

**E' durata soltanto  
5 ORE per FERRARI  
la «vera» SEBRING**

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

**AUTO  
SPRINT**

# domenica **SPRINT**

**DALL'INVIATO**

**SEBRING** - Andretti ed Ickx ancora una volta, e ci hanno promesso che non sarà certo l'ultima della stagione. Così, con una nuova vittoria Ferrari, si chiude il ciclo delle gare di Sebring che hanno avuto tanta parte nella storia sportiva automobilistica americana del dopoguerra e si conclude praticamente la prima parte «americana» del campionato del mondo Marche che proprio non vediamo chi potrebbe togliere alla Ferrari.

E' stata una corsa magnifica, anche se ha avuto momenti di apparente noia che precedevano quelli di eccitazione per gli avvenimenti imprevisti che tuttavia in questo genere di corse si possono prevedere. Non c'è dub-



## ANDRETTI e

bio che per le Sport questo è un anno decisamente Ferrari, e lo si vedrà anche nelle prossime gare. Sebring infatti non ha dato alla marca modenese altri venti punti per la graduatoria del campionato, ma ha dato soprattutto la conferma dell'eccellente lavoro compiuto finora e che ha portato adesso le sue macchine ad un grado di rendimento di alto livello, che si accompagna ad una resistenza provata e che non era ancora conosciuta.

Appena finita la corsa, Andretti e Ickx (o Ickx-Andretti, se preferite) sono saliti in tribuna stampa, come si usa, e hanno raccontato le loro impressioni. Sono parole di Ickx:

«Dodici ore a Sebring equivalgono a una ventina di ore a Le Mans, perché questo circuito è molto più duro di quello francese e l'aver resistito tanto tempo su questa pista ci apre nuovi orizzonti. Speravamo di vincere ancora, e non dico io e Mario, ma come squadra, ma avevamo qualche riserva sulla tenuta delle macchine. Adesso sappiamo che le macchine sono capaci di sostenere anche ritmo e difficoltà come queste e quindi possiamo dire tranquillamente che verranno altre vittorie».

Condividiamo l'entusiasmo di Ickx e di Andretti, ovviamente ma vorremmo sottolineare come in sostanza le Ferrari non abbiano fatto ve-

## ICKX promettono:

re che perdeva olio da qualche parte e che fumava come un camino, a rimpiazzare gli avversari nella prova di collaudo di resistenza. E se la macchina ha tenuto fino in fondo in quelle condizioni vuol dire che essa è veramente buona e che può guardare tranquilla anche alla 24 Ore di Le Mans, se Ferrari deciderà di andarci.

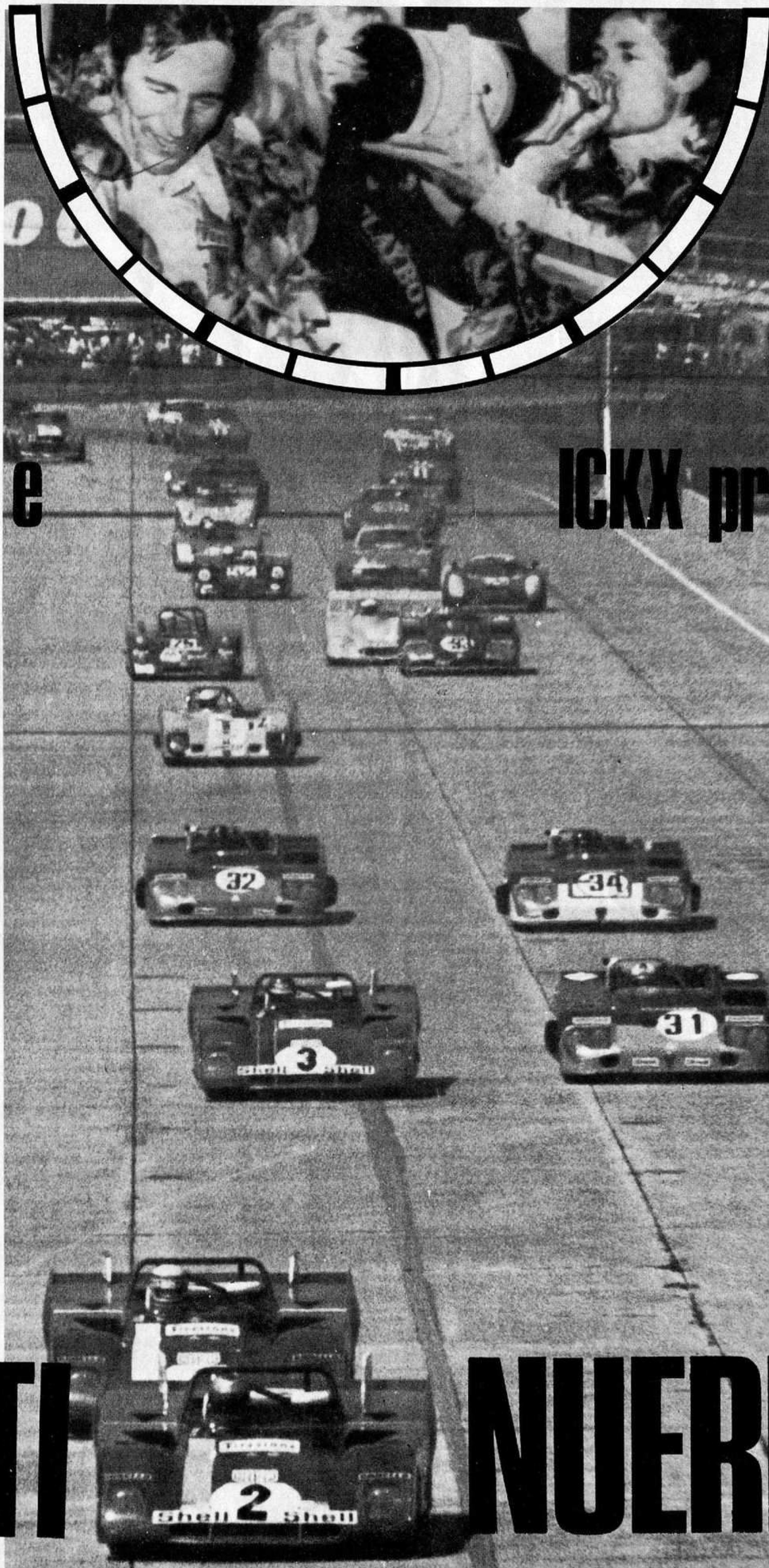
Felici tutti alla Ferrari, si capisce e si condivide. Anche quelli che potrebbero avere motivi di recriminazione, come Peterson, che è rimasto senza benzina inspiegabilmente e che ha dovuto perdere la posizione di testa, che aveva ereditato quando Andretti e Ickx avevano dovuto perdere tempo prima per il distacco dei cavi della batteria (probabilmente dovuto a qualche pezzo di lamiera seminato da altre macchine) e poi per una foratura avvenuta verosimilmente per le stesse ragioni. O come Regazzoni e Redman che in questa gara avevano finalmente a portata di mano il successo e che se lo sono visto sfuggire per delle ragioni che rimangono abbastanza oscure, pur se Regazzoni è stato abbastanza chiaro nel suo racconto:

«Si è rotto un semiasse e me ne sono accorto quando ho sentito la macchina che

**Franco Lini**

**CONTINUA A PAGINA 21**

# CONTI NUEREMO!



CONTINUAZ. DA PAGINA 19

continuava e non riuscivo ad azionare la frizione perché il pedale andava giù senza effetto. Ho pensato al cambio ma funzionava, e quindi doveva essere qualcos'altro. Probabile che nella rottura il semiasse abbia strappato qualche tubatura o cavo, fatto sta che dopo aver fatto quasi a ruota libera il tornante stretto a metà circuito volevo mettere la seconda per andare al box ma ad un tratto si è spento tutto, luci e motore. Ho pensato ad un corto circuito ma poi mi sono sentito del caldo dietro e ho visto il fumo, e quindi mi sono affrettato a slacciare le cinture ed a uscire fuori dalla macchina, che è bruciata perché i pompieri hanno messo credo cinque minuti per arrivare e poi altri cinque a spegnere il fuoco, che ha praticamente distrutto la vettura».

Comunque sia, quelli che proprio debbono recriminare maggiormente sono Regaz-

cambio dell'Alfa Romeo 33t3, e Peterson ha provato la nuova macchina a Brands Hatch. Egli ci ha detto che a parte tutte le altre piccole «maggagne» tipiche di una macchina nuova, il cambio Alfa della March è piuttosto lento da adoperare e quindi che ciò comporta una perdita di tempo preziosissimo specie sui circuiti tortuosi. Probabilmente, nessuno ha forse ancora pensato a questo particolare, che potrebbe essere abbastanza determinante ai fini della economia generale dei tempi sul giro. Forse sarebbe bene che all'Alfa rivedessero anche questo particolare che d'altra parte è però compensato dalla solidità.

In questa corsa le Alfa non sono state fortunate. La migliore ha avuto bisogno subito di cure lunghe per cambiare la pompa meccanica della benzina che si era rotta e quindi è rimasta tagliata fuori costringendo i piloti ad una rincorsa che certo li ha innervositi. Quella di Adamich e Galli, che l'aveva so-



Molte le Ferrari GTB presenti. Ecco quella di Ingle-Reynolds dotata, come molte altre, di un vistoso spoiler anteriore

## Una ipotesi-paragone di PETERSON

# Le ALFA ritardate dal cambio «lento»?

vece esse perdevano e ci sarebbe da chiedersi se la loro forma aerodinamica non influisca su questo risultato negativo.

La Lola ha compiuto una gara di tutto rilievo, in posizione bassa ovviamente, come non poteva essere altrimenti dopo le disavventure dell'inizio della corsa. Però dopo aver perduto almeno una mezz'ora per riparare la sospensione rotta e poi per altre piccole cose ecco che la ritroviamo al sesto posto assoluto e soprattutto ne ricordiamo la velocità ed il canto pieno del motore nel finale.

Ciò significa che il motore Cosworth non deve essere considerato soltanto da gare brevi ma che può fare eccellenti cose anche nelle gare di durata. Come d'altra parte era avvenuto l'anno scorso quando a Le Mans un motore Cosworth ha finito la corsa.

Insomma la Lola è proprio da temere e si è potuto vedere come in accelerazione essa avesse addirittura qual-



Molto regolare la corsa di Vaccarella ed Hezemans, qui alla guida, che hanno portato la loro 33t3 al terzo posto assoluto

zoni e Redman che non riescono a vincere. Oggi pareva proprio il loro turno e invece...

Dicevamo degli avversari delle Ferrari. Le Alfa Romeo sono andate abbastanza bene e quel che si può dire è che sono apparse migliorate rispetto alle gare precedenti. Resta loro lo svantaggio del motore meno potente, svantaggio che è conosciuto perfettamente anche da loro, ma in sostanza le macchine si sono comportate bene e si è potuto anche constatare come con piloti decisi esse non siano tanto inferiori alle Ferrari su un circuito che richiede anche tenuta di strada. Vedrete che per esempio a Brands Hatch le Alfa non saranno poi tanto lontane, pur se rimarrà per la marca milanese un certo margine di inferiorità dovuto allo squilibrio tra le qualità medie dei piloti. Certo che una squadra come quella della Ferrari non ce l'ha nessuno.

Piuttosto, c'è una considerazione da fare sulle Alfa Romeo e che ci viene da una osservazione fattaci da Ronnie Peterson. Come sapete, sulla nuova March di Formula Uno è montato il gruppo

stituita nella posizione di caccia alle Ferrari, è stata semidistrutta da una serie di giravolte sul prato dovute allo scoppio di una gomma. Poi quella di Elford e Marko, ricostruita dopo le avventure in prova, si è fermata col motore rotto, fatto strano e che forse è da addebitare alla guida se non di Elford almeno di Marko che è un poco brusco.

### Foratura di VACCARELLA

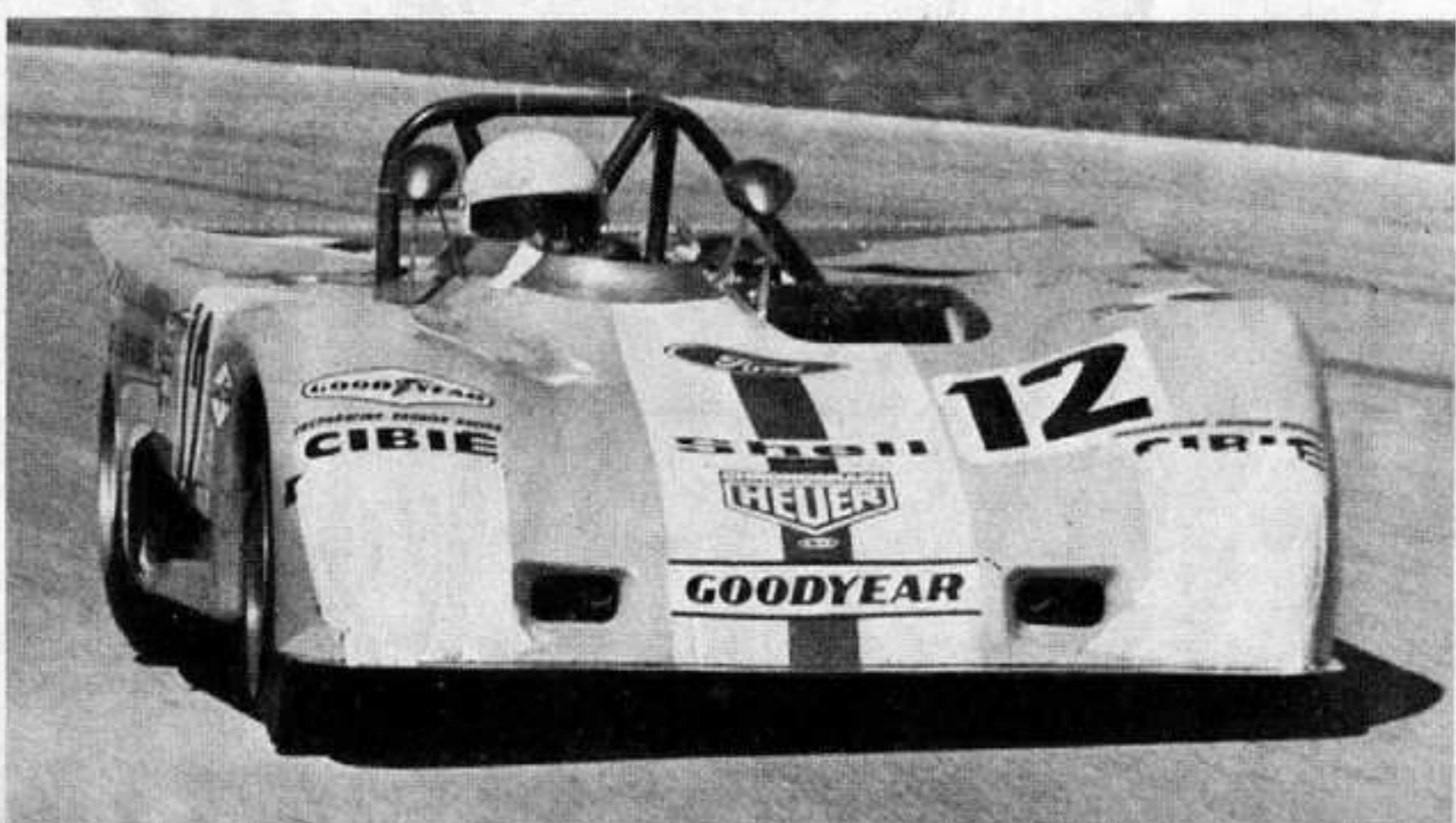
Il blocco del cambio sulla macchina di Stommelen che era stata poi guidata da Adamich, dopo la squalifica di Revson ha completato il quadro «nero» dell'Alfa Romeo, che meritava almeno di portare le macchine al traguardo. E per finire, anche quella di Vaccarella e Hezemans ha avuto le sue disavventure forando una gomma fortunatamente alla fine della gara. Chi ha visto le Alfa Romeo in pista può però dire che in sostanza dove esse sono inferiori alle Ferrari e soltanto nella potenza massima, perché nelle accelerazioni non erano inferiori ma uguali. In quinta velocità in-



Peterson e Schenken alla fine sono stati secondi, unico fra gli equipaggi Ferrari a non essere mai stato in testa. Nella foto, Peterson alla guida. Lo svedese sostiene che le Alfa sono ritardate dal cambio



Sopra, Gimondo e Dinsman sono risultati primi della Turismo con la loro Camaro, e decimi assoluti. Sotto, molto ritardati all'inizio, Wisell (alla guida), Bonnier e Larrousse hanno recuperato molto bene nel finale con la loro Lola-Cosworth T 280 (foto LINI)



cosa in più delle Ferrari. Pensiamo a circuiti tutti accelerazione e vedremo che il futuro potrebbe essere anche abbastanza interessante per questa marca che ha lo svantaggio di essere «piccola» e di avere piloti che non sono all'altezza di quelli che ha le Ferrari. Se arriva il patrocinio Martini...

Eppoi la Mirage-Gulf, che qui a Sebring ha compiuto quello che le altre Case compiono prima delle corse, e cioè i collaudi preventivi. E' una macchina molto interessante e ne risentiremo parlare spesso. Ha forse lo svantaggio di una forma anteriore poco felice per la posizione avanzata del radiatore, ma per il resto ci pare proprio che sia riuscita e quando ha potuto essere in pista ha dimostrato un comportamento molto buono.

Tuttavia qui non poteva fare di più e sarebbe stato eccessivo pretenderlo e sperare.

Indipendentemente dal campionato del mondo, che resta un fatto italiano e specificamente Ferrari, la corsa ha avuto fasi interessanti nella lotta tra le grosse gran turismo americane e le Ferrari Daytona, e tra quella in fa-

miglia delle Porsche. Dispiace che la Daytona preparata da White non abbia potuto finire la gara, perché sarebbe stata certo molto in alto, ma si è visto che quelle di Chinetti hanno finito pur con gli scarti logici dati dalla qualità dei piloti. A proposito dei quali, c'è da segnalare la disavventura di David Hobbs che ha poi guidato la Ferrari Daytona di White e che a mezz'ora dalla partenza della gara era in... prigione. Proprio in prigione, perché qui gli agenti non scherzano e basta che uno li guardi appena storto che ti picchiano e ti mettono dentro.

### Manette per HOBBS

Hobbs ha avuto una discussione «stradale» e prima che abbia avuto il tempo di rendersi conto delle cose si è trovato con i pugni addosso da più parti e con le manette. C'è poi voluta molta diplomazia per farlo uscire. Certo che certe cose accado-

no soltanto in Florida e non nel resto degli Stati Uniti, ma è indice di una mentalità che è quella che poi ha portato certi commissari di percorso e di box a delle cose stupide come quella di allontanare una fotografa professionista perché aveva del rosso nell'abbigliamento col pretesto che i piloti potevano scambiare per la bandiera rossa di arresto della corsa. Come quella di esporre la bandiera nera a Sam Posey con la motivazione che l'esterrefatto Posey si è visto leggere quando si è fermato: «Percorreva la curva numero dieci con una traiettoria troppo larga». Avete letto bene, e non è una invenzione!

Adesso con la Florida è finita almeno con la Florida del sud perché Daytona dovrebbe rimanere e là le cose sono differenti. Sebring chiude i battenti su una vittoria Ferrari ed in fondo su quella dei due piloti che sono andati più forte. E' stata una bella giornata.

f. l.



Brian Redman, al volante della 312 P che ha diviso con Regazzoni, supera la Corvette di Crey-Keller

## ICKX ricorda all'euforico Mario ANDRETTI:

### «Stavolta il successo lo meritava Regazzoni»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SEBRING - Mario Andretti baciato dalla vittoria e dalla biondissima bellissima sexy miss Playboy che occupa il paginone centrale della rivista americana per soli uomini, assieme a Ickx, il quale è stato un po' più riservato nelle effusioni perché sotto il diretto controllo della moglie che era a due passi. E' un Mario ANDRETTI su di giri e contento come una pasqua:

«La Ferrari mi porta bene a Sebring — esordisce — due anni fa con la 512 oggi con la 312 P; bene bene, è una doppietta, meglio di così non poteva andare. Da un po' di tempo non vincevo gare importanti in America, ora ce l'ho fatta e speriamo sia un preludio per Indianapolis».

Andretti come Ickx dice che la macchina è andata in modo perfetto, il motore girava tondo che era un piacere, avevamo una perdita d'olio che ci ha fatto sudare un poco ma è andato tutto bene. Ickx, che gli è vicino, dice che è stato un peccato per Regazzoni.

«Meritava di vincere lui assieme a Redman, ma non c'è problema, se non ha vinto oggi, prima o poi toccherà anche a lui, perché abbiamo una macchina che nei prototipi giudico imbattibile».

Azzardiamo una domanda: «E in F.1?». «No comment» è la pronta risposta del sempre sorridente belga.

Peterson e Schenken sono secondi, dice TIM: «Poteva andare meglio oggi non per la Ferrari ma per noi, comunque non mi lamento, un secondo posto è pur sempre valido».

Interviene PETERSON che dice: «Se non perdevi tutto quel tempo per essere rimasto senza benzina lungo il percorso, causa la pompa della riserva che non andava e se un cono in mezzo alla pista non m'avesse tranciato il tubo dei freni, avremmo potuto forse vincere, ma l'importante è che abbia vinto una Ferrari, nostra o di altri non importa purché sia una vettura di Maranello».

REGAZZONI è ai box ad aspettare l'arrivo dei suoi compagni, ride ma aggiunge: «Non me ne va fatta bene una, ma prima o poi la sfortuna dovrà pur passare, vero Brian?». Redman che gli è vicino è che è stato soprannominato «Dentino» perché tutte le volte che parte si leva un dente finto che ha in bocca, ricordo di quello perso alla Targa Florio nell'incidente

con la Porsche l'altr'anno, sorride ed ammiccia.

Peter Schetty assieme all'ing. Caliri, sono i più compassati nella baraonda dei box dopo il trionfale arrivo delle due vetture di Maranello. CALIRI si dice contento e vuole elogiare i meccanici per come hanno lavorato. «Non sono uomini — aggiunge — ma dei gioielli. Non ho mai visto della gente lavorare con tanta passione ed abnegazione, solo per la soddisfazione di vedere una macchina guidata da altri vincere. Meriterebbero ben di più di quello che hanno — continua — perché si ha un bel da essere bravi piloti, ma senza bravi meccanici non si vince. Sono loro l'essenza delle corse!»

Chiediamo a Schetty un parere sulla corsa.

«Era per noi una gara molto importante — dice il d.s. — ma l'abbiamo superata bene. Non avevamo mai gareggiato, per dodici ore consecutive e non sapevamo se il motore teneva. Ora abbiamo superato anche questo test e siamo più tranquilli, il prossimo impegno è molto importante, se vinciamo anche a Brands Hatch abbiamo quasi vinto il campionato in anticipo, come la Porsche gli anni passati. Ricordi?»

Ambiente abbastanza sereno all'Alfa Romeo, si parla di sfortuna, ma si è contenti della prestazione della coppia Vaccarella-Hezemans che è terza.

L'ing. CHITI dice che forse le cose potevano andare meglio se Galli non avesse forato una gomma che gli ha fatto guastare in modo irreparabile la macchina. «La sfortuna più grande — aggiunge Chiti — è stato perdere la macchina di Stommelen-de Adamich-Revson per una pompa dell'olio del cambio».

NANNI GALLI i racconta come è successo il suo incidente:

«Ero al curvone veloce a circa 260 all'ora, quando mi è scoppiato un pneumatico, ho fatto un ampio testacoda e sono riuscito a fermarmi. La gomma che si era rotta, mi ha sfasciato tutto il posteriore sinistro della macchina tranciandomi nettamente i tubi dell'olio e staccandomi addirittura i radiatori. La macchina non ha un segno oltre a questo, andavo bene e ho visto che in accelerazione fino in quarta stavo alla pari delle Ferrari; loro mi andavano via in quinta, ma oggi si poteva far molto e bene se non fosse successo quel che è successo».

STOMMELEN è stato soprannominato il simpatico perché si è specializzato nell'imitazione dell'ing. Chiti quando si asciuga il sudore dalla testa. E' anche lui indispettito per la rottura del cambio e per la squalifica di REVSON, ma è fiducioso per il futuro e finisce: «Io ho molta fiducia nell'Alfa, nonostante che voi altri giornalisti la denigrate».

g. c.

• La Dina Messicana e la RENAULT investiranno otto milioni di dollari per l'ampliamento dello stabilimento di montaggio nello Stato di Hidalgo. La Dina fornirà il 60 per cento del capitale, che in seguito potrà arrivare a venti milioni.



De Adamich, dopo l'incidente occorso a Galli, ha fatto il resto della corsa, fino al ritiro, con Stommelen, sostituendo Revson sulla n. 31

## GETHIN quarto uomo MATRA per Le Mans

LE CASTELLET - Il sig. Jean-Luc Lagardère lo ha affermato con sufficiente determinazione perché ciascuno ne sia convinto: la Matra deve vincere la 24 Ore di Le Mans quest'anno. E' il suo principale, se non unico, obiettivo della stagione.

Benché l'entrata in funzione dei servizi da competizione sul circuito Paul Ricard non siano previsti che per il mese di luglio, la Casa francese ha scelto il circuito provenzale per dare corpo a un test di durata sulla distanza delle ventiquattro ore. Il prototipo utilizzato era un tipo 660 modificato: si potevano notare, fra l'altro, i cerchi da 13 pollici montati nell'anteriore, mentre sono stati provati due tipi di carrozzeria. E, paradossalmente, la coda corta portava un vantaggio di circa due secondi al giro nei confronti della coda lunga. Conviene, tuttavia, precisare che il tracciato del Paul Ricard comprende una dirittura di due chilometri, è assai meno veloce di quello di Le Mans con la famosa dirittura della Hunaudières.

Il test di durata si è svolto con condizioni atmosferiche assai probanti, soprattutto durante le ore notturne; quattro piloti si sono dati il cambio al volante, Chris Amon, François Cevert, Peter Gethin e Jean Pierre Beltoise che, ricordiamolo, è il pilota collaudatore della Matra alla quale è legato da contratto per le corse con le vetture sport.

Nessun incidente di rilievo si è verificato nella notte se non l'usura dei pneumatici superiore al normale. Essendo cessata la pioggia al sorgere del giorno, sono stati realizzati dei tempi eccellenti, il migliore dei quali è stato di 1'58"4 per i 5800 metri del circuito, ciò che sta a provare come il motore V. 12 non accusasse alcun cedimento di potenza dopo venti ore circa di corsa. Soltanto un arresto di una decina di minuti è stato necessario a causa della formazione d'acqua nella calotta dello spinterogeno. La vettura si è arrestata definitivamente dopo 21 ore e mezza di corsa, il che rappresenta una distanza di circa 3500 km; l'errata taratura di un termometro per l'acqua non ha permesso di constatare tempestivamente un aumento della temperatura che ha provocato la bruciatura della guarnizione della testa. Questo incidente, giudicato di scarsa importanza, non ha intaccato la soddisfazione dei dirigenti. Un secondo test, con il tipo 670, è previsto per il mese di aprile.

J. R. Jaubert

• La LOLA tre litri con motore Cosworth, che ha vinto la 4 Ore di Le Mans, correrà nella 1000 Km di Spa, il 7 maggio, affidata a de Fierlant e a Gérard Larrousse.

## La cronaca delle emozioni

DALL'INVIATO

SEBRING - La dodici ore di Sebring, terza prova del Mondiale Marche è scattata con circa tre minuti di ritardo sul previsto causa una falsa partenza. Le sessantun vetture ammesse al via dopo aver fatto un giro di ricognizione dietro una fiammante Ferrari Daytona gialla, hanno fatto da sole altri due giri prima che la partenza venisse convalidata dagli inflessibili commissari di gara.

E' subito un monologo Ferrari, come previsto dal «piano di guerra» elaborato dal d.s. Schetty, e subito in testa va la rossa Ferrari di Andretti che fa la «lepre». Per la Ferrari prendono il via i piloti Andretti, Regazzoni e Peterson, per l'Alfa Romeo partono de Adamich, Vaccarella, Stommelen e Elford, con la Lola parte Larrousse, con la Mirage-Gulf Bell. Tre Ferrari ai primi posti, poi vengono le Alfa di Stommelen, Elford e de Adamich, più distaccate la Mirage-

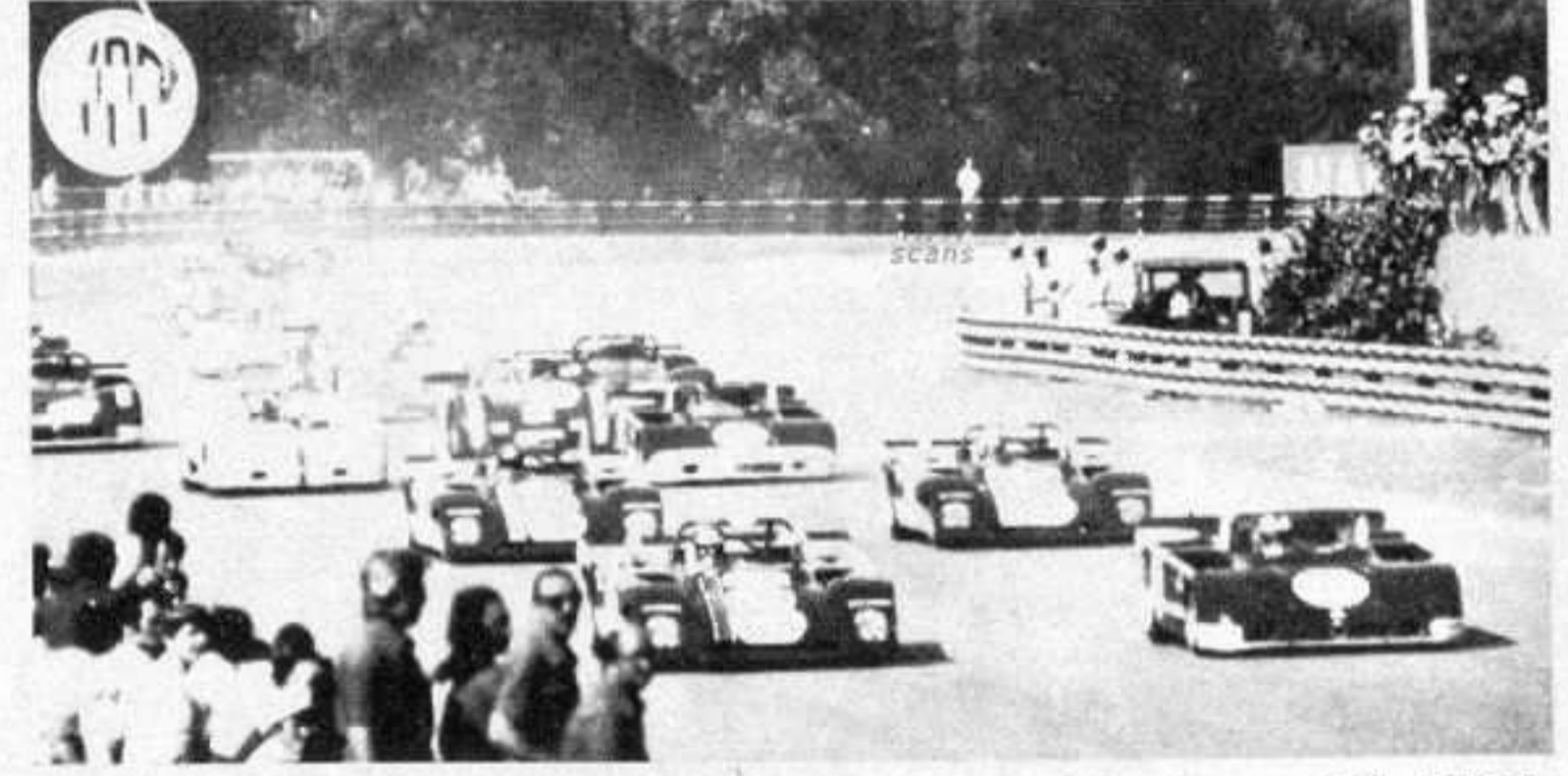
Le Alfa Romeo fanno il pieno in 36'' alla vettura di Elford, in 42'', compreso il cambio del sedile, alla vettura di Nanni, 39'' a Vaccarella, 38'' a Stommelen.

### NANNI « fuori » a 260 all'ora

Le tre Ferrari continuano a guidare la danza ma Galli, che ha preso la macchina che gli ha consegnato de Adamich, sta andando molto forte e guadagna posizioni su posizioni. E' al quinto posto alle spalle delle tre Ferrari e alla macchina di Stommelen, quando è protagonista di un pauroso incidente dopo un'ora e 50 minuti di corsa: nel curvone veloce nella parte est del circuito gli scoppia un pneumatico a circa 260 all'ora. Il pilota dimostra la sua bravura riuscendo a rimanere in strada e raggiunge lentamente i box, ma per lui la corsa è finita, il pneumatico, disintegrandosi, ha distrutto tutta la vettura nella parte posteriore sinistra, sono spariti il radiatore dell'olio e tutte le tubazioni, oltre al radiatore per il cambio. Oltre a questo la macchina non ha un segno.

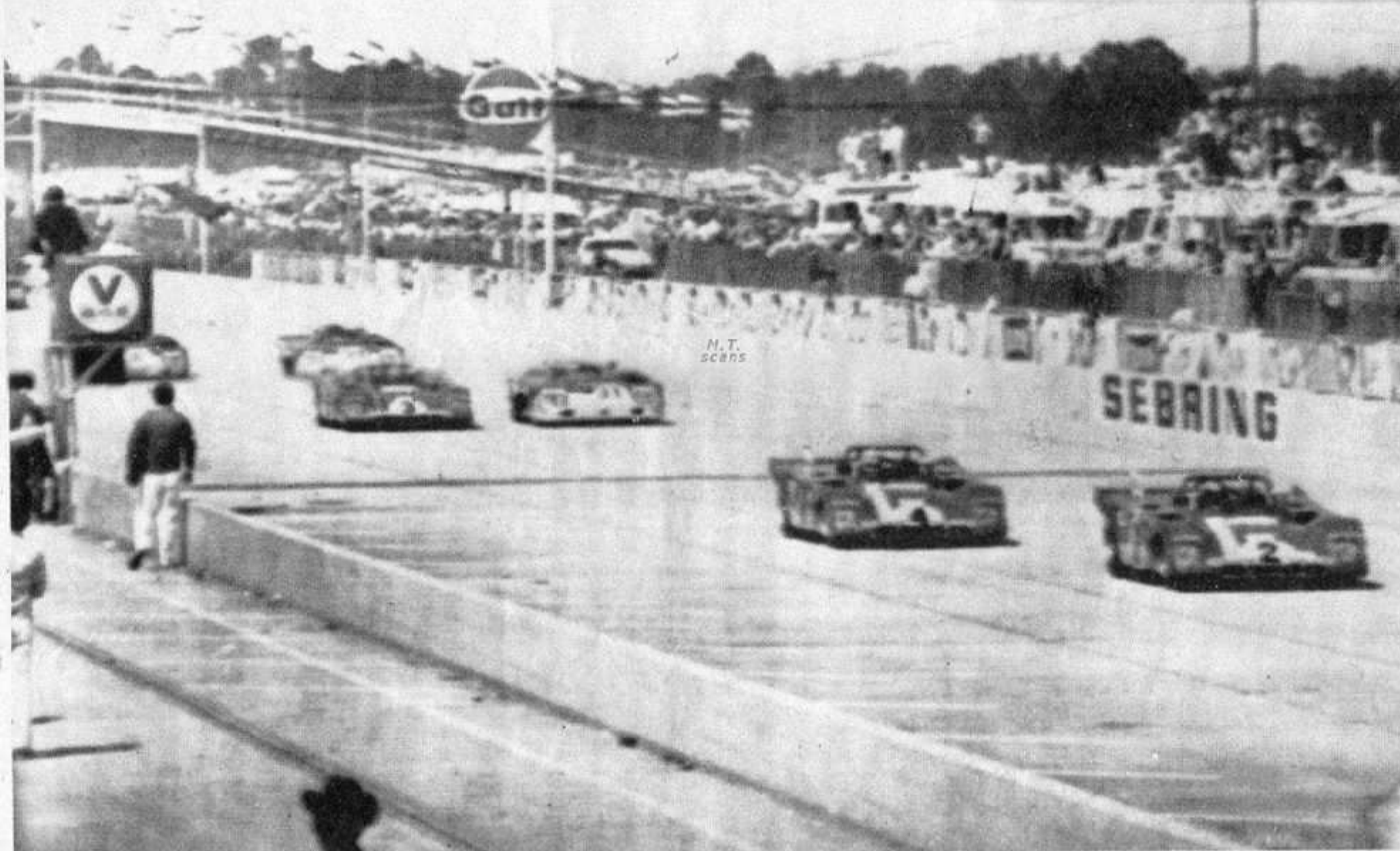
Fino a questo momento l'esordiente Gulf-Mirage, che è ancora ferma ai box con problemi di frizione, ha compiuto solo 13 giri.

## La nostra sorpresa di PASQUA



La prossima settimana AUTOSPRINT sarà in edicola con UN GIORNO DI RITARDO per le festività pasquali. Questo rinvio è anche consigliato dal programma del Lunedì di Pasqua con la importante gara di F. 2 che si disputerà a Thruxton e che vedrà la partecipazione di molti piloti italiani, tra cui i fratelli Brambilla e Claudio Francisci. Nel darvi la nostra BUONA PASQUA vi annunciamo anche un nuovo MANIFESTO GIGANTE A COLORI: la partenza della prima gara del campionato Marche a Buenos Aires.

# Dal K.O. lampo della LOLA e



A sinistra: partenza volante alla 12 Ore di Sebring. Mario Andretti, sulla Ferrari n. 2 scatta subito in testa, seguito da Regazzoni (n. 4) e da Peterson (n. 3) e Stommelen (n. 31) appaiati. Sopra: la Ferrari di Andretti-Ickx è ferma ai boxes per il rifornimento. L'italo-americano balza fuori dalla vettura mentre Ickx si insedia al posto di guida. Dopo 18'' la macchina ripartirà (A. P. foto)

# alla suspense finale per l'

Gulf e la Lola di Larrousse che si deve fermare dopo appena 20 minuti di corsa con una sospensione rotta.

### In mezz'ora addio Cosworth

Anche la Mirage-Gulf è presto K.O.: dopo mezz'ora di gara rompe la frizione e riparte dopo una sommaria riparazione perdendo circa 4 giri. Stommelen perde 10 minuti per riparare una pompa della benzina difettosa. Dopo un'ora di corsa tre Ferrari a giri pieni, poi tre Alfa a un giro.

La classifica dopo la PRIMA ORA di corsa:

1. Ferrari (Ickx-Andretti) 21 giri;
2. Ferrari (Regazzoni-Redman) 21 giri;
3. Ferrari (Peterson-Schenken) 21 giri;
4. Alfa (Elford-Marko) 20 giri;
5. Alfa (Galli-de Adamich) 20 giri;
6. Alfa (Hezemans-Vaccarella) 20 giri;
7. Chevron (Craw-Barber) 18 giri;
8. Chevron (Kleinpeter-Belcher) 18 giri;
9. Lola (Waug-Beatty) 18 giri;
10. Porsche (Brezinka-Bartling) 18 giri.

All'inizio della seconda ora avvengono i primi rifornimenti. La Ferrari fa il pieno ad Andretti in 20'' 7 decimi, in 25'' a Regazzoni, in 30'' a Peterson.

La classifica dopo DUE ORE:

1. Ferrari (Ickx-Andretti) 43 giri;
2. Ferrari (Regazzoni-Redman) 43 giri;
3. Ferrari (Peterson-Schenken) 43 giri;
4. Alfa (Elford-Marko) 42 giri;
5. Alfa (Galli-de Adamich) 41 giri;
6. Chevron (Kleinpeter-Belcher) 38 giri;
7. Chevron (Craw-Barber) 38 giri;
8. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 37 giri;
9. Alfa (Stommelen-Revson) 37 giri;
10. Corvette (Heinz-Johnson) 37 giri.

### La squalifica di REVSON

Intanto, si viene a sapere che Revson è stato squalificato per essere venuto a diverbio con un commissario. Le cose sono andate in questo modo: viene data bandiera nera al pilota americano perché, secondo la segnalazione di un commissario di percorso, questi non avrebbe rispettato la bandiera gialla e avrebbe superato un altro concorrente. Revson obbedisce alla bandiera e arriva ai box notevolmente arrabbiato, si mette a discutere con il commissario e, gesticolando, colpisce con la mano il cappello di un commissario di box e glielo fa cadere. Immediatamente il pilota viene squalificato, nonostante che intervenga anche il campione del mon-

do Stewart a difesa di Revson; i commissari sono inflessibili, e de Adamich (appiedato dall'incidente patito da Galli) prenderà il suo posto a fianco di Stommelen.

Dopo tre ore, il fenomenale Andretti guida ancora la corsa ben coadiuvato dal compagno Ickx. E' un monologo Ferrari, che ha due vetture a giri pieni, e la vettura di Peterson-Schenken ad un giro a pari merito con Elford.

La classifica dopo TRE ORE di corsa:

1. Ferrari (Ickx-Andretti) 65 giri;
2. Ferrari (Regazzoni-Redman) 65 giri;
3. Ferrari (Peterson-Schenken) 64 giri;
4. Alfa (Elford-Marko) 64 giri;
5. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 62 giri;
6. Alfa (Stommelen-de Adamich) 59 giri;
7. Chevron (Craw-Barber) 58 giri;
8. Chevron (Kleinpeter-Belcher) 58 giri;
9. Corvette (Heinz-Johnson) 56 giri;
10. Porsche (Brezinka-Bartling) 56 giri.

### Foratura bis per ANDRETTI

Quarta ora di gara, sotto un sole cocente. Andretti si deve fermare due volte per cambiare un pneumatico afflosciato, a Peterson non si apre il rubinetto della riserva e rimane lungo il percorso senza benzina, raggiunge a

piedi i box e con una lattina ritorna lungo il percorso, riparte ma dal secondo posto passa al quarto a 4 giri dalla coppia di testa che è ora diventata quella di Regazzoni-Redman. Ne approfitta l'Alfa di che si porta al terzo posto.

Classifica dopo la QUARTA ORA:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 88 giri;
2. Ferrari (Ickx-Andretti) 87 giri;
3. Alfa (Elford-Marko) 85 giri;
4. Ferrari (Peterson-Schenken) 84 giri;
5. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 83 giri;
6. Alfa (Stommelen-de Adamich) 71 giri;
7. Chevrolet (Kleinpeter-Belcher) 79 giri;
8. Porsche (Brezinka-Bartling) 74 giri;
9. Chevron (Craw-Barber) 74 giri;
10. Corvette (Heinz-Johnson) 74 giri.

La classifica dopo la 5. ora di gara vede sempre in testa la coppia Regazzoni-Redman, che hanno due giri di vantaggio su Ickx e Andretti. La Lola di Bonnier-Wisell-Larrousse, ha grossi problemi con le sospensioni, le ha già cambiate due volte ed è ventinovesima a 32 giri dalla coppia di testa. Ormai fuori gara la Gulf-Mirage che con Bell-Van Lennep ha percorso fino ad ora solo 32 giri.

Questa la classifica dopo la QUINTA ORA:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 110 giri;
2. Ferrari (Ickx-Andretti) 108 giri;
3. Alfa (Elford-Marko) 107 giri;

## COSI' (IN 61) AL VIA

Andretti-Ickx (Ferrari 312P) 2'31''44	Regazzoni-Redman (Ferrari 312P) 2'33''04
Stommelen-Revson (Alfa 33tt3) 2'33''55	Peterson-Schenken (Ferrari 312P) 2'35''37
de Adamich-Galli (Alfa 33tt3) 2'35''92	Elford-Marko (Alfa 33tt3) 2'37''61
Bell-Van Lennep (Gulf-Mirage) 2'40''67	Bonnier-Wisell Larrousse (Lola T.280) 2'44''78
Vaccarella-Hezemans (Alfa 33tt3) 2'42''75	Van Beuren-Junco (Chevron B.19) 2'51''27
Brezinka-Bartling (Porsche 910) 2'54''09	Kleinpeter-Belcher (Chevron B.21) 2'54''91
Kemp-Ritzler (Corvette) 2'56''31	McCaig-McCaig (Lola T.212) 2'56''66
Heinz-Johnson (Corvette) 2'58''17	Waug-Beatty (Lola T.212) 2'59''00
Craw-Barber (Chevron B.19) 3'01''24	Hobbs-Scott (Ferrari-Daytona GTB4) 3'01''58
Posey-Adamowicz (Ferrari-Daytona GTB4) 3'02''26	Arutunoff-Goellnight (Abarth 2000 S1) 3'03''55
Cordts-Yanco (Corvette) 3'04''89	Nehl-Fitzgerald (Camaro) 3'04''89
Chinetti-Grossman (Ferrari-Daytona GTB4) 3'05''65	De Lorenzo-Thompson (Mustang) 3'05''99
Greenwood-Smothers (Corvette) 3'06''40	Gregg-Hillwood (Porsche 911 S) 3'06''74
Elliott-McDill (Camaro) 3'08''20	Mitchell Christiansen (Camaro) 3'08''59
Kirby-Hotchkiss (Porsche 911 S) 3'08''81	Schumacher-Krieter (Corvette) 3'09''78
Keiser-Barth (Porsche 911 S) 3'09''93	Greger-Blank-Hild (Porsche 910) 3'10''13
Locke-Bailey (Porsche 911 S) 3'10''77	Buffum-Fitzpatrick (Ford Escort) 3'13''11
Stoddard-Hines (Porsche 914/6) 3'13''85	Quintanilla-Martinez (Camaro) 3'13''91
Kremer-Huber Bolands (Porsche 911 S) 3'14''00	Rosen-Schaub (Porsche 906) 3'14''20
McDonald-Everett (Porsche 914/6) 3'14''47	Belcher-Stevens (Camaro) 3'14''49
Fischer-Pender (Chevron B.18) 3'16''60	Soreix-Garcia (Camaro) 3'17''00
Gimondo-Dinsman (Camaro) 3'17''29	Garcia-Cao (Chevrolet) 3'17''42
Gray-Keller (Corvette) 3'17''69	Tremblay-Brown (Camaro) 3'18''85
Rebaque-Rojas (Porsche 914/6) 3'18''00	Summers-McClure (Camaro) 3'18''17
Ingle-Reynolds (Ferrari-Daytona GTB4) 3'19''20	Muniz-Luis (Porsche 914/6) 3'20''12
Smith-Gafford (Camaro) 3'20''23	Pickett-Wilson (Camaro) 3'20''49
Pentacost-Bean (Porsche 911 S) 3'20''64	Quintana-Sanchez (Camaro) 3'21''79
Potter-Ansley (Mustang) 3'21''93	Oest-Tillson-Holbert (Porsche 911 S) 3'22''47
Kirill-Norburn (Porsche 911 T) 3'22''91	Stone-Poole (Porsche 911 S) 3'23''50
Fordyce-Small (Camaro) 3'23''98	Noseda-Garcia (Camaro) 3'24''34
Jennings-Beasley (Porsche 911 S) 3'26''40	

4. Ferrari (Peterson-Scheneck) 105 giri; 5. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 104 giri; 6. Alfa (Stommelen-de Adamich) 102 giri; 7. Corvette (Heinz-Johnson) 93 giri; 8. Porsche (Gregg-Haywood) 91 giri; 9. Mustang (De Lorenzo-Thompson) 90 giri; 10. Porsche (Brenzinka-Bartling) 88 giri.

REGAZZONI a pieno ritmo

Metà gara, due Ferrari in testa con due Alfa che inseguono. La macchina di Schenken-Peterson perde circa 13 minuti ai boxes, ha preso un cono in mezzo alla pista che gli ha rotto il musetto e tranciato un tubo dei freni. Quindi perde un posto e va quinta.

La prima Alfa è terza a 10 giri da Regazzoni, mentre Vaccarella e Hezemans sono autori di una gara regolare e sono al quarto posto.

Ancora problemi con la Lola, che deve cambiare la batteria e lavorare ancora alle sospensioni, la gialla vettura ha ora 46 giri di distacco. La Mirage è ancora ferma ai boxes.

La classifica dopo 6 ORE:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 132 giri; 2. Ferrari (Andretti-Ickx) 130 giri; 3. Alfa (Elford-Marko) 127 giri; 4.

La classifica dopo 7 ORE:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 155 giri; 2. Ferrari (Ickx-Andretti) 152 giri; 3. Ferrari (Peterson-Scheneck) 146 giri; 4. Alfa (Hezemans-Vaccarella) 139 giri; 5. Corvette (Heinz-Johnson) 129 giri; 6. Alfa (Elford-Marko) 128 giri; 7. Porsche (Brenzinka-Bartling) 123 giri; 8. Ferrari (Posey-Adamovicz) 121 giri; 9. Porsche (Gregg-Haywood) 121 giri; 10. Porsche (Muniz-Luis) 119 giri.

I 44 superstiti di questa 12 Ore di Sebring si stanno dando una lotta stanca, solo le tre Ferrari e la superstita Alfa di Vaccarella continuano a girare con un certo impegno. La Mirage ha compiuto fino ad ora solo 48 giri, mentre la Lola di Bonnier è nona, non tanto per merito suo ma perché tutti quelli davanti si sono ritirati, infatti è distaccato di ben 41 giri, oltre 300 chilometri.

Ormai la gara non ha più nulla da dire, si sta aspettando che finisca, le tre Ferrari marcano come degli orologi, e nessuno le può impensierire. Solo quella di Andretti-Ickx ha una perdita d'olio che va a finire sugli scarichi caldi e fuma.

La classifica dopo 8 ORE:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 176 giri; 2. Ferrari (Ickx-Andretti) 174; 3. Ferrari (Peterson-Scheneck) 168; 4. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 159; 5. Corvette (Heinz-Johnson) 148; 6. Porsche (Brenzinka-Bartling) 140; 7. Por-

na: la macchina di Regazzoni-Redman, che guida la corsa dalla quarta ora, si incendia per la rottura di una tubazione della benzina causata dalla rottura di un semiasse, che roteando ha tranciato anche dei cavi elettrici, determinando delle scintille.

« Improvvisamente — racconta Regazzoni —, sono rimasto al buio, ho portato la macchina fuori pista e quando sono sceso la vettura si è incendiata. Mi sono allontanato per vedere se arrivavano i pompieri, ma questi sono arrivati solo dopo 5-6 minuti con tutta calma, e la macchina è andata semidistrutta ».

Brivido anche per l'Alfa, con Vaccarella che rimane lungo il percorso con il tirante che manovra il cambio rotto. Ritorna ai boxes a piedi a chiedere istruzioni, gli dicono che cosa deve fare, e dopo un po' alla meno peggio con una marcia sola arriva ai boxes. Rapida riparazione e via.

Classifica dopo 10 ORE:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 215 giri; 2. Ferrari (Ickx-Andretti) 214; 3. Ferrari (Peterson-Scheneck) 211; 4. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 197; 5. Corvette (Heinz-Johnson) 186; 6. Porsche (Gregg-Haywood) 175; 7. Porsche (Brenzinka-Bartling) 175; 8. Ferrari (Chinetti-Grossman) 173; 9. Lola (Bonnier-

Gara internazionale di velocità e durata riservata a vetture Sport, Gran Turismo e Turismo, valida quale terza prova del Campionato Mondiale Marche - Circuito di Sebring (Florida) di metri 8.360 - 25 marzo 1972.



COSI' (IN 27) AL TRAGUARDO

1. Mario ANDRETTI - Jacky ICKX (Ferrari 312 P) che compiono nelle 12 ore 259 giri, pari a km 2.165,240 alla media di 179,454 kmh; 2. Peterson-Scheneck (Ferrari 312 P) a 2 giri; 3. Vaccarella-Hezemans (Alfa 33tt3) a 26 giri; 4. Heinz-Johnson (Chevrolet-Corvette) a 38 giri; 5. Gregg-Haywood (Porsche 911 S) a 44 giri; 6. Bonnier-Wisell-Larrousse (Lola T 280) a 46 giri; 7. Brezinka-Bartling (Porsche 910) a 49 giri; 8. Chinetti-Grossman (Fer-

rari-Daytona 365 GTB4) a 52 giri; 9. Muniz-Luis (Porsche 914/6) a 54 giri; 10. Gimondo-Dinsman (Chevrolet-Camaro) a 57 giri; 11. Jennings-Beasley (Porsche 911 S) a 57 giri; 12. Kremer-Bolands (Porsche 911 S) a 58 giri; 13. Posey-Adamowicz (Ferrari-Daytona) a 60 giri; 14. Kirill-Norburn (Porsche 911 T) a 63 giri; 15. Kirby-Hotchkiss (Porsche 911 S) a 70 giri; 16. Oest-Tillson-Holbert (Porsche 911 T) a 73 giri.

Giunti al traguardo, ma non classificati per non aver compiuto i 7 decimi della distanza coperta dal primo:

17. Gray-Keller (Chevrolet-Corvette) a 78 giri; 18. Fisher-Ponder (Chevron B 16) a 83 giri; 19. Ingle-Reynolds (Ferrari-Daytona) a 84 giri; 20. Craw-Barber (Chevron B 19) a 86 giri; 21. Rosen-Schaub (Porsche 906) a 87 giri; 22. Waugh-Beatty (Lola 212) a 92 giri; 23. Mitchell-Christiansen (Chevrolet-Camaro) a 93 giri; 24. Yenke-Cordts (Chevrolet-Corvette) a 96 giri; 25. Rebaque-Rojas (Porsche 914/6) a 107 giri; 26. Tremblay-Brown (Chevrolet-Camaro) a 113 giri; 27. Buffum-Fitzpatrick (Ford-Escort) a 162 giri.

dell'ambiziosa MIRAGE



Avventura a lieto fine per il messicano Roberto Quintanilla. Uscito di strada per essere giunto troppo «lungo» in curva, il pilota riesce ad uscire con superficiali ferite dal ribaltamento della sua «Camaro» che qui vediamo nel polverone



olio di ANDRETTI

Alfa (Hezemans-Vaccarella) 125 giri; 5. Ferrari (Peterson-Scheneck) 124 giri; 6. Alfa (Stommelen-de Adamich) 119 giri; 7. Corvette (Heinz-Johnson) 111 giri; 8. Porsche (Brenzinka-Bartling) 104 giri; 9. Mustang (De Lorenzo-Thompson) 104 giri; 10. Ferrari (Posey-Adamovicz) 103 giri.

La settima ora fatale all'ALFA

Settima ora: è la « débauché » più completa per l'Alfa. Tutte le illusioni svaniscono. I discorsi del pre-corsa, che dicevano « speriamo nella durata di 12 ore, i nostri motori sono forti, la Ferrari non ha mai fatto lunghe corse di durata » ecc. ecc. si sono dimostrati infondati. Le macchine dell'ing. Chiti spariscono dalla scena, hanno durato appena sei ore e mezza, rimane solo quella di Vaccarella-Hezemans che è quarta, distaccata di ben 16 giri.

La macchina di Stommelen-de Adamich rompe il cambio e si deve ritirare, intanto non passa neppure la vettura di Elford-Marko. Dopo un po' Marko raggiunge a piedi i boxes e dice che il motore è rotto. Intanto le Ferrari sono baldanzosamente in testa: « One-two-three » dice Stewart ai boxes, tutto OK per Ferrari.

sche (Gregg-Haywood) 139; 8. Ferrari (Posey-Adamovicz) 137; 9. Camaro (Gimondo-Dinsman) 136; 10. Lola (Bonnier-Wisell-Larrousse) 135.

Nulla di nuovo da segnalare nel corso della nona ora, solo una fermata di Andretti per far aggiungere olio alla macchina che ne perde vistosamente, ma il motore gira bene e «rotondo». La povertà in cui è caduta la gara è dimostrata anche dalla classifica, dove oltre il quarto posto, troviamo delle vetture sorpassate e addirittura delle GT entro le prime dieci.

Classifica dopo 9 ORE:

1. Ferrari (Regazzoni-Redman) 198 giri; 2. Ferrari (Ickx-Andretti) 194; 3. Ferrari (Peterson-Scheneck) 196; 4. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 180; 5. Corvette (Heinz-Johnson) 167; 6. Porsche (Gregg-Haywood) 157; 7. Porsche (Brenzinka-Bartling) 157; 8. Ferrari (Posey-Adamovicz) 155; 9. Porsche (Muniz-Luis) 153; 10. Camaro (Gimondo-Dinsman) 152.

Il fuoco distrugge la Ferrari di testa

Alla decima ora, quando ormai sono tutti rassegnati, ecco il colpo di sce-

Wisell-Larrousse) 171; 10. Porsche (Muniz-Luis) 171.

Trentatré le vetture in gara quando manca un'ora alla fine della corsa. La Ferrari di Ickx-Andretti è in testa, ma una perdita d'olio la costringe a fermarsi più spesso di quanto prevede il regolamento (ogni 27 giri) per fare il pieno. Secondo è Peterson a tre giri, terza è l'Alfa di Vaccarella a 25 giri. La Lola di Bonnier si è portata all'ottavo posto, mentre la Ferrari Daytona di Chinetti con una corsa regolare è addirittura settima. Alle spalle delle Sport è una selva di vetture GT, Porsche, Corvette e Ferrari.

La classifica dopo 11 ORE:

1. Ferrari (Ickx-Andretti) 236 giri; 2. Ferrari (Peterson-Scheneck) 233; 3. Alfa (Vaccarella-Hezemans) 216; 4. Corvette (Heinz-Johnson) 202; 5. Porsche (Gregg-Haywood) 194; 6. Porsche (Brenzinka-Bartling) 193; 7. Ferrari (Chinetti-Grossman) 190; 8. Lola (Bonnier-Wisell-Larrousse) 190; 9. Porsche (Muniz-Luis) 187; 10. Camaro (Gimondo-Dinsman) 186.

Ultima ora, con il batticuore, ai boxes Ferrari, dove sperano che la macchina di Andretti non ceda per i problemi di lubrificazione, ma tutto va bene fino alla fine e non cambia nulla.

Giancarlo Cevenini

IMBATTUTI I PRIMATI PORSCHE

Giro più veloce: Peterson-Scheneck (Ferrari 312 P) in 2'33"80 alla media di 195,884 kmh (il record appartiene a Siffert-Bell con 199,865 kmh - anno 1971). Primato sulla distanza: appartiene alla coppia Elford-Larrousse (Porsche 917) che nel 1971 coprono 260 giri alla media di kmh 181,200.

La classifica del Mondiale Marche dopo la terza prova

Table with columns: MARCA, 1000 KM DI BAIRES 9-1-1972, 6 ORE DI DAYTONA 6-2-1972, 12 ORE DI SEBRING 25-3-1972, TOTALE PUNTI. Rows include FERRARI, ALFA ROMEO, PORSCHE, LOLA, CHEVROLET, CHEVRON.

La quarta prova sarà la BOAC 1000, in programma a Brands Hatch (Inghilterra) il 16 aprile.





Molte le novità tecniche (anche sulle Alfa)

# L'alettone MIRAGE



Molto ammirata, a Sebring, la Mirage-Gulf, che qui vediamo alla guida di Derek Bell. Al suo esordio, ha avuto molti problemi di messa a punto generale. Dalla frizione al cambio l'avaria decisiva

## DALL'INVIATO

**SEBRING** - Molte le novità tecniche importanti, in questa terza edizione del Campionato Mondiale Marche. La presenza delle Gulf Mirage è senza dubbio l'avvenimento più importante, ma anche da parte della Ferrari e dell'Alfa vi sono novità rilevanti.

La **GULF MIRAGE** è completamente nuova, come sapete, ed è caratterizzata da soluzioni classiche realizzate però in maniera mol-

verstone, e quindi sono saltati fuori i «malanni di gioventù».

Il più grave riguarda lo scarso raffreddamento del radiatore, cosa che ha costretto quelli della squadra Gulf-Mirage a lavorare sodo per poter avere in pista una macchina che potesse camminare senza problemi. Così, c'è stato poco tempo per gli altri aggiustaggi, che comunque sono stati individuati e che saranno effettuati al meglio dopo questo debutto. Nel programma Gulf-Mirage c'è di essere pronti perfettamente per la gara mondiale di Brands Hatch, e crediamo che alla 1000 Km inglese questa macchina sarà un brutto cliente per tutti.

## Radiatori in basso

La soluzione dell'alettone posteriore nettamente staccato dal corpo vettura è quella che caratterizza di più la Mirage rispetto alle altre macchine, che questa soluzione hanno abbandonata ricercando la spinta in basso attraverso la forma della carrozzeria. Anche la Lola si è presentata con un alettone staccato ma molto limitato, e che praticamente segue la linea della carrozzeria, mentre sulla Mirage esso è posto in alto, sostenuto da due montanti centrali e da due laterali che hanno funzione di pinnature stabilizzatrici.

Il motore è il solito Cosworth, e come la Lola anche la Mirage dispone di due unità, una della serie 11 ed una della serie 12, uguale cioè a quello fornito dalla Cosworth in pochissimi esemplari ai principali teams di Formula 1.

Novità importanti all'**ALFA ROMEO**, che ha portato tre macchine modificate, in maniera notevole, uguali al modello portato alle pre-prove di Le Mans. Si tratta in sostanza delle 33t3 per quanto riguarda la concezione generale, ma la loro linea è cambiata poiché i

radiatori acqua che erano in posizione alta, ai lati del posto di guida, sono stati spostati molto in basso. Ciò ha comportato una nuova posizione delle prese d'aria relative, che ora sono ai lati della vettura e non più nella parte alta orizzontale della carrozzeria. Contemporaneamente, il radiatore olio che era sul muso è stato sdoppiato in due radiatori, ora piazzati indietro, sopra ai radiatori acqua. Le prese d'aria relative sono sopra, ma ovviamente sono più piccole di quelle che prima servivano ai radiatori acqua.

Così, il muso della Alfa Romeo è ora molto più pulito, e ciò potrà essere utile anche ai fini della penetrazione aerodinamica, anche se non su un circuito misto come Sebring. Il vantaggio si dovrebbe avvertire soprattutto su piste veloci, come Monza, Spa o Le Mans, unito alla nuova coda più allungata. Inoltre, modifiche non appariscenti sono state apportate alle sospensioni anteriori; la barra protettiva del pilota, che era un arco simmetrico attorno all'abitacolo, è ora asimmetrico, con il braccio laterale che si inclina da sopra la testa del pilota diagonalmente verso la parte opposta; lo spostamento dei radiatori del lubrificante ha comportato anche un ritocco al sistema di sfato e di recupero dell'olio.

## Freni più grandi

Le **FERRARI** avevano anch'esse delle importanti novità. Su tutte le macchine portate a Sebring sono stati montati freni posteriori con pinze più grandi, uguali a quelle usate anteriormente, con lo scopo di utilizzare pastiglie frenanti di maggior superficie e spessore onde non essere costretti a cambiarle lungo l'arco della competizione, con un guadagno di tempo stimato in almeno un paio di minuti. Se ve ne fosse stata la possibilità, avreb-

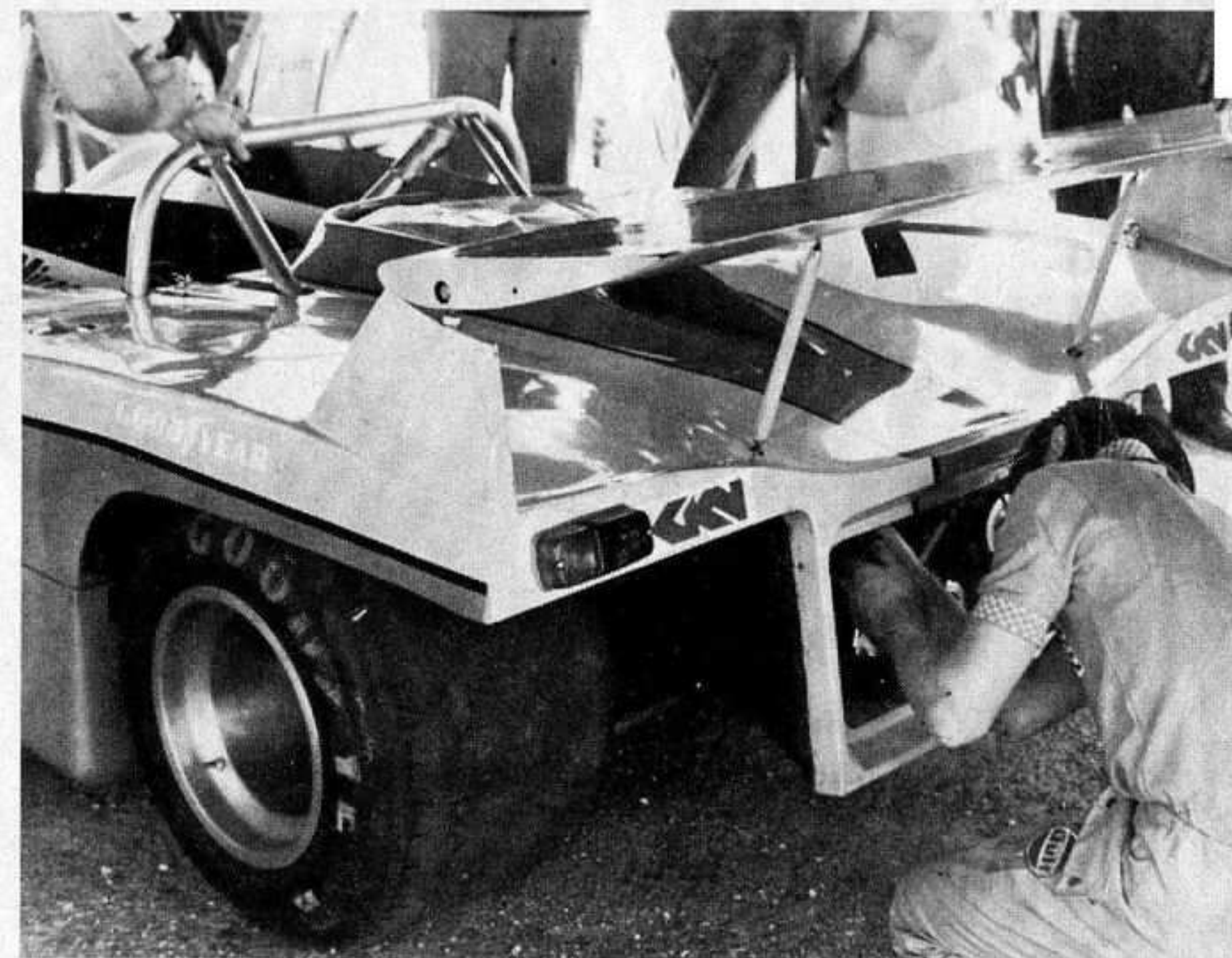
## Le ALFA più leggere anche di 40 chili!

**SEBRING** - Dopo le polemiche e le illusioni delle ultime gare, stavolta siamo in grado di fornire l'elenco attendibile dei pesi delle macchine sport impegnate in questo mondiale marche, dato che gli organizzatori di Sebring hanno effettuato il controllo (previsto dal regolamento) con un sistema razionale.

Infatti, hanno chiesto che le macchine fossero presentate coi serbatoi vuoti, ma allo stesso tempo hanno voluto controllarlo facendo riempire i serbatoi benzina dopo la pesatura, e controllando che la quantità immessa non fosse superiore a quella massima imposta dal regolamento, cioè 120 litri. Con questo sistema si è potuto vedere quali fossero i pesi effettivi, con la sola riserva dell'errore delle bilance, che in ogni caso se c'è stato è stato uguale per tutte le vetture, ovviamente. Ed ecco la lista dei pesi delle vetture protagoniste:

<b>ALFA ROMEO</b>	(Vaccarella - Hezemans)	kg. 647
<b>ALFA ROMEO</b>	(Revson - Stommelen)	kg 676
<b>ALFA ROMEO</b>	(Elford - Marko)	kg 670
<b>ALFA ROMEO</b>	(de Adamich - Galli)	kg 686
<b>FERRARI</b>	(Ickx - Andretti)	kg 686
<b>FERRARI</b>	(Peterson - Schenken)	kg 694
<b>FERRARI</b>	(Regazzoni - Redman)	kg 694
<b>MIRAGE</b>	(Bell - Van Lenep)	kg 685
<b>LOLA</b>	(Bonnier - Wisell - Larrousse)	kg 700

Alla base dell'« aumento » di peso delle Ferrari, c'era lo speciale allestimento per la 12 Ore di Sebring, composto da doppie pompe benzina, doppio Dinoplex, pinze dei freni maggiorate (di cui si parla nella tecnica) ed altri irrobustimenti richiesti dal particolare fondo della pista americana. Per Brands Hatch, quelli della Ferrari assicurano che riporteranno le 312 P al limite del regolamento.



Per la Mirage-Gulf si è tornati all'alettone staccato dal corpo vettura, una soluzione abbandonata dalle altre vetture Sport

bero montato pinze più grandi anche all'avantreno, ma le ruote da 13" non hanno permesso questa maggiorazione.

Le tre Ferrari erano dotate di un nuovo cambio, costruito in modo da ridurre i tempi di cambio dei rapporti ed anche per avere maggiore rigidità d'insieme, ma soprattutto questo nuovo cambio ha un migliore raffreddamento, che toglie tutte le preoccupazioni che quelli della Ferrari avevano su certi circuiti dove il cambio è sottoposto ad un lavoro molto duro. Per Sebring, inoltre, le Ferrari erano dotate di scarichi allungati per cercare di ottenere una maggiore coppia a basso regime. Ciò permetterebbe di utilizzare la seconda velocità nel percorrere il tornante molto secco che caratterizza questo circuito ed anche quello di Spa, il che significa risparmiare a cambio e motore i «colpi» molto duri che

vengono dall'uso della prima velocità.

Tra le curiosità tecniche, da segnalare il lavoro compiuto da Kirk White sulla **FERRARI DAYTONA**, che è stata portata da Holman e Moody, i famosi preparatori delle Ford, per una revisione totale del motore, del cambio ed anche delle sospensioni e delle tubazioni e della quale riferiamo a parte. Sulla Ferrari Daytona di Chinetti sono stati montati i freni della Ferrari 512, che permettono a questa macchina piuttosto pesante migliori prestazioni. Inoltre, Chinetti ha provveduto a far sostituire tutta la bulloneria della sua Daytona con bulloni speciali americani in lega di titanio, molto più sicuri e leggeri anche se molto costosi. Per due macchine e le necessarie scorte, Chinetti ha speso circa 9 milioni di lire in bulloni!

f. l.



Ickx ammira il nuovo cambio utilizzato dalle Ferrari a Sebring, qui parzialmente smontato, nel quale si possono variare i rapporti davvero molto velocemente

to moderna, che vedete esemplificate nelle foto. La linea estetica è abbastanza riuscita, anche se la posizione anteriore del radiatore acqua impone una presa d'aria che guasta l'aspetto filante anteriore. Tutte le soluzioni sono tradizionali, ma si vede che il lavoro è stato fatto bene anche se i recenti scioperi ed interruzioni di energia elettrica in Inghilterra ne hanno ritardato la costruzione. La macchina è venuta a Sebring praticamente «vergine», avendo compiuto solo qualche giro a Goodwood ed a Sil-

## Tra le quinte della FLORIDA

# Il russo del meccanico di MOSS

● Sorpresa vivissima per chi lo conosceva: sulla pista di Sebring si è visto Al Francis, famoso per essere stato il meccanico di Stirling Moss, affacciato attorno ad una macchina. Francis è da un paio di mesi in America, nello Oklahoma, dove si occupa del restauro di vecchie macchine classiche per conto di una società che ne fa commercio. A Sebring è venuto per fare un favore ad un recente amico che corre da molti anni e che è Anatoli Arutunoff. La macchina di Arutunoff è quella Abarth 2000 barchetta che ormai ha tantissimi anni e che avrebbe proprio bisogno di essere « restaurata ». Il che rende logica la presenza di Francis qui...

● La Ferrari aveva tre piloti che correvano per la prima volta a Sebring, Regazzoni, Peterson e Schenken, mentre l'Alfa aveva solo Marko, che ha dimostrato di non conoscere la pista molto bene sfasciando quasi subito la sua 33.

## Forse sarà proprio l'ultima 12 ORE

# Per la nuova pista manca UN MILIARDO!

SEBRING - Stavolta pare proprio deciso: questa è l'ultima Dodici Ore di Sebring che vediamo, sia perché di certo il circuito non sarà più utilizzato, sia perché anche se verrà costruito un nuovo circuito la gara non potrà più essere di dodici ore date le nuove disposizioni della CSI in merito.

Il vecchio circuito, costruito su una pista militare della seconda guerra mondiale, deve essere abbandonato perché paradossalmente la fama creata attorno al nome di Sebring dalla famosa corsa automobilistica, ha fatto confluire qui alcune attività industriali abbastanza importanti che adesso hanno bisogno di spazio e che debbono utilizzare l'aeroporto per i loro fini. Così ad essere sacrificata è proprio la corsa, cioè la molla che ha dato a Sebring un certo impulso.

Il progetto di costruire un altro circuito permanente appena fuori Sebring è sempre valido, ma c'è il piccolo inconveniente che agli organizzatori mancano... due milioni di dollari. Durante la gara erano presenti a Sebring alcuni personaggi del mondo della finanza americana, che sono venuti a vedere cosa è la corsa di Sebring e a rendersi conto delle convenienze di investire tanto danaro per costruire un nuovo circuito. La decisione sarà presa tra qualche settimana, dopodiché sapremo se ci sarà ancora Sebring nel futuro, oppure se con questa edizione 1972 il ciclo di questa gara deve essere chiuso.

In ogni caso questa Sebring rimarrà nella storia perché è da essa che gli americani hanno cominciato a capire cosa sono le corse stradali all'europea, che sono state poi imitate su larga scala.

● Vista aggirarsi negli stand una splendida creatura vestita di un abito modernissimo e cortissimo, nero, con sopra una fascia argentea che portava scritto: « Ferrari Club of America ». Splendida, vi abbiamo detto, e particolarmente ammirata dai meccanici della Ferrari presso i quali l'apparizione si tratteneva spesso per farsi fotografare. Aveva qualcosa di familiare che però ci sfuggiva, finché qualcuno ci ha informati che si trattava di Vicki Peters: i ferraristi d'America non scherzano!

● All'arrivo a New York, nel nuovo modernissimo terminal della TWA, lunghe file di alcune centinaia di persone attendevano per sdoganare i loro bagagli. Un grande cartello si scusava con i passeggeri per il tempo che veniva loro fatto perdere. « Scusateci, ma per il bene dell'America non vogliamo che entri droga ».

● Secondo una ricerca fatta dall'ing. Severi dell'Autodelta, il ghiaccio americano dura molto di più di quello europeo. Tutti, ing. Chiti compreso, sono scettici, ma lui giura che è vero.

● Tutti i piloti della Ferrari erano allarmati perché all'uscita della « esse » vi è un leggero avvallamento che fa sobbalzare la macchina verso l'esterno. Regazzoni che non conosce la pista di Sebring, ha detto « La prima volta che sono arrivato là, mi sono presa una paura del diavolo ». Ickx ha detto che è assurdo lasciare un avvallamento all'uscita della curva.

● Anche l'Alfa Romeo ha ora il cronometro elettronico della Heuer: è il modello più recente e perfezionato uscito dalla casa svizzera di orologi e costa circa 3 milioni e 500 mila lire.

● L'attuale parco macchine dell'Autodelta è di 6 vetture (due andate distrutte), più una che è pronta per accogliere il nuovo propulsore a 12 cilindri boxer, appena sarà pronto.

● Non sono state cambiate le coppie dell'Alfa Romeo come era stato ventilato. Galli e de Adamich continueranno a fare coppia assieme e dato che i due piloti sono di altezza differente, tutte le volte che si cambia il pilota, va cambiato il sedile: il tutto comporta una perdita di tempo supplementare di circa 25 secondi.

● La macchina con cui ha corso de Adamich in Argentina è stata venduta negli Stati Uniti con il motore di 4000 cc. Farà tutte le gare della serie Can-Am.

● Per gli appassionati della rivista americana Playboy, i boxes di Sebring erano una festa per gli occhi (di tutti a dire il vero). Quella favolosa ragazza bionda fotografata come mamma l'ha, fatta nel paginone centrale del mensile americano, era nei boxes purtroppo, però, vestita con due minuscoli hot pants neri e una ultra aderentissima maglietta sempre nera con su ricamato il famoso coniglietto. Quando passava fra le macchine, il lavoro si arrestava per un momento, poi tutti via ad acquistare la rivista dove lei era effigiata, e quando ripassava in molti si sono fatti firmare la sua foto con gli occhi languidi.

● L'ing. Chiti ha trovato una rassomiglianza fra un suo bravo meccanico e un personaggio di Walt Disney. Il meccanico si chiama Calligher assomiglia a Gambadilegno, e così è stato soprannominato.

f. l.

## ALLISON a 209 orari su FOYT

ATLANTA (Georgia) - Quando si mettono assieme, su un « ovale » veloce come quello di Atlanta, piloti del calibro di Foyt, Allison, Isaac, Petty, il risultato non può che essere una gara altamente spettacolare. E tale è stata la « Atlanta 500 », che ha visto 85.000 persone assiepe ai bordi del circuito 4 chilometri ad assistere alla battaglia fra le Stock più veloci d'America.

Ha vinto la Chevrolet di Bobby Allison, che al termine della corsa ha fatto registrare una media di quasi 210 kmh, mentre Foyt, con la sua Mercury 8 litri ha tagliato il traguardo a circa 6" dal vincitore. La corsa è stata frenata da una mezza dozzina di bandiere gialle, dovute al molto olio presente più volte in pista, ma è stata molto avvincente, specie nella seconda parte, in cui la prima posizione ha cambiato di padrone oltre dieci volte. Al termine, 25 vetture erano rimaste in gara.

Mark Donohue, con la Matador e Richard Petty, con la Plymouth-STP erano fra i primi dieci, ma non sono mai stati in grado di agganciare la prima posizione, tenuta da piloti con vetture più veloci delle loro.

Il vincitore di Atlanta, Allison, ha vinto oltre 20.000 dollari su un totale di 125.000 dollari di monte premi. La prossima gara Stock valida per il campionato Nascar è in programma il 9 aprile a Bristol, nel Tennessee.

a. m.

ATLANTA 500 - Gara internazionale per vetture Stock - Atlanta (Georgia), 26 marzo 1972.

### LA CLASSIFICA

1. Bobby Allison (Chevrolet) che percorre 500 miglia alla media di 209,087 kmh; 2. Foyt (Mercury); 3. Isaac (Plymouth); 4. Pearson (Chevrolet) a 1 giro; 5. Donnie Allison (Chevrolet) a 1 giro; 6. Petty (Plymouth) a 3 giri.

● Fra i meccanici dell'Alfa ci sono due appassionati di cucina. Sono stati mesi alla prova qui a Sebring, a far da mangiare all'italiana per i loro compagni. Hanno avuto un successo enorme, il profumo di sughi nostrani si è sparso attorno e molti hanno fatto ressa fuori dal capannone Alfa per vedere se era possibile mangiare qualcosa. Non c'è stato nulla da fare; spaghetti e fettuccine sono state rapidamente consumate dal team Autodelta con una voracità degna di lupi. « Bene » hanno commentato i cuochi « si vede che siamo bravi ».

## SAKAI si ripete

GOTEMBA (Giappone) - Il giapponese Taoashi Sakai su McLaren M-12 ha vinto la 300 chilometri del circuito di Fuji, ridotta a 198 chilometri a causa del cattivo tempo.

Sakai, campione giapponese per il 1971, ha tagliato il traguardo in ore 1.18'37". Secondo un altro giapponese, Noritake Sakahara, pure su McLaren M-12 in ore 1.19'21".

L'americano Greg Young, l'unico straniero su un campo di 22 partenti, è terminato quinto su Isuzu in 1.22'09". Hanno assistito alla gara 26.000 persone.



Miss « Ferrari Club of America » fraternizza con i meccanici di Maranello. Dopo la corsa ha baciato Andretti, ma non l'ckx tenuto sotto stretta sorveglianza dalla moglie che non lo lasciava un attimo

● Toine Hezemans è convinto che lavorando sodo in una certa direzione, sia possibile rendere l'Alfa Romeo 2000 GTAM competitiva di nuovo nei confronti delle Ford Escort, e per questo ha effettuato la personale preparazione di una macchina che ha in Olanda, contando di metterla in pista presto per vedere cosa è capace di fare. Ha modificato le sospensioni anteriori ed ha ulteriormente alleggerito tutto, persino troppo perché è andato sotto il limite della omologazione. Ha poi effettuato delle prove a Zandvoort in base alle quali si è convinto di poter andare in pista almeno ad armi pari con le Escort. L'Alfa Romeo di Hezemans esordirà alla Sei Ore del Nurburgring e si vedrà se il pilota ha ragione.

● Sam Posey era venuto a Sebring da spettatore non volendo più correre per Chinetti perché le macchine della Nart non sono tanto competitive per le prime posizioni. Poi però non ha resistito ed ha di nuovo indossato la tuta per prendere il volante della Ferrari-Daytona insieme con Tony Adamowicz.

● Visti insieme sulla pista, Alec Ulmann organizzatore della Dodici Ore di Sebring e Tony Hulmann organizzatore della 500 Miglia di Indianapolis e padrone del famoso catino. Pressapoco della stessa età e della stessa taglia, sono distinti da una piccola differenza: Hulmann-Indy ha qualche diecina di milioni di dollari in banca.

## Le bistecche facilitano il pronostico

SEBRING - Al termine della prima giornata di prove, prima che iniziassero le prove notturne per controllare i fari e l'equipaggiamento elettrico delle vetture, al centro stampa di Sebring, vi è stata una solenne « bisteccata », riservata ai piloti e alla stampa. Per il modico prezzo di tre dollari, veniva data una colossale bistecca di oltre un chilogrammo, che ognuno si cuoceva da sé su una grande graticola che era stata scavata nel terreno fra le roulotte accampate. Insalata, vino, birra, liquori tutto compreso, è stato un successo, e quasi tutti i piloti hanno partecipato, sedendosi in terra a mangiare dopo aver sudato come diavoli a cuocere sulla graticola la propria bistecca.

Ad un certo momento è arrivato anche Stewart, che con due vezzosi pantaloni di velluto rosa pallido, si è cotto la sua bella bistecca condendola abbondantemente di pepe. Il campione del mondo è qui negli Stati Uniti per fare la cronaca televisiva della 12 Ore di Sebring per la Compagnia ABC. Richiesto di un parere su chi vincerà questa gara mondiale, il pilota della Tyrrell si è detto convinto che « sarà un monologo Ferrari, ma — ha aggiunto — chi crede che l'Alfa Romeo reciterà una parte da comprimaria, si sbaglia; dodici ore sono lunghe e le macchine dell'ing. Chiti hanno una resistenza maggiore. Sarà una gara tutta da vedere, e non dimentichiamoci che c'è anche la Lola e la nuova Gulf-Mirage, che non dovrebbero sbagliare: non per nulla montano il motore che mi permette di diventare cam-

pione del mondo in F.1 ». Richiesto di un parere sulla Ferrari F.1, lo scozzese ha sorriso e ha detto: « No comment, non ci capisco più nulla, ho visto sempre le macchine progredire, mai andare indietro come ha fatto la Ferrari dall'Argentina al Sud Africa; c'è per me qualcosa di incomprensibile ».

Fra i divoratori di bistecche, anche Bell accompagnato da una bella ragazza, si è detto convinto che la Tecno sarà già competitiva dal Gran Premio di Spagna, dove spera di debuttare con la macchina della Martini e Rossi. Bell ha detto che ha parlato in questi giorni con il suo direttore sportivo Yorke il quale lo ha rassicurato sulla F.1 che i fratelli Pedersani stanno approntando. In particolare Yorke avrebbe assicurato a Bell, che poi lo ha confermato anche a Nanni, che il nuovo motore ha erogato al banco, con l'albero motore a 4 supporti, ben 454 CV.

Anche Elford era della partita fra i divoratori di « steak ». L'inglese con una folta capigliatura che lo fa molto rassomigliare ad un hippie, si è detto contento della sua Alfa che vede progredire — dice lui — di giorno in giorno. Anche Revson sempre attorniato da belle ragazze che si vogliono far fotografare vicino a lui, ha reso gli onori alla bistecca; è stato uno dei più formidabili a cuocerla e a mangiarla, assieme a Marchetti dell'Alfa Romeo, a Piccinini e signora dell'Attualfoto, e a Franco Lini che i maligni dicono ne abbia divorate due.



# Echi da Sebring sulla rivolta a Kyalami dei piloti Ferrari contro Forghieri

## «Ti affittiamo STEWART se non la smetti!»

SEBRING - «Se tutti i problemi sono che Stewart è il migliore di tutti, te lo compro per una gara e lo metti su una Ferrari, vediamo se lui riesce a vincere, io ne dubito molto.»

Questo è quanto ha detto Mario Andretti all'ing. Forghieri in Sud Africa dopo la deludente prova delle F.1 del Cavallino.

Questa voce l'ho raccolta qui nei boxes di Sebring, ma incredulo ho voluto chiedere a Mario una conferma o meno. Il triestino lo incontro a cena al «Clayton's»; è insieme al fratello con rispettive consorti e Regazzoni. Alla mia domanda si stupisce e mi fa: «Come hai fatto a saperlo?». Interviene Regazzoni che dice: «Urlavi così forte che ti hanno sentito anche a Maranello quella sera, là, in Sud Africa».

«Le cose sono andate così» continua Andretti. «Dopo la corsa si parlava con l'ingegnere, che fra l'altro io stimo moltissimo come uno dei migliori tecnici del campo delle corse, e si diceva come mai le Tyrrell vanno più forte di noi e non solo quelle. Forghieri che a dire il vero in questo periodo è un po' nervoso, forse anche a causa della stampa che lo sta bastonando a più non posso, mi ha detto: "La Tyrrell ha Stewart sopra, il che è tutto dire". Mi sono forse sentito sminuito nella mia professione di pilota e allora ho detto a Mauro che ero convinto che forse anche Stewart non avrebbe potuto fare nulla se fosse stato alla guida della attuale Ferrari. Ne sono tanto convinto, ho detto, che se fosse possibile affitterei con i miei soldi Stewart per una gara, per vedere che cosa sarebbe in grado di fare.»

Interviene Regazzoni che sta ridendo come un matto, e vuole sapere per forza come mai questa cosa è venuta fuori, dato, dice, che non c'era nessuno o quasi ad ascoltare. Poi continua: «Abbiamo convenuto che Andretti aveva ragione e io mi sono offerto di affittare Stewart, ma con i soldi di Andretti. Oppure tutti e tre noi piloti ci autotassavamo per affittarlo e dimostrare che non è nostra la colpa per le brutte figure che collezioniamo in F.1».

I due piloti mi confermano gli enormi progressi fatti dalle McLaren e dalla Lotus. Io azzardo una domanda: che cosa ne direbbero se fosse possibile vedere un motore Ferrari su un telaio Lotus (chi scrive è convinto che Chapman abbia il miglior telaio della F.1). Andretti è categorico: «Per l'amor di Dio» mi dice, «non andiamo a rovinare anche la Lotus, lasciamo che Fittipaldi che è un campione abbia le sue chances come è giusto».

L'argomento F.1 è finito; Regazzoni sta divorando una mastodontica bistecca che è fatta a forma dello Stato della Florida, Andretti, che è arrivato a Sebring all'ultimo minuto con il suo aereo personale proveniente da Ontario, mi dice che la nuova macchina per Indianapolis è veramente fantastica. L'ing. Maurice Phillippe che l'ha costruita in sole sedici settimane di lavoro, è, a detta di Andretti, un uomo eccezionale. Quei due alettoni posti al centro dell'abitacolo si stanno comportando come i «flap» sugli aerei, rendono la macchina stabile in un modo incredibile. Andretti quando ha provato ad Ontario racconta che c'era un vento che soffiava a circa 40 miglia all'ora: «Quando si veniva colpiti da queste raffiche, la macchina si spostava impercettibilmente, ma senza sbandare minimamente. Una cosa fantastica, veramente». Il pilota americano è convinto che a Indianapolis le loro tre vetture faranno faville, perché è quanto di meglio sia mai stato fatto in campo automobilistico.

cev.

CEFALU' - Arturo Merzario e Sandro Munari sono tornati a casa sabato pomeriggio dopo quattro giorni di trasferta siciliana in vista della prossima Targa Florio. I due piloti di Ferrari (Sandro è per la prima volta nelle scomode vesti di «uomo del cavallino») hanno accumulato preziose esperienze in vista dell'impegno del prossimo 21 maggio e riportano a Maranello, insieme alla polvere delle Madonie, il Dino giallo pallido «distaccato» dalla produzione di serie e sottoposto in queste giornate di intense ricognizioni a un rodaggio intensivo, col risultato che i pneumatici sono diventati letteralmente lisci da fiammanti che erano, e il sei cilindri è decisamente più «sciolto» che una settimana addietro.

Ma il grosso risultato è contenuto nelle cinque cifre del contachilometri, che confermano come i due piloti abbiano macinato in soli quattro giorni oltre duemila chilometri di Madonie, di quel micidiale toboga siciliano equivalente a oltre tre Targhe Florio complete, circa trentacinque giri del percorso di gara.

Sono stati insomma quattro giorni di «surmenage» per gli uomini e per la macchina (che, per inciso, giovedì

ha dovuto ricorrere alle cure di un tecnico a Palermo visto che la marmitta, per una «panciata» piuttosto energica contro un dosso, era finita k.o.) e rappresentano per la Ferrari la prima pietra di un'ipoteca su un risultato che potrebbe riportare il nome della Casa di Maranello nell'albo d'oro della gara di Florio, dopo sei anni di assenza.

La cronaca di queste giornate non è certo movimentata. Ai due ferraristi era stato dato, come «consegna», l'ordine di girare parecchio, accumulando preziose informazioni sul tracciato e sullo stato del fondo. Ovviamente non sono stati rilevati tempi sul giro, dato che il fondo, secondo le migliori tradizioni, è in condizioni disastrose («Se la Targa si corresse oggi — ha detto Merzario — non si potrebbe scendere col tre litri sotto i 36'»), e il traffico non invita certo a strafare; nonostante questo sarebbero state ottenute alcune tornate, in condizioni ottimali, dell'ordine dei 43 minuti. Per ottenere risultati di quest'ordine gli uomini del «Drake» hanno collezionato un buon numero di salate contravvenzioni della «Benemerita» e hanno fatto prendere nume-



Allegria nei boxes Ferrari a Sebring: Jacky Ickx camuffato da gorilla, è seduto nell'abitacolo della 312 P che vincerà la «12 Ore», mentre Mario Andretti cerca di mettergli il casco

I programmi futuri di Andretti, che è l'idolo dei «fans» americani, sono già stati tracciati: tutte le gare USAC, Indianapolis, poi con la Ferrari 312 P Brands Hatch e la 6 Ore di Watkins Glen. In F.1, con la macchina del cavallino, il programma è ancora più nutrito: G.P. di Spagna, di Francia, G.P. del Canada e degli S.U.; però il programma F.1 non è ancora ben definito ed è possibile che faccia anche qualche altra gara.

### Molte multe e 2000 chilometri nelle prove in Sicilia col DINO

## Tre «TARGHE» per MUNARI e MERZARIO

rosi «spaghetti» agli ignari guidatori delle corriere sicule.

Comunque il tanto discusso Dino 246 giallo torna a Maranello senza neppure un graffio, e questo, è già un grossissimo risultato, che conferma la serietà con cui sono stati condotti gli allenamenti. Negli anni passati la più solerte a iniziare le ricognizioni era la Porsche, adesso bisogna dare atto alla Ferrari che questa volta si lascerà ben poco all'improvvisazione. Nessuno fa mistero che proprio in Targa Florio l'Alfa può tentare con buone possibilità di successo il «colpaccio», fidando sulle doti di resistenza delle sue tre litri e, soprattutto, sullo standard di rendimento degli uomini impiegati in Sicilia (per l'occasione Chiti ha reclutato anche quest'anno Van Lennep) che sono particolarmente redditizi in gare di questo tipo, da Elford a Vaccarella, da Stommelen a de Adamich.

I dettami della ben nota «privacy» ferrarista comunque non sono stati infranti neppure in questa occasione, con buona pace della proverbiale omertà sicula. Merzario e Munari (che già di carattere è uomo di poche parole) si sono tenuti parecchio sul vago circa i programmi della Ferrari al-

la Targa, dai piloti al numero delle macchine schierate. Quello che è apparso certo è che Sandro ha una gran voglia di provare su strada le macchine che spesso gli si «attribuiscono», dalla 312 che ancora non ha guidato (e che molto probabilmente verrà a collaudare ancora sulle Madonie tra una quindicina di giorni) alla tanto chiacchierata «Stratos» che hanno provato un po' tutti... meno lui, e sulla quale forse qualche tempo addietro, aveva fatto pure un pensiero circa la possibilità di farla debuttare in Targa Florio.

Munari e Merzario, la nuova coppia della quattro ruote «made in Italy», l'unica carta che Ferrari giocherà con certezza alla Targa Florio, hanno dunque aperto le ostilità. Ormai sulle Madonie si respira aria di Florio. Si sa, la porta la primavera. Quelli che quest'anno sono perplessi sono i superfidiosi delle Madonie, sin d'ora indecisi se «tifare» per Ferrari, da sempre la marca del cuore, o per l'idolo Vaccarella. A Cerda già si accettano scommesse sull'indice di gradimento.

Giulio Mangano



Una smentita per forza

Giovedì scorso 23 marzo, sulle colonne di «Stadio» ho dato notizia che, nella evoluzione del mutamento di attribuzioni in seno allo staff tecnico della Gestione Sportiva Ferrari, l'ing. Sandro Colombo, che con un ordine interno di servizio di fine dicembre aveva assunto le funzioni di «assistente speciale del Presidente (Ferrari)» sarebbe diventato pieno responsabile dell'ufficio tecnico sportivo. La data indicata era quella del 1. aprile (senza le... complicazioni scherzose del giorno rituale).

Il che comportava l'allontanamento dell'ing. Mauro Forghieri dalle attuali attribuzioni, con il dubbio se sarebbe rimasto nell'ambito della Ferrari con altro incarico, oppure avrebbe deciso — come scelta personale — una diversa soluzione. Questo avvicendamento era il risultato delle difficoltà interne specialmente affiorate nella F.1, non solo per il rendimento delle macchine ma anche nei rapporti umani tra altri componenti dello «staff», piloti compresi, e il tecnico prediletto di Ferrari.

La notizia ha fatto saltare la mosca al naso alla «Gazzetta dello Sport» che non può accettare di «bucare» una notizia, cosa che pur capita nelle migliori famiglie. E sul quotidiano sportivo milanese venerdì 24 marzo è comparsa una smentita che è stata persino accreditata alla Casa di Maranello. Ma ci risulta che lo stesso ing. Enzo Ferrari, in un colloquio-intervista col redattore della «rosea», abbia abilmente evitato di dare una risposta al quesito se l'informazione sull'avvicendamento fosse vera o inesatta. Riservatezza che da sola offre il responso.

Per quanto ci riguarda siamo convinti che, allo stadio in cui sono anche i giudici del «socio Fiat», l'avvicendamento è ormai un fatto... pasquale. Potrà trattarsi solo di giorni. Ma crediamo di capire che l'ing. Forghieri non avrà necessità di scegliersi un'altra Casa. Non per nulla nell'uovo di Pasqua dell'automobilismo italiano c'è anche l'entrata in funzione della pista-laboratorio di Fiorano. La cui proprietà è praticamente tutta di Ferrari con una società di ben diverso ceppo di quella che si riferisce alla Ferrari automobili. Nell'ambito della Racer Track Company Pista di Fiorano è previsto anche uno staff di tecnici per la progettazione delle vetture, che avranno i loro uffici appunto in un fabbricato all'interno della pista. Non ci sarebbe da sorprendersi se l'ing. Forghieri lo ritroveremo responsabile tecnico della pista e di questo gruppo di esperti. Le constatazioni a presto!

sab.

● Può saltare la prima gara di Formula Italia, prevista a Imola per il 30 aprile? Il dubbio non è molto infondato. Pare che i recenti scioperi abbiano complicato il lavoro all'Abarth e la prima «serie» di vetture è nonostante tutto in ritardo. Il direttore generale dello «Scorpione» Avidano avrebbe promesso la consegna delle prime ventidue macchine per l'ultima settimana di aprile. Ma, se si vogliono fare due battute, sono poche e poi non c'è tempo per dare modo ai piloti di avere una prima seria confidenza con le veloci monoposto tricolore e tantomeno di poter affrontare razionalmente il breve corso di idoneità e addestramento.

● E' ancora misterioso il nome del candidato alla direzione corsa della prossima Targa Florio. Si era parlato del prof. Palmieri, già «secondo», di Sciascia e D'Anna, mentre avrebbe rinunciato Rosa di Reggio Calabria. C'è chi propone Maffezzoli di Monza.

● Carpi de' Resmini ha ringraziato direttamente per telefono Enzo Ferrari del suo telegramma di congratulazioni dopo la elezione a Presidente dell'ACI d'Italia. E' da pensare che presto il nuovo massimo dirigente dell'ACI sarà a Maranello. Fischierà l'orecchio all'ingegner Rogano?



A sinistra, Abele Tanghetti, dopo un certo periodo di assuefazione in prova, durante la corsa è andato fortissimo con la GTA Junior ex-Uberti. Eccolo seguito dalla GTV di Rossi e dall'altra Alfa GTA Junior di Chiapparini

## Col fiato sospeso (anche d'ammirazione)

Sotto, il testa-coda di Castiglioni ha coinvolto Minardi, che vediamo a ruote in aria fra Castiglioni ed il guard-rail. La corsa è stata vinta dalla Lotus di Sassi, un giovanotto di Reggio Emilia molto promettente (Attualfoto)



## nella nuova VARANO

Varano è bella anche a testa in giù: fotografato sullo sfondo delle colline, Francesco Landi forse non sta pensando a questo. Sotto, Giovanni Albertin è stato il primo ad «assaggiare» il greto del fiume



Che non li guasti la «giungla»

## ri dei favoriti

testa-coda dopo che era stato costretto ad una sosta ai box per il distacco di un filo di una candela. Callegari quindi balzava in testa e conteneva il ritorno allo stesso Ragaiolo vincendo agevolmente. Per Callegari quindi prima corsa in monoposto e prima vittoria.

Fra le turismo, ottima la prova di Rinaldo Drovandi primo nelle 500 con un ottimo tempo (aveva però fatto meglio in prova) che ha disturbato per un buon periodo la più potente e veloce 695 di Poggi. Sconfitta di Gatti nella 850 anche se per il reggiano esistono scusanti (noie al cambio) e meritata vittoria di Magenta, mentre il volo di Pera in parabolica ha tenuto col fiato sospeso organizzatori e pubblico. Fra le 1000, Pasolini ha vinto tranquillamente mentre Dalla Chiesa ha cercato, con il suo Fiat 128, di contrastargli il passo, ma la rottura dell'autobloccante ha frenato il varanese. Tanghetti, guidando con irruenza la sua GTA Junior, ha dominato l'ultima corsa battendo al filo Cattaneo, Chiapparini, Rossi e Santulli.

La finale delle Formula Ford vede al via quindici vetture. Il favorito Vairani (miglior tempo in prova) parte in seconda posizione dietro a Gallini. Dopo sei giri però Vairani supera l'avversario e sembra destinato ad una facile vittoria. Dalle retrovie rinviene bene Sassi che da quinto passa quarto e quindi terzo. Vairani si gira nella parte vecchia del percorso e Sassi è secondo preceduto da Bertaccini che però in parabolica viene «passato» dal velocissimo reggiano che vince agevolmente. Al portacolori della Lotus-Delta anche il miglior tempo assoluto e il miglior tempo sul giro con un magnifico 57'6 alla media di 112,500 kmh: il primo record della pista varanese.

**Gianluca Bacchi Modena**

**F. FORD** - Finale, 22 giri pari a km 39,600: 1. Lorenzo Sassi (Lotus) 22'03''8 alla media di kmh 107,698; 2. Bertaccini (BWA) 22'13''9; 3. Manzoni (Tecno) 22'14''2; 4. Rosel (Tecno) 22'27''; 5. Santi (De Sanctis) 22'29''3; 6. Bossoni (Tecno) 22'48''7; 7. Trevisani (BWA) 22'51''6; 8. Vargiu (Bellasi) 22'57''1; 9. Stérzel (BWA) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** l'11. di Sassi in

57'6 alla media di kmh 112,500.  
**F. 850:** 1. Italo Callegari (Giuliani) 25'13''7 alla media di kmh 98,263; 2. Ragaiolo (Biraghi) 25'23''8; 3. Guanziroli (BWA) 25'24''7; 4. Giglio (Giglio) 25'48'' e 7; 5. Gnesato (Zani) 25'49''1; 6. Rosolen (Dagrada) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Zorzi e Fossati in 1'02'' alla media di kmh 104,515.

**TURISMO GR. 2**  
**Classe 500:** 1. Rinaldo Drovandi (Fiat 500 Gianni) 12'29'' alla media di kmh 86,515; 2. Lavazza (Fiat 500) 12'45''2; 3. Bianchi (Giannini) 12'52''4; 4. Capezzuoli (Fiat 500) 13''; 5. Vacchelli (Fiat 500) 13'3''2; 6. Franco (Fiat 500) 13'10''2; 7. Barkley (Giannini 500) a 1 giro; 8. Zillani (Fiat 500) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Drovandi 1'13''2 alla media di kmh 88,524.

**Classe 700:** 1. Pier Giorgio Poggi (Abarth 695) 12'3''2 alla media di kmh 89,550; 2. Sanguinetti (Abarth 595) 12'30''1; 3. Romagnoli (Abarth 595) 13'17''3; 4. Arcari (Abarth 650) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Poggi 1'10''9 alla media di kmh 91,395.

**Classe 850:** 1. Attilio Magenta (Abarth 850) 12'3''5 alla media di kmh 89,550; 2. Gatti (Abarth 850) 12'09''6; 3. Lucini (Abarth 850) a 1 giro; 4. Biselli (Abarth 850) a 1 giro; 5. Cavallo (Abarth 850) a 3 giri.  
**Giro più veloce:** Cavallo in 1'10''2 alla media di kmh 92,297.

**Classe 1000:** 1. Enrico Pasolini (Abarth 1000) 10'55''2 alla media di kmh 98,892; 2. Gasparini (Abarth 1000) 11'10''3; 3. Giovannelli (Abarth 1000) 11'51'' a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Pasolini in 1'03''8, media kmh 101,726.

**Classe 1150:** 1. Giuseppe Dalla Chiesa (Fiat 128) 11'05''6 alla media di kmh 97,344; 2. Battistini (Fiat 128) 11'46''9.  
**Giro più veloce:** Dalla Chiesa in 1'04''3 alla media di kmh 100,776.

**Classe 1300:** 1. Abele Tanghetti (GTA 1300) 11'07''1 alla media di kmh 97,135; 2. Cattaneo (GTA 1300) 11'09''4; 3. Chiapparini (GTA 1300) 11'11''9; 4. Saravelli (GTA 1300) 11'43''2.  
**Giro più veloce:** Cattaneo in 1'03''8 alla media di kmh 101,726.

**Classe 1600:** 1. Giulio Rossi (GT 1600) 11'13''1 alla media di kmh 96,429; 2. Santulli (GTV 1600) 11'13''9; 3. Il Ragnò (GT 1600) 11'36''8; 4. Zoratto (GT 1600) 12'17''3.  
**Giro più veloce:** Santulli in 1'05''4 alla media di kmh 98,081.

### DAL DIRETTORE

**VARANO DE' MELEGARI** - Chi dice che i «miracoli» non si ripetono? I cinquecento e poco più abitanti di Varano dimostrano proprio il contrario. Or è appena un anno che, intorno al piccolo campo comunale sul greto del fiume Ceno (ha un record: è il meno inquinato d'Italia), un gruppetto di amici e di appassionati con il Sindaco animatore fecero saltar fuori un miniautodromo di poco più di un chilometro, che incendiò di passione automobilistica non solo parmense. Vennero (dopo) anche personaggi sportivi autorevoli a Varano e promisero il loro appoggio. Al convegno CSAI di Firenze il Sindaco Bonzani si guadagnò tanti applausi ma non altrettanta eco burocratica alle sue modeste richieste.

Appena dieci giorni fa, a Milano, si è riunita la sottocommissione Circuiti e sicurezza della CSAI discutendo, tra l'altro, le possibilità di un aiuto a «quelli di Varano» che «vorrebbero allungare e migliorare il loro impianto». I burocrati discutevano; a Varano invece, approfittando del bel tempo, si era addirittura dato inizio ai lavori. E domenica 26 marzo, ore 11, voilà, il «miracolo»: il battesimo ufficiale del nuovo autodromo! Si è brindato al suo futuro con un bicchiere di buon bianco e pasticcini rustici, nella hall d'ingresso della semplice casa comunale, dopo poche parole di ringraziamento del Sindaco alle «autorità»: che poi erano Anzio Zucchi consigliere della CSAI, il Presidente dell'ANCAI Ceard e «quelli di Monza» Maffezzoli e de Riu con Tavoni.

Laggiù, nel nuovo anello, già rombavano le miniposte F. Ford e F. 850 e le Turismo per la gara d'apertura stagionale, mentre un

meraviglioso sole regalava una giornata di primavera piena alla folla che aveva cominciato ad accalcarsi dal tardo mattino, in festosa scampagnata, nei punti di miglior gigantoscopia che fa il pregio di questa pista.

Finalmente papà Dallara e il figlio Giampaolo, col gruppetto di amici che avevano dato fondo a tutte le energie in queste settimane per portare avanti l'iniziativa, dall'acquisto del pezzo di terra che mancava dal suo riluttante proprietario, alla realizzazione del nuovo tracciato (al quale ha dato appoggio nel disegno l'ing. Nosetto della CSAI) potevano tirare un sospiro di sollievo.

Dopo che Anzio Zucchi ha tagliato il nastro tricolore, anche il parroco don Eugenio, che fino a qualche settimana fa si diceva avesse addirittura predicato dal pulpito contro questa rumorosa arena, sorrideva. Poi ha dato con l'aspero la benedizione di rito all'intero tracciato, percorso con la jeep di uno di quei robusti camionisti del paese, che il Sindaco stesso aveva voluto personalmente ringraziare per la collaborazione.

Ora l'anello di Varano misura un chilometro e 800 metri. È stato praticamente allungato ma anche tutto ridisegnato. È scomparso il campo di calcio, tolto il doppio tornante che complicava molto il percorso, c'è una «S» di fronte alla linea di traguardo, che seleziona molto perché molto difficile, tanto che è stata teatro dei «numeri» più spettacolari. Tutta la pista è in piano, con ampi spazi di uscita e guardrail nei punti chiave di sicurezza. La velocità media sul giro è cresciuta ai 120 all'ora. Due tribune naturali per il momento: il solito ponte sulla parte «vecchia» e una collinetta che sarà sistemata a gradoni nella parte nuova, proprio sull'allungo del rettilineo, che

si chiude con una difficile curva di ritorno, peraltro sopraelevata in giusta digradanza.

Miracolo della passione. E l'afflusso di folla domenicale ha già mostrato che cosa significa dare uno spettacolo motoristico a tutta visibilità. E più lo dimostrerà in futuro ché, con l'autostrada della Cisa per la Spezia, si arriva dalla «Sole» (prima di Parma per chi viene da Milano e dopo per chi arriva da Bologna) tutto d'un fiato. L'uscita è alla storica Fornovo, a 5 chilometri da Varano, lì dove i coraggiosi della Lega Italica di Francesco Gonzaga sconfissero i francesi di Carlo VIII 500 anni fa.

Si dà il caso che questa pista (per carità, non chiamatela più «toboga», si offendono adesso: è giusto dire anzi autodromo), questo autodromo — dunque — abbia sconfitto presuntuose e ambiziose velleità d'altri luoghi. E lì, testimonianza viva, coraggio di un piccolo paese e dei suoi abitanti, che se ne son fatti vessillo. Ecco sventola al soffio della vera passione: dovrebbe essere di monito per tante altre iniziative del genere.

È vero, purtroppo, che non mancano già i cattivi consiglieri. Come quel gruppetto di milanesi, cosiddetti autorevoli che, per esempio, all'insegna della fida CSAI ora sempre più scatenata, ha gettato lì quasi con noncuranza, e sufficienza, qualche suggerimento interessato. Per esempio quello di... fare il contrario di quanto dicono i dirigenti attuali della CSAI. E' l'unico pericolo, appunto. Che a trovarsi nella giungla (burocratica) del nostro sport automobilistico, questi generosi appassionati varanesi possano perdere la genuinità del proprio entusiasmo. Auguriamoci proprio che non ce li guastino!

**Marcello Sabbatini**



