostrati molto soddisfatti, quasi confortati dalle prove, che parrebbero veramente dare buone basi alle «pretese» della Matra. Per non rischiare nulla pare che sia stata confermata la decisione di non correre la 1000 Km italiana alla quale due vetture erano pur iscritte.

Al termine delle suddette prove, non si è ancora in grado di annunciare il numero esatto dei prototipi iscritti, né la formazione degli equipaggi. Nell'evenienza che tre vetture siano iscritte, parrebbe probabile che le coppie sarebbero di doppia nazionalità: AMON-BELTOISE, CEVERT-GANLEY e PESCAROLO-HILL. Se al via ci sarà una quarta vettura, al volante potrebbe esserci Larrousse a patto che Bonnier rinunci ad allineare le Lola T280. A questo proposito non c'è stato alcun annuncio ufficiale e non si sa neppure se Bonnier accetterà «d'imprestare» il pilota francese.

j. r. j. 



● La ritrovata «bicicletta» Porsche 908/3 di Jost e Casoni ha confermato le sue qualità. Andretti l'ammirava per la sua stabilità in curva. La zavorra che ha dovuto imporsi, si dice di ben 120 chili, spiega le prestazioni limitate, con i tre litri Porsche rimasti sotto i 400 cavalli. Piuttosto adesso sappiamo il peso della versione 1971: 650 (peso regolamentare) meno 120 kg (di zavorra) eguale 530 kg



15,15 del pomeriggio di domenica, dietro ai boxes, si assiste ad un brivido di due Alfa che si toccano. Galli sulla destra nella curva a sinistra che porta sotto il ponte in salita, stringe a sinistra come è suo diritto; il compagno di squadra Revson (che già si era toccato ai primissimi giri con la Lola di Wisell) tenta di passarlo proprio in quel punto, si toccano, Nanni con abile manovra tiene la sua macchina nella giusta traiettoria. Revson sbanda, fa tutta la curva come se fosse in «derapage», riprende anche lui molto bene la vettura e continua. Ed eccolo il segno galeotto sulla 33tt3 di Galli. In confidenza: ma chi ha portato le cose all'Alfa a questo punto?

## LURAGHI jr.: Gli «altri» vanno più forte...

BRANDS HATCH - Spettatore d'eccezione alla 1000 Km di Brands-Hatch ai box dell'Alfa e con qualche «sbirciatina» a quelli della Ferrari, l'ing. Renzo Luraghi, figlio del presidente dell'Alfa Romeo. Era accompagnato dall'ing. Chirico dell'ufficio esperienze dell'Alfa Sud. Anche l'ing. Luraghi jr. era a Londra, per non meglio identificati contatti che riguardavano la nuova fabbrica milanese del Sud. Richiesto di un suo parere sulla gara, l'ing. Luraghi jr. ha detto: «Non seguo molto le corse, ma ho l'impressione che gli altri vadano leggermente più forte di noi... Speriamo bene nel futuro».

● L'ing. Chiti al sabato mattina alle prove inglesi ci tiene a chiarire: «Abbiamo cambiato tutti i motori, ma non perché erano rotti! Mi raccomando che non succeda come in Argentina, dove è stato scritto che ne ho rotto otto!».

● Invece in casa Ferrari, per sicurezza al sabato è stato cambiato solo il motore di Regazzoni-Redman, perché non girava tondo e aveva una piccola perdita d'olio. Gli altri due hanno fatto prove e corsa.

● Metti il caso che Hezemans... (che correva con Merzario con l'Abarth 2000) stia davanti alle Alfa ufficiali che cosa succederebbe? Ci si chiedeva al sabato sera prima della gara in sala stampa. La risposta di tutti i presenti è stata: «Licenziamento immediato dall'Alfa-Romeo per l'olandese». Quando nella prima mezz'ora di corsa Merzario ha piegato una valvola, c'è chi giura di aver visto Hezemans tirare un sospiro di sollievo.

● Andretti nelle prove di sabato è riuscito a trovare un chiodo in pista e ha forato un pneumatico. Arrivato ai box ha detto ai compagni: «Mi raccomando, i chiodi sono miei, non rubatemi!». Poi seccato, ha aggiunto: «Che abbia una calamita in tasca?». E si frugava. «Non ne sbaglio mai uno! Scommetto che era l'unico su tutta la pista». Sia durante le prove che in gara più nessuno ha forato...

● Perché Revson è andato più forte di Stommelen con la 33TT3 a Brands Hatch, ho chiesto ad un dirigente Alfa? La risposta è stata: «Revson preferisce i circuiti "guidati", mentre Stommelen ama i circuiti veloci con ampie curve».

● B. 20, B. 25-26-27 erano le sigle dei pneumatici Firestone usate finora. Adesso che tutti avevamo imparato a distinguerli, la Casa ha cambiato sigle. Il tempo migliore della Ferrari nelle prove è stato fatto da Regazzoni con le nuove Firestone 11.21 (corrispondenti alle B. 27).

● I visibilissimi problemi di assetto dell'Alfa di Galli-Marko, sono stati spiegati dall'ing. Chiti come conseguenza del testa-a-coda di Nanni al sabato: «Ha toccato la palizzata con

l'alettone!». Si dà il caso però che anche al venerdì non è che la n. 7 andasse meglio...

● Per tentare di arrivare ai limiti delle 312 P, nelle prove, sulle Alfa hanno provato anche a togliere il limitatore di giri. Ma tutto è stato vano: la Ferrari era imprevedibile!

● Perché tanto segreto intorno al nuovo telaio in alluminio che aveva la 33TT3 di Revson-Stommelen? Forse perché i piloti interessati non ne erano entusiasti, nonostante che esso pesasse 20 chili di meno.

● Bonnier, il general-manager Lola di Ginevra, passa davanti al box dell'Alfa



● Derek Bell ci domanda: «Come va la Tecno?» E insiste: «Ma riusciremo ad andare in Spagna?» Smorfia, (del sottoscritto). Allora lui fa: Mi ha detto David (Yorke) che i cavalli ci sono al banco... Bene, speriamo ci siano anche in pista. Poi parla della Mirage che fa progressi. Ora ha problemi di molle e di ammortizzatori, ma sarà presto — giura — competitiva. Al quinto giro di gara è però fuori causa per la fuoriuscita di liquido di raffreddamento. Dice Bell, pazientemente: «Questo è un guasto nuovo, non previsto!» (Nella foto: Yorke a B. Hatch con i suoi poulain Tecno: Bell e Galli).

## La BMW al mondiale '73?

● Correvano anche tra i box di Brands Hatch voci di un grosso futuro impegno della BMW in campo agonistico oltre che nelle Turismo. Le avrebbe riferito un tecnico della Porsche passato alla Casa di Monaco, l'ing. Staudenmeir, che era addetto alla clientela sportiva e che a Brands Hatch ha assistito la 908 di Jost e Casoni. C'è chi sostiene addirittura che la BMW intende costruire una vettura sport da tre litri, riempiendo così il posto lasciato vacante dai costruttori tedeschi dopo l'abbandono della Porsche stessa.

● Il nuovo telaio della F. 1 Surtees destinato a de Adamich è stato danneggiato in prova da Schenken sulla nuova pista di Nivelles. Surtees ha comunque assicurato una nuova scocca al nostro pilota.

● Visite piloti a pagamento? I piloti che si sono sottoposti a visita medica a Brands Hatch si sono visti chiedere il pagamento di cinque sterline. Ma poi è intervenuto Bonnier e l'idea della parcella è sfumata.

● Molti ringraziamenti sono stati fatti dai tecnici della March a quelli dell'Alfa Romeo che hanno loro fornito il nuovo cambio centrale da usare nella loro nuova monoposto di F. 1.

fa e guarda interessato le vetture. Una voce fra il pubblico (in toscano puro) fa: «Vai, vai, Jo, tanto lì non hai nulla da copiare!». Era un emigrato (toscano)...

● La CSAI era rappresentata a Brands Hatch da Anzio Zucchi; il presidente Rogano è andata a TOKIO per il convegno (turistico-burocratico) CSI.

● Il cronometraggio elettronico HEUER impera nei boxes. La Ferrari è stata imitata dall'Alfa, dalla Gulf-Mirage e dalla Lola.

● C'è un giornalista che per raggiungere Brands Hatch ha fatto questo giro: Roma-Parigi in treno, Parigi-Londra in aereo; Londra-Sevenoaks in treno, Sevenoaks-Brands-Hatch in pullman.

● Dopo il secondo rifornimento, Andretti ai boxes ha suggerito a Caliri, visto che non c'erano avversari da impensierire, di ridurre il passo a 10.200 giri: «Tanto nessuno ci viene a prendere». Caliri ha dovuto così rifare tutti i calcoli dei consumi perché quel limite così basso di giri, non era previsto neppure nelle più rosee previsioni della vigilia! Risultava infatti che, per fare l'ultimo rifornimento, la vettura di Ickx-Andretti si sarebbe dovuta fermare al 238. dei 235 giri previsti. Quindi tre giri dopo che la gara era terminata.

● Il ritiro delle Lola è stato dovuto allo stesso difetto che le ha tolte di scena a Sebring: sospensioni troppo fragili e conseguente rottura.

● La gara di Brands Hatch era articolata su 235 giri della pista pari a 1002 km. La Ferrari dopo 60 giri aveva già doppiato tutti.

● Chissà perché quando i cronometri-contagiri HEUER hanno confermato nei boxes Alfa che erano Andretti-Ickx e non Peterson Schenken gli effettivi leaders anche della 1000 Km inglese, l'ing. Marelli si è messo le mani nei capelli...

cev.

Il signor Giammiro Emilio SASSA, Via Vittorio E. Orlando 42 Ascoli Piceno, titolare di brevetto per la costruzione e la vendita di centinaia di sicurezza (Roll-bars) per autovetture, ai sensi e agli effetti delle vigenti leggi.

**DIFFIDA**

chiunque dall'imitare servilmente i suoi prodotti, metterli in vendita contraffatti e comunque dal compiere atti tali da generare confusione con prodotti similari.

L'autodromo «Dino Ferrari» di Imola, quel circuito del Santerno che tante battaglie cartacee e verbali ha sollevato in questi ultimi cinque anni, battaglie finalmente risoltesi con il trionfo dello sport e l'abbandono di velleità «campanilistiche» da parte dell'ESTI che aveva presentato l'interessamento dell'Automobile Club Bologna come un tentativo di impadronirsi dell'impianto, dimenticando di dire che la proprietà sarà sempre dell'Amministrazione comunale imolese e che la cittadinanza, dalla vita dell'autodromo, non potrà che trarre vantaggi, da oggi cambia volto. Scompariranno tutte quelle migliaia di balle di paglia disseminate lungo il percorso a copertura dei guard-rails in occasione della disputa della 200 miglia motociclistica, cesseranno i rombi laceranti ed esasperati dei bolidi a due ruote, lasceranno il «parco conduttori» tutte quelle piccole o grandi «roulottes», nota di colore immancabile per le gare dei centauri, verranno installate nuove reti di protezione e raddoppiato, per 800 metri, il lungo nastro di guard-rail, verrà creata una gabbia di rete metallica per filtrare l'ingresso delle vetture e delle persone autorizzate ai box, verrà, insomma, predisposto l'impianto alla grande manifestazione automobilistica programmata e organizzata dall'Automobile Club Bologna.

Dopo le maxi-moto, dunque, anche le maxi-auto. E con l'Interserie torna la Formula 3 che per i noti bisticci burocratici ha dovuto cambiare il nome in «Formula corsa 3 da 23 mm», torna la FORMULA FORD, questa volta finalmente riconosciuta ufficialmente e titolata dalla CSAI.

Gli organizzatori bolognesi, che nei giorni scorsi hanno tenuto la conferenza stampa ormai d'abitudine, non hanno potuto fornire l'elenco ufficiale delle iscrizioni visto che le stesse hanno subito un rinvio nella data di chiusura a causa di alcune agitazioni nel campo delle poste che hanno ritardato l'invio dei regolamenti e la ricezione dei moduli d'iscrizione. Esse si chiuderanno martedì e l'elenco ufficiale verrà diramato soltanto nella giornata successiva, ma, ad ogni modo, si possono già fare alcune anticipazioni, specialmente per quanto riguarda la gara principale.

Sono già della partita, moduli di iscrizione e nulla-osta delle varie commissioni sportive nazionali fra gli incartamenti dell'ufficio corse bolognese, 22 concorrenti (ne sono ammessi 24 alla partenza), fra i quali i più bei nomi della specialità e le più interessanti vetture della serie. Facciamone una breve elencazione, cominciando doverosamente da LEO KINNUNEN, il campione in carica, che si presenta avvolto nel mistero. La

## Una Ferrari per GALLI e (forse) il 7000 per MERZARIO

### Così modificati gli orari a Imola

Lunedì 1 maggio 1972

Ore 14,30: partenza 1. manche COPPA D'ORO SHELL - INTERSERIE (30 giri pari a km 150,540).

Ore 15,45: partenza COPPA BENAGLIA - Formula corsa 3 (20 giri pari a km 100 e 360).

Ore 17,00: partenza 2. manche COPPA D'ORO SHELL - INTERSERIE (30 giri pari a km 150,540).

Ore 18,15: premiazione dei vincitori.

La gara di Formula Ford campionato Chevron si svolgerà domenica 30 aprile, secondo il seguente orario:

Ore 13: partenza 1. batteria (8 giri pari a km 40,144).

Ore 13,35: partenza 2. batteria (8 giri pari a km 40,144).

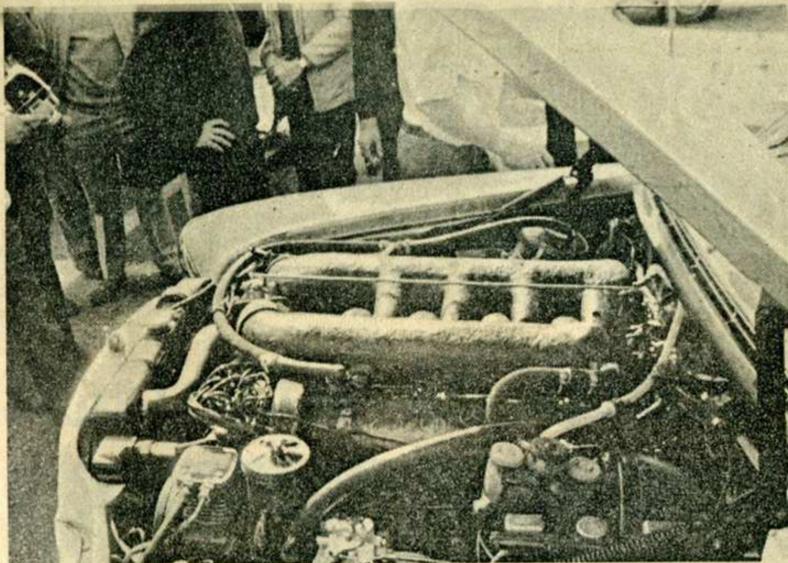
Ore 16,35: partenza finale (10 giri pari a km 50,180).

Prove: sabato 29 e domenica 30 dalle ore 13,30 alle 18,30.

• Una signora di Pittsburgh era su un aereo di linea che non è riuscito a decollare. Sono scoppiati i pneumatici e l'apparecchio è finito in mezzo alle erbacce, in fondo alla pista. «Io non avevo paura — ha poi detto la signora — finché l'uomo seduto accanto a me non si è messo a gridare e a fare scene. Era Al Unser, il vincitore della 500 Miglia d'Indianapolis dell'anno scorso.»

• L'allungamento di 1 chilometro, un chilometro e due della pista di Vallelunga è stato già deciso.

• Pare che la Ferrari monoposto B. 3 potrebbe anche non venire pronta per il G.P. d'Italia a Monza.



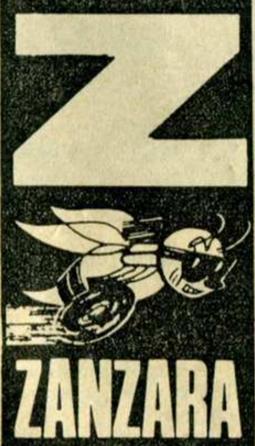
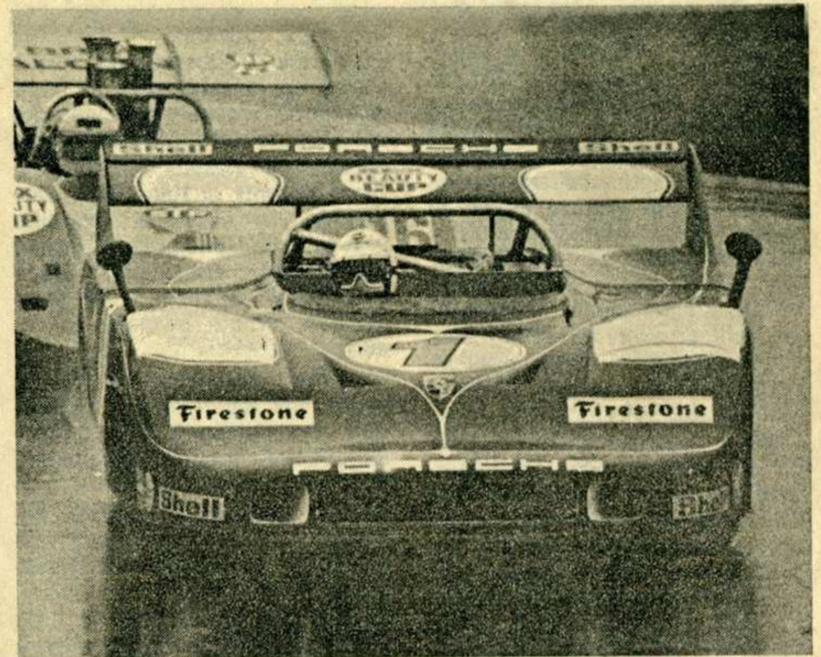
Ecco il motore Mercedes 6,3 litri che dovrebbe equipaggiare la McLaren di Heyer. A destra, la Porsche rinnovata di Leo Kinnunen, che ad Imola potrebbe avere il motore sovralimentato di oltre 800 CV

sua scheda d'iscrizione dice infatti che parteciperà alla gara con una PORSCHE 917/10 cilindrata 5400 senza specificare se si tratterà di quel motore sovralimentato con potenza aggirantesi sugli 850 cavalli, ma le ultime notizie da Stoccarda danno per certa questa possibilità. Kinnunen, che al Nurburgring ha dovuto accontentarsi del quarto posto, viene a Imola, che ben conosce, deciso a prendersi una rivincita specie su quel WILLI KAUSHEN, pure presente, che vanta una macchina eguale alla sua.

Fra i motivi di interesse, oltre al probabile debutto del supercompressore motore di Kinnunen, v'è poi, oltre l'8 litri BRM di MARKO, quello altrettanto atteso (di debutto) del motore MERCEDES montato sulla McLAREN M8F di HANS HEYER che correrà a Imola in assenza di Jacky Ickx impegnato a Jarama. E per continuare con le McLaren, vi sono, con quelle vetture, HELMUT KELLENNERS, terzo in Germania, TEDDY PILETTE, GEORGE LOOS (che ne porta addirittura due di macchine), BERND SEIDLER, H.U. WIEDMAR e TONDELLI (che potrebbe avere un partner sulla sua M8D). Poi v'è la MARCH 717 dell'austriaco STEFAN SKLENAR, le LOLA T. 222 FRAISSENET, MARIO CASONI e EGMONT DURSCH.

Dopo l'elencazione di questi piloti che sulla carta dovrebbero essere i protagonisti, quali comprimari di lusso, pronti ad approfittare di ogni occasione, vi sono JOAKIM BONNIER con la LOLA T. 280, ERNST KRAUS con la PORSCHE 917 ex Neuhaus, FRANZ PETSCH con un potenziato FERRARI 512 M, «RICCARDONE» con l'ALFA 33-3 (Zecoli spera ancora nel 33-4 (litri) ufficiale, ma è difficile l'ottenga con l'aria che tira all'Alfa), BONOMELLI e MASCALEROS con due PORSCHE 2700.

Mancano da questo elenco tre piloti dei quali si attende da un momento all'altro la scheda d'iscrizione, tre piloti che faranno gridare d'entusiasmo gli «aficionados» del Santerno: ARTURO MERZARIO, NANNI GALLI, CARLO FACETTI. Per ciascuno di essi, sicuramente presenti, la sola incertezza riguarda la macchina che guideranno: sarà Merzario al volante di una rossa Ferrari o di una arancione McLaren M8F? (Si aspetta la risposta di Chinetti dagli USA per il Ferrari Can-Am ora spider che è al momento a Maranello in revisione). Guiderà Nanni Galli (ormai convinto della rinuncia Tecno al G.P. Spagna F.1) una McLaren o una Ferrari 512 M (quella di Junca-della)? Facetti spera di avere invece la McLaren di un team straniero.



bis

• Carlos Pace si è rapato i capelli (quasi) a zero. Racconta Falletti, polifotoreporter, che Beltoise quando l'ha visto non l'aveva riconosciuto: «Non ha più la faccia da corridore, adesso...» si è poi scusato IPB.

## MANTOVANI sostituirà ROGANO alla CSAI?

• Si attende il ritorno da Tokio del charter-jet speciale carico di... FIA, ACI, CSI e CSAI. Sono tutti i componenti internazionali del «burocra» automobilistico. Per l'Italia la rappresentanza alla riunione cosiddetta di primavera (stavolta ospitata nel lontano Giappone) ha partecipato una super-equipe composta dal Presidente d'onore ACI avv. Marinucci, dal Presidente designato (per il post 7 maggio) avv. Carpi de' Resmini, dal segretario generale Mungo, dal direttore gen. Cenerini, dal Presidente della CSAI ing. Rogano, dal segretario Saliti, dal Presidente della sottocommissione tecnica ing. Bacciagaluppi. Insomma c'erano tutti: dal libero all'ala tornante!

• Sembra che la famosa «festa mondana» con cantanti e indossatrici, con sponsor tipo «Rinascente» o una grande industria di ceramiche, di cui si era parlato per il G. P. Repubblica Italiana F. 1 del 18 giugno a Vallelunga, rimarrà soltanto una idea (ardita).

### La sfida di MERZARIO

• Arturo MERZARIO, in qualità di pilota Abarth stavolta, lancia una sfida al «clan» Alfa Romeo a proposito della sua Abarth 2000 che è stata così brillantemente anche davanti alle Alfa tre litri a Brands Hatch nell'ultima Mille Chilometri. «Siccome c'è stato chi ha avanzato dubbi sulla cilindrata del motore della nostra Abarth, parlando di 2400-2600 cc anziché 2000, sfido gli alfisti a un controllo di cilindrata. AUTOSPRINT sceglie il luogo e il giorno e noi faremo vedere che la nostra macchina non ha «maggiorazioni» di sorta nel motore! E' un due litri e basta e non è colpa nostra se riesce anche a battersi alla pari con alcuni tre litri!»

LE GRANDI MANOVRE milanesi per la conquista della CSAI '73-'75 sono in pieno svolgimento. Se il viaggio a Tokio non rinsalderà tentennanti vincoli è dato per scontato che il Presidente-ACI designato tenti di pagare la «cambiale» della collaborazione milanese sostituendo persino Rogano alla Presidenza CSAI. Sergio Mantovani, ora Presidente della commissione sportiva dell'AC Milano non è entrato nella attuale CSAI, quando c'è stato bisogno di un nuovo membro, non perché l'obiettivo è di portarlo in novembre al posto del bolognese Zucchi per la Presidenza della sottocommissione velocità, ma addirittura perché egli sarebbe appunto designato alla Presidenza suprema della futura CSAI!

• Su «Stadio» ho scritto un articolo a proposito del «malvezzo» dei grandi costruttori sportivi italiani di disertare proprio le (poche) gare qualificate nazionali. E' il caso dell'Alfa che a sette giorni dalla corsa ha annunciato di non correre la 1000 KM., avvilendo tutto lo sport automobilistico nazionale. E' il caso della Ferrari che già si è premurata di precisare che il 18 giugno non andrà a Roma al Gran Premio Repubblica Italiana che l'AC romano ha avuto il coraggio di organizzare nel giorno libero dell'annullato G.P. d'Olanda. Come è il caso della Targa Florio, al momento candidata ad avere una sola 312P, e della corsa Interserie di Imola, disertata da entrambi i nostri big (almeno

alle iscrizioni note al momento in cui scrivo). L'ing. Ferrari mi ha promesso una risposta sul quotidiano bolognese, ma si è già detto — come sportivo — d'accordo sulla giustezza della tesi del sottoscritto. «Non posso essere purtroppo d'accordo però come industriale, perché gli impegni economici mi obbligano soltanto al programma delle corse mondiali.» Si potrebbe rispondere: ma dopo l'avvento Fiat a Maranello, noi tutti avevamo pensato che Enzo Ferrari avesse potuto finalmente rimanere solo uno «sportivo»!

Marcellino



BALLOT LENA a fatica  
sul belga JACQUEMIN

# Il pericolo PANTERA

G.P. DI PARIGI - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per il campionato europeo GT - Monthlery, 16 aprile 1972.

## LA CLASSIFICA

1. Ballot-Léna (Porsche 911 S) 1 ora 22'9"4, media kmh 124,368; 2. Jacquemin (Pantera) 1.22'28"8; 3. Keller (Porsche 911 S) 1.22'42"5; 4. Haldi (Porsche 911 S) 1.22'55"5; 5. Loos (Porsche) a 1 giro; 6. Vetsch (Porsche) a 1 giro; 7. Bardini (Porsche) a 2 giri; 8. Rouveyran (Ferrari) a 2 giri; 10. Findel (Porsche) a 2 giri.  
Giro più veloce: Jacquemin 1'37", media kmh 126,403.

A sinistra, la partenza della gara per l'europeo GT a Monthlery: in prima fila la Porsche di Ballot-Léna e la Pantera di Jacquemin, che vediamo qui sotto

**MONTLHÉRY** - Buon week-end per i francesi, quello della settimana scorsa. Alla vittoria di Jaussaud a Hockenheim, si è infatti aggiunta quella di Ballot-Léna al G.P. di Parigi, valevole per il campionato europeo GT. Ottimo secondo posto di Jacquemin, che pur potendo disporre di una Porsche 911 ha preferito mettersi al volante di una Pantera, che gli era stata consegnata poco prima della corsa. Vecchio rallista, Jacquemin quest'anno farà le gare di questo campionato e correrà a Le Mans, al Giro di Francia e alla 1000 Km di Parigi. « So di affrontare un grande rischio — aveva detto — ma ho sempre avuto più fortuna in circuito che nei rallies e con questa vettura penso di potere ottenere buoni risultati ». Ha visto giusto. Le attività sportive di Jacquemin, molto intense quest'anno anche in salita e nei rallies, sono agevolate dall'aiuto economico della Blindex-Battery di Marsiglia e di Radio Montecarlo.

Oltre Jacquemin, anche Muller e « Pooky » potevano disporre della nuova vettura costruita da De Tomaso. Entrambi hanno avuto poca fortuna perché sin dalle prove hanno dovuto più volte fare intervenire i meccanici per questa o quella rettificata. Muller doveva addirittura rinunciare alla competizione, mentre « Pooky » si ritirava al sesto giro dopo avere « toccato » a causa di noie alle sospensioni. Ad ogni modo la Pantera si è dimostrata una rivale assai pericolosa per le Porsche, così come lo potrà essere in seguito anche per alcune vetture sport nelle gare di durata.

Per tornare alla corsa di Monthlery, già in prova Ballot-Léna aveva dimostrato serie intenzioni, ottenendo la posizione al palo col tempo di 1'36"2, mentre la Pantera di Jacquemin era staccata di un solo decimo di secondo. Terzo miglior tempo quello di Bonomelli su Porsche, il cui 1'37" ha molto bene impressionato.

Nella prima manche (di 100 km) Ballot-Léna era in prima fila con Bonomelli ed era l'italiano a fare la partenza migliore, già in testa al primo giro, seguito da Ballot-Léna, Wetsch, Banner, Findel. Nessun mutamento fino all'ottavo giro, ma al nono

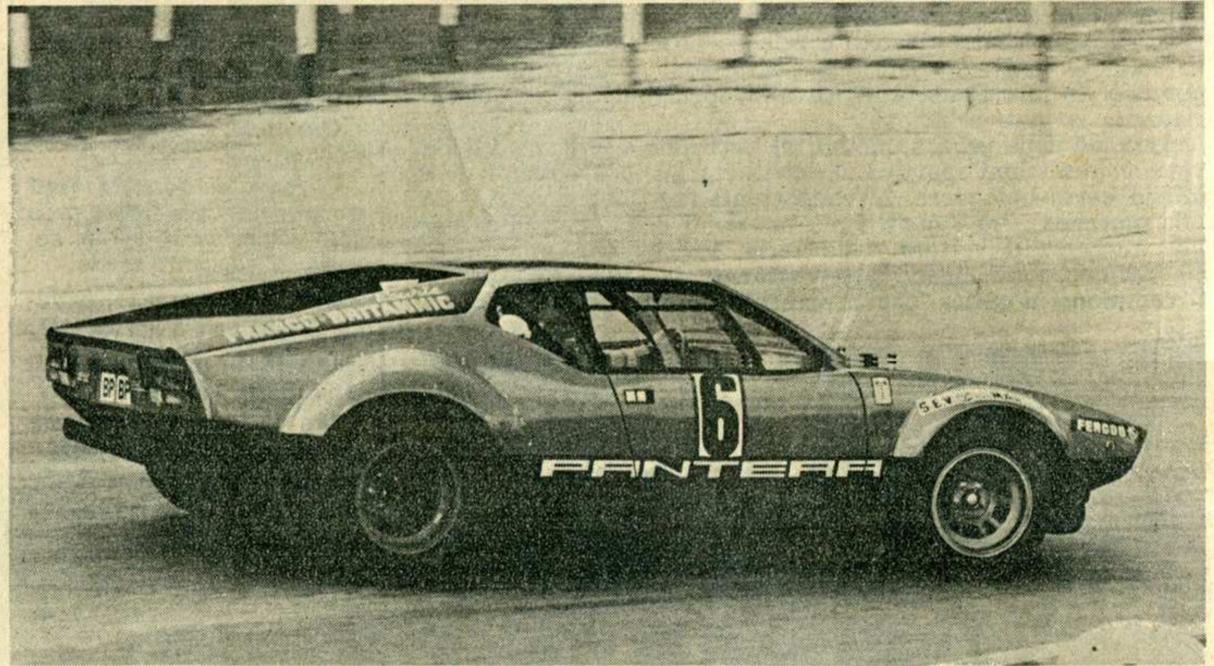
Ballot-Léna strappava il comando a Bonomelli e da quel momento aumentava regolarmente il proprio vantaggio, mentre all'ultima tornata Bonomelli veniva superato da Wetsch. La classifica subiva poche variazioni.

Molto più combattuta la seconda manche, nella quale correvano anche Jabouille e Rouveyran su Daytona, in fondo allo schieramento. Partenza rapidissima di Haldi, che al primo giro precedeva Schickentanz, « Pooky », Grandet, Kretschi, Jacquemin. Quest'ultimo iniziava subito la rimonta e al terzo giro occupava la quarta posizione. Due tornate più tardi si è portato al comando Schickentanz, davanti a Haldi e a Jacquemin. La corsa di Jabouille era in calo: secondo al primo giro, al sesto era quinto e intanto « Pooky » si ritirava. Alla successiva tornata passava al comando Jacquemin.

Ventun vetture al via per la finale, con Ballot-Léna e Jacquemin in prima fila. Subito in testa Ballot-Léna, mentre Jacquemin, dopo una cattiva partenza, riusciva a portarsi in seconda posizione, per passare però alla quarta al giro successivo. Bonomelli, in tredicesima posizione, faceva una bella rimonta, ma all'ottavo giro era costretto a fermarsi, mentre Jacquemin superava Keller, imitato da Haldi che al giro seguente doveva cedere il passo a Jacquemin. Secondo per cinque giri, il belga sferrava un forte attacco a Ballot-Léna, ma al quindicesimo giro si è trovato di nuovo quarto per una leggera uscita alla chicane nord. Senza perdersi d'animo, è ripartito all'attacco dei due piloti svizzeri che è riuscito a superare, conquistando un ottimo secondo posto.

## Il nuovo « staff » della « VARAZZE »

GENOVA - La scuderia Varazze Corse ha il suo nuovo Consiglio Direttivo. Eccoli: Presidente: Dott. Giuseppe Ferrero. Presidente Onorario: Osvaldo Cravero. Vice presidente: Giorgio Fracchia. Direttore Sportivo: Giovanni Damele. Segretario: Sergio Rettaroli. Revisore: Giorgio Brea. Consiglieri: Rag. Franco Zucati, Piero Saccone, Paolo Poggio, Sergio Odello, Giorgio Brea. Pubbliche Relazioni: Franco Di Sisto Orsogna. Proibiviri: Agostino Vernazza, Alberto Malinverno.



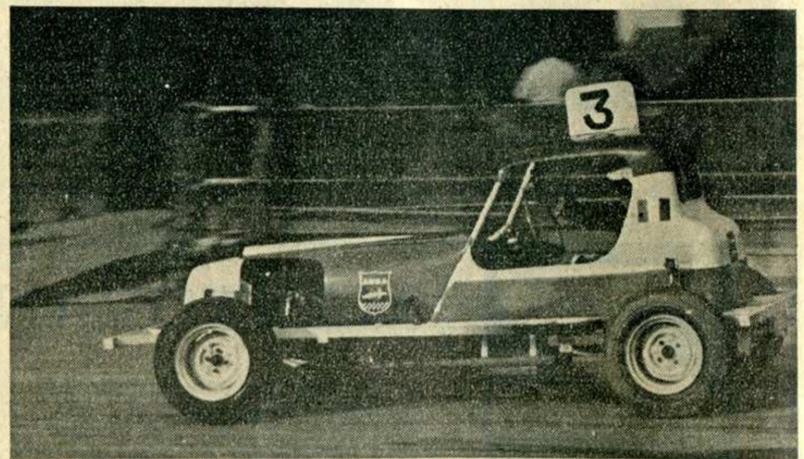
## Cercano piste di atletica

questi  
stock-cars  
da L. 80mila

Questo è uno Speedway, una vettura che partecipa alle gare inglesi su terra battuta, ma che si differenzia dagli Stock-Car per il prezzo lievemente superiore e per essere una monoposto. Con questa vettura Gatta (nella foto) si è classificato primo dei continentali nei mondiali made-in-England

E' possibile correre in macchina con sole ottantamila lire? Sembra proprio di sì se è vero che in Inghilterra da quasi vent'anni vengono organizzate domenicamente gare riservate a vetture che costano non più di questa cifra e cui assistono migliaia di persone. Si tratta degli Stock-Car: vetture messe assieme nella maniera più strana, con le portiere saldate e con una robusta intelaiatura interna di sicurezza. Queste vetture (che non devono venir confuse con le molto più costose vetture da turismo americane) hanno incontrato oltre Manica una grande popolarità tanto che anche molti piloti continentali di tanto in tanto si cimentano nelle gare internazionali valide per l'aggiudicazione dei titoli europei e mondiali.

Nel 1971 non è mancata una rappresentativa italiana composta da tre piloti e tre vetture che si è comportata tutt'altro che male: Gabriele Gatta, il noto corridore delle bicilindriche di recente passato alla F. 3, si è infatti classificato primo dei piloti continentali. Dell'equipe faceva parte anche Filippo Pola che sull'ala dell'entusiasmo di questa esperienza ha pensato bene di introdurre anche in Italia queste specialità.



Il suo proposito ed un interessante filmato sulle corse inglesi sono stati oggetto allora di un incontro con la stampa che si è tenuto in un noto ristorante bolognese.

Le gare riservate agli Stock-Car si disputano su piste in terra battuta o cemento, a forma d'uovo, della lunghezza media di circa 500 metri e le vetture, dotate di motori con una cilindrata massima di 1800 cc., le percorrono normalmente impiegando la sola terza marcia.

Di incidenti gravi non ne sono mai successi, comunque, essendo ammessi anche i contatti tra i mezzi non mancano le divertenti carambole tra le vetture che a quanto pare rendono molto elettrizzante lo spettacolo.

In quanto ai terreni di gara, gli organizzatori italiani hanno pensato a vecchie piste di atletica che con una cifra aggirantesi attorno al milione e mezzo potrebbero venire facilmente adattate e rese conformi a quelle poche norme di sicurezza necessarie per ottenere l'agibilità. La prima gara nazionale è in programma entro l'estate a Rovigo e dovrebbero prendervi parte una ventina di macchine con alla guida alcuni tra i migliori specialisti inglesi che dovrebbero assicurare lo spettacolo al pubblico.

Con l'Abarth 2000  
sull'asfalto viscido  
della Coppa Asquer

## Torna a vincere LUALDI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CAGLIARI** - Con la cronoscalata «1. Coppa Ottavio Asquer» si è aperta l'attività agonistica della Sardegna. La gara, non valida per il Trofeo nazionale della montagna, ha comunque visto schierato alla partenza un folto numero di agguerriti concorrenti tra i quali spiccava il nome di Edoardo Lualdi Gabardi e proprio quest'ultimo si è aggiudicato la Coppa al volante della Abarth Osella coprendo i km 4,100 del percorso alla media di 90,144 kmh polverizzando così il precedente record che apparteneva a Biggio su Abarth 1000 con 74,833 kmh fin dal 1965, anno dell'ultima edizione. Purtroppo la gara non è stata favorita dal bel tempo tanto che per l'asfalto viscido sono stati numerosi gli incidenti, tuttavia senza conseguenze gravi.

Per quanto riguarda l'organizzazione niente da dire. Se un appunto bisogna fare questo deve essere rivolto al pubblico che invadeva la sede stradale rendendo così pericolosa la corsa e costringendo i piloti ad uno «stress» psichico notevole. Le prove si sono svolte nella mattinata prima della gara. E già Lualdi mostrava di voler fare veramente sul serio ottenendo il miglior tempo.

Conclusa la seduta di prove, c'è stato solo da attendere che le macchine ridiscendessero alla partenza e subito si è dato inizio alla gara vera e propria. In alcuni casi si è assistito ad un vero e proprio duello tra due soli concorrenti come nella classe fino a 600 cc del gruppo 2 dove il solito Gasole (speriamo abbia la possibilità di cambiare categoria) l'ha spuntata facilmente su Tarasconi.

Nella classe 1300 turismo speciale Dessanai e Diaz hanno dato vita ad un'altra sfida a due. L'ha spuntata il primo su GTAjr per 33". Da notare però che la GTAjr di Diaz ha avuto per ben due volte nel corso della gara noie meccaniche dovute a cattivo scaggio della benzina. Interessante anche la classe 1600 gran turismo speciale dove D'Aquila, finalmente in possesso di mezzi adeguati alle sue possibilità, ha assaporato la gioia della vittoria.

Si è arrivati così al gruppo 5 dove erano in lizza logicamente le macchine più veloci. Senza considerare Lualdi, la cui vittoria era data come scontata, è da segnalare la prova di Giliberti, di Filannino e di Donato che con la A 112 preparata da Giliberti ha ottenuto un ottimo quarto posto assoluto.

Cala così il sipario su questa gara di apertura. Ora si attendono le prove più impegnative, cioè le cronoscalate valide per il Trofeo nazionale della montagna e speriamo che gli organizzatori, visto il successo di questa manifestazione, vengano spinti a fare sempre del loro meglio e contribuire affinché questo nostro sport abbia il meritato deciso rilancio nella terra di Sardegna.

Salvatore Ciusa

**TARGA ASQUER** - Gara nazionale di velocità in salita - Cagliari, 23 aprile 1972.

### LE CLASSIFICHE

**Assoluta:** 1. Edoardo Lualdi Gabardi (Fiat Abarth 2000) in 2'43"7, alla media di 90,144 kmh; 2. Giliberti (Abarth 2000) 2'46"; 3. Filannino (Abarth 1300) 2'47"2; 4. Donato (A 112) 3'01"2; 5. D'Aquila (Fulvia sport Zagato) 3'01"6; 6. Di Rienzo (GTA 1600) 3'03"7; 7. Dessanai (GTAJ) 3'07"2; 8. Centonze (Fulvia HF 1500) 3'09"5; 9. Tabacco (GTA 1600) 3'12"; 10. Codeluppi (Abarth 1000) 3'13"9.

### GRUPPO 1

**Classe 500** (tutti su Fiat 500): 1. Cardenia in 4'14"1, media 57,960 kmh; 2. Cambilargiu 4'17"6; 3. Parisi 4'18"2. **Classe 850:** 1. Carruggiu (Fiat 850) in 3'41"9, media 66,492 kmh.

**Classe 1000:** 1. Doglio (Mini Cooper) 3'26"2; 2. Palmas (Fiat 127) 3'30"8; 3. Cansella (A 112) 3'33"8. **Classe 1150:** 1. Papanti (Fiat 128) 3'40", media 67,068 kmh. **Classe 1300:** 1. Pisano (Fiat 128) 3'29"8, media 70,344; 2. Mastroni (A.R. 1300 Jr.) 3'51".

### GRUPPO 2

**Classe 500** (tutti su Fiat 500): 1. Trahy in 3'32"8, media 69,336 kmh; 2. Costanzo 3'45"9; 3. Bertolotti 3'47". **Classe 600:** 1. Casole (Fiat Abarth 595) 3'27"6, media 71,064; 2. Tarasconi (Fiat Abarth 595) 3'30"4. **Classe 700:** 1. Casu (Fiat Abarth 695) 3'39"4, media 67,320; 2. «Cucciolo» (Abarth 695) 3'41"2. **Classe 850** (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Berretti 3'21"1, media 73,368; 2. Barbarossa 3'22"2; 3. Tola 3'32"8. **Classe 1000:** 1. Tilocca (A 112) 3'29"8, media 70,344; 2. Orru (Mini Cooper) 3'35"5. **Classe 1300:** 1. Dessanai (GTAJ) 3'07"2, media 78,800; 2. Diaz (GTAJ) 3'40"7.

### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Capra (Fulvia coupé) 3'29"3, media 70,488 kmh; 2. Vacca (Simca) 3'40"8. **Classe 1600:** 1. Meloni (Alpine Renault) 3'15"3, media 75,564; 2. Duccio (Fulvia HF 1600) 3'20"2.

### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. D'Aquila (Fulvia sport) 3'01"6, media 81,252; 2. Centonze (HF 1300) 3'09"5. **Classe 1000:** 1. Renda (Abarth 1000) 3'21", media 73,404 kmh; 2. Tabacco (GTA 1600) 3'12". **Classe 2000:** 1. Bettoni (Porsche) 4'02"8, media 60,768 kmh.

### GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. Codeluppi (Fiat Abarth) 3'13"9, media 79,104 kmh; 2. Cullati (AMS 1000) 3'16". **Classe 1300:** 1. Filannino (Abarth 1300) 2'47"2, media 88,272; 2. Donato (A 112) 3'01"2. **Classe 2000:** 1. Lualdi (Abarth 2000) 2'43"7, media 90,144; 2. Giliberti (Abarth 2000) 2'46"; 3. «Gianfranco» (Abarth 2000) 3'05"5.

*CERRINA sotto l'acqua*

## Una rallista e il terno ZAMPOLLI

**RIVALTA TORINESE** - Terzo appuntamento alla Cerrina nel '72. Iniziano le gare di buon'ora sotto un discreto diluvio; grande è la lotta tra i giovani che si cimentano nello slalom e prevalgono i piloti dalla guida più composta. Nella 500 è primo Fardella, nella 850 si impone l'imoiese Ferrero, nella classe sino a 1200 è primo Negri che con 4'03"5 fa l'assoluto della mattina. Lo Bello vince la classe sino a 1500 e Campagna, simpatico professore italo-svizzero che insegna al Bif, vince di forza con un BMW 2002 di serie nella classe oltre 1500. Le verifiche del sig. Maffiodo hanno assicurato un regolare svolgimento della gara entro le regole della Cerrina; qualche piccolo sobbalzo di umore le ha accompagnate, comunque non si è arrivati a far saltare i tralicci.

Le gare, nel pomeriggio, iniziano con una schiarita e a pista asciutta. Nella classe 500 vince il simpatico Cavaglia (eterno secondo) con motore preparato da Corazza e dotato di uno speciale collettore di aspirazione; secondo è Renato Salino bravissimo autopreparatore, terzo è Pavese con vettura preparata da Lavazza, handicappato dall'aver corso sulla pista ancora bagnata.

Nella seconda classe sino a 850 primo è Giovanni Carena su Abarth 695 autopreparata, ma non ancora del tutto ultimata, con un tempo di tutto rispetto. Secondo è Santarsieri anch'egli pilota autopreparatore ormai veterano della pista; terzo Franco Balzi su 695 Lavazza Special che è riuscito a correre nonostante un guaio, dovuto a un errore di manovra nel caricare la macchina, rimediato a velocità frenetica dal super preparatore. Degni di menzione tutti i piloti di questa classe che è la più combattuta e interessante.

Nella sino 1200 primo è Gianni Ranello su una Simca-bomba; 2. Demartino su 128, cattivissimo; 3. Lisella. Exploit di Stroppolo nella classe sino a 1500, unico dei non-mostri, con una Fulvia Zagato, ad andare sotto i 3 minuti; 2. il bravo Colbacchini; 3. Sorrentino; 4. Cesari che ha iniziato

a preparare il suo 128 coupé diminuendo parallelamente i tempi. Nella classe oltre 1500 primo è Piacenti che si rifà un po' della sfortuna che lo perseguita. Nella notte infatti al «Rallye» del team 971 ha rotto il motore; secondo a 2" è il bravo Di Giulio, ex kartista; 3. Papinutto, molto bravo a dominare la sua difficile Giulia berlina Monzeglio.

Partono i mostri e le vetture di formula e il tempo minaccia pioggia. Solo qualche goccia disturba la gara impedendo però di far crollare i record.

Primo è Zampolli che fa l'assoluto della giornata con il prototipo Dallara 1000 messo a punto da Allais. Questa è la terza vittoria consecutiva di Zampolli alla Cerrina nel '72 a sottolineare la notevole maturità e bravura del pilota di Orbassano in quanto gli avversari degni non sono mai mancati. Secondo, a pochissimo, Merlin su 500 128 preparata dai fratelli Della Betta. Questa vettura che in prova ha girato ad un pelo dal record montava per l'occasione dei Firestone B 19:6.00 x 19,3 x 10" su cerchi da 8" e 6 x 10 (post e ant).

E' stata riveduta con successo anche parte della sospensione montandola su unibal. Terzo è Candi su De Sanctis Formula 3 in lotta con un terreno infido; 4. Serra, sempre molto bravo, su Bellasi 850. 5. Negro (edi Draghi Rossi di Casale) su F. 875 Monza CRM con motore DKW 800 realizzata da Brusaschetto e Trinchero di Portocomaro.

Nella classifica delle Dame prima è Gianna Luchino, nota rallista, che nonostante la pioggia si è ben battuta nella sua classe dimostrando di saper validamente competere con il sesso forte; 2. la milanese Maria Boriani; 3. la torinese Stratta. Da sottolineare che nonostante la brutta giornata un numero pubblico ha seguito con encomiabile stoicismo la gara.

Giorgio Rossotto

**COPPA PIAGGIO** - Gara a cronometro - Pista della Cerrina - 23 aprile 1972.

### CLASSIFICA JUNIORES

**Classe 500:** 1. Fardella; 2. Felles; 3. Origlia. **Classe 850:** 1. Ferraro; 2. Liberini; 3. Cericola. **Classe 1200:** 1. Negri; 2. Marchisio; 3. Tarasco. **Classe oltre 1500:** 1. Campagna; 2. Gatti; 3. Occhino.

### CLASSIFICHE SENIORES

**Classe 500:** 1. Italo Cavaglia (Fiat 500) 3'17"9; 2. Salino (Fiat 500) 3'22"6; 3. Pavese (Fiat 500) 3'29"2; 4. Elia (Fiat 500) 3'39"4.

**Classe 850:** 1. Giovanni Carena (Abarth 695) 3'01"6; 2. Santarsieri (Abarth 695) 3'06"8; 3. Balzi (Abarth 695) 3'07"1; 4. Binati (Abarth 595) 3'12"4; 5. Pasotti (Abarth 595) 3'12"5. **Classe 1200:** 1. Gianni Ramella (Simca 1150) 3'02"6; 2. De Martino (Fiat 128) 3'09"3; 3. Delia Lisella (Abarth 1100) 3'11"8; 4. Pasotti (Fiat Moretti) 3'15"1; 5. Cattin (Fiat 128) 3'17"8.

**Classe 1500:** 1. Attilio Stroppolo (Fulvia sport) 2'59"5; 2. Colbacchini (Alfa Romeo GTA) 3'01"1; 3. Sorrentino (Alfa Romeo GTA) 3'08"7; 4. Cesari (Fiat 128 coupé) 3'09"8; 5. Marinelli (Fiat 128 rally) 3'12"3.

**Classe oltre 1500:** 1. Franco Piacenti (Alfa Romeo) 3'01"1; 2. Di Giulio (Alfa Romeo GT) 3'01"2; 3. Papinutto (Alfa Romeo) 3'07"2; 4. Gianna Luchino (Fulvia HF) 3'13"2; 5. Elia (Alfa Romeo GT) 3'15"2.

**Prototipi e assoluta:** 1. Ledy Zampolli (Dallara 1000) 2'46"1; 2. Merlin (500-128) 2'48"5; 3. Candi (F. 3 De Sanctis) 2'50"2; 4. Serra (F. 850 Bellasi) 2'51"3; 5. Negro (DKW-CRN) 2'54"4.

## L'Alfa da Vallelunga a Palermo MUNARI subito in SICILIA

La preparazione delle case protagoniste in vista della 56. edizione della Targa Florio, è in pratica già iniziata. Dopo le prove preliminari di quella che per ora sembra essere la sola coppia della Ferrari, cioè Merzario e Munari, è l'Alfa Romeo che ha organizzato una sessione di prove a Vallelunga, a partire da lunedì, con i piloti di Adamich (che il 7 maggio correrà a Pau in formula 2), Facetti e Zeccoli. Per quanto riguarda il pilota-collaudatore milanese, c'è da dire che Facetti, dopo il suo «sfogo» da noi pubblicato nel numero scorso di AUTOSPRINT, ha ottenuto qualche cosa di più concreto dall'Alfa, cioè un certo numero di gare e la possibilità di cercarsi una guida «importante» nelle occasioni in cui sarà lasciato libero dall'Autodelta.

Poi, venerdì 28 aprile, la comitiva dell'Alfa si sposterà in Sicilia, per tre giorni di prove in loco con le 3313 che sono le favorite della corsa, se non altro perché ve ne saranno quattro al via.

Le prove Alfa in Sicilia si «incroceranno» con quelle previste dalla Ferrari (con un nuovo alettoncino posteriore) di Munari e Merzario, che saranno nell'isola da mercoledì 26 a sabato 29. Sempre riguardo le prove delle 312P, la casa di Maranello ha in previsione, attorno al 10 maggio, un'ulteriore sessione di prove aerodinamiche a velocità massima sulla base autostradale Torino-Savona, con i piloti Munari, Merzario e Regazzoni, naturalmente in vista della 24 ore di Le Mans.

*Aumenta la velocità, aumentano le  
avarie di motore: a TRENTON*

*K.O. subito Andretti e Al Unser*

# BETTENHAUSEN onora papà (il «NUVOLARI - USA»)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**TRENTON** - La 200 Miglia di Trenton è stata la ecatombe dei bolidi nuovissimi e di buona parte di quelli già provati. Su ventinove partenti soltanto undici sono arrivati fino al 134. giro che ha sanzionato vincitore il giovane Gary Bettenhausen su McLaren, seguito da Roger Mc Cluskey e dal compagno di scuderia Gordon Johncock, anch'egli su McLaren. E' bastato un giro per mettere fuori Mario Andretti che ha bruciato un pistone; due giri per far fuori Al Unser, che ha rotto un pezzo del giunto della trasmissione; cinque giri per far abbandonare Bobby Unser su Eagle e l'Olsonite di Dan Gurney.

Dopo questi primi giri, la corsa ha assunto tono ridotto con le McLaren che hanno tenuto testa agli spunti di Joe Leonard, unico superstite del «superteam», giunto quinto malgrado noie al motore e alle sospensioni, che comunque gli hanno permesso di giungere alla fine. Il vincitore, dalla quarta posizione, grazie ai quattrocento punti conquistati qui a Trenton, è passato in testa alla classifica del Campionato USAC e pone l'ipoteca sulla classica 500 Miglia di Indianapolis.

La gara, che ha cominciato a marciare alla media di 153 miglia orarie, ha visto la media abbassarsi per numerose bandiere gialle a causa di perdita d'olio delle macchine. Le tre nuove «creature» di Maurice Phillippe non hanno risposto all'aspettativa, ma ciò non è dovuto al genio degli inglesi, bensì al motore Offenhauser.

«Come spiega — ho chiesto a Dan Gurney — questa ecatombe di macchine senza precedenti?»

«Con l'avvento di una velocità superiore anche i guai aumentano e oggi ne abbiamo avuto conferma».

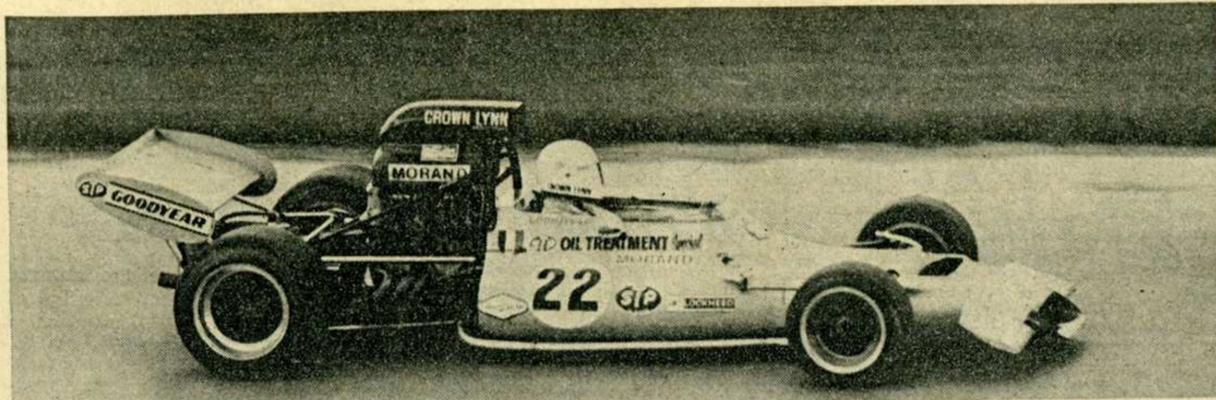
Trenton comunque è stato il battesimo per le macchine che nel Memorial Day si azzuffano sul catino dell'Indiana. Molte le modifiche che saranno apportate onde portarle alla partenza della corsa più spettacolare del mondo in forma perfetta. La 200 Miglia di Trenton è stata avvincente per il continuo cambio di posizioni e per il modo in cui i piloti hanno saputo resistere agli scoppi delle gomme (15 Firestone in vetture diverse) malgrado la giornata non fosse affatto calda. Bob Unser aveva conquistato la prima posizione di partenza girando alla media di 165,289 miglia, battendo il suo stesso record di quattro miglia. Il vincitore ha portato via sedicimila dollari dei settantacinquemila in palio e gli auguriamo che tra un mese circa a Indy possa conquistare un alloro, come fece il famoso genitore.

Lino Manocchia

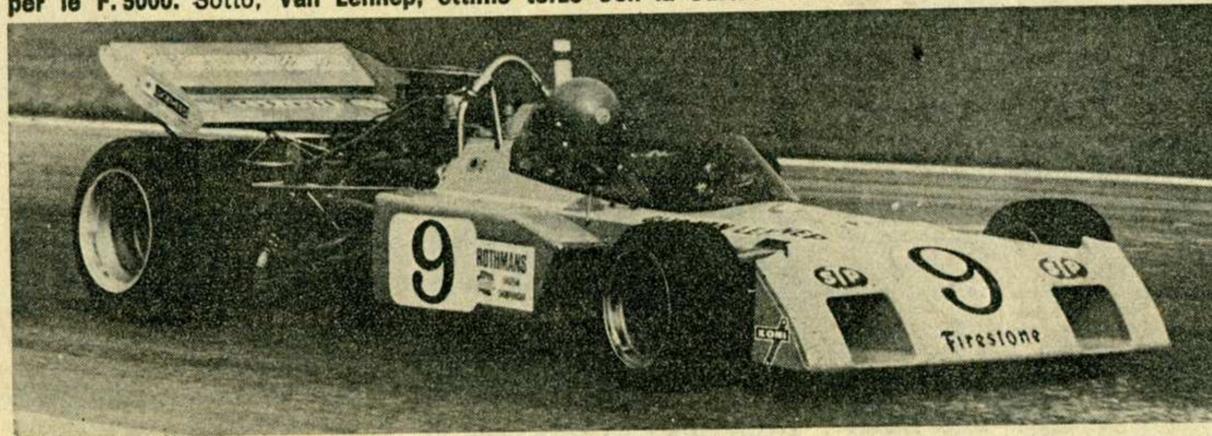
**200 MIGLIA DI TRENTON** - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato USAC - Trenton, 23 aprile 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Gary Bettenhausen (McLaren-Sunoco) che compie il percorso in 1 ora 22'29" alla media di 126,029 miglia orarie; 2. Roger McCluskey (Kuzma turbo-compressore) a 1 giro; 3. Gordon Johncock (McLaren); 4. Joe Leonard (Parnelli Special); 5. Jimmy Malloy (Termoking); 6. Valley Dallenback (Gilmore Special); 7. Mike Niss (Eagle).



Nella foto, Graham McRae con la Leda ha vinto anche la prova di Silverstone del Trofeo Rothmans per le F. 5000. Sotto, Van Lennep, ottimo terzo con la Surtees TS 11



Nella 5000 REDMAN non lo «tiene» in curva

## McRAE ora pensa a INDY

**SILVERSTONE** - La gara principale, durante il secondo giorno delle prove dell'International Trophy di F. 1, è stata la corsa di F. 5000, valevole per il campionato Rothmans. Era una competizione vera e propria, e non una prova di qualificazione per la gara principale dell'indomani.

Forse soltanto sei dei quattordici partecipanti erano veramente competitivi, se non altro basandosi sui tempi di prova. Appunto in prova, McRae si è accaparrato per il rotto della cuffia la posizione al palo davanti a Redman, con tempi rispettivi di 1'20"4 e 1'20"6, entrambi largamente sotto il record di Gardner in 1'21"6, e quasi competitivi in termini di F. 1, van Lennep 1'21"1 e Rollinson 1'21"2 erano di poco più lenti e ottenevano posti in seconda fila. Un poco deludente Cannon 1'21"7 con la March 72A, in terza fila con Pilette 1'22"2. La March 72A è una vettura quasi ufficiale, con telaio di F. 2 fornito dalla March e motore Rover V8 fornito dalla Cannon. La March ammette di essere molto interessata a vedere se questo tentativo in F. 5000 darà risultati positivi, perché in tal caso costruirà altre vetture di questo tipo. Mosley si dava anche molta pena, per sottolineare che quello di Silverstone non è un circuito ove questa vettura possa mettersi bene in luce.

Alla partenza mobile Redman è riuscito a fare meglio di McRae, lottando poi disperatamente per sette giri per conservare il comando. Guadagnava terreno su McRae in rettilineo, ma nelle curve il neo-zelandese si avvicinava sempre. Van Lennep stava attaccato a questi due, seguito da altre due coppie, cioè da Cannon e Rollinson, da Allen su McLaren M18 e da Spice su Kitchmac. Questi sette piloti rappresentavano il centro d'interesse della gara, mentre l'altra metà dello schieramento può essere trascurata.

Pilette ha abbandonato presto, per guasto al motore, Rollinson al settimo giro per guasto analogo. A questo punto McRae aveva da poco stabilito un nuovo record di categoria in 1'20"3, strappando il comando a Redman in

una curva velocissima, prima della linea di partenza. Ha poi aumentato il vantaggio durante tutto il resto della gara, mentre Redman era tallonato da van Lennep ed entrambi i piloti si staccavano da Cannon.

Il duello per la seconda posizione è stata l'unica lotta serrata nella seconda fase della gara, perché il ritiro di Rollinson aveva lasciato solo Cannon, mentre Allen riusciva a staccarsi da Spice. Verso la fine Cannon ha accorciato in modo notevole il varco che lo divideva da van Lennep ma in un ultimo attacco a Redman l'olandese ha rischiato di buttare via la terza posizione, riprendendosi poi, dopo essersi messo praticamente per traverso. La corsa è così continuata senza mutamenti nella seconda posizione, contrariamente a quanto si era preannunciato durante gli ultimi quindici giri (Redman aveva chiaramente un motore più potente, ma la tenuta della Surtees era ovviamente migliore e quindi le forze si equilibravano).

Vittoria netta di McRae, che ha confermato le sue promesse di questa stagione e che servirà, presumibilmente, a rafforzare l'invito di Granatelli per entrare nel team d'Indianapolis.

d. h.

**TROFEO ROTHMANS** - Gara valevole per il campionato internazionale di F. 4 5000 - Silverstone, 23 aprile 1972.

### LA CLASSIFICA

1. McRae (Leda) 33'57"7, media kmh 208,05; 2. Redman (McLaren) 34'15"7; 3. van Lennep (Surtees) 34'17"2; 4. Cannon (March) 34'24"1; 5. Allen (McLaren) 35'40"7; 6. Spice (Kitchmac) 24 giri; 7. Thompson (Surtees) 24 giri; 8. Santo (McLaren) 23 giri.

**Giro più veloce:** McRae 1'20"3, media kmh 211,18 (nuovo record).

Sempre convulsa la F. 3 inglese dominata dalla GRD di Williamson

## «Ammucchiata» davanti ai boxes!

**SILVERSTONE** - Nel secondo giorno di prove della di F. 1, si sono svolte due manche per la corsa di campionato Shell di F. 3. La prima ha visto al via 34 piloti, la seconda 27, oltre metà dei quali ha migliorato il record ufficiale di 1'35"8, stabilito in prova! Nella prima manche era al palo Maskell (1'32"8) con Jones (1'33"2) e Sutcliffe (1'33"2). In seconda fila Williamson, Wood e Purley, mentre il ventunesimo pilota più veloce, il giapponese Kuwashima, ha eguagliato il vecchio record!

Ha preso la testa Sutcliffe, davanti a Maskell su Lotus 69 e ad Evans su Puma, ma al termine del primo giro Andersson, su Brabham, capeggiava una fila di vetture che procedevano coda contro muso. L'ordine mutava, ma poi Andersson e Williamson si sono alternati al comando, fino al termine della manche. Hanno tagliato il traguardo affiancati, ma il verdetto è stato favorevole a Williamson, che pilotava la GRD per la prima volta. La lotta per la terza posizione era guidata da Purley, o Evans, o Sutcliffe o Maskell, a turno. Le Alpine ufficiali apparivano chiaramente surclassate.

I tempi di prova per la seconda manche sono stati marginalmente più lenti, e soltanto quindici dei partenti sono scesi sotto il vecchio record. Walker era al palo con l'Ensign, insieme con Vandervell (Ensign) Roussetot (GRD) e Trimmer (JSP). Questa era l'unica JSP ad apparire, dopo che due vetture del team erano state coinvolte in incidenti nella gara di F. 3 della settimana prima, sempre a Silverstone. In seconda fila Hunt, Mass e Brise.

Questa volta è stato Trimmer ad arrivare primo alla curva iniziale, davanti a Walker, Vandervell e si è trattato della migliore prestazione della giornata, per la March. Trimmer ha condotto per un poco, prima di arretrare. Intanto si era ritirato Leclère e la «spedizione» Alpine si è malamente conclusa.

Ormai bene avvantaggiato, Walker si è staccato sempre di più e ha vinto comodamente, mentre alla sua spalle la lotta ferveva feroce, stupidamente dato che si trattava soltanto di qualificarsi per la finale.

Dopo le manche combattute coi denti, c'era molta tensione mentre si formava lo schieramento per la finale. Certamente fra il pubblico, se non fra i piloti. Williamson era al palo, con Andersson, Evans e Maskell. E' scattato in testa Andersson ed entro poche centinaia di metri si è avuto il primo incidente, quando Harness si è messo per traverso, con la Brabham, in mezzo a un gruppetto, avvolto in una nuvola di fumo sprigionata dalla gomma. Dopo è uscito di pista. Sono passati avanti Williamson e Maskell, mentre Andersson tentava disperatamente di riprendere il vantaggio iniziale. Williamson si è però fatto un varco al termine del secondo giro, con Mass in seconda posizione, varco che doveva

poi migliorare regolarmente, fino al termine della gara. La battaglia principale si è quindi svolta per la seconda posizione e al terzo giro Mass era arretrato in settima. Una corsa di questo genere, insomma, con continui sensazionali mutamenti di scena.

Adesso secondo era Vandervell, che però è poi andato al box, col motore che fumava, a raggiungere Purley e Trimmer. Soltanto quest'ultimo tornava in pista e appare in classifica, anche se al diciassettesimo posto.

Il quarto giro si è concluso con urti a catena, davanti ai boxes. Wood ha fatto un testa-coda con la March in una curva veloce, ha urtato il muretto all'interno della pista, è rimbalzato sul percorso delle vetture che arrivavano, poi ha finito per urtare all'esterno della pista. Il pilota che lo tallonava, McCully, ha pure urtato la barriera all'esterno, danneggiando gravemente la Brabham. Una ruota rimbalzata da questa vettura ha fatto fuggire la gente accanto ai boxes, causando violente frenate e testa-coda di molte vetture che seguivano. Fra queste c'erano i piloti francesi Coulon e Auvray, che hanno urtato e sono spariti di scena. Un poco più oltre, urto anche di Deusch e di Ambrose.

Il vantaggio di Williamson a metà gara era di addirittura 6" e i suoi inseguitori adesso erano Andersson, Mass, Sutcliffe e Hull. Opel e Roussetot, che hanno doppiato Trimmer, erano poco lontani e stavano per avvicinarsi abbastanza per partecipare alla lotta (ma non ci sono riusciti in tempo). Un altro paio di piloti, Matckintosh e Hunt, sono entrati in collisione e i due hanno così raggiunto gli altri ritirati. Ormai la corsa stava diventando soltanto una questione di sopravvivenza, quasi la metà dei partenti (15) aveva abbandonato a tre quarti di gara, quasi tutti per incidenti.

Mentre Williamson galoppava a una netta vittoria, con un margine pazzo che mette in mostra tanto la sua abilità quanto le doti della GRD, il quintetto alle sue spalle continuava a lottare senza mollare, per la seconda posizione. All'ultimo giro, non si sa come, sono tutti riusciti a tenere le vetture ondegianti oltre l'ultima curva e Mass ha occupato il secondo posto con buon vantaggio sugli altri.

David Hodges

**CAMPIONATO SHELL** - Gara internazionale di F. 3 Silverstone, 23 aprile 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Williamson (GRD) 31'27"5, media kmh 179,69; 2. Mass (March) 31'41"3; 3. Hull (Brabham) 31'41"7; 4. Evans (Puma) 31'41"9; 5. Sutcliffe (GRD) 31'41"9; 6. Andersson (Brabham) 31'43"6; 7. von Opel (Ensign) 32'16"3; 8. Roussetot (GRD) 31'51"7; 9. Bond (Erlich) 32'16"3; 16. Ginn (GRD) 32'17"3.

**Giro più veloce:** Williamson 1'33"3, media kmh 181,76 (nuovo record).

## CORRIERE CORSE

### MANIFESTAZIONE

### CLASSIFICA

### SINTESI DELLA CORSA

#### L'altro Stewart

**SINGAPORE** - G.P. di Singapore - Gara di velocità in circuito

1. Max Stewart (Mildren) 1.43'29"1; 2. Schuppan (March); 3. Muir (Renmax). Giro più veloce: Stewart 2'00"8.

I favoriti sono scomparsi uno dopo l'altro e Stewart ha vinto, sorprendendo un po' tutti. Su 33 partiti, soltanto otto hanno tagliato il traguardo. Ottima la rimonta di Schuppan, che era in nona posizione.

#### La corona del Rajah

**MALAYSIA** - G.P. di Malaysia - Gara di velocità in circuito

1. Rajah (March); 2. Smith (Lotus); 3. Schuppan (March).

Il vincitore, un locale, correva con la March ex di Peterson, il secondo arrivato è un australiano. Schuppan, dal quale ci si aspettava molto, non ha potuto fare meglio del terzo posto.

#### Inseguimento della lepre

**SUD AFRICA** - Corsa a Roy Hesketh - Gara di F. 1.

1. Charlton (Lotus); 2. Love (Brabham).

Charlton, al palo, ha fatto una cattiva partenza e al quarto giro al comando era Love. Risalito rapidamente al secondo posto, Charlton si è poi portato a 1" da Love, riuscendo quindi a superarlo, anche perché Love aveva rallentato, essendo rimasto senza freni.

#### Una Capri la terza voce

**FRANCIA** - Criterium di Touraine - Rally

1. Roussely (Alpine); 2. Nusbaumer (Alpine).

La vittoria è stata combattuta fra i primi due arrivati e soltanto per un poco il duo è stato un terzetto, con Rouhet su Capri, che ha però dovuto abbandonare.

#### 8 al traguardo nella neve

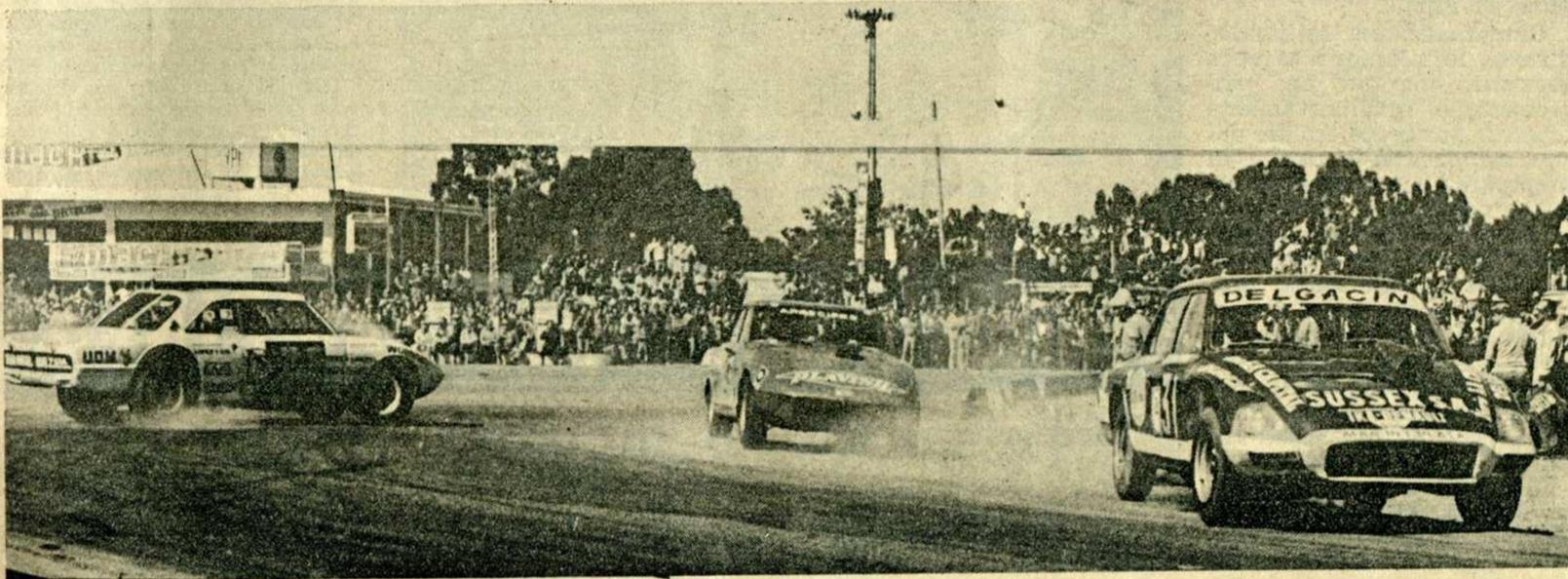
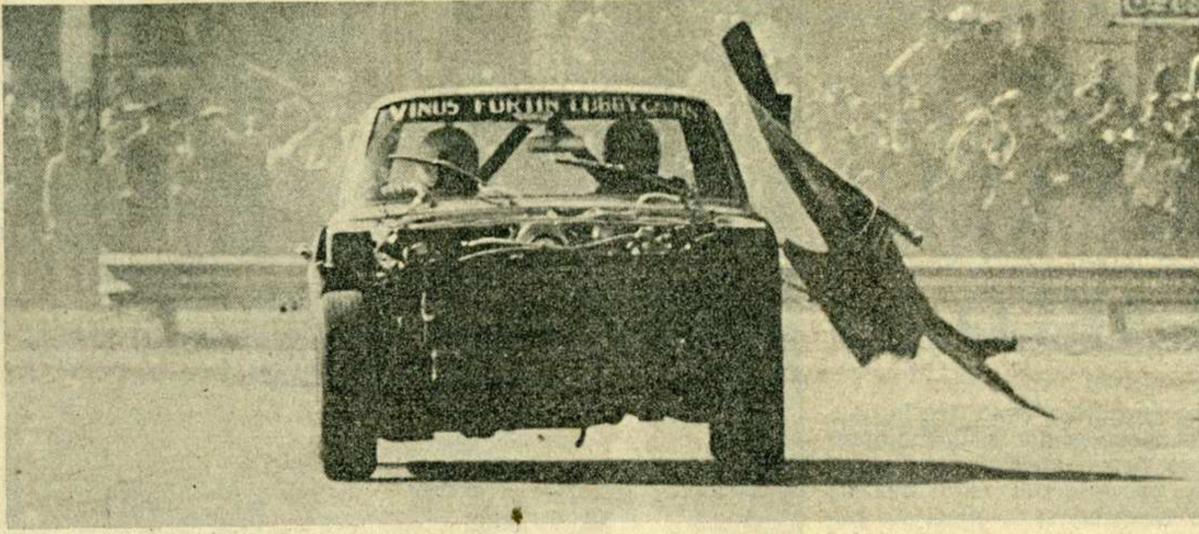
**FRANCIA** - Rally della Mosella - Rally

1. Boni-Lourdin (Gordini).

Prova molto dura e selettiva, anche per le cattive condizioni atmosferiche — addirittura tempeste di neve in certi tratti — cattive al punto che una prova speciale è stata annullata. Otto concorrenti arrivati, sui 36 partiti.

## La crisi c'è ma le corse pure...

**BUENOS AIRES** - Senza alcuna conseguenza né per lui né per gli spettatori, il pilota Marconi vede volare parte della carrozzeria della sua vettura. Sotto: sul circuito di Pergamino si sono visti molti « numeri » speciali. Paoloni in testa-coda all'uscita di una curva viene schivato di precisione da altri due concorrenti



## Grazie a NASIF «tripletta» FORD

### LA CLASSIFICA

**Prima serie** - 1. Ricardo Iglesias (Ford) in 28'07"1 media 159,314 kmh; 2. Bordeu (Dodge) 28'25"4; 3. Paolini (Torino) 28'41"; 4. Martinez Boero (Chevrolet) 28'45"2; 5. Lizeviche (Torino) 29'51"9; 6. Rios (Chevrolet) 29'55"1.  
**Seconda serie** - 1. Nasif Estefano (Ford) in 27'27"8 media 163,014; Marincovich (Chevrolet) 28'13"; 3. Malnatti (Torino) 28'29"1; 4. Parisi (Torino) 29'29"1; 5. Rodriguez (Chevrolet) 29'47"1.  
**Terza serie** - 1. H.L. Gradassi (Ford) in 27'28"9 media 163,004; 2. Machado (Torino) 27'59"8; 3. Loeffel (Dodge) 28'02"; 4. Faraoni (Torino) 28'03"1; 5. Giordano (Torino) 28'13"6.  
**Finale** - 1. Nasif Estefano ore 1.08'02"5, media 164,592; 2. Marincovich R. (Chevrolet) 1.08'26"8; 3. Iglesias (Ford) 1.09'42"1; 4. Mariani (Torino) 1.09'56"4; 5. Marincovich C. (Chevrolet) 1 ora 10'06"5; 6. Duran (Chevrolet) 1 ora 10'12"9; 7. Faraoni (Torino) 1.10'16"7.  
**Giro più veloce:** Gradassi in 3'20"5 alla media di 167,592 kmh.

**PERGAMINO** - Indubbiamente Ford ha iniziato il 1972 con il vento in favore. La Ford, nel TC, dimostra di essere in questo critico 1972 una delle marche più ferrate per ottenere un rotondo trionfo finale. Vinta la prima gara a Pergamino, la Ford è ritornata al trionfo pieno su un circuito comprendente due curve a 90 gradi sommamente pericolose, due passaggi a livello aperti, ma pericolosi per il salto causato dalle rotaie e che hanno fatto girare a vuoto molte ruote proiettate nell'aria.

Ha vinto con somma autorità un Nasif Estefano (detto il « Califa ») che con un motore Ford di nuova preparazione si è permesso di partire da fermo e battere subito il record del circuito di tre secondi. La Ford faceva sue le tre batterie e la finale ricordando con i suoi piloti i tempi d'oro dei Torino che oggi lentamente vanno scomparendo dalle corse. La prima serie vedeva Iglesias battere Bordeu, con il suo Dodge, per 18", cifra rispettabile senz'altro conoscendo le qualità magnifiche del pupillo di Fangio. Con

questo trionfo il morale fordista riceveva una buona dose di ottimismo che veniva ratificato dal trionfo di Nasif Estefano nella seconda batteria superando un duro della strada come Marincovich con Chevrolet di ben 46" che è tutto dire. Estefano correva a 163,014 conquistando pure il giro più veloce a 166,736. Due trionfi della Ford facevano pensare che non vi è due senza tre ed infatti ecco nella terza batteria sorgere Gradassi che voleva ripetere la vittoria di Mendoza. Infatti ecco il terzo trionfo della Ford a 163,004.

Si arrivava quindi alla serie finale e la lotta si faceva subito violenta fra il Ford di Nasif Estefano, il Chevrolet di Marincovich e il Ford di Iglesias. Aveva la meglio Nasif Estefano che correva alla media di 164,592, ma Gradassi non voleva essere da meno e si portava a casa il record del giro a 167,592 dimostrando la buona preparazione della macchina dell'ovale.

a. c. b.

### Regularisti a Bariloche (tutti in Fiat)

**BUENOS AIRES** - Le corse rally stanno prendendo piede anche in Argentina dove le lunghe distanze e le montagne permettono di dimostrare la valentia dei piloti e delle macchine. Il Club Argentino di Regularità ha organizzato per i possessori di Fiat un « XI Rally Fiat Lagos del Sur » cioè da Buenos Aires a Bariloche, su una distanza di 1.800 km. Ecco le classifiche: Classe A Fiat 600: 1. Brichs-Straimel in 27 ore 45'29"; 2. Dominguez-Mendez in 25.27'46"; 3. Dal Rio-Lartigue in 27.56'20"; 4. Comin-Del Valle in 27.57'28". Classe B Fiat 128: 1. Brizio-Passalacqua in 25.41'09"; 2. Dechechi-Vernaci in 25.41'47"; 3. Bautista-Bianchi in 25.52'51"; 4. Arguelle-Arrayo in 25.55'54". Classe C Fiat 1600: 1. Carballo-Carballo in 25.11'20"; 2. Cuevas-Melvin in 25.17'45"; 3. Bole-Casale in 25.23'37"; 4. De Lucia-Cornachiuolo in 25.27'46". Classe D 1600 coupé: 1. Arano-Hiachetti in 24.50'16"; 2. Elizondo-Ponce in 24.55'11"; 3. Taverna-Bussi in 24.57'55".

Come si può notare le differenze non sono molto grandi su un percorso tanto lungo, dove i concorrenti si sono trovati a loro agio perché tutto asfaltato. In cambio molte le forature e soprattutto le esplosioni dei cristalli specie nelle 128.

## Con... ferocia sul circuito della MANZANA

**BUENOS AIRES** - Scrivevo in un articolo precedente, che l'automobilismo sportivo passa attraverso una gravissima crisi economica che non gli permette uno sviluppo consono ai tempi. Parlavamo delle varie categorie che si vedono in Argentina, saltando però a piedi pari il « Turismo Nazionale » che invece nel recente « VI circuito della Manzana (ossia della mela) » ha dato una dimostrazione di una efficiente vitalità. Organizzata con molta capacità, questa corsa ha raccolto il fiore dei piloti di detta specialità, circondati da un nugolo di piloti novellini, che però al momento opportuno hanno dato battaglia con tale... ferocia da far allibire più di un tecnico. Oltre 143 vetture al via a Viedma nella prima tappa, fino a General Roca su 544 km asfaltati e altri 18 su sterrato. Divisa in tre categorie e cioè fino a 850 cc, categoria composta pra-

ticamente di Renault, poi la 851-1300 cc composta dalle Fiat 128 e dalle pure nuovissime Renault 12 ed infine la categoria dei big da 1301 fino 2000 cc, fatta di Fiat 1600 coupé o normali e dalle loro accanite rivali le Peugeot 504.

Nella prima tappa trionfo tranquillo a 128,194 di Giacobino, seguito da Sesto e Flores ed altre macchine più lontane. Poi viene la battaglia grossa dove le 128 occupano i primi cinque posti con Sassi, Caldarella, Grossi, Piasco e Guiral alla media di 146,899 seguita da due Renault 12 a sei minuti ed altre 23 vetture. Infine la categoria maggiore che vede un trionfo di misura di Fourcade, nome nuovo nelle corse, che con il 504 si prende un minuto su Di Nezio con la 1600 coupé seguito da altre due 504 e due Fiat. La media di Fourcade era alta, 165,199. Lasciavano invece delusi le nuove Renault 12 fabbricate dalla Ika Renault. Infatti ci si attendeva potessero far fronte alle 128 invece venivano nettamente superate e la classifica della prima tappa lo dice.

La seconda tappa General Roca-Bariloche di 650 km, tutta asfaltata, ma con molta montagna e non facile per lunghi chilometri di tornanti, vedeva la lotta svilupparsi specialmente fra gli specialisti di questo terreno. Nien-

te di nuovo nella prima categoria dove Caliano vinceva alla media di 97,079 seguito da Biagiulli, Flores e Larrainzar, mentre in totale rimanevano in gara 8 Renault Gordini. Invece nella B, le Fiat ritrovavano il trionfo parziale con Sassi seguito da Piazza, alla media di km 120,861. Al terzo posto appariva Barcelò con una Renault a 13 minuti dal primo, seguita dal Fiat di Guiral. Nella categoria C vinceva invece Mayorga facendo risaltare le sue doti di arrampicatore con il suo 504 alla media di 134,934 seguito da Castanon pure lui noto, con il 504 a 6 minuti. Venivano poi Di Nezio e Rodriguez Canedo con le Fiat 1600. Seguivano poi Vallasciani con 504, Oscar Fangio con Fiat ed altre 24 macchine. Fourcade entrava a Bariloche in 15. posizione.

La terza tappa di 706 km fra Bariloche e General Roca tutta asfaltata, ma con un pericoloso violento vento caldo in coda, vedeva Larrainzar trionfare nella categoria A alla media di 104,229 seguito da Caliano e Flores ed altre cinque macchine. Nella classe B Piazza con il 128 trionfava alla media di 125,038 seguito a un minuto e tre rispettivamente dalle altre 128 di Caldarella e Guiral. Poi venivano due R 12 di Bertolini e Parisi e le 128 di Sassi, Gamermann e Grossi. Nella categoria C tornava al trionfo Fourcade

con una tappa sommamente veloce alla media di 137,345, seguito nel suo trionfo da oltre 6 Peugeot 504, mentre Oscar Fangio rimaneva l'unico a salvare l'onore delle 1600 Fiat.

### Augusto C. Bonzi

**VI CIRCUITO DELLA MANZANA** - Campionato argentino Turismo Nazionale - 3 tappe: Viedma-General Roca; General Roca-Bariloche; Bariloche-General Roca per un totale di km 1900.

### CLASSIFICA FINALE

**Categoria A** - 1. Galiano (Renault Gordini) ore 17.30'02"; 2. Flores 17.38'20"; 3. Prieto - 17.50'22"; 4. Larrainzar 17.51'51"; 5. Giacobino 18.02'12".

**Categoria B** - 1. Sassi (Fiat 128) 14 ore 47'44" media 127,915 kmh; 2. Piazza 14.54'47"; 3. Caldarella 14.58'22"; 4. Guiral 15.04'27"; 5. Grossi 15.07'21" (tutti su Fiat 128); 6. Bertolini (Renault 12) 15.09'24".

**Categoria C** - 1. Mayorga (Peugeot 504) 13.27'07" media 140,691 kmh; 2. Vallasciani, 13.51'47"; 3. Fourcade 13 ore 52'42"; 4. Fangio Oscar (Fiat 1600) 14.03'42"; 5. Andrade (Peugeot) 14 ore 13'17".

La coppia ORLANDINI si è presa la rivincita dell'anno scorso

## Festival RENAULT al «MONTECARLO jr.»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**MONTECARLO** - Quasi un festival della Renault, questo rally Montecarlo Junior. Al via, infatti, ben 17 Alpine fra 1300 e 1600 e quindici Gordini fra R8 e R12. Il tutto su settantaquattro vetture schierate al via sul porto monegasco. Come dire che in percentuale la presenza di vetture uscite dalla «Regie» ha rasentato il cinquanta per cento. Festival della Renault anche nelle classifiche finali con sette Alpine e una Gordini nei primi dieci posti, completati da una Porsche, quarta, e una BMW decima. Logicamente fra otto «voiture bleu» le prime dei quattro gruppi ammessi. Logicamente anche la vincitrice assoluta, la Alpine 1399 di Orlandini-Orlandini.

Un successo sacrosanto per il pilota nizzardo che lo scorso anno si era dovuto arrendere soltanto alla Fulvia dei piemontesi Martino-Librizzi.

Orlandini la vittoria se l'è conquistata nella seconda parte della gara, quella con le condizioni atmosferiche peggiori, con il Turini coperto da una insidiosa patina di neve gelata e con qualcosa di più della foschia sul Roquette e sul Col de l'Orme. Trovato il giusto ritmo, non

ha tardato a condurre la danza facendo sue le ultime quattro prove speciali (delle sette previste dal regolamento) e lasciandosi a quasi un minuto il regolare Gardavot, lui pure su Alpine.

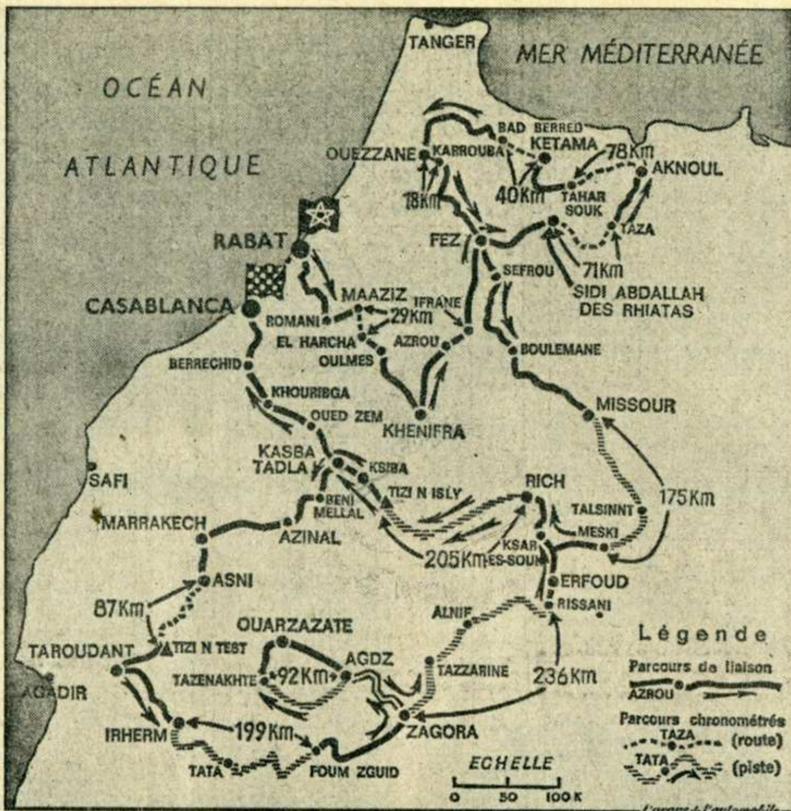
Giunto alla sua settima edizione, lo «Junior» avrebbe senz'altro meritato una partecipazione qualitativamente migliore pur senza esulare dal suo campo che è quello di preparare i concorrenti ad impegni maggiori, e perché no, al prossimo «Monte», quello vero, tremendo ed affascinante. Sulla validità della gara c'è poco da discutere: il percorso si avvale gran parte dei tratti finali del celebre confratello invernale: salite ricche di tornanti e discese mozzafiato con prove speciali «tirate» al punto giusto.

In sostanza, un rallye affatto «scassamacchine» ma non di meno in grado di segnalare i migliori. E' il caso dello sconosciuto Vidal che con una NSU-TT si è preso il gusto di vincere la prima prova speciale, logicamente quasi tutta in discesa e contenere in limiti più che ragionevoli il distacco dai migliori nei tratti misti. Anche per questo lo «Junior» avrebbe meritato una maggiore considerazione da parte dei rallyisti di casa nostra. Invece neppure tutti gli iscritti (e non erano davvero molti) hanno preso il via. Tra i «forfaits» anche quello di Pregliasco che con la sua Fulvia aveva tutte le possibilità di bissare un successo italiano. Così non se ne sono presentati che otto, gran parte dei quali provenienti dalla vicina riviera dei fiori. All'arrivo non sono rimasti che cinque equipaggi italiani, il migliore dei quali, composto da Ferrari-Franco, su Fulvia, ha ottenuto un soddisfacente sedicesimo posto, come è soddisfacente il ventitreesimo di «Ramon»-Bescianelli con la piccola A 112.

Guido Rancati

● Le classifiche, quelle finali e quelle delle prove speciali, non sono state divulgate che dodici ore dopo la conclusione della gara. Un pretesto come un altro per trattenere il più a lungo possibile concorrenti e «suiveurs» nel feudo dorato di Ranieri III.

● In occasione dell'apertura ufficiale delle Terme di Bognanco, l'Automobile Club di Domodossola farà svolgere una gara nazionale di regolarità sprint, denominata «VIII giro delle Valli Ossolane». Alla competizione sono ammesse le vetture dei gruppi 1, 2, 3 e 4 suddivise in dieci classi. Le partenze avranno inizio alle ore 8 di lunedì 1. maggio e i concorrenti dovranno coprire un percorso di 255 km lungo i quali incontreranno 10 controlli orari e 6 prove speciali.



## «Allucinante» per LAMPINEN

### Dopo un guasto in prova prelevato da un elicottero!

«Mi avevano detto che era duro, ma dire duro è dire poco, questo rally è addirittura allucinante!» Con queste parole ha esordito al telefono Simo Lampinen, pilota ufficiale della Lancia in Marocco.

E' questa una frase che non ha preoccupato poco i responsabili della casa torinese che si acclungono a tentare per la prima volta l'avventura marocchina. La preoccupazione deriva soprattutto dal fatto che Lampinen è un pilota che ha già corso per ben tre volte l'East African Safari e che per tanto non avrebbe dovuto stupirsi di niente. Al contrario la voce al telefono non ha fatto presagire nulla di buono e non ha incoraggiato di certo chi dal Marocco si aspettava ancora qualche punto nel campionato marche per prolungare la soddisfazione dell'importantissimo successo di Montecarlo.

Lampinen si trova in Marocco dal 4 di aprile (il suo secondo, Andreasson, lo attendeva già da una settimana) ed è quindi un mese che su di un muletto messogli a disposizione dalla filiale Fiat marocchina si sta preparando con certissimo impegno.

Purtroppo nel corso di questi allenamenti non tutto è filato liscio: diverse rotture sono state lamentate tra cui una al cambio ed una al differenziale, ma l'impegno della filiale è stato sempre pari alle più rosee aspettative. In un'occasione addirittura i piloti della Lancia sono stati prelevati in mezzo ai monti dell'Atlante da un elicottero.

A Torino si teme soprattutto la Citroen, che in questo rally vanta un'esperienza ultra-decennale, ma non ci si nasconde che se tutto dovesse andare liscio anche Lampinen potrebbe dire la sua. L'assistenza verrà curata da cinque meccanici e sarà condotta come in Svezia da Audetto, in più a dar man forte ci saranno anche alcuni tecnici della Pirelli.

### Due «fuoristrada» ex aequo a MAGGIORA

**MAGGIORA** - Il «1. Rally di primavera» per vetture fuoristrada a quattro ruote motrici, organizzato dallo Sport Club Maggiore, ha ottenuto un lusinghiero successo, concretatosi nella presenza di 40 automezzi alle prove dei quali 27 sono partiti per effettuare la gara. La prima parte della competizione, svoltasi su un percorso di 20 km in un continuo susseguirsi di mulattiere, ripe boscoso e sentieri pieni di fango, ha messo in evidenza le prestazioni di Giorgio Raveggio (Toyota) e Giuseppe Messina Mutt M/151) terminati a pari merito. La seconda parte, lunga 13 km, comprendente un guado controcorrente, la scalata di un'erta sabbiosa e altre difficoltà, nonché la prova speciale finale, permettevano a Raoul Savio di balzare in testa alla classifica distanziando di cento punti Giuseppe Messina, mentre Raveggio doveva accontentarsi della quinta posizione.

LA CLASSIFICA

1. Raoul Savio (Jeep Mutt M-151) con punti 153; 2. Giuseppe Messina (Mutt-151) p. 253; 3. Gianfranco Messina (Mutt-151) p. 274; 4. Piergiorgio Dondi (Campagnola) p. 346; 5. Raveggio Giorgio (Toyota) p. 447; 6. Noè Baiocco (Gaz 69-M); 7. Mazzarello (Alfa Matta) p. 617.

La classifica per squadre è stata vinta dal Club 3C di Biella, seguito dal Genova F.S.

### Arrivo by night per il rally modenese

**MODENA** - La Scuderia Modena Corse ha presentato ufficialmente il Rally sprint nazionale 1. Coppa Città di Modena che si svolgerà il 30 aprile - 1. maggio con la collaborazione dell'Automobile Club di Modena. Il Rally è valevole per il campionato sociale della Scuderia Modena Corse, per il Campionato Sociale dell'A.C. Modena, per il Campionato Sociale della Scuderia Tricolore, per il campionato Sociale Scuderia 4R Lloyd Adriatico e Scuderia Grifone ERG.

I concorrenti partendo da Modena (Piazzale Roma anziché Piazza Grande, come era stato annunciato) percorreranno il seguente tracciato: Modena - Vaciglio - Portile, Castelnuovo Rangone, Castelvetro, Vignola, Marano, Guiglia, La Tagliata, Pieve di Trebbio, Gainazzo, Pontesamone, Strada Fondovalle - Rocchetta Sandri - Ponte Valdisasso, Galato, Pavullo, Benedello, Comungrande - Casona - La Borra - Ospitaletto - Strada per Castelvetro - Villabianca - Denzano (e ripete il giro precedente) poi da Marano - Vignola - Circonvallazione - Spillamebrto - San Donnino - Modena (arrivo presso le Messaggerie Emiliane). Totale km 281. Le prove speciali saranno 8, per complessivi 29 km.

Il programma: Mercoledì 26 aprile chiusura delle iscrizioni. Domenica 30 aprile ore 9-12: verifiche gruppo 1 e 3; Ore 18.30: partenza primo concorrente; Lunedì 1. Maggio ore 0.30 circa: arrivo primo concorrente; Ore 11: esposizione classifiche.

## In MAROCCO 220 cavalli MASERATI per un bis

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CASABLANCA** - Lo scorso anno solo nove concorrenti riuscirono a terminare la corsa, tre in meno dell'anno precedente e due in più dell'edizione 1969. Ci riferiamo al Rally del Marocco che si correrà quest'anno dal 26 al 30 aprile prossimi. L'edizione di quest'anno è la quindicesima, la quinta consecutiva valida per il campionato marche. Quest'ultima edizione non è certo meno dura delle precedenti: 4.254 km. di corsa di cui quasi 1500 km. di prove speciali di velocità divisi in tre tappe intervallate da due soste di dieci ore.

(la prima è di 2260 km, quasi due rally italiani messi assieme).

Le piste sono micidiali e gli equipaggi dovranno rimanere al volante per trenta ore nella prima tappa Rabat-Marrakech (km. 2260) e per quattordici ore nelle due successive: Marrakech-Quarzazate (km. 952) e Quarzazate-Casablanca (km. 1042).

La Citroen, nella scia del successo riportato nell'edizione passata con la debuttante SM e nelle due edizioni precedenti con le DS 21, presenta uno squadrone di primo ordine con Waldegaard e Aaltonen alla guida di due SM preparate G. 2 con una potenza dichiarata di oltre 220 cavalli, Deschazeaux vincitore dell'edizione scorsa, su una SM G. 1, Neyret, vincitore con Teramorsi delle edizioni 1969 e 1970, su una DS 21 G. 2 ed infine Ponnelle e Romahozinho sulle DS 21 G. 1.

Lo sforzo della Citroen-Total è imponente: dodici squadre di assistenza della Casa, dieci veicoli della Total e sei camion Michelin. Sovrintenderà l'operazione la signora Cotton, a bordo di un aereo. Sono previsti 1020 pneumatici (TA-3 e normali) e 5000 litri di carburante.

Al solito non manca la Peugeot, altra abituale protagonista di questa corsa, che quest'anno si avvarrà nientemeno che di Mikkola-Palm, recenti vincitori dell'East African Safari, di Fall-Wood, di Guichet-Todt e di Chasseuil-Baron che proprio lo scorso anno giunsero secondi. Tutti questi equipaggi correranno sulle 504 preparate con una potenza aggirantesi attorno ai 140 cavalli.

In forze ci sarà comunque anche l'Alpine che tenterà quest'anno di assicurarsi quel successo che nell'edizione scorsa le sfuggì d'un soffio per il ritiro, proprio nei pressi dell'arrivo, del dominatore Nicolas, già vincitore del Rally del 1968.

Tre saranno le berlinette 1600 ufficiali guidate dai soliti Andersson, Nicolas e Therier, e proprio queste vetture ci sembrano le favorite per la vittoria finale, vittoria che le rilancerebbe nella classifica del campionato marche da loro già vinto nel 1971.

A completare lo schieramento delle vetture ufficiali francesi ci sono la Renault 16TS della Claudine Trautman e la Simca 1100S di De Simone, Jacquemin, Barailler e Ballot-Lena.

Una lotta tutta in famiglia quindi, perché la presenza delle case non transalpine è piuttosto scarsa: la Lancia sarà presente con una sola vettura (sotto certi aspetti abbastanza sperimentale per le modifiche «africane» approntate) affidata a Lampinen-Andreasson, la Saab con due per Buriot e Guignard e la Mercedes pure con due 280 SE per Touroul ed il veterano di questa corsa, Pagani.

Carlo Cavicchi



Alberto Zannoni, con la sua Fiat-Abarth 850 TC personalmente preparata, vincitore del Rally Trofeo Primavera a San Marino

La «PRIMAVERA» di S. MARINO a ZANNONI

## Ha vinto il pilota «che non reclama»

S. MARINO - Una bella giornata di sole ha dato il benvenuto ai piloti partecipanti alla V. edizione del «Trofeo Primavera» gara d'apertura sanmarinese. Un folto pubblico ha seguito con passione i piloti in tutte le prove speciali ed anche sul percorso di gara, breve ma interessante, con le tre «speciali» da ripetersi quattro volte. La validità per il campionato romagnolo faceva sperare in un più alto numero di partecipanti; peccato perché gli appassionati organizzatori meritavano veramente un più valido risultato.

Il pilota più calmo, più amato dai tifosi, che non ha mai sporto reclamo in alcuna gara, ha messo a posto tutti i focosi avversari. Zannoni ha vinto da dominatore. La sua Abarth 850 gruppo 2, preparata nella propria officina, ha messo nel sacco le più potenti vetture avversarie. Veramente meritata la sua vittoria. Sempre primo nella prova speciale di Monte Giardino, in alterna fortuna con Giulianelli nelle altre.

Subito fuori gara Ravaioli, che rappresentava lo spauracchio per tutti, per un errore al primo controllo orario. Giammarini da par suo ha condotto una regolare gara piazzandosi alle spalle dei primi a soli 13". Il solito miracoloso Reggini con la fida Alfa Romeo GT in realtà un po' spompata, ma sempre magistralmente condotta, è quarto. Tonelli, «TO-AL», alla sua prima uscita, ha saputo condurre una gara veramente rimarchevole per questo appassionato membro della Federazione Automobilistica Sanmarinese.

Come al solito in casa propria la Scuderia San Marino ha vinto la classifica per squadre ed è in testa nella

classifica speciale del Campionato Romagnolo. Con il piazzamento di oggi Giulianelli conduce la classifica provvisoria del Campionato romagnolo e sanmarinese. Alla premiazione il presidente Muscioni ha rivolto un caloroso ringraziamento a tutti i convenuti augurandosi che la prossima gara, che si terrà in giugno, possa contare su un maggior numero di partecipanti come per le passate edizioni.

Domenico Bruschi

TROFEO PRIMAVERA - Rally nazionale a partecipazione straniera - S. Marino, 23 aprile 1972.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Alberto Zannoni (Abarth 850) penalità 265; 2. Giulianelli (HF 1600) 271; 3. Giammarini (Gordini R12) 278; 4. Reggini (A.R. GT) 297; 5. «Vanni» (Abarth A112) 318; 6. Mancini (Fiat 128 coupé) 322; 7. Bertini (HF 1600) 333; 8. «To-Al» (Fiat 850 prototipo) 334; 9. «Walter» (Fiat 127) 341; 10. Zola (NSU TT) 344; 11. Mondo (Simca 1200 coupé) 349; 12. Pedrelli (Mini Cooper) 365; 13. Ceccaroni (HF 1600) 372; 14. Spataro (HF 1600) 374; 15. Ghirardi (Fulvia 1300) 381; 16. Pasolini (Fiat 125) 388; 17. Suzzi (Fiat 124 spider) 414; 18. Casadei (Lancia coupé 1300) 417; 19. Zafferani (Fiat 127) 445; 20. Cerli (Simca 1200) 471; 21. Bettela (Fiat 128) 504; 22. Dalmo (Ford Anglia prototipo) 555; 23. Amadori (A.R. 1600 super) 560; 24. Montanari (R10) 582; 25. Cantelli (HF 1600) 648.

### CLASSIFICA PER CLASSE

**Classe A:** 1. «Walter» (Fiat 127) p. 341; 2. Zafferani (Fiat 127) 445; 3. Cerli (Simca 1200) 471.  
**Classe B:** 1. Mancini (Fiat 128 coupé) p. 322; 2. Zola (NSU TT) 344; 3. Mondo (Simca 1200 coupé) 349.  
**Classe C:** 1. Bertini (HF 1600) 333; 2. Ceccaroni (HF 1600) 372; 3. Pasolini (Fiat 125) 388.  
**Classe D:** 1. Zannoni (Abarth 850) p. 265; 2. «Vanni» (Abarth A112) 318; 3. Pedrelli (Mini Cooper) 365.  
**Classe E:** 1. Ghirardi (Fulvia 1300) p. 381.  
**Classe F:** 1. Giulianelli (HF 1600) p. 271; 2. Spataro (HF 1600) 374; 3. Suzzi (Fiat 124 spider) 414.  
**Classe G:** 1. «To-Al» (Fiat 850 prototipo) p. 334.  
**Classe H:** 1. Giammarini (Gordini R12) p. 278; 2. Reggini (A.R. GT) 297; 3. Dalmo (Ford Anglia prototipo) 555.  
Iscritti e partiti 40; arrivati 25; nessun squalificato.

Dopo 180 Km. per la COPPA di LUCCA

## Senza matador gode PAVANELLO

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LUCCA - Parlare di regolarità a Lucca è come parlare di lirica a Torre del Lago: «una prova speciale chiusa a zero equivale a un do di petto», dicono qui. Naturalmente c'è chi fa il tenore, chi canticchia e chi stona, ma la verità è che Lucca è particolarmente sensibilizzata a queste gare più che altrove e che la stampa locale ne dà grande risalto. Il sottoscritto, su un percorso come questo, avrebbe visto molto più volentieri un rally nazionale, impressione del resto convalidata dal presidente dell'A.C. Lucca grand'uff. Piero Giannotti e dal direttore dott. Ricci, che ci hanno confermato che nel 1973 la sedicesima edizione della Coppa Città di Lucca sarà un rally internazionale.

Quanto però siano gradite ai piloti le gare a carattere regolatorio quando sono brevi, ben articolate nelle difficoltà regolamentari, lo ha ampiamente dimostrato la 15. Coppa Città di Lucca, vinta da Giorgio Pavanello che con questo successo ha raggiunto la sua cinquantesima vittoria (ci voleva però l'assenza del matador Giuliano Canè!).

La manifestazione lucchese, che ha raccolto alla partenza una buona parte dei più qualificati concorrenti della regolarità, si è conclusa come si è detto con la vittoria meritata e combattutissima di Giorgio Pavanello e signora, i quali hanno avuto la meglio sul loro più diretto avversario Piero Pertusio che ha accumulato soltanto 2,1 penalità in più.

La veloce galoppata sulle strade della provincia lucchese lungo i centottanta chilometri di percorso vario, inframezzato da otto controlli orari e da otto prove speciali su strade asfaltate e su sterrato, ha costituito la piattaforma sulla quale ha ruotato la manifestazione che l'A.C. Lucca ha organizzato con la consueta abilità e perizia e con notevole spiegamento lungo il tracciato di commissari e di cronometristi all'altezza della gara. Il tracciato prescelto dagli organizzatori è apparso particolarmente idoneo per la definizione di una netta selezione dei valori in campo, ma la prova determinante è stata quella di Pizzorna con tratti consecutivi di strade tortuose in salita e discesa. E' stato su questa frazione che la competizione ha offerto i suoi punti spettacolari e che ha richiesto ai vari partecipanti una maggiore abilità.

Al secondo posto si è piazzato il torinese Pertusio, sempre in evidenza nelle gare di regolarità; ma devono essere considerate buone anche le prove di Bronzin, di Cavallucci, di Nannei e di «Lui».

Carlo Burlando

COPPA CITTA' DI LUCCA - Gara nazionale di regolarità - Lucca, 23 aprile 1972.

### LA CLASSIFICA

1.1. Giorgio Pavanello (Lancia Fulvia) penalità 9,9; 2. Pertusio (Lancia Fulvia) 12; 3. Cavallucci (Lancia Fulvia) 18,3; 4. Bronzin (Alfa Romeo) 18,4; 5. Nannei (Ford Escort) 19; 6. «Lui» (Renault Gordini R12) 19,7; 7. Borghese

(Lancia Fulvia) 20,2; 8. Gibelli (Lancia Fulvia) 21,6; 9. Faldini (Lancia Fulvia) 21,7; 10. Testoni (Lancia Fulvia) 21,9; 11. Barbera (Fiat 127) 24,6; 12. Baglioni (Lancia HF) 27; 13. Castaldi (Lancia Fulvia) 38,1; 14. Piaggio (Alfa Romeo) 44,7; 15. Menichetti (Fiat 128) 45,1; 16. Cipriani (Fiat 128) 62,5; 17. Vagaggini (Alfa Romeo) 70,8; 18. De Luca (Fiat 128) 72,4; 19. Stefano (Lancia Fulvia) 73,1; 20. Simoletto (Simca 1000) 76,0; 21. Della Santa (Lancia Fulvia) 80,7; 22. Riccardi (Fiat 124) 81,6; 23. Picocchi (A112) 81,9; 24. Lucchesi (Simca 1000) 82,2; 25. Cardella (Fiat 128) 84,2; seguono altri 19 classificati.

### CLASSIFICA FEMMINILE

1. Angela Fava (Lancia Fulvia) penalità 21; 2. Poggiali (Lancia Fulvia) 25,2; 3. Menichetti (Fiat 128) 39,2; 4. Castillett (Lancia Fulvia) 45,1; 5. Imérito (Lancia Fulvia) 54,3; 6. Perazzi (Alfa Romeo) 55,6; 7. Gelli (Alfa Romeo) 96,8; 8. Oliviero (Alfa Romeo) 119,6; 9. Oliviero (Lancia Fulvia) 167,8.

## Il calendario della Scuola Piloti Morrogh

VALLELUNGA - Henry Morrogh, il simpatico direttore dell'unica scuola di pilotaggio sportivo funzionante oggi in Italia, ha varato un programma molto intenso che prevede una alternativa di spostamenti fra gli autodromi di Vallelunga e di Varano de' Melegari, 7 simi giorni. Riapertura ufficiale dei corsi a Vallelunga nella festività del 25 aprile, quindi spostamento a Varano dove, compatibilmente con i lavori di posa in opera del nuovo guard-rail, si terrà un corso completo nei giorni 29 e 30 aprile e 1 maggio. Il 6 e il 7 maggio altro corso a Vallelunga che verrà concluso il 13 maggio. Nuovo spostamento a Varano dove Morrogh opererà dal 20 al 28 maggio.

Nello stesso tempo verranno, da Morrogh, incrementate le «gare club» che, al ritmo di una al mese, si alterneranno, anche queste, fra gli autodromi di Varano e di Vallelunga. Dove, il 14 maggio, avrà luogo la terza gara della serie club.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Il «Trofeo Team 971 - Coppa Autostile», una «sprint» impegnativa organizzata da questo neo-team, si è svolta senza intoppi su un tracciato di 320 km, con 4 prove speciali: Rivalba km. 3,3; Zimone km. 2; Prascorsano km. 2,2; La Cassa km. 1,1. L'inizio era alle ore 1 di domenica 23 aprile. 42 concorrenti iscritti, 28 sono stati i parenti e 17 gli arrivati. Prove più difficili per il tracciato quelle di Prascorsano e La Cassa con tornanti secchi e fastidiosi, la prova più lunga quella di Rivalba molto impegnativa per il fondo stradale. Tirato il controllo di Rueglio tra Osella e Guana per il poco tempo e la strada brutta.

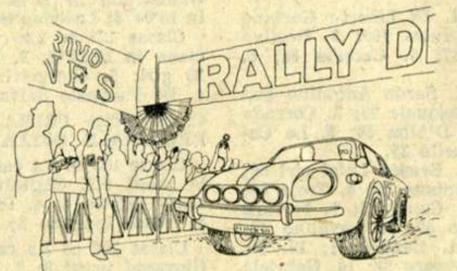
Primo è risultato Boretto su Rally 128 Gruppo 1, molto bravo e efficace; con questa vittoria si rifà della sfortuna che lo ha colpito al Rally dell'Elba; secondo è Scaglione, terzo Filippi, quarto Gironi, quindi Zuccarello. Sfortunato Marengo che su Fulvia HF 1300 si è giocato una probabile vittoria nell'ultima prova

g. r.

### LA CLASSIFICA

1. Boretto (Rally 128) pen. 146; 2. Scaglione (HF 1300) 164; 3. Filippi (125 Fiat) 207; 4. Gironi (HF 1600) 235; 5. Zuccarello (Fiat 127) 406; 6. Spiez (BMW 1600) 601; 7. Vigada (HF 1600) 628; 8. Albero (Fiat 127) 670; 9. Barbero (128 Fiat) 723; 10. Archieri (125 Fiat) 797; 11. Mocchi; 12. Contagiacomo; 13. Vigada V.; 14. Girola; 15. Bianco; 16. Marchetta; 17. Marengo. (Nota: dal 14. al 17. f.t.m.).

# kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

# Kleber