

Per far perdere
PORSCHÉ e LANCIA
saltano i «controlli»

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Vietato vincere l'EAST AFRICAN SAFARI dai piloti non locali?

Lecito dubbio dopo il successo assegnato a Joginder su Mitsubishi

Vincere con la... COLT!



Una sintesi perfetta di quello che è stata la 22. edizione dell'East African Safari è data da questa foto, che ritrae la Mitsubishi Colt Lancer dei vincitori Joginder-Doig «navigare» in un mare di fango. E' lo stesso fango che avete visto, in copertina, mettere in difficoltà la Ford di Preston e la Fiat di Ulyate e dell'«auriga» Smith

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NAIROBI - «Jo... Condor», pardon Joginder Singh è stato salvato anche questa volta dal «gigante», leggi organizzazione dell'East African Safari. Il 42enne indiano della tribù dei Singh il cui nome viene istintivo parafrasare con il fortunato uccello Jo Condor del nostro carosello, è il sorprendente vincitore di questo 22. E.A.S. Rally, Porsche e Lancia sono state letteralmente derubate: l'indiano è stato favorito in tutti i modi, gli hanno tolto il controllo orario di Embu Meru dove aveva perso 162 minuti (sono quasi tre ore)... poi, ai controlli orari dove vi erano delle neutralizzazioni di trenta minuti (per esempio a Nakuru) è stato fatto partire ben sei minuti prima.

Ne abbiamo la documentazione: è arrivato alle ore 1,42, e invece che ripartire alle 2,12 è stato fatto ripartire alle 2,06. Uguale trattamento è stato fatto a suo cugino Davinder che è ripartito dopo 25 minuti. Se si tiene presente che i controlli orari erano circa 75, è facile calcolare quanti minuti Joginder abbia guadagnato assieme alla sua Colt (la più veloce del Kenya).

Un E.A.S. lo deve vincere evidentemente solo un locale. L'anno in cui lo vinse Mikkola fu perché tutti i locali si ritirarono, quest'anno sarebbe stato o della Porsche di Waldegaard o della Fulvia di Munari, ed anche questa volta hanno «voluto» un indigeno.

Le premesse erano buone, e Munari avrebbe potuto vincere se Joginder e la sua Mitsubishi non fossero stati aiutati in modo sfacciatamente antisportivo. Tutti diranno che, anche senza Joginder, avrebbe vinto la Porsche di Waldegaard. Può darsi, ma siamo intimamente convinti di no, perché nelle due prove che sono state eliminate nella terza ed ultima tappa c'era un fango tremendo e non

mi si venga a dire che la Fulvia con la trazione anteriore, guidata da quel campione che è Munari non avrebbe «infangato» tutti. Munari è arrivato al traguardo terzo, distaccato di soli 36 punti da Waldegaard.

Per chi era qui è stata una truffa bella e buona, a danno della Porsche e della Lancia. Sono loro due le vincitrici morali, E' andata bene per noi italiani in particolare modo nella prima tappa della gara, quando le Fiat-Abarth stavano alle spalle dei primi che ne sentivano alitare il fiato sul collo. Poi Paganelli e Russo — i migliori fino a quel momento — si sono dovuti ritirare con il motore in ebollizione, per il fango rappreso nel radiatore, che non lasciava passare l'aria e per la rottura della frizione. La frizione è stata la bestia nera di Barbasio e Sodano (super sfortunati di questo Rally) che stavano rimontando nella seconda tappa e che si sono dovuti ritirare.

Ulyate, il locale, è arrivato decimo, e non credeva di avere una macchina su cui poter fare pieno affidamento. Infatti alla fine della gara lo ha ammesso con l'ing. Lampredi: «Se avessi saputo che la macchina era così resistente avrei tirato di più... scusatemi, avrei potuto piazzarmi meglio».

Per la nostra maggiore Casa è stato comunque questo Rally molto positivo per l'esperienza che se ne è tratta in vista dei futuri impegni di carattere mondiale che la Fiat avrà nei prossimi mesi. Diceva giustamente Lampredi: «Visto i piccoli difetti che la macchina ha se si avessero qui i mezzi per eliminarli, e sono «bischerate», si sarebbe pronti a ripartire fra un momento sicuri all'80 per cento di vincere».

Resta la Lancia: le due macchine di Munari e di Mehta si sono comportate come meglio non si poteva sperare. Terza quella di Sandro che poteva essere prima assoluta, senza tante parzialità.

Anche Mehta, che non ha marciato fortissimo, avrebbe potuto fare meglio, ma il risultato finale è stato globalmente ottimo per la casa di Chivasso che con questa corsa ha terminato il «ciclo Fulvia».

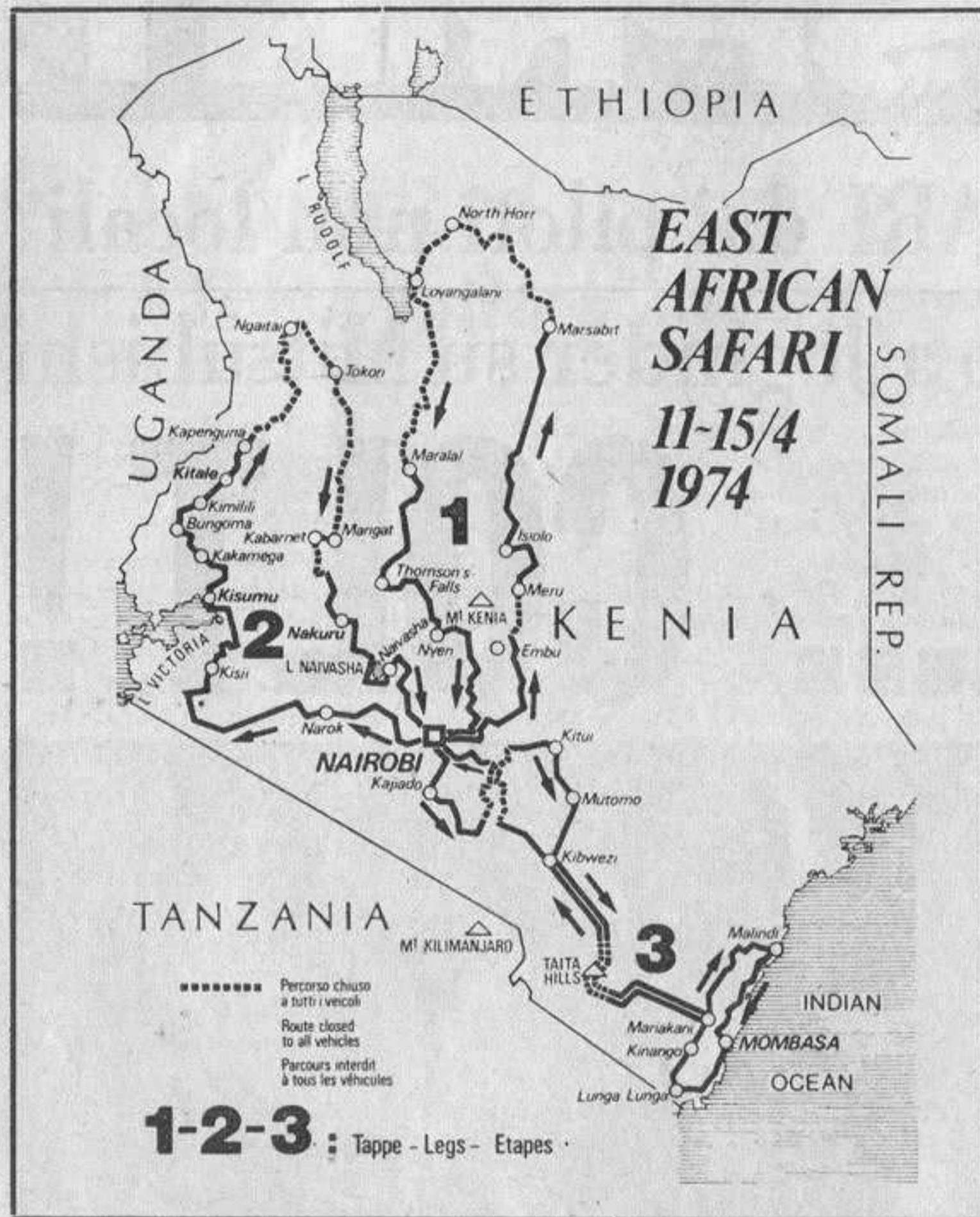
Risultato positivo al 100% per la Lancia, che ha visto due macchine partite e due arrivate. La Mitsubishi Colt Lancer di Joginder è una macchina chiaramente inferiore, che si trova in quella posizione solo perché aiutata. Invece chi ha fatto un risultato eccezionale è stata la Porsche che, guidata dallo specialista Waldegaard, è stata in testa fino alla metà dell'ultima notte, dopo che molti big si sono ritirati. Poi un braccetto della sospensione li ha traditi a vantaggio della «45 a tamburo», pardon della Colt.

Risultato positivo anche per la Datsun, che ha tre vetture nei primi sei posti mentre la Peugeot — partita con ambizioni di vittoria — ha visto le sue vetture migliori gradualmente eliminate e ha piazzato al settimo posto solo Shanland e Huth.

Il 22. rally keniano si è quindi concluso a Nairobi dopo una cavalcata di 5200 km., che dovevano essere percorsi alla media di 120 kmh, ma che alla fine è risultata, per il primo di 80 kmh.

Si discute ora sulla validità o meno di una prova così massacrante con validità per il mondiale, ma è stato calcolato che per una casa automobilistica una vittoria all'East valga mediamente, come pubblicità, non meno di un miliardo e mezzo di lire. Quindi, validità mondiale o meno, il Safari si continuerà a farlo, e sempre di più saranno i piloti che vorranno parteciparvi per il suo fascino e l'assurdo modo in cui è concepito, per la grande sfacciataggine con cui le più impervie difficoltà vengono inserite come normalissimi guadi di corrente.

Giancarlo Cevenini



99 vetture al via della 1ª TAPPA

Subito il «fattaccio» nel pantano di MERU

NAIROBI - Quando il vicepresidente del Kenya, Daniel Arap Moi, ha dato il via alla prima delle 99 vetture che avevano punzonato per questo 22. East African Safari, seconda prova del Campionato mondiale rally, non pensava certamente che la mastodontica organizzazione keniana si sarebbe bloccata dopo appena 400 km in un mare di fango, di camion, corriere, Land Rover ecc., che bloccando la strada hanno decimato la gara.

Già gli organizzatori avevano dovuto ritoccare il percorso per la pioggia che imperversava al nord, dove le feroci tribù locali aspettavano «lancia in resta» i piloti e le loro macchine. Era stato annullato il tratto più a nord abitato dalle tribù tagliatrici di teste, e si era deciso di fare due volte il giro del monte Kenya. Il percorso risultava così allungato per la prima tappa di 300 km, per un totale di oltre 2000 km.

Mikkola già al termine della prima tappa, o come Hermann e Fritchy, con la Porsche.

Nonostante poi gli organizzatori avessero mobilitato l'esercito, che nella notte aveva tirato fuori dal fango le vetture bloccate, solamente 27 delle 99 partite appena 12 ore prima sono ritornate a Nairobi.

E' stata durissima come ben si può vedere dall'alto numero di ritiri, ma oltre all'impraticabilità del percorso, c'è stato anche del «sabotaggio» molto grave da parte delle tribù di negri, che attaccavano con grosse pietre le vetture che passavano, danneggiandone parecchie, fra le quali quella di Paganelli che ha avuto il parabrezza rotto, e come conseguenza il tettuccio che si alzava negli allunghi veloci.

Per questa forma di teppismo ci sono stati anche dei feriti, come l'equipaggio della Citroën DS Popineau-Decorps colpiti da grosse pietre e ri-

di fortuna avrebbe in realtà potuto guidare la classifica o per lo meno essere in seconda posizione se non avesse rotto il cambio per riuscire a passare in quell'inferno di fango che era il terzo c.o., poi risultato inutile perché annullato. Ma non è stato annullato a Barbasio il tempo per sostituire il cambio che, pur fatto a tempo di record, ha fatto perdere quasi un'ora e mezza al pilota. Paganelli con l'altra Fiat-Abarth 124 è risultato quinto assoluto e il migliore dei nostri.

Ulyate con la terza Fiat-Abarth in gara è stato protagonista di un exploit eccezionale quando, bloccato in mezzo al fango della ormai famosa tappa del C.O. annullato, ha aspettato per un'oretta, poi sgonfiato le gomme della sua macchina e riuscito a districarsi e a giungere a Thomson Fall. In ritardo, ma vi è giunto, unico a farcela fra gli oltre 70 equipaggi bloccati.



Alcide Paganelli al via della seconda tappa. Il pilota italiano, con il fido Ninni Russo, si è fermato per ebollizione dovuta al fango che ha ostruito il radiatore. A destra, due Renault alle prese con il fango



Ha perso la moglie al PARCO TSAVO

Una mucca la causa del dramma WARBOLD

NAIROBI - La sfortuna più nera ha perseguito il pilota tedesco Achim Warbold, che fra una pausa e l'altra della preparazione dell'East African Safari si era recato a visitare assieme alla moglie Giselle il parco nazionale Tsavo, famoso in Kenya per la grande quantità di elefanti che lo popolano. Mentre con la sua Peugeot 104 attraversava un tratto di savana, improvvisamente una mucca gli ha tagliato la strada, per evitarla il pilota ha sterzato bruscamente a destra, andando a finire in un fossato poco profondo ma in grado di far rovesciare la vettura. La moglie del pilota che viaggiava accanto a lui con il finestrino aperto, è stata sbalzata dalla macchina ed è rimasta schiacciata trovando morte istantanea.

Warbold, rimasto ferito ha cercato inutilmente per due ore di tirare fuori la consorte da sotto la vettura poi è svenuto. Sono passate altre due ore prima che un gruppo di turisti vedesse la macchina e desse l'allarme. Per la moglie di Warbold non c'era più nul-

la da fare, mentre il pilota è stato trasportato all'ospedale di Nairobi da dove poi è partito per l'Europa.

Warbold che era stato chiamato a sostituire sulla Peugeot Fall, aveva corso in alcune gare lo scorso anno con la Fiat, vincendo fra l'altro il Rally di Polonia.

A settembre il «MONTECARLO» JUNIOR

MONACO - Appena una settimana dopo averlo annunciato, gli organizzatori del Rally Montecarlo Junior ci hanno ripensato su, ed hanno rinviato la loro prova a settembre. La ragione principale di questo rinvio risiede nel fatto che la data prevista coincideva con intensi impegni sia in Francia (Ronde della Giraglia) che in Italia (Elba), e le iscrizioni erano veramente poche. Preparato con più calma ed in una data più adatta, senz'altro il Monte Junior avrà un successo migliore.

Pioggia, pioggia e pioggia, avevano reso impraticabile il percorso che era un solo ed unico pantano, in particolare nel controllo orario n. 7, quello che da Musonoke porta a Meru. Qui è successo il «fattaccio» che ha falsato tutto il rally a svantaggio delle nostre Fiat e Lancia. Si erano comportati subito bene i nostri equipaggi e stavano contrastando l'offensiva delle varie Peugeot, Renault, Datsun quando nel c.o. n. 7 la perizia dei vari Paganelli, Barbasio, Ulyate, Munari, Mehta, coadiuvati da delle Fiat 124 spider perfettamente a punto e dalle sempre valide Fulvia, ha avuto la meglio su tutti gli avversari, escluso Mäkinen.

Sul tormentato tracciato sono riusciti a passare solo in 15; poi, dopo un'ora, altri 13. Gli altri persi nella notte dei tempi bloccati nella morsa di fango. Therier con l'Alpine in quel momento guidava la corsa e si è preso 55 minuti di penalità, Barbasio 34, Munari 28, Kallstrom 49, Paganelli 40. Gli altri staccati di ore.

A questo punto gli organizzatori, per salvare il rally, hanno annullato il c.o. e hanno rimesso tutti in gara, danneggiando in particolar modo la Fiat e la Lancia che con questa decisione venivano a regalare decine di minuti agli avversari. In più, venivano riammessi in gara avversari pericolosi che era meglio averli in albergo a Nairobi che in gara, tipo il sorprendente Joginder Singh, vincitore di una passata edizione del Rally, che risulterà secondo assoluto dietro a

masti feriti. Pietre ne hanno ricevute tutti, da Munari a Barbasio, da Mehta a Ulyate, in alcuni casi è andata bene in altri meno. Come ci ha detto Russo al suo arrivo a Nairobi: «**Me no male che ci hanno colpito con una pietra piccola (relativamente), perché ad un certo punto ce ne hanno lancia una che se ci colpiva ci ammazzava...**».

Otto ore dopo che la prima vettura era arrivata a Nairobi gli organizzatori si sono degnati di dare una classifica, dopo aver brutalizzato con epiteti irripetibili i responsabili delle Case (tipo Lancia) che andavano a chiedere qual era la posizione dei loro piloti e delle loro macchine. Therier che con l'Alpine aveva guidato la corsa fino a pochi km da Nairobi accumulava un ritardo di quasi 4 ore per la rottura del differenziale e delle quattro ruote, che si sono aperte lasciando la macchina «ventre a terra». Alla fine sarà diciassettesimo.

Le due Peugeot di Mikkola e di Andersson occupavano alla fine della prima tappa la prima e la terza posizione, in seconda come già detto il sorprendente Joginder con la Colt Lancer, e Waldegaard in quarta posizione con la potente Porsche. La Fiat era quinta con Paganelli, ottava con Ulyate e diciannovesima con Barbasio.

Le prestazioni delle tre 124 Abarth, che qui erano assistite direttamente dall'ing. Lampredi, sono state nel complesso più che soddisfacenti, e non traggono in inganno la posizione arretrata di Barbasio, che con un po'

La Lancia con Munari si trovava alla fine della prima tappa in settima posizione, guai grossi il nostro Sandro non ne ha avuti, ma ha perso 20 minuti per cambiare il motorino d'avviamento, poi, caso più unico che raro, ha sbagliato il percorso! Assieme a lui Barbasio che lo seguiva d'appresso e Mikkola. Ad un certo momento Sandro, accortosi di essere fuori tracciato, ha cercato di ritornare «sulla retta via» ma è rimasto impantanato e ha perso 44 minuti. Barbasio e Mikkola invece sono riusciti a farcela senza perdere troppo tempo. Senza queste due «banalità», la classifica di Munari potrebbe essere stata migliore.

A Nairobi il coequipier di Munari, Lofty Drews, ha spiegato le ragioni dello sbaglio, imputandolo al fatto che erano state montate delle gomme da 13 pollici, mentre le distanze erano state prese con quelle da 14, quindi era sfuggito un «piccolo incrocio» e quando si sono accorti dell'errore era troppo tardi.

L'altra Fulvia in gara quella di Mehta era all'undicesimo posto, la macchina è andata assolutamente bene, ai posti di assistenza gli hanno messo solo benzina, controllato l'olio e via, come hanno dichiarato Mehta e Doughty al loro arrivo a Nairobi.

Due Peugeot, una inaspettata Colt Lancer, una Porsche, poi la Fiat e Lancia, tutte in un fazzoletto, e tutte con eguali possibilità di vincere dopo la prima delle tre tappe in programma. Nella grande marea di ritiri della prima tappa, tre nomi fanno spicco:

«PASQUA di FANGO» nella 2ª TAPPA
(con l'ing. LAMPREDI rallysta di soccorso)

Il momento italiano

«Pasqua di fango» nella seconda tappa. Partiti da Nairobi in 34 (alcuni recuperati non si sa come) ne sono ritornati 20. Alcuni, con ritardi di 20 ore, sono arrivati mentre i primi ripartivano per l'ultima galoppata in mezzo alla savana e ai leoni.

E' stata una tappa massacrante che per noi italiani è andata bene a metà. Infatti, se il solito Munari con la Lancia-Marlboro non avesse tenuto in piedi «l'italico onore» giungendo alla fine della seconda tappa terzo, per noi sarebbe stato il buio assoluto. E' però vero che a metà tappa, in una conferenza-stampa tenuta alla permanenza dell'EAS, un rappresentante inglese aveva proposto di chiamare questa edizione «East Italian Safari Rally», perché nelle prime 10 posizioni di classifica ben 5 macchine italiane erano presenti, con Paganelli e la sua Fiat-Abarth in terza posizione dietro alla favolosa Porsche di Waldegaard e alla sorprendente Colt Lancer di Joginder Sing, ad un minuto Munari e la sua Fulvia, più staccati ma in buona posizione per approfittare di even-

cinava con sicurezza km su km, e la sua macchina non accusava fino a questo momento alcuna defaillance.

Le posizioni non cambiavano fino al controllo di Iten, Fiat in terza posizione con Paganelli, e in quinta con Ulyate, Lancia quarta con Munari e sesta con Mehta. In testa sempre Waldegaard con la Porsche Carrera, seguito da Joginder. Siamo ad oltre metà della seconda tappa e iniziano qui le famose «scale di Cesoi» che Munari ha illustrato efficacemente alcuni numeri fa in una sua corrispondenza per Autosprint mentre si allenava per il Rally. Sono 12 km terribili che in un mare di fango per le abbondanti piogge salgono fino a 2000 metri, e dove si impantanano anche le inarrestabili Land Rover. Non i piloti del rally che aggrediscono l'incredibile difficoltà con efficacia.

Ma non è così per tutti: Waldegaard con la Porsche passa, Joginder anche, viene fuori Davinder con la Galant GS (è il cugino di Joginder, ma non corrono assieme perché non vanno d'accordo) poi non si sa nulla

continua imperterrita fino a Nairobi. Lo svedese si ferma pochi minuti all'assistenza di Nairobi, mette olio, benzina e una pulitina al vetro e via in parco chiuso. Altrettanto fa Joginder, perde tempo Munari che deve rimettere a posto la sua Fulvia uscita un po' malconcia dall'avventura, ma rimane saldamente terzo.

Nel tardo pomeriggio quando i primi superstiti della terza tappa stanno partendo, giungono a Nairobi Paganelli-Russo e Barbasio-Sodano, i due valorosi equipaggi della Fiat-Abarth, che confermano che è stato un guasto alla frizione ad impedir loro di continuare, e non le terribili «scale di Cesoi». Se avessero avuto la frizione avrebbero fatto come tutte le altre macchine, sarebbero passate. Per Paganelli, c'è stato anche l'intasamento del radiatore e conseguente ebollizione.

La frizione è stato il punto debole della Fiat-Abarth in questo Safari; erano frizioni della Borg and Beck che vengono usate normalmente sulle vetture di F.2. Solo che sulle F.2 hanno tre dischi, mentre le vetture

Come al solito, Munari è stato impeccabile, anche se non è riuscito a dare un «addio vincente» con la Fulvia. Sotto, il navigatore di Davinder «carica» il retrotreno della Mitsubishi per farla proseguire



In piena velocità nel pantano la Fiat-Abarth di Ulyate, l'unico della squadra italiana all'arrivo. Il punto conquistato da Ulyate permette però alla Fiat di rimanere in testa alla classifica mondiale

Makinen, Piot e Nicolas. Makinen guidava la corsa con la Peugeot 504, quando è passato dal posto assistenza di Marala, dopo il C.O. 13 e ha detto ai suoi meccanici di avere dei problemi di trasmissione, un giunto si stava rompendo, o per lo meno lui sentiva qualcosa di strano. Non si poteva fare nulla e si è tirato avanti, ma dopo pochi km il leader della prima tappa si è dovuto ritirare per la rottura del motore. Così giurano gli organizzatori, mentre a noi risulta che la vera ragione del ritiro della Peugeot 504 di Makinen sia dovuta ad un guasto alla trasmissione.

Anche le due Renault R 17 in cui la casa francese riponeva tante speranze affidate a Piot e a Nicolas si sono fermate presto. Al fatidico C.O. di Meru erano in grave ritardo, e non hanno continuato per guasti vari, che vanno dal motore che andava a tre cilindri alla trasmissione in disordine.

Anche la Fiat 125 di Varisella si è dovuta ritirare a Meru per un guasto meccanico alla sospensione, mentre la Polski-Fiat di Jaroszewicz si è ritirata dopo il C.O. 10 per un guasto al cambio quando era in buona posizione. Ugual sorte ha avuto quella di Mucha due C.O. dopo, a Melolio. L'ultima delle due Polski-Fiat ha esalato l'ultimo respiro per un guasto al motore.

La Beaumont, in coppia con la Grandrive, si è ritirata per imprecisati guasti meccanici anche lei a Meru, con la Renault 16, mentre l'unica Alfa Romeo in gara, quella di Simonian-Hart, due piloti locali ha rotto il

motore a Kangodi fra lo stupore e l'incredulità dei connazionali che facevano un tifo eccezionale al loro passaggio. Oltre alle due Fulvia ufficiali c'era anche un'argentea macchina di Torino di una pilota locale che evidentemente non all'altezza di Munari e C. ha abbandonato a Lembolio.

Classifica della 1.a tappa

1. Mikkola-Todt (Peugeot 504) penalità 178; 2. Joginder-Doig (Mitsubishi Colt Lancer) 187; 3. Andersson-Hertz (Peugeot 504) 191; 4. Waldegaard-Thorzellius (Porsche Carrera) 201; 5. Paganelli-Russo (Fiat-Abarth) 202; 6. Kallstrom-Billstam (Datsun 260 Z) 215; 7. Munari-Drews (Lancia Fulvia) 216; 8. Ulyate-Smith (Fiat Abarth) 219; 9. Herrman-Schuller (Porsche Carrera) 244; 10. Remtulla-Jivani (Datsun 260 Z) 248; 11. Mehta-Doughty (Lancia Fulvia) 265; 12. Shankland-Bates (Peugeot 504) 273; 13. Preston-Barnard (Ford Escort) 275; 14. Walker-Levitan (Datsun 1600) 275; 15. Aaltonen-Stiller (Opel Ascona) 299; 16. Huth-Hechle (Peugeot 504) 302; 17. Shiyukah-Kaisi (Datsun 1600) 329; 18. Davinder-Taylor (Mitsubishi Galant GS) 333; 19. Therier-Laverne (Renault Alpine) 334; 20. Darniche-Mahs (Renault Alpine) 357; 21. Barbasio-Sodano (Fiat-Abarth) 384; 22. Taieth-King (Datsun 1600) 392; 23. Bachu-Potter (Ford Escort) 392; 24. Fritchey-Graham Moon (Porsche Carrera) 340; 25. Noon-Heather (Mitsubishi Colt Galant) 444; 26. Van Leeave-Mitchell (Mitsubishi Colt Galant) 463; 27. Mandeville-Grusnell (Audi 80 GL) 544; 28. Biondi-Fraser (Volkswagen 1302) 854; 29. Joshi-Shah (Datsun 1600) 856; 30. Smith-Gullick (Datsun 1800) 902; 31. Choda-Choda (Mitsubishi Colt GS) 904; 32. Barton-Lindqvist (Datsun 1800) 909.

tuali defaillances degli altri Barbasio e Ulyate con la Fiat-Abarth, e Mehta con l'altra Lancia Fulvia.

Ritiratosi Mikkola alle prime battute per la rottura del motore della sua Peugeot 504 quando guidava la corsa, le speranze della Casa francese tramontavano, come tramontavano quelle dell'Alpine che vedeva abbandonare, con la sospensione anteriore rotta Darniche e con il motore fuori uso Therier, che si trovavano entrambi in buona posizione. Anche Anderson, che era alle spalle dei primi in prudente attesa, doveva abbandonare per il cedimento del motore della sua Peugeot 504.

A questo punto c'era il «momento italiano» e sembravamo padroni della situazione, con Paganelli che minacciava seriamente da vicino Joginder. Munari d'approdo, poi entro i primi undici tutte le altre macchine italiane. La lotta si faceva serrata, Munari guadagnava 15 minuti su Paganelli che si era fermato a sostituire un ammortizzatore (ma rimaneva terzo). Miglioravano anche gli altri, con Barbasio e Sodano autori di una bella rimonta, con la Fiat-Abarth rimessa a posto magistralmente dopo le innumerevoli disavventure della prima tappa sotto la guida dell'ing. Lampredi, che ha seguito il Rally «macinando» alcune migliaia di km con le 124, correndo da una parte all'altra del Kenya per essere presente dove possibile al passaggio delle sue macchine. Ulyate, il locale con la terza Fiat-Abarth, era un po' indietro, ma ma-

per alcune ore... Si teme che siano tutti infangati come nella prima tappa, poi improvvisamente vengono dati i tempi... La pattuglia azzurra della Fiat-Abarth è decimata, e perde le sue due più preziose pedine, Paganelli e Barbasio che in difficoltà per la frizione non ce la fanno a salire, restano bloccati e si dovranno ritirare.

Passa il solito favoloso Munari e con la favolosissima Fulvia ce la fa anche Mehta; riesce a passare anche la terza Fiat-Abarth, quella di Ulyate, che ha perso 99 minuti e che rimane l'unica Fiat in gara. Waldegaard e Joginder in questo c.o. hanno perso 49 e 65 minuti rispettivamente, Munari ne ha perso 112 (si verrà a sapere poi che non è stata la salita delle «scale» a farlo ritardare, ma una serie di contrattempi come la perdita di una ruota anteriore, ecc., che gli sono costati preziosissimi minuti).

I ritardi molto alti in questo c.o. fanno pensare ad una impossibilità di proseguire per le condizioni del terreno, come già si è verificato nella prima tappa, e alcuni rappresentanti della Fiat e della Lancia pensano di chiedere l'annullamento di questo controllo, e in più un periodo di tempo per riparare le vetture che si erano rovinare nel tentativo di passare, ma visto che passano quasi tutti non se ne fa giustamente nulla, e il rappresentante della CSAI a Nairobi, l'avv. Aleffi, che era stato tenuto all'erta, può andare tranquillamente a riposare.

La marcia inarrestabile di Waldegaard e del «trattore di Stoccarda»

che aveva qui la Fiat ne aveva solo due. Potrebbe essere questa la ragione del cedimento degli spider che si sono viste compromessa se non una vittoria, un eccezionale piazzamento sicuramente. La stessa frizione a tre dischi è usata sulla Ford di Preston e non ha dato nessuna preoccupazione.

Dopo Waldegaard, Munari, Joginder e Davinder, al termine della seconda tappa c'erano tre Datsun che marciavano di conserva, quelle di Kallstrom, Aaltonen e Remtulla, poi due Peugeot 504 staccate di oltre tre ore, quelle di Shankland e Huth, ed infine la Lancia Marlboro di Mehta-Drews che è in undicesima posizione.

Si annuncia che la terza tappa è stata accorciata per le proibitive condizioni del tempo, fino ad ora i superstiti hanno percorso oltre 4000 km ad una media imposta di 120 kmh, ma il primo arrivato, Waldegaard, ha accusato un ritardo di otto ore e trentasette minuti sulla tabella oraria: immaginatevi gli altri!...

Classifica della 2.a tappa

1. Waldegaard-Thorzellius penalità 517; 2. Joginder-Doig 553; 3. Munari-Drews 660; 4. Davinder-Taylor 691; 5. Kallstrom-Billstam 691; 6. Aaltonen-Stiller 692; 7. Remtulla-Jivani 701; 8. Shankland-Bates 705; 9. Huth-Hechle 746; 10. Ulyate-Smith 764; 11. Preston-Barnard 816; 12. Mehta-Drews 844; 13. Herrman-Schuller 882; 14. Bachu-Potter 1012; 15. Noon-Heather 1052; 16. Smith-Gullick 1322; 17. Van Leeave-Mitchell 1326; 18. Barton-Lindqvist 1334; 19. Choda-Choda 1403; 20. Joshi-Shah 1521.

22. EAST AFRICAN SAFARI - rally internazionale valido quale seconda prova del campionato mondiale marche - Nairobi, 11-15 aprile 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. Joginder-Doig (Mitsubishi) penalità 678; 2. Waldegaard-Thorzelius (Porsche Carrera) 706; 3. Munari-Drews (Lancia Fulvia) 742; 4. Kallstrom-Billstam (Datsun 260 Z) 781; 5. Remtulla-Jivani (Datsun 230 Z) 809; 6. Aaltonen-Stiller (Datsun 180 B) 824; 7. Shankland-Bates (Peugeot 504) 842; 8. Huth-Heckle (Peugeot 504) 881; 9. Preston-Barnard (Ford Escort) 896; 10. Ulyate-Smith (Fiat-Abarth) 913; 11. Mehta-Doughty (Lancia Fulvia) 975; 12. Davinder-Taylor (Mitsubishi Galant) 1133; 13. Noon-Heather (Mitsubishi Colt) 1206; 14. Van Leeave-Mitchell (Mitsubishi Colt) 1513; 15. Choda-Choda (Mitsubishi Colt) 1671; 16. Smith-Gullick (Datsun 1800) 1743.

IL MONDIALE RALLIES DOPO DUE PROVE (TAP E SAFARI)

Fiat punti 21; Mitsubishi 20; Datsun 18; Porsche 15; Lancia 12; Toyota 10; BMW 6; Peugeot e Ford 4; Citroen 3.



Facce note al Safari: il commissario CSAI Elio Pandolfo, l'avvocato Aleffi e Gianni Bossetti

Tagliata di 500 KM. la 3.a e ultima tappa JOGINDER arriva al traguardo a ruote aperte

La sospensione di WALDEGAARD



Bjorn Waldegaard, assieme al suo solito navigatore Thorzelius, è tornato in Porsche al Safari e con la Carrera ha sfiorato il successo pieno che gli è mancato sul finire, per rottura di una sospensione

I 20 superstiti del più duro E.A.S. degli ultimi vent'anni prendono il via per l'ultima tappa con alcune ore di ritardo, per permettere ai piloti e ai navigatori di riposarsi. Il tempo, inclemente ancora una volta con fango a profusione, fa sì che gli organizzatori decidano di annullare due controlli orari, quelli di Makongo e di Kalii. Sono 500 km in meno, ma favoriscono per l'ennesima volta il locale Joginder che arriverà a Nairobi per puro miracolo con le sospensioni anteriori a pezzi e le ruote aperte in modo innaturale.

Questa tappa ha solo un motivo da segnalare: la forzata rinuncia alla vittoria di Waldegaard e della sua Porsche traditi da una sospensione posteriore. E' occorsa un'ora per cambiarla ed è costata il primo posto e la seconda vittoria di un europeo a questo massacrante impegno, impropriamente detto « rally ».

Il sempre magnifico Munari è terzo, non ha accusato nessun inconveniente nell'ultima tappa; aspettava il fango, dove la sua Fulvia con la trazione anteriore è favorita, ma gli hanno annullato la prova: alla beffa dell'altro giorno si è aggiunta anche questa.

Al traguardo finale sono giunte 16 vetture, l'ultima delle quali ha quasi 30 ore di ritardo sulla tabella di marcia.

g. c.



Il « Drago », alla fine, era molto poco convinto di quello che aveva potuto fare Joginder. Avrebbe potuto facilmente essere secondo comunque. A destra, la sorprendente Mitsubishi 1600 di Davinder

38 minuti di « giallo » a Darlington

DARLINGTON - Mentre a Trenton Gary Bettenhausen era impegnato ad urtare il muro dello speedway (la sua McLaren dovrà essere inviata in Inghilterra per essere rimessa a nuovo in vista di Indy) a Darlington nella Carolina del Sud Dave Marcis, stava quasi per vincere la Rebel 500 Stock Car a bordo della Matador di Roger Penske, che usualmente viene affidata a Bettenhausen.

Marcis aveva guidato il plotone per circa tre quarti di gara, quando in un duello a colpi di parafango con Donnie Allison, veniva costretto a rallentare per noie all'avantreno.

La sfortuna di Marcis sulla veloce Matador non terminava lì: all'ultimo giro, mentre si trovava in quinta posizione, veniva superato da Cale Yarborough, per mancanza di carburante, e doveva accontentarsi della sesta posizione.

Pearson è di casa in questa pista dove ha vinto ben cinque volte con la sua Mercury ben curata dai fratelli Woods.

Il momento più elettrizzante è stato quando Lennie Pond su Chevrolet è andato ad urtare, contorcendolo, il guard rail. Da quel momento e per 38 minuti la bandiera gialla veniva esposta onde dar modo agli inservienti di riparare la barriera. Per il resto è stata una gara sostenuta, che era iniziata all'insegna dei 264 kmh ed è scesa a 240 kmh per il tempo impiegato alla riparazione del guardrail.

l. m.

500 MIGLIA REBEL - gara di velocità per Stock Car - Darlington, 7 aprile '74
1. Dave Pearson (Mercury) alla media di 241,71 kmh; 2. Bobby Allison (Chevrolet); 3. Baker (Dodge); 4. Donnie Allison (Chevrolet); 5. Petty (Dodge); 6. Yarborough (Chevrolet); 7. Marcis (Matador).



La Peugeot 504 di Andersson «vira» in una fitta nuvola di polvere. Le vetture francesi hanno accusato la rottura dell'albero a cammes

ALPI ORIENTALI « mondiale » per il no ACROPOLI?

ATENE - Dopo una serie di incertezze, smentite, speranze, è stata definitivamente annullata l'edizione 1974 del Rally dell'Acropoli, che avrebbe dovuto svolgersi dal 18 al 23 giugno prossimi, che dovrebbe essere stata la terza « tappa » del Mondiale Marche Rallies, dopo il TAP ed il Safari.

La ragione dell'annullamento risiede nel fatto che il Governo greco non ha garantito i necessari permessi.

E' quindi aperta la successione alla validità mondiale, e sembra che non sia affatto improbabile che a sostituire l'Acropoli sia un rally italiano. Infatti, se una gara diffonde il suo regolamento almeno due mesi prima e viene effettuata negli stessi giorni della prova soppressa, può assumere la validità. Ed è il Rally delle Alpi Orientali, originariamente previsto per il 29-30 giugno, che sembra il più serio candidato a questa prestigiosa successione. Sarebbero così due (l'altro è il S. Remo, già in calendario) i rallies italiani validi per il mondiale marche.

MEHTA su Fulvia anche alla COPPA del MONDO



Mehta ha portato all'undicesimo posto la seconda Lancia-Marlboro ufficiale. Con questa vettura, parteciperà anche al «Coppa del Mondo»

LONDRA - Se le speranze degli organizzatori di questa specie di «folia» fossero state esaudite, il Rally Coppa del Mondo avrebbe potuto rappresentare un tremendo spreco delle attuali disponibilità nel campo dei rallies. Le squadre principali, invece, l'hanno ignorato e nessuno può quindi dichiararsi contrari all'anno rally, quale novità che abbia le premesse di portare in Europa molte vetture mai viste in gara prima. E, naturalmente, una ne ricaverà il genere di pubblicità che alcuni direttori di squadre ufficiali possono soltanto sognare...

Le iscrizioni comprendono circa 70 vetture e un solo vero «nome da rally» spicca nell'elenco: quello di Mehta, iscritto con una Fulvia dalla Lancia Marlboro. Quanto agli altri un'occhiata fa vedere che ci sono molte Fiat, alcune «travestite» quali Murat 124, Vaz, Zastava 1300, tutte con decise origini torinesi. Non mancano, s'intende, Peugeot e Ford in abbondanza, poi la Marina, un'Avenger con motore V8 di 3500 cc, qualche Datsun 240Z e qualche Alpine Renault, parecchie Citroen DS, Opel e BMW. Poi Range Rover, Jeep CJ6, Jeep Wagoneer, una Leyland P76,

un paio di Ford berline brasiliane e così via. Be', una certa varietà...

Fra i piloti il noto signor S. Moss, poi il famoso scozzese pescatore di aragoste, I. Ireland (non ha saputo resistere a una sortita di questo genere) e Keith Schellenberg, che ha più o meno la stessa mentalità del precedente e correrà con una veterana Bentley, accompagnato da un banditore di aste per vetture storiche, Pat Lindsay. Seguono molti piloti mai sentiti nominare, per esempio un certo Wilfried Ingles delle Filippine, vari turchi, jugoslavi, australiani e brasiliani e ci saranno anche due BMW iscritte dal Canadian Marathon Rally Team per quattro piloti canadesi, Golz, Baker, Wirtjes e Pedersen. Le vetture canadesi sono patrocinate dalla Castrol. A proposito, dimenticavamo un nome che avremmo dovuto riconoscere: Zasada su Porsche.

Che si tratterà di un rally diverso dagli altri non c'è dubbio, ma è proprio un pregio?

d. h.

Nella rally-pista pavese i piloti si scaldano «BALESTRA» record a GROPPELLO

GROPPELLO - Magari c'è voluto un po' di coraggio per mettere insieme questo trofeo d'apertura sulla rally-pista pavese nella giornata pasquale con il gran mondo del rallyismo nostrano impegnato all'Elba ed all'East African Safari ed una concorrenza locale rappresentata da una prova nazionale di motocross sul vicinissimo impianto di Gariasco.

Ne è venuto fuori comunque un pomeriggio abbastanza pieno di gare (due batterie e finale per i Gruppi 1-3 e 2-4, due manches per le «vetture speciali») che hanno divertito i tre-quattromila spettatori e fatto intendere che il successo sarà assicurato all'annunciato trofeo rallypista che si articolerà in sette prove nel corso della stagione con il patrocinio della Marlboro.

GRUPPI 1-3 - Attesa e seguitissima nella prima batteria la Beta Coupé di Billia che vince a mani basse sebbene la macchina abbia ancora la coppia lunga ed i rapporti poco adatti alle caratteristiche del tracciato. Dietro il genovese due gruppi uno: la A.R. 2000 di Beretta e l'Ascona di Reda. Quarto Mondini (HF) che con una guida assai scomposta impedisce a Torriani (125) di accedere alla finale.

Monologo di Pelganta nella seconda batteria involontariamente aiutato da Valenzano che girandosi blocca tutti gli inseguitori per almeno cinque secondi. Si fa notare il locale Castagnola con una bella rimonta che lo porta a meno di tre secondi da Pelganta. Insieme a loro due accedono alla finale Castagnano (HF) e Leporace con l'unica Fiat-Abarth in gara.

Finale senza storia per i primi tre posti Pelganta, Castagnola e Billia nell'ordine per tutti gli otto giri. Lotta da vendere invece per il quarto posto. Mondini passa subito alle scortette e finisce a sportellate fra lui e Reda che comunque ha la meglio e vince il Gruppo Uno. Per Mondini, dopo l'arrivo, c'è un'eco della squalifica «per ripetute scorrettezze in gara».

GRUPPI 2-4 - Prime sorprese nella prova: il giro più veloce è di Casati (HF) che approfitta del progressivo asciugarsi della pista per stabilire (58"8) il nuovo record. A lui quindi la pole position nella prima batteria accanto a Pelganta che comunque va subito in testa e ci resta fino al quarto giro quando noie alla carburazione lo mettono K.O. Vince così Casati davanti a De Angelis (HF), Az-

zolari (HF) e Goi (A 112) sull'unico Gruppo Due.

Nell'altra semifinale Goi (Alpine) va in testa al via ma quello che lo segue è un Ballestrieri a caccia di records ed al primo giro la Fulvia (la stessa che ha vinto a Chamonix) va in testa con un sorpasso spettacolare al curvone parabolico prima del Traguaro. «Balestra» sullo slancio prende vantaggio e il primato del tracciato con un 56"4 veramente notevole. Terzo è Codognelli impegnato fino al traguaro da Reda.

La finale ricalca la seconda batteria: Goi in testa al via e Ballestrieri che puntualmente lo supera nello stesso posto con una precisione da sogno. Terzo il bravo Casati (che ha un motore di Facetti ed i Kleber M-S2), settimo Reda che vince il Gruppo Due.

VEETURE SPECIALI: Al via sono sei in tutto. I due della Pneu Piacenza Montagna e Cavalli dominano e si permettono il lusso, nella prima manche, di intraversarsi simultaneamente al curvone, passare al quarto e quinto posto e rimontare fino al vertice.

Nella classifica (ottenuta per somma dei tempi) è terzo Deila con una Fiat 695 Malgrado un netto calo di tempo nel finale.

g. r.

TROFEO RALLIPISTA D'APERTURA - gara di velocità in circuito - Groppello Cairoli, 14 aprile 1974

CLASSIFICA FINALE

Gruppi 2-4: 1. Amilcare Ballestrieri (Fulvia HF) 8'05"; 2. Goi (Alpine) 8'10" e 8"; 3. Casati (Fulvia HF) 8'12"3; 4. Codognelli (Fulvia HF) 8'15"8; 5. De Angelis (Fulvia HF) 8'29"5; 6. Deila (Fulvia HF) 8'30"3; 7. Reda (Ascona) 8'31"3 (primo del gruppo 2); 8. Azzolari (Fulvia HF) a 7 giri. Giro più veloce: Ballestrieri 56"4 (nuovo record del tracciato).

Gruppi 1-3: 1. Mauro Pelganta (Fulvia HF) 8'26"8; 2. Castagnola (Fulvia HF) 8'30"9; 3. Billia (Beta coupé) 8'45"6; 4. Reda (Ascona) 8'59"4 (primo gruppo 1); 5. Castagnano (Fulvia HF) 9'8"6; 6. Leporace (Fiat Abarth) 9'17"5; 7. Beretta (Alfa Romeo 2000) 9'28"4.

Vetture speciali (somma dei tempi di due batterie di 8 giri)

1. Alberto Montagna (Pneu Piacenza) 16'27"1; 2. Cavalli (Pneu Piacenza) 16'53"9; 3. Deila (Fiat 695) a 1 giro; 4. De Vito (Tubolare Fiat 2300) a 1 giro; 5. Peraro (VW-Fiat 128) a 1 giro; 6. Verona (Alfa Romeo Tubolare) a 5 giri.

● Attesa vana domenica della nuovissima Beta coupé gr. 4 che Bosato ha preparato per Gianni Bossetti. Avrebbe dovuto provarla fra una manche e l'altra Amilcare Ballestrieri per tastare un po' il polso. Della macchina si sa che il motore al banco ha dato 680 cavalli. Sempre Bosato ha già provato ad adottare l'iniezione ma il progetto ora è accantonato: prima vuole vedere quello che si può ottenere con la testa a quattro valvole, appena sarà omologata naturalmente.

Le CLASSIFICHE in gioco

Campionato europeo conduttori

	ARTICO	COSTA BRAVA	S. MARINO	FIRESTONE	TOTALE
Pradera-Comin (Seat)	0	15	0	12	27
Borges-Morais (Porsche)	0	8	0	15	23
Rajnio-Nyman (Saab)	20	0	0	0	20
Haldi-Der Hoven (Porsche)	0	20	0	0	20
Bisulli-Zanucchi (Fiat)	0	0	20	0	20
Rohrl-Berger (Opel)	0	0	0	20	20
Makinen-Salonen (Ford)	15	0	0	0	15
Verini-Macaluso (Fiat)	0	0	1	0	15
Blomqvist-Sylvan (Saab)	12	0	0	0	12
Cortes-Mira (Datsun)	0	12	0	0	12
De Eccher-Salvador (Porsche)	0	0	12	0	12

Campionato italiano rallies

	S. MARINO	SICILIA	TOTALE
Verini-Macaluso (Fiat-Abarth)	17	17	34
De Eccher-Salvador (Porsche)	15	15	30
Bisulli-Zanucchi (Fiat-Abarth)	20	0	20
Bacchelli-Torriani (Fiat-Abarth)	0	20	20
Ferraris-Cianci (Fulvia HF)	12	5	17
Presotto-Peressinot (Opel Ascona)	7	10	17
Tominz-Mamolo (Fiat-Abarth)	14	0	14
Svizzero-Strametto (Opel Ascona)	0	14	14
Pittoni-Volpinari (Fiat 124 ST)	13	0	13
Dall'Ava-Maiga (Fulvia HF)	0	13	13

Albo d'Oro dell'Elba

1968: Cavallari-Salvay (Lancia Fulvia HF)
1969: Barbasio-Mannucci (Lancia Fulvia HF)
1970: Paganelli-Russo (Fiat 124 spider)
1971: Trombotto Enrico (Fiat 124 spider)
1972: Trombotto-Enrico (Fiat 124 spider)
1973: Warmbold-Haggbom (Volkswagen 1302 S)



Un poker di FIAT da battere ...ed ora all'ELBA

PORTOFERRAIO - Rally dell'isola d'Elba: gara veloce o ancora gara all'italiana? Indubbiamente Edoardo Andreini, per la settima edizione della sua manifestazione, di modifiche al percorso ne ha preparate diverse. Sono aumentati i tratti veloci ed è aumentato il chilometraggio soprattutto delle prove speciali su asfalto naturalmente a scapito degli sterrati sconnessi propri dei passati appuntamenti elbani.

Un appuntamento suggerito dall'organizzazione dal desiderio di stare il più in linea possibile con l'attuale corso del rallyismo continentale ma anche dall'andamento meteorologico di questa pazzia primavera. Le piogge torrenziali dei giorni scorsi infatti hanno fortemente consigliato di modificare le prime tre prove in programma: quella della Falconaia (ripetuta 2 volte) quella di monte Calamita (ripetuta 4 volte) ed infine quella del Monumento (ripetuta 6 volte). In tutti e tre i settori è stato spostato il punto d'inizio eliminando così i tratti al limite della praticabilità.

Non è tutto, perché sempre a causa della pioggia è in forse (e lo sarà probabilmente fino alla vigilia) la prova di Capoliveri, il cui fondo era pur stato migliorato con l'aiuto di pale meccaniche.

Ma tant'è. Le caratteristiche delle stradine dell'isola sono quelle che sono, e la gara indipendentemente dalla buona volontà organizzativa di chiunque conservi le sue caratteristiche di sempre. Quelle stesse del resto che in passato le hanno procurato non poche critiche ma che l'hanno resa famosa al punto di farle assegnare e confermare la validità per l'Euro conduttori.

Alla chiusura delle iscrizioni, sono centouno gli equipaggi che hanno risposto all'appello della terza prova del campionato italiano. Al solito massiccio si annuncia la partecipazione delle FIAT, presente con poker di Fiat

Abrth 1850 per Verini-Macaluso (attuale leaders della graduatoria tricolore), Bisulli-Zanucchi, Bacchelli-Rossetti e le triestine Tominz-Mamolo impegnate nella doppia caccia ai punti per i titoli femminili italiano ed europeo che nei programmi della Fiat dovrebbero riconquistare pur limitandone la partecipazione ad un numero ristretto di gare. Le intenzioni torinesi sono quelle di farle correre a Castrozza, alla Paris-St. Rafael e magari ad Antibes — che si sarà pure la nazionale CSAI — e in qualche prova di fine stagione all'Est ma solo se sarà necessario.

L'impegno della Fiat, affezionata all'Elba dove ha vinto tre volte nel 1970, 1971, e 1972 comunque non si esaurisce con gli equipaggi citati ma è sottolineato dalla presenza di Pinto incaricato di portare all'esordio lo Spyder 1850 con la nuova testa a sedici valvole di freschissima omologazione.

Ancora in gruppo 4 ci saranno Leo Pittoni e Clea Lurani (Porsche Carrera), Serena Pittoni e Laura Vanzini (Fulvia HF) Montaldo (Fulvia), la rivelazione del Trofeo Team 1971 Loren-

La 7. edizione del Rally Internazionale dell'Isola d'Elba è valevole per il Campionato Europeo Rallies per Conduttori e rappresenta la terza prova del campionato italiano della specialità.

Verifiche - GIOVEDÌ 18 aprile, dalle ore 8 alle 18

1. tappa - partenza GIOVEDÌ 18, alle ore 21,01 arrivo previsto VENERDÌ 19, ore 10

2. tappa - partenza VENERDÌ 19, ore 21,01 arrivo previsto SABATO 20, ore 10

Il rally si compone di due tappe di uguale lunghezza e tracciato, di 1214 chilometri in totale. I controlli orari sono 56, le prove speciali 18 per ogni tappa per un totale di 301 chilometri. Il percorso è asfaltato al 70 per cento

zelli (Fiat spyder 1600), il rientrante Bobo Cambiagli iscritto con la Alpine in attesa di portare in gara (cosa che gli sarà possibile al «4 Regioni») la sospiratissima Stratos ed il magiaro Feryancz lui pure su Alpine. Per ultimo abbiamo lasciato Pregliasco. E' che il ligure — che figura tra gli iscritti con Garzoglio su Beta coupé — ancora non è stato visto all'Elba per ancora una ragione: nutrire seri dubbi sulla sua partecipazione alla gara.

Aria di battaglia in gruppo tre. Dopo il veloce «S. Marino» e il velocissimo Rally di Sicilia, la gara dell'Elba appare un po' meno favorevole alle macchine superpotenti per cui sarà davvero interessante seguire il confronto fra la Carrera di De Eccher, largamente primo nella classifica di gruppo ed addirittura al secondo posto in quella assoluta per il campionato italiano, e le intramontabili fulviette HF di Dall'Ava, Ambrogetti, Ferraris, Bagna e Perazio nonché la Beta coupé iscritta dal Jolly Club per Toni Carello.

Teoricamente senza rivali (lo erano a San Marino però...) le Ascona nei gruppi Uno e Due. In gruppo Due oltre a Svizzero e Zandonà, ci sarà anche Betti che ha acquistato la macchina preparata da Irmscher.

In gruppo Uno niente Commodore. Bray, impegnato a rimontare il vantaggio acquisito da Presotto, questa volta non se l'è sentita proprio di rischiare la prestazione vettura preparata da Conrero ed ha «ripiegato» sulla solita Ascona. Un mezzo simile lo avranno Tabanelli, Presotto e l'avviere Fagnola.

Guido Rancati



Hans Stuck, uno dei piloti più in forma attualmente, ha portato alla vittoria a Salisburgo in coppia con Ickx la BM 3500 4 valvole ufficiale, nella sua nuova livrea con fondo blu e striscie rosse e azzurre

Nemmeno col gioco delle scie le CAPRI si aggiudicano le prove

SALISBURGO - Due giornate di prove a disposizione dei concorrenti scesi a Salisburgo per la seconda prova dell'Euro-turismo 1974. Dopo le nevicate degli ultimi due anni, finalmente il sole primaverile è tornato a risplendere sulla pista austriaca favorendo l'afflusso di pubblico e la ricerca di prestazioni ottimali da parte dei piloti.

Nel primo ed unico turno di venerdì, come da previsioni, si vede subito che la corsa si articolerà oltre che come al solito tra le vetture della prima divisione e della seconda divisione, anche tra le vetture della seconda divisione, dotate dei motori da oltre 400 cavalli, e cioè le due Capri ufficiali della Ford Colonia e la solitaria BMW 3.0 CSL del reparto com-

petizioni di Monaco, e le altre, cioè Capri e BMW del 1973 delle varie scuderie private.

Nella lotta tra Kranefuss e Neerpasch, che ora ha un motivo non solo commerciale, per cercare il successo, ma anche un motivo diciamo di «sopravvivenza» per i rispettivi reparti competizione, l'apertura delle ostilità è favorevole alle Capri.

Glemser infatti con la Capri che divide con Hezemans, scende subito sotto il 1'18", registrando il tempo di 1'17"66 alla media di kmh 196,470. Stuck con la BMW e Mass con la seconda Capri sono a pari merito con 1'18"46, mentre sorprendentemente al secondo posto si inserisce la Camaro di Gardner-Muir cronometrata in 1'18"14. Nella prima divisione la lotta

tra la Escort di Heyer-Kautz, preparata dalla Zakspeed, e già vista a Monza, e la BMW 2002 di Basche condotta dallo stesso Basche in coppia con Koinigg, vede la Ford scendere a 1'25"47 e la BMW a 1'26"93.

Il primo turno di tre quarti d'ora del sabato trova la BMW di Stuck-Ickx alle prese con alcuni problemi riguardanti l'iniezione e la pompa della benzina, per cui la vettura si limita a compiere solo alcuni giri. In campo avversario però la Capri di Lauda-Mass, dopo aver raggiunto il miglior tempo parziale con il ferrarista in 1'18"14, si ferma con Mass alla guida lungo il percorso con il motore. Hezemans e Glemser con l'altra Capri invece si limitano a rifinire la messa a punto, mantenendosi a 1'18"15. Tra le altre tre litri private all'avanguardia è Brun con la BMW di Schnitzer in 1'19"40 e Ertl con la BMW dell'Alpina, che raggiunge il tempo di 1'20"10. Finotto e Mohr con la BMW acquistata da Neerpasch sono a 1'21"32 preceduti dalla vettura di Peltier-de Fierlant, vincitrice a Monza, e cronometrata in 1'20"98. Nella prima divisione Heyer cede con la Escort a 1'23"46 mentre Koinigg porta la BMW di Basche a 1'24"60.

Per la terza sessione di prove, tre quarti d'ora al sabato pomeriggio, la BMW risolti i problemi parte all'attacco con Stuck, che sulla pista che ha visto nascere, non ha difficoltà a tirare fuori l'unguista del campione. Il tedesco infatti arriva a 1'17"14 miglior tempo assoluto. Ickx che sale in macchina dopo di lui, non riesce però a fare che un giro, infatti la vettura accusa subito una leggera avaria alla frizione e per il belga non c'è più la possibilità di cercare di eguagliare le prestazioni del suo partner.

Alla Ford per parare il colpo si mandano fuori le due Capri assieme per favorirsi con il gioco delle scie, ma purtroppo la vettura di Lauda-Mass accusa un eccessivo sovrasterzo e non va oltre 1'17"61. L'impresa riesce invece a Hezemans che con il tempo di 1'17"44 non riesce però a togliere il primato a Stuck.

Per tutti gli altri concorrenti alle migliori posizioni questa sessione non porta invece sensibili mutamenti ai tempi già stabiliti in precedenza e perciò lo schieramento rimane invariato.

La bagarre che ha dato la vittoria alle (ricolorate) BMW di ICKX e STUCK a SALISBURGO non batte la crisi

La FINE dei «mostri»

SALISBURGO - Se a Monza si era solo intuito, a Salisburgo si è invece avuta la conferma che l'Europeo Turismo, nella sua formula attuale, sta velocemente avviandosi verso la fine. La presenza dei reparti competizioni ufficiali della BMW di Monaco e della Ford di Colonia sulla pista austriaca, d'altronde invece di mitigare questa impressione l'ha rinforzata. Infatti sia Kranefuss che Neerpasch hanno confermato che per loro il futuro si presenta tutt'altro che facile. Le riduzioni dei budget imposte dalla crisi in cui versa l'industria automobilistica tedesca, al pari di quella italiana, hanno praticamente reso impossibile, per unanime ammissione dei due «boss», la gestione dei «super-mostri in abito di serie», che le due grandi rivali tedesche avevano preparato per le battaglie del 1974.

Perché se la nuova «Capri» e la nuova BMW «3.0 CSL» per prestazioni e grado di sviluppo tecnico, non sono altro che dei prototipi mascherati, proprio questa mascheratura, resa necessaria per osservare i regolamenti, contribuisce ad elevare alle stelle i costi di gestione di un reparto competizione.

Le cifre esatte non si conoscono, ma considerando che ad un cliente una vettura «vecchia» dell'anno scorso (vecchia è più che esatto osservando che rispetto alla versione 1974 ci si trova di fronte ad un'altra vettura, nel senso letterale della parola) costa dai 25 ai 30 milioni di lire, non ci vuole molto a dedurre che un reparto come quello di Monaco o di Colonia costa lira più lira meno come un team di F.1.

A Salisburgo comunque per un momento la «miseria» di Kranefuss e Neerpasch è stata messa da parte e all'esterno è trapelata solo la pista di «nobiltà». E bisogna dire che almeno formalmente, lo spettacolo è stato all'altezza delle locandine. Infatti sia la Capri, rinnovata nell'aspetto oltre che sotto il cofano, sia la BMW, modificata nei colori e nei cavalli, hanno rispettato in pieno le previsioni che le volevano protagoniste di una battaglia ad altissimo livello.

Alla fine ha vinto la solitaria BMW di Stuck-Ickx, che soprattutto grazie al giovane tedesco, ha potuto esprimere in pieno non solo le enormi doti di potenza di oltre 400 CV rese possibili dal nuovo motore di 3500 cmc con testa a sedici valvole, ma anche le più collaudate doti di resistenza alla durata, favorite da un insieme che nelle linee più sostanziali è rimasto immutato rispetto alla versione 1973.

Le due Capri di Lauda-Mass, e Glemser-Hezemans invece pur equivalendo sul piano delle prestazioni la BMW, hanno alla lunga accusato il peso dell'inesperienza agonistica dei nuovi motori preparati da Cosworth, con cilindrata di 3400 cmc., testa a sedici valvole, e potenza superiore ai 400 CV.

La rottura del propulsore su entrambi i coupé di Colonia, ha privato il pubblico di un finale sul classico oro di lana, ma comunque ha permesso di assistere a due ore di autentico spettacolo quando all'inizio le tre vetture, due Capri ed una BMW, hanno sempre marciato una affiancata all'altra, rubandosi ad ogni staccata la prima posizione, quasi si fosse ad un «Gran Premio» e non a una «4 ore».

In questa sarabanda come al solito hanno brillato Stuck e Mass, confermando, ancora una volta, che per le turismo, oramai anche i piloti devono essere «specialisti» nel senso più puro della parola, specie, tanto per fare un esempio, concedendo a Ickx e Lauda, di non essere pivellini e di avere già una buona esperienza del settore.

Naturalmente in gara oltre ai «super-mostri» che facevano una gara a sé, c'erano anche gli altri, quelli di lauto e vetture dell'anno scorso. In questo coro di «privati» la BMW, come già in F.2, la fa da padrona con i coupé «3.0 CSL» 3300 cmc, motore a due valvole. Infatti fatta eccezione per la «Camaro» di Gardner-Muir, sempre troppo ingombrante, non sono esistiti rivali.

Alla fine sul folto gruppo l'hanno spuntato Finotto e Mohr, che con questo il secondo posto assoluto, hanno messo l'ipoteca, in assenza delle vetture ufficiali, per qualche successo pieno in futuro.

Tito Zogli

Tutti i tempi delle PROVE

PILOTI E VETTURE	VENERDI'	SABATO	SABATO
		MATTINO	POMERIGGIO
Stuck (BMW)	1'18"46	—	1'17"14
Ickx (BMW)	1'18"76	1'18"43	1'21"20
Hezemans (Ford)	1'19"20	1'18"25	1'17"44
Glemser (Ford)	1'17"66	—	1'17"97
Mass (Ford)	1'18"46	1'18"16	1'17"61
Lauda (Ford)	—	1'18"14	1'17"76
Gardner (Chevrolet)	1'21"01	1'19"47	—
Muir (Chevrolet)	1'18"14	—	—
Brun (BMW)	1'21"35	1'19"40	1'20"60
Zondler (BMW)	—	—	1'20"85
Ertl (BMW)	1'25"04	1'20"10	1'20"13
Betzler (BMW)	—	1'20"96	—
Mohr (BMW)	1'22"74	1'21"32	1'20"78
Finotto (BMW)	—	1'22"90	1'29"65
Peltier (BMW)	1'24"07	1'20"98	1'23"60
De Fierlant (BMW)	—	1'21"32	—
Schommers (BMW)	1'22"36	—	1'22"84
Kraus (BMW)	—	1'21"53	1'22"79
Ogrodowczyk (BMW)	—	1'21"56	—
Muller (BMW)	—	—	1'24"03
Arm (BMW)	1'22"02	1'21"60	1'21"82
Kocher (BMW)	—	—	1'23"36
Kiemele (Porsche)	1'27"16	—	1'22"70
Sindel (Porsche)	—	1'23"03	1'26"85
Maurer-Stroh (Porsche)	1'23"64	1'26"17	1'23"74
Ausserhofer (Porsche)	—	1'22"80	1'25"96
Kautz (Ford 2000)	1'25"47	1'24"97	1'24"56
Heyer (Ford 2000)	—	1'23"46	1'45"63
Zondler (BMW)	1'23"82	—	—
Basche (BMW 2000)	1'26"93	1'25"24	1'27"36
Koinigg (BMW 2000)	—	1'24"60	1'24"92

In neretto, il tempo valido per lo schieramento.

AUSTRIA TROPHAE - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale seconda prova del campionato europeo vetture da Turismo Speciale - Salisburgo, 14 aprile 1974.

LA CLASSIFICA

1. Hans Stuck-Jacky Ickx (BMW 3.0 CSL), 180 giri in 4.00'00"44, media non comunicata; 2. Finotto-Mohr (BMW 3.0 CSL)

a 10 giri; 3. Peltier-Zondler (BMW 3.0 CSL) a 11 giri; 4. Heyer-Kautz (Ford Escort) a 17 giri; primi della 1. divisione: 5. Torredemer-Rosal (Ford Capri) a 22 giri; 6. Muller-Ogrodowczyk (BMW 3.0 CSL) a 24 giri; 7. May-Manhalter (BMW 2002) a 31 giri; 8. Heinz-Heinz (BMW 3.0 CSL) a 35 giri.
Gran Turismo: 1. Klemel-Sindel (Porsche Carrera) 169 giri; 2. Ausserhofer-Maurer

Stroh (Porsche Carrera) a 2 giri.
Giro più veloce: Hans-Joachim Stuck (BMW) in 1'16"91, media 198,380 kmh.
CLASSIFICA DELL'EUROPEO
dopo due corse
2. divisione
1. BMW punti 40; 2. Ford 18; 3. Opel 6.
1. divisione
1. Ford punti 40; 2. BMW 30; 3. Alfa Romeo 10.

FERRARI dovrà dividere 25 milioni con la ISO

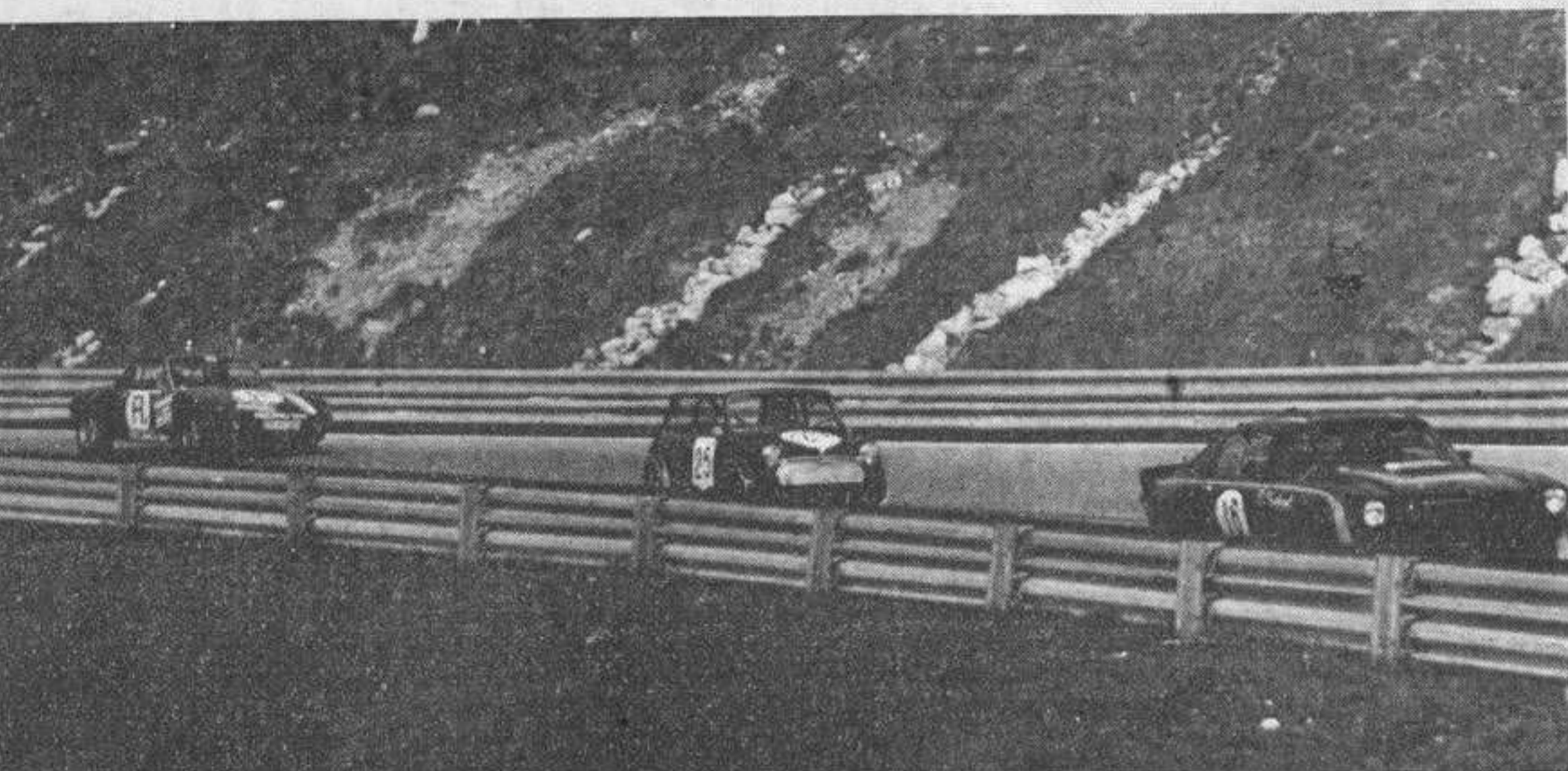
ROMA - L'altra settimana il telefono è squillato nell'ufficio dell'ing. Rogano alla CSAI. Dall'altra parte del telefono l'ing. Ferrari che chiedeva come mai non gli erano ancora giunti i 25 milioni che la CSAI elargisce ogni anno al costruttore italiano che raggiunge un determinato punteggio per la F.1. L'ing. Rogano ha assicurato l'ing. Ferrari che quanto prima avrebbe provveduto a mandargli quanto per regolamento gli spettava.

Il presidente della CSAI, in una riunione avuta con i suoi collaboratori dopo la telefonata, ha cambiato il regolamento per l'assegnazione del premio. Per quest'anno, i 25 milioni saranno per la Ferrari e la Iso, 12 milioni a chi piazza una macchina dentro le prime cinque, dal sesto posto al decimo 8 milioni per la seconda macchina, e altri 5 milioni per chi mette una macchina dall'undicesimo al quindicesimo posto.

Una indagine fatta fare dalla CSAI ha stabilito che la Iso si può considerare una Casa italiana, in quanto il d.s. e d.t. è italiano (l'ing. Dallara) e che le macchine, anche se assistite nell'officina di Frank Williams a Londra, vengono assemblate in parte a Varedo.

Le altre decisioni prese dalla CSAI sono di stanziare 10 milioni per quei piloti di F.2 che faranno un determinato numero di gare in Italia e all'estero. Inoltre al campione italiano di F.3 verrà assegnato un premio in denaro di cinque milioni se il pilota assicurerà il « salto » alla categoria superiore. Sono stati confermati gli 8 milioni che si sapeva per la squadra rally, mentre si spera di tirar fuori altri due milioni di contributi vari per le dissanguate casse rally.

Queste decisioni dovrebbero essere annunciate alla premiazione dei campioni CSAI che si terrà (finalmente) il 24 aprile, in un grande albergo di Milano.



Alla corsa, la seconda del Campionato Europeo, hanno partecipato vetture molto diverse. Ecco la Chevrolet Camaro di Muir davanti ad una Mini-Cooper e ad una Porsche 914. Erano ammesse anche le GT

Emozionante altalena

Un buco nel motore di MASS

SALISBURGO - La partenza, data con mezz'ora di ritardo, vede allinearsi al via 23 vetture, per i tre raggruppamenti previsti, prima divisione, seconda divisione, e « GT » oltre 2000 cc. Il via dato con il sistema « Indianapolis » vede subito scattare in testa la BMW di Stuck, tallonata a pochi centimetri dalle due Capri di Lauda e Hezemans. La conformazione della pista, veloce con lunghi rettilinei, favorisce il gioco delle scie, per cui ad ogni giro praticamente si assiste ad un sovvertimento delle posizioni di testa.

Né d'altronde nessuno dei tre piloti si sottrae a questa specie di gioco, per cui lo spettacolo per l'abbastanza numeroso pubblico richiamato dalla bella giornata primaverile, è altamente emozionante. Alle spalle dei magnifici tre nel frattempo, la battaglia divampa tra le BMW « 1973 » tre litri di Ertl, Mohr, Brum, Peltier e la Camaro di Gardner. Nella prima divisione Heyer con la Escort di Zakspeed fa subito il vuoto alle sue spalle. In testa Stuck fa registrare il giro più veloce in 1'16"91 (media kmh 198,38) che polverizza il vecchio record di Glemser di 1'18"4.

Allo scadere della prima ora le posizioni sono ancora incerte, ma il primo rifornimento chiarisce un po' la situazione, infatti alla BMW Neerpasch decide di far cambiare entrambe le ruote di sinistra, consumate perché tutte le curve sono a destra. Il tempo necessario a questa operazione, permette a Glemser e Mass di guadagnare una decina di secondi su Ickx che ha sostituito Stuck.

Il belga durante il suo turno di guida fatica a tenere il passo dei due della Capri, soprattutto perché, a sentire lui, qualcosa non funziona alla perfezione nel cambio. Nella « seconda » corsa, Ertl si ritira per una collisione e alle spalle di Gardner si inseriscono Finotto-Mohr.

Al secondo rifornimento il van-



Poco fortunato l'esordio ufficiale delle Ford Capri con il nuovo motore Cosworth 24 valvole. Entrambe le vetture-Casa hanno rotto il motore. Da notare la nuova aerodinamica, con i radiatori in coda



taggio delle due Capri nei confronti della BMW è salito a poco più di una ventina di secondi, mentre nel frattempo poco prima si sono ritirati Gardner e Brum, con il motore fuori uso, lasciando così a Finotto la quarta posizione, e la prima dei « privati », davanti alla « CSL » di Peltier-de Fierlant vincitrice a Monza.

Stuck, nel salire in macchina al posto di Ickx, dichiara di voler cercare di vincere, e la sua azione fa subito sorgere dei dubbi sulla validità dei problemi accusati da Ickx con il cambio.

A galvanizzare il pilota della BMW, contribuisce anche la vista lungo il percorso della Capri di Glemser-Hezemans, fermatosi con un buco nel monoblocco. Mass però con la Capri

superstite concede molto poco a Stuck e la gara si accende per il duello a distanza tra le due « promesse » dell'automobilismo tedesco.

Al terzo rifornimento con sole 12 vetture ancora in corsa però colpo di scena. Il vantaggio della Capri sfuma, perché mentre ai boxes BMW per fare benzina e sostituire una gomma posteriore sinistra impiegano il tempo record di soli 18 secondi, a quelli della Ford per fare benzina e cambiare le due gomme di sinistra, impiegano oltre 45 secondi. Trovatosi così inaspettatamente in testa per pochi secondi Stuck fa sfoggio della sua classe e della sua conoscenza della pista impedendo a Mass il ricongiungimento.

La FORD dopo le cure invernali

E' diventata un armadio

SALISBURGO - Come è ovvio, essendo questa la prima volta che le Capri e le BMW CSL ufficiali, scendono in pista per l'Europeo turismo, il motivo tecnico principale della gara salisburghese è dato appunto dalle due vetture della Ford Colonia di Lauda-Mass e di Glemser-Hezemans, e dal coupé di Neerpasch affidato a Ickx-Stuck; la Capri presenta esteriormente ed interiormente i segni della « cura invernale ». Infatti la carrozzeria ha ora sul dietro un vistoso alettoncino, che però non è staccato dal corpo vettura, ma si integra con il cofano posteriore. Altra grossa novità del coupé di Colonia sono i due enormi radiatori sistemati dietro quasi a conferire alla vettura l'aspetto di un enorme « armadio ». La trovata però sembra aver dato i suoi frutti in quanto con il frontale non disturbato dai vortici d'aria necessari per raffreddare i radiatori, nel caso questi fossero anteriori, Kranefuss ha dichiarato che le Capri in velocità pura hanno guadagnato qualcosa come 15 Km. in più, raggiungendo con i rapporti più lunghi una velocità massima di circa 285 Km/h.

Al lati dei parafranghi posteriori sono poi stati piazzati altri due piccoli radiatori, sempre dell'acqua, che ricevono il flusso d'aria e lo fanno fuoriuscire dalle feritoie ricavate sui parafranghi stessi. Aumentate anche le sezioni delle gomme che ora sono da 15" posteriormente e da 12" anteriormente. Sostanzialmente identiche a quelle del 1973 invece le sospensioni, fatta eccezione per le modifiche di irrobustimento rese necessarie dall'alloggiamento del pezzo forte della cura invernale, cioè il motore sei cilindri preparato da Cosworth di 3400 cc.

Questo motore, di cui esistono per ora quattro esemplari, e di cui il preparatore inglese si è assunto il compito sia della manutenzione che dello sviluppo, ha come è noto una testa con quattro valvole per cilindro, e sviluppa una potenza media di circa 408 CV. Il peso totale delle Capri versione 1974 è di 1050 chili.

Per i coupé BMW « 3.0 CSL » versione 1974, Neerpasch esteriormente ha modificato solo il colore passato da bianco con fasce colorate, ad un colore di base blu notte. Mentre la sezione delle gomme è salita a 15" dietro e 11,5 davanti, adeguando le sospensioni alle maggiori possibilità del motore, Neerpasch ha puntato tutto sul motore.

A Salisburgo i tedeschi hanno provato un propulsore da 3300 cc con 400 CV ed uno da 3500 cc con 420 HP. Per toccare questi vertici di potenza la testa a due valvole per cilindro usata ancora dai preparatori Schnitzer e Alpina, è stata ridisegnata con l'adozione di quattro valvole per cilindro. Il peso totale della vettura è ora di 1270 kg. La velocità massima però è di soli 270 Km/h.

A questo proposito Neerpasch ha dichiarato di avere già allo studio la modifica del passaggio dei radiatori dell'acqua sul posteriore, come sulle Capri.

Accanto a queste che sono state le due novità più interessanti a Salisburgo si è anche vista la BMW « 2002 » preparata da Basche che l'ha anche guidata. Su questa vettura il tecnico tedesco ha alloggiato il motore che già usa in « F. 2 », adottando però il blocco cilindri originale, per essere a posto con i regolamenti dell'Europeo Turismo. La potenza è di circa 275 CV, e la carrozzeria è stata allargata in corrispondenza dei passaggi ruote.

t. z.

Da OULTON PARK a BRANDS HATCH ricco di emozioni il lungo week-end festivo

PASQUA 5000 non solo per REDMAN

OULTON PARK - Questa prova del campionato Rothmans di F. 5000 è stata vinta da Redman davanti a Hobbs, mentre Ashley si piazzava terzo e Magee quarto, davanti a Lella Lombardi. Altri due piloti in classifica e chiuso. Monotono, direte forse. Invece non c'è mai stato un momento in cui la numerosa folla abbia avuto modo di pensare al brutto tempo, dalla partenza, quando la Lola di Evans è balzata sopra la ruota anteriore della Trojan di Schuppan (abbiamo ricordato il recente multiplo incidente di Mallory Park e ci siamo detti «ci risiamo») fino agli ultimi cinque giri, quando Redman si è tenuto stretto la posizione di comando con la Lola la cui maneggevolezza era praticamente inesistente, vicendo poi per 1/5 di secondo.

Nel frattempo Pilette aveva buttato fuori pista il compagno di squadra Gethin e poco dopo era arrivato ai boxes in modo veramente spettacolare, tutto per traverso, Dean aveva avuto una collisione, Edwards aveva urtato un'altra Embassy Lola, a Lella Lombardi era stata sventolata la bandiera nera, era stato stabilito un nuovo record ed erano successe altre cose varie, come vedrete in seguito.

Come in tante gare quest'anno, i pneumatici hanno svolto un ruolo dall'importanza sproporzionata. Una sessione di prove sul bagnato, una ne asciutta ne bagnata... e una Casa che è rimasta senza pneumatici intermedi. Sono emerse fra tutte le due Chevron-VDS, con Pilette che ha dimostrato una decisione che doveva poi mostrare anche in gara, ottenendo la posizione al palo in 1'31"8. Gethin gli era di

fianco, più lento di un solo secondo e del resto, le Chevron sono vetture molto adatte al circuito di Oulton Park. Sul suo «terreno di casa» Redman completava logicamente la prima fila con 1'33"2. Seguendo l'esempio della McLaren a Silverstone, Brian aveva provato dei Goodyear 1973 (di costruzione diversa) ed è stato ricompensato.

In seconda fila Evans ed Ashley, finalmente contento della maneggevolezza della Lola Shellsport. In terza Schuppan, la cui Trojan dal passo corto era più maneggevole di quanto fosse stata sul veloce circuito di Silverstone, Hobbs che in entrambe le sessioni aveva avuto noie per i pneumatici che si afflosciavano lentamente (tanto lentamente che David non capiva perché la vettura fosse così poco stabile). Completava la fila Wilds, con la nuovissima March con motore a iniezione.

Craft è apparso in F. 5000 per la prima volta quest'anno e il suo tempo di 1'40"2 gli ha fatto condividere la quarta fila con Maguire su Trojan, poi venivano Magee in quinta fila, di 2" più lento, quindi Twaites su Lola e Lella Lombardi con 1'43"6. Benché non fosse ancora del tutto soddisfatta della sua Lola, nella prima sessione sul bagnato, Lella era meno afflitta di quanto lo fosse stata altre volte in analoghe condizioni. Né lei né quelli del team capivano come mai il suo tempo fosse peggiorato nella seconda sessione, quando la pista si asciugava. Dietro c'erano Wattiez, Edwards e Dean, il quale si è qualificato, ma non è stato cronometrato ufficialmente.

TROFEO ROTHMANS - Oulton Park, 12 aprile - Gara per vetture di F. 5000

LA CLASSIFICA - 30 giri

1. Redman (Lola T332) 43'24"8, media kmh 184,18; 2. Hobbs (Lola T330) 43'25"0; 3. Ashley (Lola T330) 43'41"0; 4. Magee (Lola T330) 44'30"6; 5. Lombardi (Lola T330) 44'31"2; 6. Evans (Lola T332) 44'38"6; 7. Craft (Chevron B24/28) 29 giri. **Giro più veloce:** Redman e Pilette, 1'24"0, media nuovo record 189,38 kmh.

● Il 7. G.P. della Manzana per TN avrà luogo su tre tappe e le partenze verranno date cominciando con la classe B seguita dalla classe C. La distanza totale è di km. 1.664,200. Sino ad ora le iscrizioni hanno superato le 150 unità con tutti i migliori della categoria.

● Pure il famoso «Desafio de los valientes» ha la sua data: la corsa fra Carlos Paz-Mina Clavero-Carlos Paz avrà luogo il 19 maggio con la partecipazione di piloti «invitati» che avranno a disposizione vetture Fiat 125 berlina.

BOB EVANS non si fa innervosire

BRANDS HATCH - La gara del lunedì di Pasqua ha offerto un'altra divertente prova della F. 5000, con il risultato finale combattuto per tutta la corsa, soprattutto negli ultimi giri quando Redman, pilota di grande esperienza, ha fatto l'impossibile per strappare il comando al promettente Bob Evans il quale, rifiutandosi di lasciarsi innervosire, ha tenuto duro, vincendo poi con un vantaggio di 00"7. Lella Lombardi ha fatto un'altra gara liscia e regolare, piazzandosi ottava.

Soltanto due fra le vetture rimaste danneggiate il venerdì precedente a Oulton Park non sono apparse (per fortuna le officine Chevron non sono lontane da Oulton e un lavoro di due giorni aveva rimesso in sesto le VDS; si è poi saputo che il drammatico ritiro di Pilette a Oulton era stato dovuto alla rottura di una parte della sospensione posteriore, danneggiata nella collisione con Gethin, e Teddy ormai ammette praticamente che la colpa è stata sua).

Le prove sono state molto combattute. A suo tempo Wilds si è conquistato la posizione al palo in 44" e, ormai, i problemi al cambio della sua March parevano superati. In prima fila con lui c'era Pilette (tempo 44"3) con pneumatici Firestone, mentre il suo compagno di squadra Gethin montava Goodyear. In complesso i piloti ritenevano che i Firestone facessero guadagnare qualche frazione di secondo sui tempi sul giro, anche se in effetti le vetture principali usavano Goodyear. In seconda fila Evans e Gethin, entrambi con 44"5, in quella seguente Beiso e Redman il quale lottava un poco con la vettura, su quel circuito. Fra parentesi, il suo posto sarà preso da Schuppan, quando i suoi impegni con la Shadow saranno effettivi, e la vettura è già riverniciata coi colori del Theodore Racing Team, primo segno visibile della presenza di Teddy Yip in Europa.

In quarta fila Ashley, non troppo soddisfatto (tempo 45"1). Riteneva che l'alettone a banana, ora di moda, non fosse di aiuto e avrebbe preferito il vecchio modello, tuttora montato sulla vettura della sua compagna di squadra, Lella Lombardi. Strano visto che entrambe le Lola Shellsport hanno la loro base a Brands Hatch, a tutte e due dopo le prove si sono dovuti cambiare i rapporti del cambio. Questo, unito alla modifica all'ammortizzatore posteriore, ha significato che per qualche giro in gara Lella non si è fatta la mano alla vettura. Nella stessa fila di Ashley c'era Hobbs (45"3).

In quinta fila Holland (45"3) e Schuppan (46"1), il quale si chiedeva dove fosse finita la potenza del motore della sua Trojan. Nella fila successiva Lella (46"4) e Craft (46"7) il quale aveva rotto l'albero motore prima di essersi ben «scaldato» in prova; continuava a lamentarsi dicendo che aveva bisogno di tempo per mettere a punto la vettura. «E' troppo nuova, non è ancora bene equilibrata». In fondo allo schieramento Summers su Trojan, Robinson su McLaren, Twaites su Lola, Magee su Lola e Kayes su McLaren.

d. h.

TROFEO ROTHMANS - Brands Hatch - 15 aprile - Gara per vetture di F. 5000

LA CLASSIFICA

1. Evans (Lola T332) 4'59"9, media 159,65 kmh; 2. Redman (Lola T332) 45'00"6; 3. Ashley (Lola T330) 59 giri; 4. Gethin (Chevron B28) 59 giri; 5. Schuppan (Trojan T101) 59 giri; 6. Wilds (March 74A) 59 giri; 7. Pilette (Chevron B28) 58 giri; 8. Lombardi (Lola T330) 58 giri; 9. Sumner (Trojan T101) 57 giri; 10. Twaites (Lola T330) 55 giri; 11. Kayes (McLaren M14) 53 giri; 12. Craft (Chevron B28) 49 giri. Redman 48"8 sec, media 165,02 kmh, record assoluto circuito corto.

Punteggio Campionato Rothmans
Redman, 67; Hobbs, 47; Gethin, 45; Wilds, 42; Evans, 41; Ashley, 40; Lombardi 22.

HOBBS rinuncia al reclamo

OULTON PARK - Il giorno della gara il tempo era nuvoloso, freddo, però asciutto, per cui sono stati concessi dieci minuti «di riscaldamento» dato che i piloti non avevano provato sull'asciutto. Sullo schieramento la vettura di Ashley non era ben allineata per cui alle spalle Wilds agitava il pugno, mentre Redman si trovava in difficoltà per ingranare la marcia. Ci è riuscito mentre la bandiera si abbassava ed è scattato in testa. Seguivano le due Chevron e i piloti partiti dal lato sinistro dello schieramento; quelli di destra avevano tutti esitato, quando la Lola di Evans si era sollevata in aria, sopra la ruota anteriore della vettura di Schuppan (Vern aveva fatto una buona partenza, Evans invece no, poi all'improvviso le sue ruote posteriori leggermente per traverso, si erano bloccate) e aveva anche sfiorato la parte posteriore della Lola di Hobbs. Comunque, il gruppo ha superato il pericoloso momento, a parte il fatto che Schuppan al termine del primo giro è arrivato «zoppicante» al box, per ritirarsi con la sospensione storta.

Alla fine del primo giro Redman conduceva, con il palo di Chevron che facevano il solletico ai suoi tubi di scarico. Seguivano Wilds, Ashley, Evans, Hobbs e Lella Lombardi e nei successivi giri i primi tre si sono aperti un varco nei confronti di Wilds. Pilette ha attaccato con violenza Gethin, per occupare la seconda posizione, al punto che ci siamo tutti chiesti se appartenessero veramente alla stessa squadra. Lella stava abbarbicata alla coda della vettura di Hobbs, finché questi ha superato Evans per buttarsi all'inseguimento di Ashley.

Alle spalle di Lella, Edwards andava assai meglio di quanto avesse fatto in prova. Al quinto giro Hobbs ha superato Ashley e, all'improvviso, Wilds è arretrato al settimo posto, ovviamente in difficoltà col cambio (passando davanti ai boxes ha sollevato cinque dita e tutti hanno pensato che non avesse più l'uso della quinta marcia, ma dopo ha spiegato che in quel momento la quinta era l'unica marcia che riusciva a ingranare!). Una tornata più tardi Edwards ha superato Lella ed entrambi sono passati davanti a Wilds.

Intanto nessuno disturbava il terzetto di testa e al quinto giro Redman ha stabilito un nuovo record assoluto del circuito in 1'24" record che Pilette ha uguagliato al diciassettesimo (il vecchio record, di 1'24"4, era detenuto da Hulme fino dal 1972 con una McLaren F.1). All'ottavo giro Pilette ha superato Gethin e la vettura di Lella aveva il tubo di scarico staccato (si è subito accorta che



Redman, con un primo ed un secondo nel week-end pasquale, è ora al comando del Rothmans F. 5000

il suono del motore era cambiato e dopo ha guidato sempre pensando che non doveva rischiare di rovinare le valvole. (Ha detto che perdeva «soltanto circa 200 giri/min.», ma doveva stare attenta a tenere su i giri in curva). Adesso era tallonata da Dean, finché si sono entrambi apprestati a doppiare Wattiez, che era piuttosto lento. Vedendoli nello specchietto retrovisore Wattiez si è sposato e Lella è passata avanti, ma poi, dato che Wattiez era all'esterno in curva, una ruota della sua vettura è scivolata fuori pista e la Lola, entrata in testa-coda, è stata urtata con violenza da Dean.

Al decimo giro è stata sventolata la bandiera nera all'italiana che ha completato la tornata lentamente e, intanto, le si è staccato il tubo di scarico sicché i commissari e quelli della Shell sport le hanno fatto segno di andare a fermarsi al box.

In quattro giri Pilette si è aperto un varco di 2"2, mentre la vettura di Redman dava la netta impressione di essere poco stabile, tanto che al box hanno cominciato a preoccuparsi per le condizioni del pneumatico posteriore di sinistra. Si è aperto un varco tra Evans e Edwards, quando il primo è incappato in un testa-coda, e pareva che un suo pneumatico anteriore si stesse afflosciando, ma il pilota ha proseguito. Nella tornata successiva ha fatto un altro testa-coda. Questa volta contro una barriera di sicurezza che ha nettamente amputato la parte posteriore della Lola. Edwards era però illeso.

Redman adesso è poco arretrato, («Ero preoccupato per via di un imprevedibile sovrasterzo alle alte velocità, causato dai pneumatici») ci ha poi detto ma d'un tratto lo si è di nuovo visto al comando. La Chevron di Pilette è arrivata in vista dei boxes completamente per traverso, avvolta in fumo provocato dai pneumatici ed è finita dolcemente col muso contro il terrapieno sotto il ponte (dopo Teddy è ripartito, è andato al box e si è ritirato per danno alla sospensione). E così ora Redman aveva un vantaggio di 22" su Hobbs, che aveva corso con una certa prudenza per alcuni giri, a metà gara «perché credevo che un pneumatico si stesse afflosciando». Evans continuava ad attaccare Ashley, ora per la terza posizione, mentre Magee aveva superato Lella. Wilds era arretrato, adesso vicino al doppiato Craft che a volte lo precedeva, a volte gli stava dietro a seconda dell'umore del suo capriccioso cambio che, al ventiduesimo giro, ha fatto l'ultimo brutto scherzo sicché Mike si è trovato in curva senza marce. E' finito in testa-coda sull'erba e, dopo essere uscito dall'abitacolo, è girato attorno alla vettura per tirare calci al pezzo colpevole!

Intanto a Hobbs veniva segnalato di forzare per guadagnare terreno su Redman e ha completato il venticinquesimo giro staccato di poco. Durante questa tornata, si è rotto il supporto dell'alettone posteriore della vettura di Brian sicché l'alettone è caduto a un angolo di 45 gradi. Im-

mediatamente è diventato molto difficile tenere in mano la Lola alle alte velocità ma Brian ha tirato avanti mentre commissari ansiosi guardavano attenti, per decidere poi che l'alettone era ancora fissato in tre punti e che non era necessario sventolare la bandiera nera.

Ashley ha potuto rilassarsi unicamente negli ultimi due giri, perché Evans ha fatto un testa-coda di cui hanno approfittato Magee e Lella, prima che l'altro potesse ripartire. Lella era rimasta alle spalle di Magee a metà gara e nella seconda metà ha contrattaccato sempre, riuscendo ogni tanto a portare le sue ruote anteriori accanto a quelle posteriori di Magee (dopo si chiedeva come mai la Lola dell'irlandese sembrava tre volte più larga di qualsiasi altra T330). Durante tutto questo Lella è stata cronometrata dalla Shell-sport in 1'26", dunque di soli 2" al di fuori del nuovo record, benché avesse perso il tubo di scarico e il motore mancasse di potenza. Sul traguardo ha di nuovo riportato le sue ruote anteriori quasi affiancate, ma non è stato abbastanza, anche se per poco.

Hobbs si chiedeva se sporgere reclamo, poi ha deciso di non farlo. La classifica è quindi definitiva e noi siamo rimasti lì a chiederci quante vetture avrebbero potuto essere riparate in tempo per la gara di Brands Hatch tre giorni dopo.

Una corsa tutt'altro che monotona.

David Hodges

La «FLORIO» per forza si correrà il 9 giugno su soli 7 giri Nemmeno tricolore la TARGA «stradale»

PALERMO - La 58.a edizione della Targa Florio si correrà domenica 9 giugno (partenza alle ore 9) sul tradizionale «Piccolo circuito delle Madonie» di 72 chilometri. Questa la decisione definitiva dell'Automobile Club Palermo, ratificata dalla CSAI, dopo le polemiche e le contestazioni in sede internazionale che hanno portato la CSI a togliere alla corsa siciliana ogni validità di campionato.

Per tentare di ridurre i rischi insiti in questo tipo di competizione «stradale» gli organizzatori palermitani hanno apportato alla formula della loro corsa alcune sostanziali modifiche. Prima di tutto è stato ridotto il chilometraggio da coprire. L'anno scorso la Targa si correva su undici giri del percorso per un totale di 792 chilometri; adesso invece i giri saranno solamente 7 per un totale di appena 504 chilometri. Inoltre è stato drasticamente ridotto da 80 a 60 il numero dei partenti. Quest'anno infatti l'A.C. Palermo accetterà solo un centinaio di iscrizioni e le prove, in programma per il giovedì 6 giugno dalle 8,30 alle 11,30 e dalle 13,30 alle 16,30 avranno valore di qualificazione così che saranno ammesse al via solo le 60 vetture più rapide.

Alla gara sono ammesse le vetture del gruppo due (classe 2000 e oltre 2000), del Gruppo 4 (classi 1600, 2000 e oltre 2000) e le Sport del Gruppo 5 (classi 1300, 1600, 2000 e oltre 2000). Per quanto riguarda la validità la Targa Florio di quest'anno non potrà fregiarsi neppure del campionato nazionale, essendo valida solo per il campionato sociale dell'A.C. Palermo e per il campionato siciliano di velocità.

La prova siciliana comunque resta valida per lo «Challenge

di velocità e durata» indetto annualmente oltre che dagli organizzatori della Targa Florio anche da quelli della «24 Ore di Daytona», della «1000 KM di Spa», della «1000 KM del Nurburgring» e della «24 Ore di Le Mans» e riservato alle vetture GT e Sport.

Ci vorranno ingaggi solidi quindi per convincere piloti e scuderie a partecipare a una Targa Florio non titolata. Ma forse più degli ingaggi potrà valere il «blasone» della corsa madonita che resta, nonostante la sua pericolosità per il pubblico, la più affascinosa ed entusiasmante gara automobilistica del mondo. Proprio in questa prospettiva si può intravedere una possibile partecipazione alla gara del 9 giugno dell'Alfa Romeo (se i suoi programmi sportivi verranno confermati dopo la 1000 Km monzese con le Sport 33) e della Porsche con le Carrera turbocompresse, oltre che della Lancia con le Stratos.

Per quanto riguarda poi la «Coppa Florio» valida come prova del Campionato europeo Gran Turismo, in programma per il 12 maggio sull'autodromo di Pergusa e «saltata» (anche) per la concomitanza col referendum, la CSI si è riservata di fornire una data alternativa al più presto, o in sostituzione di un'altra gara del medesimo campionato che venisse annullata o a fine stagione.

L'A.C. Palermo, dal canto suo, nel chiedere che tale nuova data non sia successiva al prossimo mese di settembre, ha già stilato per quella gara un regolamento che prevede le vetture dei Gruppi 3 e 4 impegnate all'autodromo di Pergusa in due manches di 45 giri l'una con classifica finale per somma dei tempi.

Giulio Mangano



FIAT... F. 2 battezza l'autodromo a MENDOZA

MENDOZA - Festa della vendemmia con grappoli di uva veramente impressionanti e inaugurazione, fra l'odore di mosto e di buon vino, del fiammante autodromo «Generale San Martín». Gran festa con «fotte» di belle figlie e pieno totale lungo la pista in conseguenza anche della sospensione di tutte le partite di calcio per dare più rilievo alla cosa. Una sagra per le F. 1 e F. 2 meccanica nazionale, in una corsa svolta fra l'entusiasmo di un pubblico effervescente e spumoso come un buon lambrusco emiliano.

Quattordici vetture nella F. 1 e dodici nella F. 2 sono una dimostrazione di come i piloti hanno voluto inaugurare il nuovo autodromo, sul circuito n. 1 di 5021 metri. Due serie di dieci giri ciascuna e finale per somma di tempi nella F. 2 con De Amorrortu che con un imbattibile Crespi-Fiat non ha avuto problemi a vincere entrambe le serie e a far registrare il giro più veloce alla media di 151,260 kmh. La F. 1 metteva in programma una corsa in due serie di quindici giri ciascuna e finale per somma di tempi. Luis Di Palma con il suo Berta Tornado, si dimostrava ancora una volta imbattibile, vincendo con buon margine le due serie e portandosi in testa nettamente nella classifica del campionato argentino della categoria.

Da notare che nella corsa delle F. 2 il vincitore De Amorrortu ha potuto contare su uno stupefacente motore Fiat 125 importato e preparato in Italia ed adattato ad uno chassis locale. Si parla di 165 cavalli jel e con questo il pilota ha sufficiente motore per non avere rivali.

a. c. b.

PREMIO DELLA VENDEMMIA - Autodromo Generale San Martín - Mendoza, 2 aprile 1974

LE CLASSIFICHE

FORMULA 2

Prima serie: 1. De Amorrortu (Crespi-Fiat) in 20'16"5; 2. Alonso (Vinto-Renault) 20'44"4; 3. Guerra (Vinto-Renault) 21'00"0; 4. Carubia (Avente-Dodge) 21'15"8; seguono De Guidi (Avente-Dodge), Alvarez (Alvarez-Fiat) e Penta (Vrvi-Fiat) a un giro.

Seconda serie: 1. De Amorrortu, in 20'37"2; 2. Alonso, 21'07"9; 3. Guerra, 21'22"7; 4. Lopez, 21'49"1; 5. Carubia, 22'12"0; seguono altri 6 piloti a un giro.

Classifica per somma dei tempi: 1. De Amorrortu, in 40'53"7; 2. Alonso, 41'52"1; 3. Guerra, 42'23"1; 4. Carubia, 43'27"8.

FORMULA 1

Classifica finale: Di Palma (Berta Tornado) in 1.01'24"3 alla media di 147,191 kmh; 2. Bertolini (Berta Tornado) 1.02'56"3; 3. Guagliano (Meifa Chevrolet) 1.02'59"4; 4. Bianchi (Berta Tornado) 1.03'14"3; 5. Monguzzi (Pianetto Dodge) 1.03'54"9; 6. Sancho (Smata Chevrolet) 1.04'12"1.

Classifica del campionato argentino Formula 1: 1. Di Palma, punti 61; 2. Guagliano 27; 3. Bertolini 14; 4. Monguzzi 13; 5. Ternengo 8.

Formula 2: 1. De Amorrortu, punti 17; 2. Crovetto 16; 3. Alonso e Lopez 10; 5. Guerra 8.

Anche LELLA nei guai per le gomme

BRANDS HATCH - Nonostante i problemi cui abbiamo accennato, all'abbassarsi della bandiera è andato in testa Wilds, seguito da Evans che aveva fatto una partenza a razzo. Poi venivano Pilette, Belso e Gethin. Questo era l'ordine al primo giro, mentre Lella Lombardi occupava il tredicesimo posto davanti a Craft. Alla tornata successiva Craft l'ha superata, mentre in testa Evans forzava e passava avanti togliendo il comando a Wilds. Piano piano il gruppo di sei vetture (Evans, Wilds, Pilette, Belso, Gethin e Redman) si è staccato da quello successivo, formato da Schuppan, Ashley e Holland.

Giro dopo giro, non è cambiato niente fra i piloti di testa che dopo la nona tornata sono diventati «un quintetto», quando Pilette si è fermato per un cambio di ruote. All'undicesimo giro le prime cinque vetture erano racchiuse in un secondo, poi Evans ha cominciato a staccarsi leggermente e al quindicesimo giro Gethin perdeva chiaramente terreno. Alla diciassettesima tornata Peter aveva alle spalle Redman, anziché Belso, e Brian intuiva ovviamente che la coppia di testa avrebbe potuto staccarsi troppo da Gethin. Al diciassettesimo giro Lella è stata doppiata dai leaders, che andavano molto forte, però ha a sua volta superato Magee per riprendere l'undicesima posizione che aveva perso quando Craft le era passato davanti. Al giro successivo era salita al decimo posto, quando Holland si è fermato al box lamentandosi che il suo motore si spegneva.

A poco a poco Redman ha accorciato il distacco che lo separava dalla coppia di testa e al trentesimo giro era separato di soli 3"1/4, situazione che non è mutata per varie tornate. Poi, d'un tratto, Wilds ha preso a rallentare e si è poi saputo che era rimasto praticamente senza freni. Al trentanovesimo giro Redman era secondo, con lo stesso distacco rispetto ad Evans. A questo punto abbiamo pensato che avrebbe raggiunto Evans, ma nonostante un susseguirsi di giri veloci (44"2, poi 44"1, poi record in 43"8) gli sono occorse dieci tornate per riuscirci.

Intanto Ashley aveva superato Gethin ed entrambi erano passati davanti al box altrui. Lella era ormai settima, al cinquantesimo giro, benché fosse stata doppiata due volte e venisse minacciata da Pilette. Wilds è poi uscito di scena per un altro guasto, che si è aggiunto ai problemi di che sentivo che altrimenti fuoerfn.k freni. «Da quel momento ho dovuto essere prudente — ha detto — perché sentivo che altrimenti avrei potuto trovarmi alla guida di una bara».

A dieci giri dalla fine, Redman era affiancato ad Evans, mentre passavano davanti al box, ma Evans aveva la traiettoria giusta per la curva successiva e non ha mollato. Ha continuato a non mollare per gli ultimi dieci giri, durante il duello per il comando che è stato, si potrebbe dire, veramente epico. Speriamo che «la brigata» della F. 5000 offra corse di questo livello quando andrà in Italia.

Nell'ultimo giro Brian ha dato tutti di sé, ma Evans è riuscito a fare quel piccolissimo sforzo in più nelle ultime due curve, dove aveva sempre avuto un vantaggio durante tutta la battaglia, e ha tenuto duro fino in fondo. Redman era piuttosto stupefatto: «Mi sembra di passare la vita a fare gare durissime.» — ha detto — «Questa avrei proprio dovuto vincerla. In ogni giro potevo raggiungerlo e tenerlo a bada, fino alle due ultime curve. Se avessi potuto avere la meglio sul rettilineo dei boxes l'avrei superato. E' probabilmente una questione di trazione. Ho di nuovo usato i pneumatici dello scorso anno che hanno una mescola un poco più dura, e sono a malapena consumati. In 60 giri attorno a Brands Hatch avrebbero dovuto mostrare più segni di usura».

Benché i suoi pneumatici posteriori non fossero in buono stato, Ashley ha superato Gethin negli ultimi giri. Il morale di Lella è invece sceso nei primi, quando dal box le hanno segnalato di «tirare», cioè 53,52 e così via, e lei ha creduto che fossero i suoi tempi sul giro! Verso la fine uno dei suoi pneumatici anteriori si afflosciava, ma in complesso Lella ha trovato che la parte anteriore della vettura aveva buona aderenza, mentre era un poco a disagio per un certo scodinzolamento.

David Hodges

Tragedia nel TURISMO in Argentina

MAZZONI nel burrone

CAPILLA DEL MONTE - La presenza di sole quaranta vetture e la tragica fine di Ugo Mazzoni, una promettente figura di giovane pilota che ancora capeggia la classifica della classe B, hanno tolto molto interesse alla tanto attesa competizione in montagna, valida per la classifica del campionato argentino Turismo Nazionale.

Mazzoni, con la sua IAVA non ha avuto fortuna, quella fortuna che ha invece aiutato Stillo quando in una curva veloce non poteva controllare la sua R. 12 e usciva di strada fermandosi, con poche contusioni, contro una roccia. Poco dopo arrivava Mazzoni che, si dice, vuoi per la polvere sollevata da un pilota che lo precedeva e che non gli permetteva una esatta misura del raggio della curva, vuoi per il brecciolino spazzato da Stillo, usciva di strada, volava sulla

Drammatico in una corsa F.3 inglese

Si frattura il cranio proteggendosi nell'urto

OULTON PARK - Come contorno alla gara di F. 5000 c'è stata una prova del campionato Lombank di F. 3 che è risultata una noiosa processione. Erano state iscritte 18 vetture e ne è apparsa addirittura oltre la metà. Fra gli assenti il brasiliano Marcos Moraes, che aveva avuto un incredibile incidente in prova a Snetterton tre giorni prima: la sua vettura era rotolata su se stessa per tre volte, e durante la prima il pilota aveva perso il casco per cui si è accovacciato nell'abitacolo con tale spinta che si è fratturato il cranio contro il volante; a parte questo, si è soltanto rotto un polo. Questo dimostra se non altro che la GRD ha un robusto roll-bar. Finché non sarà guarito, il posto di Marcos verrà preso da suo fratello, e inoltre sta per arrivare dal Brasile un altro fratello, a cui sarà affidata la seconda vettura.

Passadore ha urtato nella prima sessione di prove, ma la vettura è stata praticamente ripa-

rata, se non che una parte dello sterzo non è stata ottenibile in tempo dalla GRD per fare partecipare il pilota alla gara.

Le prove hanno visto il dominio di Henton, con la March Holbay ufficiale 743 (sarà interessante vedere come se la caverà questa combinazione a Casale, dove la March manderà Henton e un altro pilota, si presume per dimostrare che la GRD non è la migliore F. 3 che ci sia in giro). Nelle prime prove Henton ha girato in 1'53"4, mentre il secondo miglior tempo era quello di José Espirito Santo in 1'59"2. Nella seconda sessione Henton si è detto un poco preoccupato perché il pilota che aveva segnato il secondo miglior tempo, Ribeiro, era stato più lento di soli 3".

Henton era dunque al palo, con Ribeiro (GRD) a fianco, e l'americano Rouff su GRD Vegantune avrebbe dovuto completare la fila, se nel giro di riscaldamento non gli si fosse rotto il cambio. Gli altri non contavano!

Bellissima partenza di Henton che è subito sparito. Al quinto giro aveva già un vantaggio di 10" e da quel momento si è rilassato. Lo seguivano a distanza sempre crescente Ribeiro, Santo, Lawrence Chateaubriand e Buzaglio, mentre Preussen e Dugdale si ritiravano. Nessun mutamento nelle posizioni, quindi gara di una noia mortale, il che dimostra, purtroppo, che la decisione di annullare la gara di F. 3 che avrebbe dovuto svolgersi il lunedì di Pasqua a Mallory Park è stata giusta.

d. h.

GARA DI F. 3 - Oulton Park, 16 aprile. Gara valevole per il Campionato Lombank

LA CLASSIFICA - 15 giri

1. Henton (March 743 Holbay) 24'10"8, media kmh 165,34; 2. Ribeiro (GRD 374 Novamotor) 24'33"4; 3. Santo (March 743 Washer) 24'42"8; 4. Lawrence (Ehrlich ES2) 24'56"4; 5. Chateaubriand (March 743 Holbay) 25'00"4; 6. Buzaglio (March 743) 25'49"6. Giro più veloce: Henton, 1'35"4, media 167,64.

a. c. b.

Gare sempre combattute a MAGIONE

F. FORD da cardiopalma

SPECIALI PER AUTOSPRINT

MAGIONE - La «Pasqua del pilota», la due giorni messa in cantiere dalla Scuderia Carpine-Ruffo all'Autodromo di Magione, alla sua seconda edizione è già una manifestazione classica. Ben sette sono state le categorie ammesse con 193 piloti in pista che hanno dato vita ad una vera sagra del motorismo con ottimo successo spettacolare. L'inizio è per il solito G. 1. Nella 1000 Franco Gonzi è tornato ai vecchi amori vincendo secondo il suo stile: in testa fin dall'inizio. Stessa musica anche nella 850 con Lucenti senza problemi. Nella 1300, tra quattordici Simca Rally, s'involava subito Gianfranco Riccitelli, ma alle sue spalle entusiasma il corpo a corpo fra «Camaleo» e Giorato. Nella gara per le classi superiori Pezzalli dava spettacolo inseguendo per tutti i dodici giri: davanti a lui erano soltanto «Il Liscio», sem-

pre in testa e Zanuccoli che toglieva 9 decimi al suo record.

Nella G. 3, se la prima gara, aperta alla 1300, risultava monotona con Salamina, Frisiani e Chianucci sempre in fila, pieno riscatto veniva dalla gara successiva con la Pantera di Calò e la Carrera di Tarpani sempre ai ferri corti. Alla distanza Calò con pastiglie freni inadatte era distanziato dal pilota Porsche, ormai a suo agio con la macchina nuova. La gioia di Tarpani durava comunque poco perché le verifiche capovolgevano il risultato.

Tra le bicilindriche G. 2 era veramente Pasqua per il preparatore Giacomelli che con Baldanzini vinceva la 500 e con Scarinzi dominava a lungo la 700, vinta poi da Alfani. Nella 600 Terracina (Falessi) si ripeteva per la terza volta in due mesi. Tra le 850 e 1000 pareva tirasse aria di Campionato per l'ottimo parco macchine. Restava al palo Cam-

pani (Baistrocchi) mentre s'involavano Righi (Landi) e Scalabrini (Baistrocchi) alle loro spalle con Piacentini, Pacetta e Pera non regnava certo la monotonia. Tra le classi maggiori, sfortunato Bigliuzzi (GTA-Autodelta) subito fermo, conduceva Manini (128-Trivellato). Fermo anche quest'ultimo, ne approfittava Sacchini (GTAM-Autodelta) che non si lasciava intimorire da Gilardini (Escort-Bovio) vincitore della 1600. Nella 1300 emergevano alla distanza Brogioni (128-Trivellato) e Micangeli per la prima volta su una NSU.

Nel G. 4 divertiva la schermaglia iniziale tra Rampa e Caliceti entrambi con le Alpine. Quando Caliceti con il 1800 se ne andava, l'attenzione del pubblico si spostava su «Carter» (Alpine 1600) che, senza l'uso della prima e della terza, dava spettacolo duellando con la Porsche 914/6 di Tarpani, riuscendo a passare.

Nel G. 5, «Bramen» (AMS-

A.N.) «uccideva» un poco la gara conducendo sempre in testa, mentre Ranzolin (Chevron Ford Poggi) e Paganucci (AMS) si scambiavano cortesie solo per qualche giro. Sfortunato Stefanelli, nettamente in testa fra le 1000 e poi costretto, suo malgrado, a regalare qualche brivido per un principio d'incendio.

Il lunedì di Pasqua ha inizio quello che si potrebbe definire un vero Ford-Day. Nella prima batteria delle Mexico è «Baronio» (Tanarauto) a prendere decisamente la testa, mentre alle sue spalle c'è una lunga schermaglia tra Fargion (Autosas) e Clemente (Patriarca) seguiti da Presenzini (Autosas) e Albero. Questi ultimi si scambiavano alcune tenerezze e ne approfittava «Clent» (Giuliani) che rinveniva molto bene. Stessa musica nella seconda batteria per il primo posto con Mascagni (Tanarauto) senza problemi. La lotta per il secondo posto durerà, varia ed

interessante, per tutti i dodici giri con Mantova (Alloni) che faceva ricorso a tutta la sua esperienza di consumato formulista per tenerle a bada Schenetti e «Takus».

Finale altrettanto bella con Baronio, Mascagni, Schenetti, Fargion e Mantova nell'ordine, mentre il gruppo guidato da «Clent» e appena dietro. Per le prime piazze le posizioni non varieranno anche se il ritmo sarà sempre impressionante.

Nella Formula Ford non si presenta Mascagni ed i maligni già parlano di squalifiche. Il senese invece, neanche a farlo apposta, ha dei guai con l'asse a camme. Nella prima batteria è Sterzel (Delta) ad andarsene di forza, lasciando alle spalle Maggiore (BWA-Alloni) e Ragaiolo (BWA-Biraghi). Dietro a questi la bagarre sarà sempre continua con Magni (BWA-Alloni), Avati (Dulon-Alloni), Scardino (Lola-Alloni) e Capillo (Delta).

Nella seconda batteria Nisini (Delta-Pirola) imita subito Sterzel andandosene indisturbato ma con un ritmo sempre altissimo che gli permetterà di segnare la media più alta e di partire al palo in finale. Vairani (Matta) nelle prime posizioni accuserà presto guai all'accensione, dando via libera a Logoluso (BWA-Alloni) e Truci (Delta).

La finale, emozionante e combattuta, terrà con il fiato sospeso per tutti i 25 giri il numeroso pubblico convenuto a Magione. Nisini si lascia sorprendere ingenuamente in partenza ma dava subito vita ad un appassionante duello con Sterzel. Il romano cercava d'infilarsi ad ogni curva, e a metà gara riusciva nel suo intento alla curva del Traliccio ma poco dopo Sterzel, con una frenata lunghissima, riprendeva la posizione in fondo al rettillo lungo.

Daniele Buzzonetti

FORD-MEXICO
1. batteria: 1. «Baronio» 17'16"5, media 85,952; 2. Clemente 17'19"2; 3. Fargion 17'19"9; 4. «Clent» 17'35"7; 5. Coscera 17'38"6; 6. Benusiglio 18'09"8. Giro più veloce: Clemente 1'08"3, media 86,969.
II batteria: 1. Massimo Mascagni 17'07"8, media 86,690; 2. Mantova 17'17"20; 3. Schenetti 17'18"3; 4. «Takus» 17'18"6; 5. Revello 17'26"6; 6. Crocioni 17'28"4; 7. Pecchioli 17'35"1; 8. Sapignoli 17'35"5; 9. Ottaviani 18'01"4; 10. Drovandi a 1 giro. Giro più veloce: Mascagni 1'07"8, media 87,610.
FINALE: 1. «Baronio» 28'25"2, media 87,086; 2. Mascagni 28'28"5; 3. Mantova 28'38"2; 4. Schenetti 28'43"3; 5. Fargion 28'45"7; 6. «Takus» 28'46"8; 7. «Clent» 28'47"1; 8. Clemente 28'47"6; 9. Revello 28'58"3; 10. Drovandi 29'06"8. Giro più veloce: Mascagni 1'07"6, media 87,869.

PASQUA DEL PILOTA - gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 14-15 CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Eliseo Lucenti 15'45"5, media 75,388; 2. Frozzetti 15'51"1; 3. Mani 16'00"1; 4. Ghini 16'01"6; 5. Gianini a 1 giro; 6. Agostinelli a 1 giro. (Tutti su 850 Special). Giro più veloce: Lucenti 1'17"3, media 76,843.
Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi 14'49" e 8, media 80,106; 2. Boldrini 14'51"3; 3. Pezzalli 14'55"3; 4. Compagnoni 15'08" e 3; 5. «Bazooka» 15'15"3; 6. Bonvicini 15'15"3; 7. Sidoli 15'17"2; 8. «Shaft» 15'59"3; 9. Coppi 16'04"7; 10. «Nike» Giro più veloce: Pezzalli 1'13"2.
Classe 1150: 1. Gianfranco Betti 14'42" e 9, media 80,725; 2. Bottazzi 14'54"7; 3. Silla 14'56"1; 4. Vannini 14'58"2; 5. La Valle a 1 giro (tutti su Fiat 128). Giro più veloce: Betti 1'12"3, media 82,157.
Classe 1300: Gianfranco Riccitelli 14'16" media 83,270; 2. Camaleo 14'23"1; 3. Giorato 14'35"8; 4. De Santis 14'39"9; 5. Riccitelli Gianni 14'40"5; 6. Petroni 14'40"9; 7. Gualtieri 14'42"5; 8. Pierantoni 14'43"2; 9. Rossi 15'01"3; 10. Biscarini 15'01"6.
Classe 1600: 1. Nino Campani (Alfa Romeo 1600) 14'37"9, media 81,457. Giro più veloce: Campani 1'12"1.
Classe 2000: 1. «Il Liscio» 14'04"2, media 84,433; 2. Pezzalli 14'07"1; 3. Aglietti 14'17"5; 4. Boari 14'37"1; 5. Garisdeo a 3 giri (tutti su A. R. GTV 2000). Giro più veloce: Pezzalli 1'08"7, media 86,462.
Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 14'06"3, media 84,209. Giro più veloce: Zanuccoli 1'09"5.
GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia HF) 14'33"3, media 81,619; 2. Frisiani (Lancia HF) 14'37"4; 3. Chianucci (Lancia HF) 14'39"9; 4. Corti (Lancia HF) 14'44"4; 5. Coscioni (Lancia HF) 14'45"4; 6. Dionisi Annamaria (Lancia HF) 14'05"5; 7. Levantesi (Fiat X-1/9) 15'14"1; 8. Cianfoni (Lancia HF) a 5 giri. Giro più veloce: Salamina 1'12"2.
Classe 1600: 1. Roberto Fioravanti (Alpine Renault) 13'39"8, media 86,947; 2.

Campacci (Alpine Renault) 13'43"3; 3. Nardelli (Alpine Renault) 13'53"7; 4. Moretti (Alpine Renault) 13'56"3; 5. Giovanardi (Alpine Renault) 14'12"9; 6. Vasta (Alpine Renault) 14'14"7; 7. Valdina (Alpine Renault) 14'20"1. Giro più veloce: Fioravanti 1'07"2, media 88,392.
Classe 2000: 1. Nunzio Bianchi (Porsche 914/6) 14'33"3, media 81,619; 2. De Vivo (Lancia Beta) 14'35"7; 3. Ferlito (Opel 1900) a 1 giro; 4. Di Mauro (Opel 1900) a 1 giro. Giro più veloce: Bianchi e De Vivo 1'11"7, media 82,845.
Classe oltre 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche Carrera) 13'27"5, media 88,272; 2. Calò (Pantera De Tomaso) 13'27"9. Giro più veloce: Tarpani 1'05"9, media 90,426 (alle seguenti verifiche tecniche Tarpani è stato squalificato).

GRUPPO 2
Classe 500: 1. Pier Franco Baldanzini (Fiat 500 Giannini) 15'14"1, media 77,986; 2. Gentili (Fiat 500 Giannini) 15'55"5; 3. «Gonzales» (Fiat 500 Giannini) 16'01"1; 4. Fiorucci (Fiat 500 Giannini) 16'20"7; 5. Blasetti (Fiat 500 Giannini) 16'25"8; 6. Miniati a 3 giri; 7. Francini (Fiat 500 Giannini) a 4 giri; 8. «Wanes» (Fiat 500 Giannini) a 5 giri. Giro più veloce: Baldanzini 1'14"1, media 80,161.
Classe 600: 1. Giorgio Terracina (Giannini 595) 14'31"8, media 81,760; 2. Raffanelli (Giannini 595) 14'39"1; 3. Rosi (Giannini 595) 15'03"5; 4. Bonucci (Giannini 595) 14'48"3. Giro più veloce: Raffanelli 1'11"2, media 83,426.
Classe 700: 1. Luigi Alfani (Giannini 695) 15'09"1, media 78,406; 2. Scarinzi (Giannini 695) 15'40"1; 3. Dall'Aglio (Giannini 695) a 2 giri; 4. Baldi (Giannini) a 5 giri. Giro più veloce: Baldi 1'11"3, media 83,309.
Classe 850: 1. Sergio Scalabrini (Abarth 850) 13'47"3, media 86,150; 2. Pera (Abarth 850) 13'56"8; 3. Landi (Abarth 850) 14'14"2; 4. Carlini (Abarth 850) 14'15"2; 5. Broccolini (Abarth 850) 14'50"6; 6. Carbone (Abarth 850) 14'54"1 e 9 a 1 giro; 7. Pacetta (Abarth 850) a 6 giri. Giro più veloce: Scalabrini 1'07" e 9, media 87,481.
Classe 1000: 1. Renato Righi (Abarth 1000) 13'47"2, media 86,170; 2. Basotti

(Cooper 1000) a 5 giri; 3. Piacentini (Abarth 1000) a 6 giri. Giro più veloce: Piacentini 1'50"4, media 90,825.
Classe 1150: 1. Emilia Gonnelli (Fiat 128) 13'49"8, media 85,892; 2. Siliprandi (Fiat 128) 13'57"7. Giro più veloce: Gonnelli 1'07"3, media 88,261.
Classe 1300: 1. Sergio Brogioni (Fiat 128 C) 13'41"4, media 86,764; 2. Micangeli (NSU TTS) 14'03"2; 3. Benusiglio (Alfa Romeo GTA) 14'03"6; 4. Marini (Fiat 128 C) a 6 giri. Giro più veloce: Bigliuzzi 1'03"1, media 84,136.
Classe 1600: 1. Franco Gilardini (Ford Escort) 13'05"1, media 90,783; 2. Campanan (BMW) 13'13"2; 3. Iacoangeli (GTV) 13'17"8; 4. Corducci (BMW) 13'17"8; 5. Palangio (GTV) a 1 giro. Giro più veloce: Gilardini 1'03"9.
Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (AR GTAm) 13'04"2, media 90,822; 2. Luminari (Ford Escort) a 1 giro; 3. Marioli (Ford Escort) a 1 giro; 4. Tabacco (GTAm) a 5 giri. Giro più veloce: Tabacco 1'04"4, media 92,236.
GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Paolo Friso (Abarth OTS) 13'32"9, media 80,368. Giro più veloce: Friso 1'11"2, media 83,426.
Classe 1300: 1. Antonio Palmas (Lancia Zagato) 7'48"1, media 88,843. Giro più veloce: Palmas 1'05"6, media 90,502.
Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 12'36"3, media 87,318; 2. «Carter» (Alpine) 12'41"9. Giro più veloce: «Carter» 1'01"8, media 96,116.
Classe 2000: 1. Ferruccio Caliceti (Alpine) 12'26"5, media 88,367; 2. Tarpani (Porsche 914-6) 12'48"5; 3. Zoppis (Porsche 914-6) a 1 giro; 4. Stagi (Fiat 124 S) a 2 giri. Giro più veloce: Caliceti 1'01"2, media 97,058.
GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Andrea Bonvicini (Abarth 4000) 12'50"8, media 91,397; 2. Vannini (AMS) a 1 giro; 3. Vannucchi (Dallara) a 1 giro; 4. Gandioli (AMS) a 1 giro; 5. Ganfioiti (AMS) a 3 giri; 6. Stefanelli (AMS) a 5 giri. Giro più veloce: Stefanelli 1'01"3, media 96,900.
Classe 1300: 1. «Bramen» (AMS) 11'54"4, media 99,702; 2. Paganucci (AMS) 12'13"7; 3. Ranzolin (Chevron) 12'22"1; 4.

• Verifiche a sorpresa quelle della gara di F. FORD della scorsa settimana. Gli scrupolossissimi C.T. Galliani e Boragine hanno rilevato che gli alberi a camme di entrambi i motori controllati, Mascagni il vincitore e Sterzel il reclamante, non sono conformi al regolamento. Il numero di matricola non è quello usuale per il Ford Mexico ed anche il profilo sarebbe leggermente diverso. E' certo che si tratti delle camme montate sulle Escort 1100 e 1300 ma a questo punto sorge il problema. Infatti con una casa delle dimensioni della Ford è possibilissima una intercambiabilità tra i due motori che confermerebbe l'affermata buona fede dei piloti.

Dal 15 al 19 ottobre per 2700 Km.

Arriva a ROMA il GIRO 1974

TORINO - L'Automobile Club Torino presenterà tra breve la seconda edizione del Giro d'Italia, Trofeo Fiat che continua il gemellaggio con il Tour de France in attesa di abbinarsi al Giro d'Inghilterra.

La formula del Giro d'Italia-Trofeo Fiat è basata su corse autodromo e in salita. L'anno scorso la gara ebbe uno sviluppo contenuto, mentre l'edizione '74 suscettibile di modifiche (sembra ve ne sia una in programma molto interessante) ha uno sviluppo più esteso comprendendo una puntata fino a Roma, Circuito di Vallelunga.

Il «Giro», cui sono ammesse vetture del Gr. 1 Turismo di Serie, Gr. 2 Turismo Speciale, Gr. 3 Gran Turismo di Serie, Gr. 4 Gran Turismo Speciale, Gr. 5 Sport Stradale, comprende nove gare in circuito e quattro in salita. Gli autodromi sono quelli di Casale Monferrato, Imola, Mugello, Misano Adriatico, Magione, Vallelunga, Varano de Melegari e Monza.

Le prove stradali si svolgeranno sui percorsi della Cesana-Sestriere (una classica dell'Europa della Montagna), Pieve Santo Stefano, Passo dello Spino, Coppa Orvieto e Coppa Chianti.

Alla corsa è ammesso un numero massimo di 80 vetture per ragioni di tempo e capacità delle piste. L'A.C. Torino si riserva di esaminare il curriculum degli equipaggi per l'accettazione delle domande d'iscrizione. Partenza da Torino martedì 15 ottobre, arrivo sabato 18 sempre nella capitale dell'auto italiana.

Cinque tappe per un totale di Km. 2.700 di cui rispettivamente 450 in circuito e 31 in salita. In particolare sono previsti: il 15 ottobre Cesana-Sestriere, gara in salita Km. 10; Autodromo di Casale, 20 giri Km. 50; 16 ottobre: circuito di Imola, 15 giri per chilometri 75, circuito del Mugello 15 giri per chilometri 75, circuito di Misano 15 giri per chilometri 52 (in notturna).

17 ottobre circuito di Misano 15 giri per Km. 52, gara in salita Pieve Santo Stefano Km. 12,5, circuito di Magione 25 giri per 50 chilometri.

18 ottobre - Vallelunga, 15 giri per Km. 50, Coppa Orvieto (gara in salita) per Km. 17,6; Coppa Chianti Km. 8,2.

19 ottobre - Varano 20 giri per Km. 50, circuito di Monza 15 giri per Km. 75.

Nel conteggio dei tempi per le classifiche quelli ottenuti nelle gare in salita saranno moltiplicati per quattro: es. nella Cesana-Sestriere un distacco reale di 10" si trasformerà in una 40" di secondi, mentre in circuito ad esempio a Casale 10 secondi rimarranno tali.

G. F.



CASALE - Pasqua di passione e lotta e colpi di scena a Casale per la prima gara '74 delle Scuderie Torinesi organizzata dall'ACI-Torino alla presenza di un numeroso pubblico e con molti piloti in pista sotto un bel sole primaverile dopo un sabato di prove bagnate. La gara più avvincente e «gialla» per i molti colpi di scena è stata senz'altro quella del quinto raggruppamento per le Sport.

Al via leggero anticipo di Pilone mentre Filannino sulla nuova Dallara 1600 resta al palo per una marcia saltata creando un po' di confusione. Nella scia di Pilone intanto si butta Anastasio abilissimo su una Chevron 2000 nuova e scarsa di messa a punto, terzo è «Pal Joe». Al tornantino nel giro d'ispezione Crovello su AMS aveva sbilanciato lasciando un po' d'olio in pista e proprio su quello in staccata «Pal Joe» va in testa-coda creando un certo orgoglio in chi lo segue soprattutto Varese è danneggiato. Intanto Filannino recupera con estrema irruenza. Al terzo posto è ora Mussa su GRD-Monzeglio 1600 se-

guito da Zampolli (Abarth Osella 1300) e Varese (Lola-Abarth 1600).

Pilone con Anastasio a ruota seminata tutti, mentre «Pal Joe» recupera efficacemente. Filannino al tornantino tenta il sorpasso di Varese all'interno in staccata; Varese non ben avvertito dalle bandiere non si avvede di Filannino e in conclusione i due si toccano. Qui probabilmente è stato commesso il primo errore in quanto se il fatto, come in seguito è risultato dai responsi dei commissari, era grave doveva essere data immediatamente bandiera di preavviso a Filannino. Invece nulla; intanto sono sempre al comando Pilone e Anastasio seguiti da Mussa e Zampolli superato in breve da Filannino quanto mai scatenato.

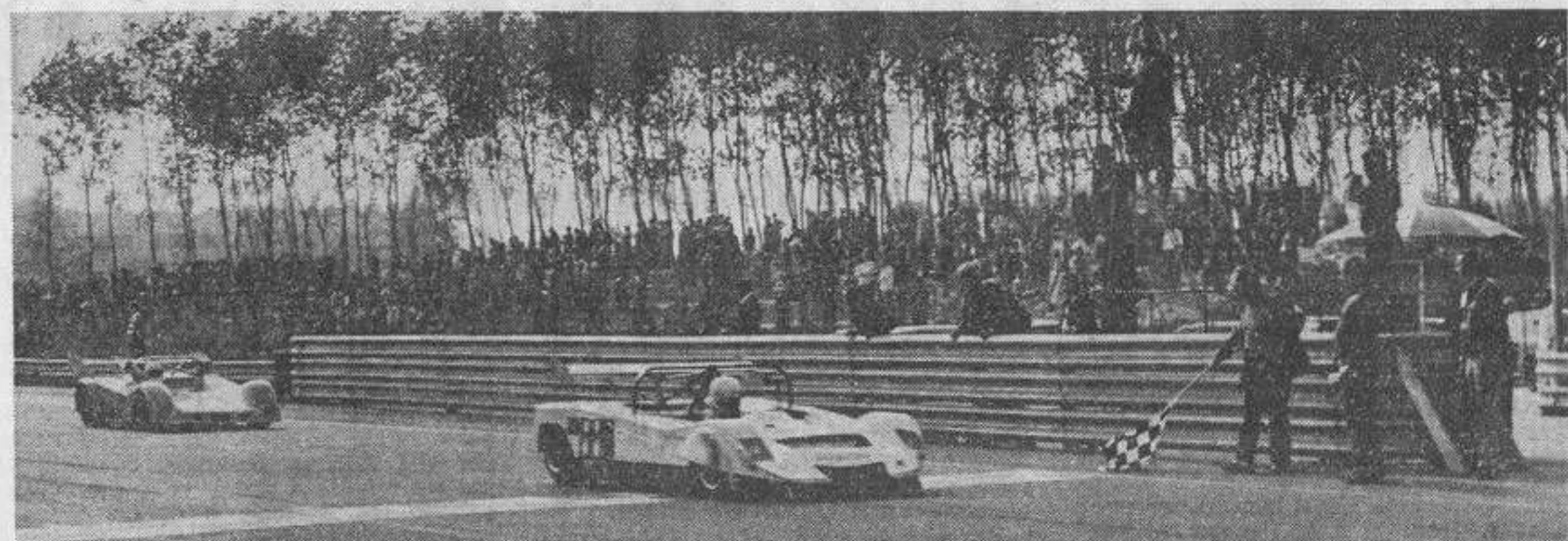
Colpo di scena alla parabolica: Anastasio si scompone in staccata, va in testa-coda, gli si spegne il motore e per lui la gara è purtroppo finita. Al tornantino intanto Filannino, che con un recupero incredibile si era portato alle spalle di Mussa, con una staccata lunghissima riesce a mettere il

FILANNINO tre vittorie da reclami

Dopo la corsa, la coppa va a Roby Filannino. Poi, un'ora dopo arriverà anche la squalifica...

na-Bosato non ha problemi a vincere infastidito solo un po' dalla rimonta del bravo Scardua di Opel Kadett Torasso. Nel secondo raggruppamento (Gr. 2 fino a 700 cc) caratterizzato dai molti ritiri) un bravissimo Giovanni Carena, che se disponesse di una vettura completamente a punto non avrebbe certo tanti avversari in campo nazionale, vince con la solita classe su vettura 695 autoproparata. Da sottolineare la gara di Bolognesi (500-Lavazza) che si è dovuta fermare per la perdita dei bulloni di una ruota. Brivido per Galluzzo (695-Santarsieri) che al primo giro è fuori pista per la rottura di un mozzo e conseguente perdita di una ruota. Vince la classe 500 il bravo Favaro, quinto assoluto del raggruppamento, mentre nella 600 Bille su 595-Santarsieri precede Felice (595-Lavazza).

Terzo raggruppamento (gr. 2 fino a 1300). Anche qui un mattatore troppo bravo, senza avversari, Luigi Pozzo che su Alfa Monzeglio corre solo per battere i suoi record. L'unico che sembra poterlo infastidire, il ligure



L'arrivo della gara «gialla»: la Dallara-Ford di Filannino precede di pochi metri la GRD di Mussa

Il Coppa scuderie torinesi, gara riservata di velocità in circuito - Casale, 14 aprile 1974

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Antonio Parisi (A-112) 25'17"7, media 93,362; 2. Chiomio (Fiat 127) giri 15; 3. Piana (Fiat 127) giri 14; giro più veloce: il 15. di Parisi in 1'32"8 media 95,431.

Classe 1150: 1. Alberto Parisi (Fiat 128) 24'55"6, media 94,742; 2. Iapichino (Fiat 128) 24'57"5; 3. Marinelli (Fiat 128) 25'00"9; 4. Barbero (Fiat 128) 25'12"5; 5. Vallania (Fiat 128) 25'20"6; 6. Arata (Fiat 128) giri 14. Giro più veloce: il 14. e l'11. di Marinelli e Iapichino in 1'30"5 alla media di 97,856.

Classe 1300: 1. Piergiorgio Negro (Simca R.) 24'54"1, media 94,837; 2. Borione (Simca R.) 24'57"2; 3. Fogliatti (Simca R.) 24'59"9; 4. Liprandi (Fiat 128 R.) 25'17"6; 5. Lo Cicero (Fiat 128) 24'24"6. Giro più veloce: il 13. di Borione in 1'30"5 alla media di 97,856.

Classe oltre 1600: 1. Stefano Luzzatto (Opel Ascona) 24'01"0, media 98,332; 2. Scardua (Opel Kadett) 24'03"3; 3. Camelia (Opel Ascona) 24'52"8. Giro più veloce: il 14. di Scardua in 1'27"2 alla media di 101,560.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Enrico Favaro (Fiat 500) 24'36"3, media 89,882; 2. Angelillo (Fiat 500) 24'41"8; 3. Pinardi (Fiat Giannini) 25'34"3; 4. Potenza (Fiat Giannini) giri 14; 5. Zorzi (Fiat 500) giri 14; 6. Bolognesi (Fiat Giannini) giri 10. Giro più veloce: il 7. di Bolognesi in 1'33"1, alla media di 95,124.

Classe 600: 1. Domenico Calligaro (Fiat Abarth) 25'11"3, media 93,758; 2. Galli (Giannini) giri 15. Giro più veloce: il 16. di Calligaro in 1'31"4 alla media di 96,893.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth) in 23'55"8, media 98,688; 2. Bille (Giannini) in 25'23"5; 3. Felice (Giannini) giri 15; 4. Aimaro (Fiat Giannini) giri 13; 5. Scarano (Giannini) giri 8. Giro più veloce: l'8. di Carena in 1'28"4, alla media di 100,181.

Classe 850: 1. Gian Piero Gatti (Fiat Abarth) in 21'10"0, media 97,623 giri 14; 2. Boggliatto (Fiat Abarth) 21'13"9. Giro più veloce: il 12. di Boggliatto in 1'26"4, alla media di 102,500.

Classe 1150: 1. Tommaso De Martino (Fiat 128) 20'45"1, media 99,583 giri 14; 2. Bertolo (Fiat Abarth) giri 13; 3. Fogliano (Fiat 128) giri 13; 4. Giuliano (Fiat 128) giri 13; 5. Satta (Fiat 128) giri 9. Giro più veloce: il 9. di De Martino in 1'25"3, alla media di 103,822.

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (A.R. GTA) 20'39"1, media 114,354; 2. Talli (A.R. GTA) 21'48"9; 3. Mercandino (A.R. GTA) 21'59"7; 4. Zuccarello (Fiat 128 SL) giri 14. Giro più veloce: il 15. di Pozzo in 1'15"9, alla media di 116,680.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Roberto Frezet (Fiat X-1/9) 22'10"9, media 93,156 giri 14; 2. Bertasio (L. Fulvia) giri 13. Giro più veloce: il 13. di Frezet in 1'30"7, alla media di 97,641.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine R.) in 22'26"2, media 105,256; 2. Boltri (Alpine R.) 22'41"5; 3. Minella (Alpine R.) 22'45"1; 4. Rua (Alpine R.) giri 15; 5. Perotto (Alpine R.) giri 12. Giro più veloce: il 4. di Minella in 1'20"8, alla media di 109,604 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Walter Bendini (Racer Bertone) in 21'25"5, media 96,445 giri 14; 2. Milano (Fiat Abarth) 21'36"4; 3. Brangero (Racer Bertone) in 22'32"5. Giro più veloce: il 4. di Bendini in 1'30"1, media 98,291.

Classe 1300: 1. «Davide» (Alpine Renault) in 21'32"1, media 109,672; 2. Culati (Alpine Renault) in 21'33"4. Giro più veloce: il 5. di «Davide» in 1'17"3, media 114,567.

Classe 1600: 1. Walter Gabani (A.R. GTA) in 21'21"6, media 110,562; 2. Carignano (A.R. GTV) 22'37"8; 3. Carrabba (A.R. GTA) giri 12. Giro più veloce: il 3. di Gabani in 1'17"4, media 114,419. Classe oltre 1600: 1. Mauro Mabritto (Porsche 911) in 22'18"2 media 105,886; 2. Torasso (Opel GT) in 22'21". Giro

più veloce: il 14. di Torasso in 1'19"4, media 111,537.

FORMULA 850

1. «Mac Tob» (De Sanctis) in 20'11"1, media 109,685; 2. Sereno (Prat) giri 14. Giro più veloce: il 13. di «Mac Tob» in 1'19"1 a 111,960 kmh.

FORMULA MONZA

1. Adriano Quartero (Repetto) in 21'32"9 giri 14, media 95,894; 2. Chiorazzo (Vargiu) giri 13; 3. Lauro (Stylauto) giri 12; 4. Borello (Vargiu) giri 7. Giro più veloce: il 12. di Ghiorazzo in 1'29"5, media 98,850.

F. FORD

1. Carlo Chiriotti (Lotus) 20'08"2 giri 16, media 117,279; 2. D'Angelo (Tecno Piro) 21'14"; 3. Narcisi (Bellasi) giri 12. Giro più veloce: Chiriotti in 1'13"2, media 120,984. (Narcisi è stato tolto di classifica per motivi disciplinari).

FORMULA ITALIA

1. Furio Boccalero, 20'05"7, giri 16, media 117,522; 2. Triccerri 20'24"1, giri 16; 3. Saralae 20'31"2, giri 16; 4. Viola 15'05"9, giri 12; 5. Carbonara 20'52"3, giri 11. Giro più veloce: l'11 di Viola in 1'12"7, media 121,816.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Aldo Crovella (AMS) in 18'39"6, giri 14, media 110,748; 2. Davico (AMS) giri 13; 3. Carletti (Dallara) giri 11. Giro più veloce: il 3. di Crovella in 1'16"1, media 116,373.

Classe 1300: 1. Ledy Zampolli (Abarth-Osella) in 18'43"7, media 126,098; 2. «Pal Joe» (Abarth-Osella) 19'01". Giro più veloce: il 15. di «Pal Joe», media 130,812.

Classe 1600: 1. Roby Filannino (Dallara) in 18'27"2, media 127,977; 2. Mussa GRD) 18'27"5; 3. Varese (Lola Abarth) 19'01"4; 4. Pellegrino (AMS) 19'16"5; 5. Mercandino (Chevron B-21) giri 15; Giro più veloce: il 14. di Mussa in 1'06"3, media 133,575. (Filannino è fuori classifica per motivi disciplinari).

Classe 2000: 1. Guido Fossati (Lola-Abarth) in 19'15"5, media 122,627; 2. Pilone (Abarth-Osella) giri 14; 3. Anastasio (Chevron) giri 8. Giro più veloce: il 6. di Pilone in 1'04"6, media 137,090.

muso all'interno della coda della vettura del pilota della GRD. Mussa resiste e in un attimo i piloti si toccano (muso sinistro di Filannino, ruota posteriore destra di Mussa). Mussa va in testa-coda e Filannino è secondo. Anche qui, se, come è risultato in seguito agli atti si ravvisava da parte dei commissari di percorso un comportamento scorretto di Filannino, doveva essere esposta immediatamente (si era a quattro giri dal termine) la bandiera di preavviso o la bandiera nera.

Nel frattempo a due giri dalla fine il bravissimo Pilone, fino allora sicuro al comando e autore di una gara regolare e superlativa, quando è finalmente in vista della meritata e sospirata vittoria vede sfumare tutto, per una banale foratura, gli resta la magra soddisfazione del giro più veloce della giornata in 1'4"6.

Finannino è quindi al comando in seguito da un Mussa furibondo più che mai che nella foga spicca il secondo miglior tempo della giornata in 1'6"3. Terzo è il bravissimo Zampolli, quarto è «Pal Joe», autore di una fantastica rimonta meno burrascosa invero di quella di Filannino.

La gara finisce col pilota della Dallara al comando seguito ad un briciolo da Mussa. Discussioni colorite e poco pasquali sono seguite da un esposto di Mussa sul peso della Dallara. D'ufficio poi vengono pesate la Dallara, la GRD e l'Abarth Osella di Zampolli: risultano tutte regolari (nell'ordine kg 612, kg 641, kg 590). Dopo una riunione dei commissari un'ora circa dopo la fine della gara Filannino è messo fuori classifica per comportamento scorretto. Piergiorgio Mussa, su GRD-Monzeglio, è così il vincitore assoluto della gara. Come è prevedibile contro questa decisione lo stesso ing. Dallara, rappresentato a Casale dal sig. Lucchini ha presentato un immediato esposto alla CSAI.

Mediamente più pasquali le altre gare: nel primo raggruppamento (Gr. 1) un grande Stefano Luzzatto su Asco-

Peris su 128 coupè iniezione autoproparata, rompe al primo giro un giunto ed è fuori gara. In testa tre Alfa Romeo, infatti Pozzo è seguito da lontano da Tali, su vettura autoproparata e da Mercandino su Alfa-Tali. Nella classe 850, primo è Gatti su 850-Fren che precede Boggliatto in recupero accanito ritardato da una incertezza.

Quarto raggruppamento (Gr. 3-4). Gulati su Alpine-Varese molto a punto parte primo di forza seguito da Gabani su Alfa Romeo-Monzeglio che è subito in testa. Ottima la gara di Carrabba fermato dalla rottura del cambio. Bella lotta di Alpine con un ottimo recupero di «Davide» noto pilota e direttore sportivo torinese «giallo-marrone» (ora «grigio-verde»), che riesce a conquistare un meritato secondo assoluto. Delle Alpine Gr. 5 primo indiscusso è il solito Regis, mentre alle sue spalle Boltri, Minella, Rua e Perotto lottano in amicizia con qualche uscita tanto per gradire.

Sesto raggruppamento (vetture di formula). Viola scatta al comando, mentre Narcisi e Carbonara si toccano con «naso» fuori uso della F. Italia di Carbonara. Qualche divagazione fuori pista senza danni sino al colpo di scena: Viola e Narcisi (dopo un bel recupero di quest'ultimo) in lotta al comando si toccano e sono fuori in parabolica con qualche danno alle vetture. In seguito Narcisi verrà escluso dalla classifica per scorrettezze.

Vince così l'assoluto del gruppo Boccalero su F. Italia che ha commesso meno errori di tutti. Nella 850, primo è il casalese «Mac Tob» che precede Sereno, mentre nella F. Ford, Chiriotti regala D'Angelo, protagonista di uno spettacolare testa-coda senza danni. Nella 875, Quartero su Repetto regala Chiorazzo su Vargiu con conto pari di testa-coda.

Giorgio Rossotto

Il nuovo Presidente dell'ALFA ROMEO dott. GUANI conquistato padrino a MONZA del gemellaggio (all'ombra ENI e FIRESTONE) tra FRECCE JET e team AUTODELTA



A sinistra, scambio di cortesie, con targhe, fra l'ing. Chiti ed il comandante delle Freccie Tricolori acrobatiche



Il presidente dell'Alfa Romeo, dottor Guani, assieme a Chiti ed al dottor Barattolo (al centro) della Firestone



Piloti e piloti. Quelli del team Autodelta, de Adamich, Stommelen, Facetti e Merzario con i loro «colleghi» in G 91, i quali hanno deciso di ricambiare la cortesia con qualche acrobazia aerea

I gemelli del brivido

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - La scacchiera sulla quale si gioca la lunga e non facile partita tra l'Alfa Romeo e le corse è stata portata all'Autodromo di Monza, venerdì scorso, dove l'ultimo sole prepasquale ha illuminato le pedine che nei recenti mesi di pesante ombra non erano tutte più facilmente distinguibili tra bianche e nere. L'ingegner CHITI, torre bianca, insieme ai suoi aliferi DE ADAMICH, FACETTI, MERZARIO, STOMMELEN e ZECCOLI ed alla sua regina, la 33t12 foggia 1974, ha tenuto in mano il gioco per alcune ore tra i grossi calibri che in poche mosse potrebbero dare un volto diverso alla promettente stagione dell'Alfa nel Campionato Mondiale Marche.

Il momento favorevole per la continuità di una politica sportiva che è il simbolo internazionale dell'Alfa Romeo — piacere senza prezzo di possedere un'auto col Quadrifoglio — non è soltanto determinato dalle doti di competitività dimostrate dalla rinnovata 33, ma dall'obiettiva necessità di un rilancio produttivo dell'azienda dopo la grave battuta d'arresto invernale.

L'incontro di Monza ha permesso al dottor Guani, nuovo presidente, fresco reduce dalla definizione della vertenza sindacale che stava conducendo l'azienda alla paralisi, di trovarsi tra le macchine più prestigiose della produzione Alfa insieme agli uomini che per queste macchine sono disposti ai lavori più duri e faticosi senza limiti di orari e di impegno. Guani, nelle sue parole, ha lasciato capire di avere inteso il valore che deve essere attribuito allo sport, così come ha lasciato trasparire una certa simpatia per l'attività agonistica.

Certamente ha lasciato capire anche di aver sentito come la forza spontanea trascinate delle corse costituisca una certezza sulla quale poter costruire nel momento in cui l'Alfa ha bisogno di un rilancio: il suo appuntamento alla 1000 KM, sul quale sono state fatte ipotesi di rinuncia nel caso di insuccesso, forse non deve essere preso come un monito. L'ambiente genuino e spontaneo trovato da Guani, tanto diverso da quello romano appena lasciato e da altri in cui le sue mansioni di Presidente lo conducono, potrebbe avere agito in maniera positiva sul suo atteggiamento verso il ruolo delle corse per la sua azienda.

Con Ermanno Guani, uomo scelto dall'IRI per far proseguire uno dei pochi complessi sani del gruppo, sul-

la scacchiera monzese era rappresentata anche l'ENI da Italo Zoratto. L'ENI è l'altro colosso statale in gioco che attraverso il monopolio petrolifero sta portando il «cane a sei zampe» dell'Agip su tutte le vetture delle squadre italiane impegnate nei Campionati Mondiali. Il popolare cane, dopo essersi «mangiato» la Shell, sembra ambientarsi bene nel mondo della velocità del quale, probabilmente, comincia a sentire i vantaggi.

Tra IRI ed ENI, giganti economico-politici della incerta struttura del nostro Paese, l'Aeronautica Militare a Monza costituiva il terzo anello della catena alla quale Chiti e compagni si affidano in questo delicato momento della battaglia in favore delle corse. Non perché l'Aeronautica Militare costituisca un riferimento economico — a questo suppone eventualmente l'Alitalia con le sue scritte sui fianchi della 33 — ma perché il gemellaggio tra i piloti della Pattuglia Acrobatica delle Freccie Tricolori e quelli della Squadra Autodelta assume un importante peso psicologico in un mondo ormai interamente consacrato alle mosse politiche.

Il ten. col Vittorio Zardo ed i suoi compagni di squadriglia, i Fiat G91 ed i tecnici che ne curano la messa

a punto per le evoluzioni mozzafiato che tutti ben conoscono, sono un po' per l'Aeronautica Militare quello che rappresentano gli ingegner Chiti, lo stesso ingegner Bardini nella sua qualifica di Presidente dell'Autodelta, i piloti ed i meccanici della squadra corse per l'Alfa Romeo. Essi sono la parte viva, emotivamente importante per chi osserva dall'esterno organizzazioni fredde e senza volto come un settore dell'Esercito o di un grande complesso automobilistico.

L'esibizione della Pattuglia Tricolore e la corsa delle vetture italiane nei diversi Paesi del mondo hanno un ruolo preciso e fondamentale la cui importanza deriva dal fatto che in queste occasioni tornano ad essere in primo piano i valori autentici dell'uomo, al di sopra di ogni calcolo razionale. Quei valori che ciascuno di noi ama ritrovare esaltati in coloro che fanno del coraggio la massima espressione di vita.

Chiti, per assicurarsi il totale appoggio dell'aviazione... ha messo a disposizione il sedile del passeggero della 33 e di una GTA preparata ai piloti della pattuglia che si sono fatti portare attorno al circuito con molto entusiasmo dai gemelli piloti d'auto. Qualcuno si è perfino detto spiacente

di aver scoperto solo adesso cosa sia un'auto da corsa.

Ora che il gemellaggio è fatto e le targhe con i rispettivi simboli di squadra sono state scambiate, si attende un altro scambio, quello dei piloti Alfa sul seggiolino posteriore degli aerei da acrobazia (ad essere sinceri, all'annuncio di questo scambio di cortesie, si è sparsa un certo panico tra gli invitati... anche se non confermato a piene lettere).

Come annunciato dal suo stesso presidente, la prossima mossa sulla scacchiera Alfa-corse avverrà il 25 aprile, proprio a Monza, alla 1000 KM, una gara per la quale ci si sta preparando con estremo impegno. Quel giorno, per la prima volta dopo molti mesi, le Alfa torneranno a toccare terra attraverso i pneumatici Firestone. E' un ritorno che aiuta a rendere ancora più complicata la partita: giunti al punto in cui una gomma giusta può regalare oltre un secondo rispetto ad una sbagliata, l'importanza della marca dei pneumatici pesa in modo fondamentale sulla difficile bilancia dei successi. Forse per questo i responsabili dell'Autodelta hanno lasciato alla Firestone il classico onore ed onere di presentare la squadra.

Il dottor Enzo Barattolo, amministratore delegato della Firestone-Brema, ha espresso il suo sincero compiacimento per la ritrovata unione con l'Alfa che ha potuto anche consentire il ritorno del fedele pilota Firestone, Andretti, su di un'auto italiana. L'entusiasmo dell'alto dirigente della Firestone costituisce una promessa ed un impegno nei confronti dell'Alfa Romeo: le gomme ormai devono essere studiate su misura per ciascuno auto di ciascuna Casa e la marca americana è quanto mai impegnata, in questi mesi, nel dimostrare che lo svantaggio accusato agli inizi del '73 appartiene definitivamente al passato.

E con questo i discorsi sono finiti: da oggi al 25 aprile il tempo è destinato a trascorrere rapido. Toccherà alla gara verificare parole, impegni e speranze. Due anni fa, quando la pioggia inondava l'Autodromo ed una Porsche privata stava per vincere la 1000 KM mondiale disertata dall'Alfa, un giovane sportivo tra i tanti coi quali avevo parlato per testimoniare la passione di chi poteva passare ore ed ore sotto l'acqua assistendo ad una corsa resa monotona dai pochi superstiti, mi disse: «Peccato che l'Alfa non sia venuta, se non si sentivano sicuri col prototipo potevano almeno mandare un GTA, per noi avere in

corsa anche una macchina dell'Alfa sarebbe stato più bello».

Le corse hanno molte funzioni: quella tecnica, quella spettacolare, ma soprattutto quella fondamentale della caratterizzazione della marca in un mercato in cui le automobili diventano sempre più piattamente uguali. Vincere le corse è importante, ma non vincerle significa acquistare più successo quando si vinceranno.

L'ansia della vigilia, la delusione di una levataccia sotto un cielo di piombo, le ore passate con i piedi nel fango sotto la pioggia, avrebbero avuto un altro significato se oltre la rete, sulla pista, ci fosse stata anche la macchina dell'Alfa, fosse anche la GTA testimone di una ingenua ma sincera passione. Se poi l'Alfa non avesse vinto importava poco: diventato adulto, al momento della scelta della sua auto, le sensazioni di quel giorno sarebbero riemerse, e l'Alfa con loro.

Chi non segue le corse in prima persona forse non può cogliere queste sensazioni. Ma seguendo, ed il dottor Guani lo farà fra qualche giorno, ci si può accorgere che i clienti di un bene importante come l'automobile si conquistano uno ad uno, non solo dando un prodotto eccellente ma soprattutto offrendo ciò che i loro cuori desiderano.

Gabriela Noris

La tenuta dei freni problema per le «tt 12»

MONZA - La 1000 KM è alle porte, ed all'Alfa vogliono a tutti i costi fare bella figura. E' per questo che le prove di Monza si infittiscono, proprio per non lasciare nulla al caso. La forma aerodinamica è ormai definita, con le soluzioni sperimentate a Le Mans (cupola più bassa e presa d'aria a sviluppo verticale), il motore gira che è un piacere, solo i freni restano nei pensieri degli uomini Autodelta.

A questo scopo ha girato a lungo Merzario la settimana scorsa, senza preoccuparsi tanto dei tempi in assoluto (1'29" circa) quanto della tenuta dei freni, che dà qualche problema per quanto riguarda la distanza. Infatti, le attuali pinze Lockheed non permettono (come invece le Girling) l'adozione di pastiglie di notevole spessore, per cui è necessario partire con pastiglie già più sottili. Pertanto, o si frena come si deve e ci si ferma spesso, o si adottano pastiglie più dure e longeve ma si frena un po' peggio. Durante queste prove, sono stati fatti esperimenti anche con altri tipi di dischi freno.

I piloti tricolori diserteranno la premiazione ACI?

ROMA - Meglio tardi che mai. La premiazione dei vincitori dei vari campionati e trofei nazionali del '73 sembrava veramente svanita nel nulla, né la CSAI si pronunciava. Invece la tradizione non verrà interrotta ed i vari campioni — sia pure tardissimo — riceveranno quanto loro spetta il 24 aprile a Monza, dopo le prove ufficiali della 1000 KM. E' l'occasione buona per gli sportivi dell'automobile di dire ai «mandarini» dell'ACI che cosa ne pensano della politica da loro attuata da dicembre a oggi, contro l'automobile e contro lo sport dell'automobile in particolare. A sentir l'umore dei piloti la premiazione ACI potrebbe anche andare deserta.