

Non si onora  
lo sport  
da ROMA all' ELBA

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

# domenica SPRINT

## Il pasticciaccio di VALLELUNGA

### Licenze in pericolo nella F.3

**VALLELUNGA** - Questo 1. Trofeo Gruppo Tirrena Assicurazioni e la data del 21 aprile 1974 sono certamente destinati a rimanere dei punti fermi nell'intera storia dell'automobilismo mondiale! Non crediamo di sbagliare affermando che è la prima volta che viene dato corso ad uno sciopero in piena regola da parte dei piloti già schierati sulla linea di partenza. E' accaduto per la finale della F. 3 e bisogna dire che, al di là di qualsiasi giudizio, la recentissima « commissione » dei piloti della terza Formula, alla sua prima importante decisione, ha fatto sentire decisamente il suo peso (particolare), pur se i momenti veramente drammatici che hanno anticipato il ritiro delle macchine dalla pista non hanno consentito una serena valutazione dei fatti.

E' accaduto dunque questo. Nella seconda batteria Alceste Bodini con la sua veterana Tecno dotata di motore Ford 1870 si mantiene decisamente davanti a Carlo Giorgio ed a Francesco Cerulli che con le March dotate del sempre più discusso motore Holbay, devono fare ricorso a tutti i loro mezzi per non perdere le ruote del pilota di Cremona.

Naturalmente provano più volte ad infilarlo ma vuoi per il motore inferiore — come asserisce Bodini — vuoi per le ripetute scorrettezze di quest'ultimo — come asseriscono Giorgio e Cerulli — non trovano mai la strada per passare. Naturalmente i due piloti della March non si aspettavano una corsa basata sulle gentilezze reciproche ma stando sempre a loro, Bodini riusciva a difendere la posizione solo in virtù di una guida pericolosa.

Due soprattutto gli episodi sotto accusa. Nel primo è protagonista Carlo Giorgio che cercava di passare alla curva del semaforo arrivando lungo e tentando una staccata al fulmicotone. In effetti il varco all'interno era decisamente aperto ma Giorgio si scompondeva ugualmente andando dritto e controllando a malapena la macchina per-

Daniele Buzzonetti



Alceste Bodini, protagonista della contestazione, dopo il suo allontanamento dallo schieramento finale. Dietro a lui, un carabiniere...

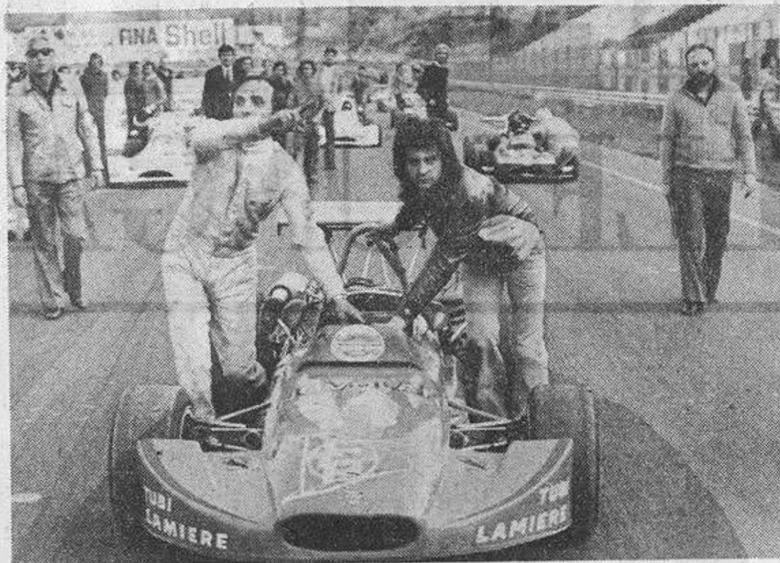


Carlo Giorgio è l'unico pronto, in pista, per la finale. Gli altri non si allineano. Ecco Giorgio a colloquio con il dottor De Luca

Nella gran bagarre con Cerulli e Giorgio Bodini «punito» trova la solidarietà degli altri colleghi (rivali del team Trivellato)



I tre della batteria «incriminata»: Bodini, Giorgio e Cerulli. I due della March-Trivellato hanno protestato per il fatto che — secondo loro — Bodini non li faceva passare. Il direttore di corsa ha escluso Bodini dalla finale, sentendo i commissari di pista. Di qui, il caos



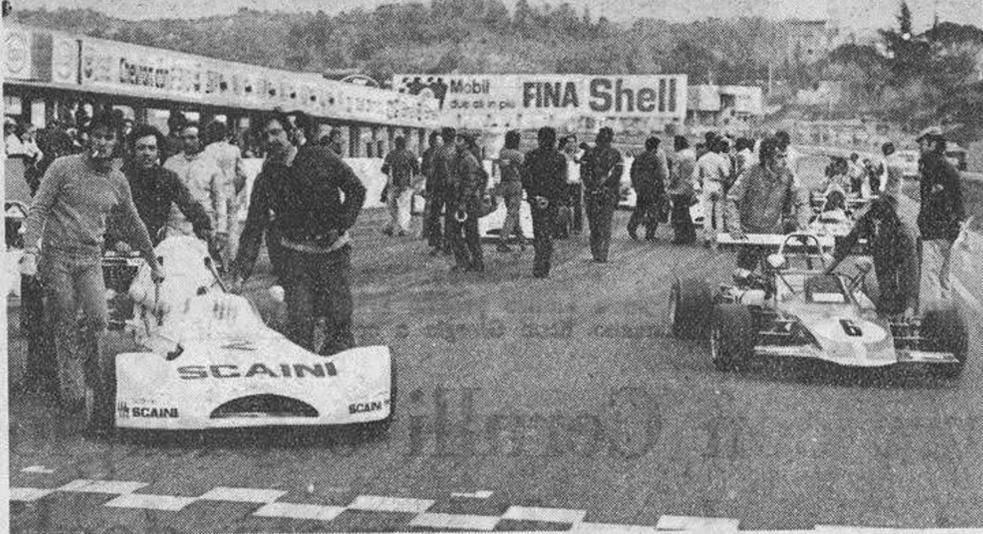
Inizia la contestazione: a sinistra, Bodini porta via la sua Tecno. A destra, Saliti attorniato dai piloti in sciopero

## Il momento nero

Sotto, l'accordo è stato raggiunto e si riportano le macchine ai box. Si riconoscono le F. 3 di Cinotti e di Pavesi



# ...e noi non corriamo!



CONTINUAZ. DA PAGINA 11

ché (è sempre il suo pensiero) Bodini lo stringeva dall'esterno.

Dare un giudizio è estremamente difficile anche se la manovra è stata visibilissima. Comunque, ammesso e non concesso che Bodini abbia stretto il campione d'Italia costringendolo a mettere due ruote sull'erba (da qui l'impossibilità di controllare la macchina), l'episodio non ci pare decisamente valido per motivare le seguenti decisioni dei commissari di percorso e poi degli ufficiali di gara.

Poco dopo è stata la volta di Cerulli. Anche lui entrava con decisione alla Roma riuscendo a sopravanzare di un soffio l'azzurro-verde Tecno ma anche in questo caso pare che Bodini abbia stretto all'interno l'abruzzese riprendendo la piazza.

Alla fine della gara, Giorgio con Cerulli presentava un esposto nel quale si segnalavano le manovre messe sotto accusa ma tutto sarebbe finito lì perché su invito di un pilota il direttore di gara non può prendere certo nessuna decisione, se i commissari di percorso a loro volta non avessero messo in luce la responsabilità di Bodini sugli episodi da giudicare. Ed è molto probabile che gli altri piloti non abbiano capito questo importante particolare.

La maggior parte di questi hanno così giudicato in modo estremamente negativo il comportamento di Giorgio ma pur se l'esposto avrà avuto un certo peso, il direttore di gara, Fazio ed il delegato CSAI, Amendola hanno preso la decisione di escludere Bodini dallo schieramento solo e soltanto a causa della segnalazione dei commissari di percorso.

Al contrario, la decisione di non correre e di ritirare tutte le macchine è stata caricata in gran parte sulle spalle del campione d'Italia che forse (ma, ripetiamo che giudicare serenamente nel caos della linea di partenza era ormai impossibile), a quel punto, visto il vespaio che, volente o nolente, aveva suscitato doveva essere invitato da Trivellato a lasciare la linea di partenza assieme a Bodini. Questo per salvare lo spettacolo e non defraudare il pubblico della parte più importante della gara.

Giorgio, al contrario, unico pilota in macchina, insisteva nel suo punto di vista e la parola sciopero innescava una vera miccia. In breve i piloti di F. 3 trovavano una coesione del tutto impreveduta e si capiva subito che difficilmente avrebbero fatto macchina indietro. Nemmeno la presenza del segretario della CSAI, dottor Saliti che cercava, anche con le minacce di squali-

fiche e ritiri di licenza in massa, di portare un po' di calma in un clima ormai teso, riusciva in qualche cosa. «O Bodini in pista o tutti a casa» era l'ultimatum.

Il braccio di ferro durava una mezz'oretta tra i fischi possenti del pubblico poi il serpente delle F. 3 riprendeva la strada dei garages. Restavano in pista solo le March (Giorgio, Cerulli e Ghinzani) ma subito anche il team vicentino si univa alla carovana, per decisione di Trivellato, iniziando una discussione ed una polemica che non verrà certamente dimenticata presto.

d. b.

## GIORGIO: «non si può continuare a correre così»

ROMA - Carlo Giorgio ha dichiarato: «Tengo a precisare che l'esclusione di Bodini è stata causata da un preciso rapporto dei commissari di percorso della curva del semaforo e della curva Roma. Io non volevo, con il mio esposto personale che aveva certo un valore limitato, mettere fuori causa Bodini, volevo solo sottolineare che questo tipo di guida non è tollerabile sulle piste. Sono schifato perché negli anni passati ci sono stati episodi clamorosi di scorrettezze: Francisci, Gallo, io stesso a Imola ne siamo stati le vittime, e nessuno aveva mai mosso un dito. Forse perché non siamo del Nord? D'ora in poi la F-3 sarà aperta solo per chi corre in un certo modo e i commissari di percorso non potranno svolgere il loro dovere. A me comunque non interessa: perché non correrò più in F. 3».

## Scendono a Casale i due big della F. 3 inglese

Domenica prossima, sempre che ci siano piloti sufficienti a correre, dopo quanto è successo a Vallelunga, a Casale ci saranno, per cercare di trovare una rivincita ai per ora deludenti motori Holbay, i due big della F. 3 inglese, Brian Henton e Larry Perkins. Henton è l'attuale dominatore, su March-Holbay ufficiale, di un campo della terza formula inglese non eccessivamente agguerrito, mentre l'australiano Perkins avrà a disposizione una March di Trivellato. Entrambe queste F. 3 saranno aggiornate con modifiche simili a quelle delle Formula 2.

## COLOMBO e MANTOVA poi il caos

VALLELUNGA - Ed ora dedichiamoci finalmente un po' allo sport vero ed ai molteplici avvenimenti che hanno caratterizzato la terza gara di questo più che mai aperto campionato di F. 3. Innanzitutto si è avuta la conferma che il motore Holbay non ha, al momento, nessuna possibilità di lottare ad armi pari con il classico Ford bialbero e con il nuovo Toyota. Se Casale con le sue curve strette aveva concesso qualche cosa alla coppia discreta del monoalbero inglese e se a Monza (pur con i già vistosi limiti) le scie avevano permesso una certa difesa, a Vallelunga, dove occorrono velocità ed accelerazione assieme, l'handicap era incolmabile.

Nemmeno Carlo Giorgio, chiamato in fretta e furia a dare un parere sui propulsori inglesi, è riuscito a domare la schiera dei Novamotor. Dopo le prove, un secondo ed un decimo lo separavano da Mantova che con un ottimo 1'15"7 aveva mostrato chiaramente le sue possibilità e quelle della Brabham B1 41, una macchina che sembra attraversare una nuova giovinezza. Mes-

LEONI e CICOZZI hanno vita dura in F. ITALIA

## BURATTI si gira, PEDERSOLI sfilata

VALLELUNGA - Invitati dalla CSAI a pulire le macchine sporche, i piloti della F. Italia hanno puntualmente ubbidito. Con le macchine luccicanti si presentano per la prima batteria in prima fila, Leoni e Buratti. Il ragazzo di Argenta, « caricato » dalle prove della F. 3 che si sono svolte poco prima, se ne va subito alla grande seguito dal campione italiano dei K 250 che lo seguirà come un'ombra per tutti i dodici giri, a 200 metri. Dietro seguivano Giacomelli e Ciccozzi che aveva avuto guai in partenza ed era stato costretto a rimontare tutto il gruppo. Verso il termine Giacomelli si girava platealmente in variante e perdeva la posizione a favore del romano.

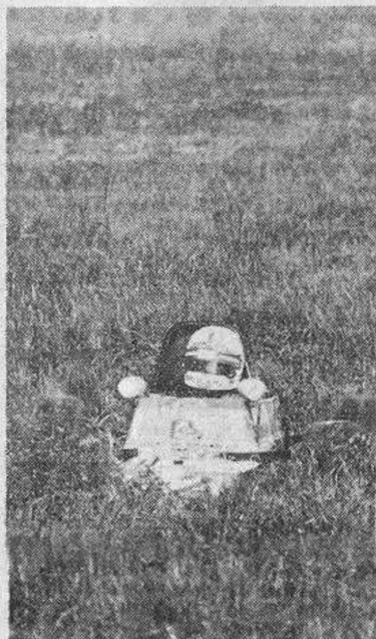
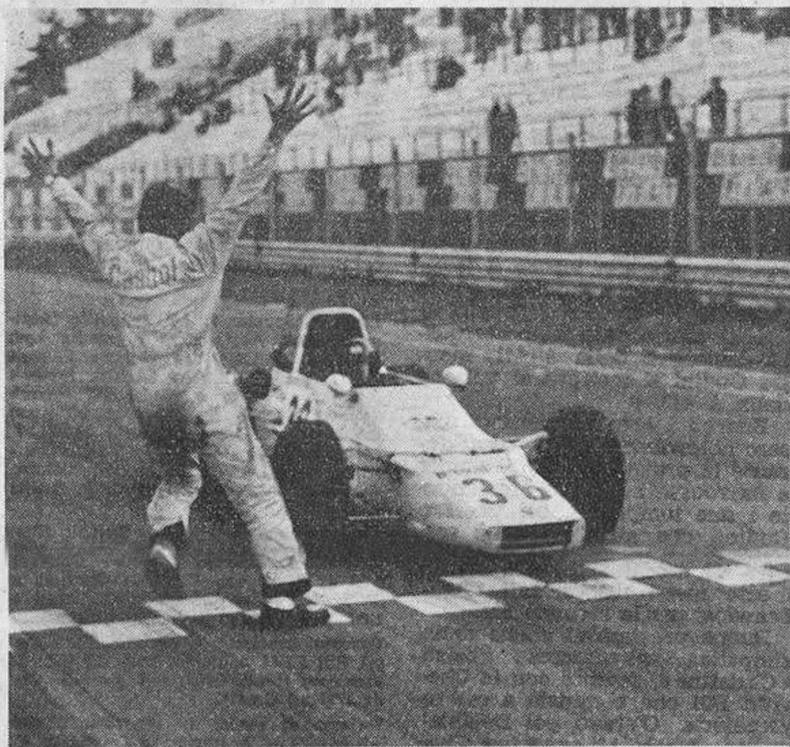
Nella seconda batteria Pedersoli lottava a lungo con Piccolomini ma a metà gara quest'ultimo usciva di strada nel tratto veloce e per il primo posto non c'erano più emozioni.

Bella invece la finale con Leoni subito in testa e Buratti che dava inizio ad una caccia spietata durata ben 15 giri. Dietro seguiva Ciccozzi che con un motore decisamente inferiore doveva tirare fuori tutto il mestiere per tenere dietro Pedersoli. Quest'ultimo, un ventitreenne di Boario Terme, sarà un po' la rivelazione della giornata perché si portava progressivamente fino alle spalle di Buratti che al termine della gara era il battistrada e quando il bolognese si girava volava verso la vittoria.

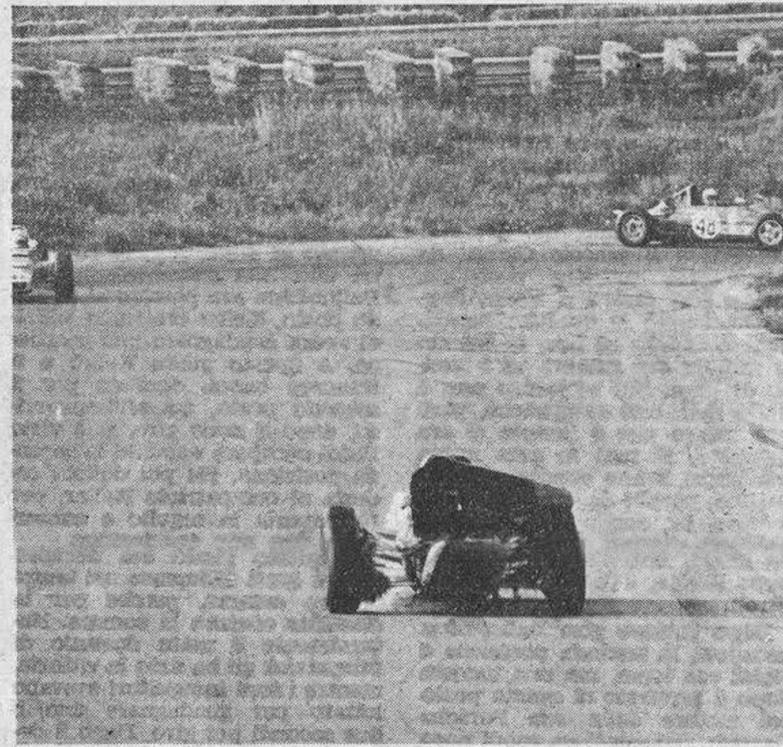


● Poco prima c'era stata una gara di G. 3 un po' monotona perché il commissario tecnico Caneschi, all'ultimo minuto aveva tolto dallo schieramento la Pantera di Maurizio Micangeli e la Lancia Beta di De Vivo perché non avevano la cintura regolamentare. Questo, quando alle verifiche nessuno se ne era accorto ed i piloti ignoravano la nuova norma.

I primi tre della finale di Formula Italia: Pedersoli, Leoni (secondo) e Buratti (a destra)



A sinistra, entusiasmo anche eccessivo per l'arrivo del vincitore. Sopra, Coppelli nel prato. A destra, volano anche i musi



sa sotto accusa verso la fine dell'anno scorso, pare abbia guadagnato moltissimo dall'inniezione di cavalli ed ora, rimasta immutata, è decisamente competitiva. Il discorso sui telai sarebbe comunque troppo lungo perché anche il March e soprattutto il nuovo GRD, forse quello più docile ed in grado di perdonare di più gli errori, hanno ancora convinto.

Nella prima batteria mantova (Brabham BT 41) prende decisamente la testa e crediamo che la schermaglia tra Zorzi (GRD), Cinotti (March-Nov.) e Francia (March-Toyota) che alle sue spalle si ostacolavano a vicenda, sia stato un episodio non richiesto dal pilota del Lario, che avrebbe fatto comunque tutta la gara da solo. Alle sue spalle si staccavano Zorzi e Francia che a lungo si scambiavano cortesie ma nessuno prendeva decisamente l'iniziativa perché il primo voleva conservare (con la generale penuria) le gomme per la finale ed il secondo nutriva timori per il cambio. Sotto tono invece Cinotti che non riusciva a scrollarsi di dosso il coriaceo Ghinzani.

Nella seconda batteria Alberto Colombo con una GRD decisamente a punto (senz'altro la macchina più a posto di tutte quelle presenti) non aveva problemi per mantenere sempre a debita distanza Pesenti Rossi.

## Ferito un commissario

VALLELUNGA - Le prove della F. Italia sono state purtroppo guastate da un incredibile incidente nel quale restava coinvolto, per fortuna con conseguenze meno gravi del previsto, il commissario di percorso Piero Pisciarelli, 23enne impiegato del Ministero del Tesoro. Alla curva che precede il tratto del Cimino e che le F. Italia prendono quasi in pieno, il pilota Molinari perdeva il controllo della macchina che, con le ruote sull'erba, si impennava volando letteralmente al di là del guard-rail sul terrapieno, dove svolgeva le sue mansioni il giovane commissario. Colpito da una ruota alla regione ischio-pubica veniva immediatamente soccorso in pista e poi trasportato d'urgenza al Policlinico di Roma. Le notizie catastrofiche della prima ora venivano per fortuna smentite.

● Le prove ufficiali sono iniziate con un'ora di ritardo perché la sempre solerte commissione di vigilanza aveva rilevato la mancanza di una autobotte dei pompieri con l'acqua. Non è una novità per Vallelunga ma è pur sempre paradossale che in un impianto che ha una fittissima rete autonoma di manichette e soprattutto un servizio antincendio ben più moderno ed efficiente, venga spesa una cifra non indifferente per una richiesta del tutto inutile.

● Le rotture ai cambi Hewland MK 9 sono un po' l'argomento del giorno. Si comincia a pensare che la causa stia nei giunti omocinetici che trasmettono brutalmente la potenza senza lo smorzamento di un parastrappi in gomma. Francia ha già montato il tipo MK5 che comunque non risolve il problema perché le differenze sono minime e Kessel ha addirittura provato un lubrificante ottenuto miscelando (in segreto) vari olii per cambi e differenziali.

● A metà settimana, quando la pista aveva già visto un buon afflusso di piloti in allenamento, una troupe cinematografica si spostava a Vallelunga per girare alcune scene di un film con Senta Berger. Si doveva improvvisare una corsa automobilistica e per il ruolo dei piloti venivano scelti, seduti stante, Carlo Giorgio, Maurizio Flammini e Massimo Baliva.

● Dopo aver appiedato il proprio pilota ufficiale Massimo Ciccozzi con delle richieste assurde, la MP è stata a sua volta costretta a rinunciare alla gara perché Carlo Giorgio, regolarmente iscritto, era stato dirottato su una March dall'amico Trivellato. La macchina era ormai pronta in tutti i particolari: mancava solo chi la guidasse.

● Si è rivisto in F. 3 Maurizio Flammini, sceso in pista durante le prove ufficiali per collaudare la Tecno 1600 dell'amico Leandro Leoni. In soli nove giri e con una macchina chiaramente da aggiornare otteneva 1'20" netto. Abbastanza soddisfatto del risultato e convinto delle possibilità della Tecno, decideva infine di iscriversi alla gara di Montecarlo.

● Al termine delle verifiche tecniche veniva contestata alle March il mancato rispetto dei regolamenti per via dell'altezza della carenatura, di 6 centimetri al di sopra degli 80 consentiti. Il CT Caneschi se ne era naturalmente accorto ma aveva ammesso ugualmente le macchine sapendo che all'estero non erano sorti problemi. Al contrario alcuni piloti e soprattutto Alberto Colombo, improvvisatosi paladino della giustizia sportiva, minacciavano di creare un « caso » presentando un reclamo. Colombo era un po' solo contro tutti ma alla fine riusciva nel suo intento e le March si presentavano in pista « decapitate » e con la ferita ricoperta di adesivo.

● Non senza suscitare polemiche, sono finalmente arrivate le gomme da bagnato per la F. Italia. Derivano direttamente dalle solite Firestone da asciutto (ultimamente introvabili) dalle quali si differenziano per le scanalature centrali di drenaggio. Sotto accusa il prezzo (42.000 lire+IVA, e con tutti i cerchi sono 300.000 lire tonde) e soprattutto l'obbligo di montarle su insindacabile ordine del direttore di gara. Alla riunione con il rappresentante della CSAI, Giacchini che tra l'altro aveva ufficialmente invitato i piloti a tenere pulite le macchine, le acque erano abbastanza tranquille.

Più tardi, con i rappresentanti di scuderia la discussione si animava ma il problema delle gomme (pur se qualcuno sottolineava che in tre anni non è sbucata fuori una gomma bivalente e a basso prezzo) era solo un pretesto. La realtà

è che i ragazzi sono tutti un po' stufo della costante presenza di sapore scolastico della CSAI e gradirebbero una maggiore responsabilità. Unica consolazione il monte premi, aumentato a 600.000 lire, ma si dovrà pazientare per riceverli perché nessuno sa chi deve pagare la ritenuta d'acconto (per ora).

● Michele Mazzilli che curava la Brabham BT 35 della Scuderia Italia ha in cura diverse macchine di tale tipo che intende aggiornare secondo canoni personali. A Casale dovrebbe esserci Pino Pica che collauderà la prima della serie. All'avantreno sono stati montati freni Girling a quattro pompanti mentre le pinze che in origine erano davanti sono state spostate dietro. Un alettone molto arretrato ed una carrozzeria piuttosto avvolgente, simile a quella della BRM, completano l'opera.

1. TROFEO GRUPPO TIRRENA ASSICURAZIONI - Gara internazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 21 aprile

## LE CLASSIFICHE

## F. ITALIA

1. batteria: 1. Leoni 17'13"1, media kmh 132,810; 2. Buratti 17'17"1; 3. Ciccozzi 17'24"7; 4. Giacomelli 17'35"6; 5. Campominosi 17'37"7; 6. Fiorini 17'38"2; 7. Ponzone 17'46"8; 8. Abate 17'55"5; 9. Prossliner 18'18"2; 10. Bocalero 18'20"3; 11. Lenardon 18'25"9; 12. Miolo 18'33"7; 13. Gianni a 1 giro. Giro più veloce: il 8. di Leoni in 1'25"2, media 135,211.

2. batteria: 1. Pedersoli 17'21"8, media kmh 132,691; 2. Mitia 17'31"7; 3. Lombardi 17'32"7; 4. Riva 17'55"3; 5. Serena 17'55"3; 6. Rossino 18'04"6; 7. Hego 18'16"1; 8. Tricceri 18'22"2; 9. Schwarz 18'22"5; 10. Coppelli 18'32"7; 11. Viola 18'57"2; 12. Piccolomini a 5 giri. Giro più veloce: il 7. di Pedersoli in 1'24"9, media kmh 135,689.

Finale: 1. Pedersoli 28'22"5, media kmh 135,360; 2. Leoni 28'22"8; 3. Buratti 28'33"6; 4. Ciccozzi 28'45"9; 5. Ponzone 29'01"8; 6. Mitia 29'02"1; 7. Lombardi 29'02"4; 8. Campominosi 29'08"8; 9. Serena 29'10"1; 10. Abate 29'24"7; 11. Frossliner 29'40"5; 12. Rossino 29'41"1; 13. Bocalero 29'48"6; 14. Schwarz a 1 giro; 15. Coppelli a 3 giri; 16. Riva a 5 giri; 17. Giacomelli a 6 giri; 18. Tricceri a 10 giri. Giro più veloce: il 19. di Pedersoli in 1'23"2, media 133,461.

## FORMULA 3

1. batteria: 1. Mantova (Brabham BT41) 15'28"8, media kmh 148,992; 2. Zorzi (GRD) 15'29"7; 3. Francia (March) 15'30"5; 4. Ghinzani (March 743) 15'34"3; 5. Cinotti (March-Scaini) 15'34"8; 6. Martino (GRD) 15'39"5; 7. Guido (Lotus 69) 15'57"1; 8. Leoni (March 743) 16'02"5; 9. Artina (GRD) 16'03"9; 10. Dacò (Brabham BT35) 16'14"1. Giro veloce: il 3. ed il 5. di Mantova e Francia in 1'16"3, media kmh 150,982.

2. batteria: 1. Colombo (GRD) 15'22"1, media kmh 149,762; 2. Pesenti Rossi (GRD) 15'24"9; 3. Bodini (Tecno) 15'34"1; 4. Giorgio (March 743) 15'35"4; 5. Cerulli (March 743) 15'35"8; 6. Pavese (Brabham BT41) 15'40"1; 7. Ancherani (Brabham BT42) 15'45"7; 8. Manzoni (Brabham BT41) 15'56"1; 9. Kessel (Brabham BT41) 16'17"7; 10. Guido (Lotus 69) a 1 giro. Giro più veloce: il 10. di Colombo in 1'15"9, media kmh 151,773.

## GRANTURISMO GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ripani (Matra-Simca) 25'11"1, media kmh 105,624; 2. Chianucci (Fulvia) 25'18"4; 3. Guerisoli (Fulvia) 25'19"2; 4. De Laurentis (Fiat X-1/9) 26'23"8; 5. Dionisi (Fulvia) 26'32"4; 6. Salamina (Fulvia) a 7 giri. Giro più veloce: il 6. di Ripani in 1'45"9, 108,781. Classe oltre 1300: 1. Martignone (Pantera) 24'50"6, media kmh 115,926; 2. Fioravanti (Alpine) 25'48"4; 3. Anpal (Porsche) 26'04"8. Giro più veloce: il 13. di Martignone in 1'38"2, 117,311.

# Nell'EURO COPPA GT PORSCHÉ tocca a FITZPATRICK

**OSTERREICHRING** - Dopo il giro dietro la vettura staffetta, Fitzpatrick ha fatto la miglior partenza per la prima manche e si è portato in testa. Al termine del giro iniziale era seguito da Ballot-Léna, Haldi, Casoni e Schickentanz. Dopo la seconda tornata, Casoni aveva fatto mutare la situazione diventando terzo, alle spalle di Fitzpatrick e di Ballot-Léna, seguito da Haldi, Schickentanz e Keller. Poi nel giro successivo il piccolo Casoni ha guadagnato un'altra posizione, portandosi dietro a Fitzpatrick. Arrivati però al quarto giro, Casoni è andato al box, indicando il motore che fumava ed è uscito di gara. Sul momento non è stata data una spiegazione, però era chiaro che il motore si era grippato. E così la gara aveva già perso il suo carattere drammatico, perché da quel momento «Fitz» ha condotto una corsa solitaria davanti a tutti, seguito da Haldi, Ballot-Léna, Schickentanz; Keller, «Gero» e Maurer-Stroh.

Dopo l'ottavo giro Ballot-Léna occupava la seconda posizione e Haldi era terzo, ma una tornata dopo è arretrato al quinto posto col motore della sua Porsche Carrera che emetteva suoni poco rassicuranti. Intanto «Gero» aveva perso una posizione e occupava il dodicesimo posto, anche lui con chiari guai al motore. Fornera, e il tedesco Vogt con l'Alfa GTA 1600, avevano avuto dure battaglie per conservare le loro posizioni e soltanto nella seconda metà della gara la piccola Fiat era dietro a Vogt, mentre prima a volte precedeva l'assai più potente GTA di circa cinquanta metri. Pochi e mutamenti fino al termine della manche, salvo per il cambiamento di posto fra Schickentanz e Keller, con il primo arretrato al quarto. Fra Fitzpatrick e Ballot-Léna il distacco era notevole.

**OSTERREICHRING** - Il pilota inglese Fitzpatrick, che corre per il team tedesco Polifac di Georg Loos nel campionato europeo GT, ha dominato la seconda prova del trofeo. La prima si svolse a Monza, due settimane fa, concludendosi con la vittoria di Schickentanz, che precedette Keller e Fitzpatrick. Questa volta, invece, «Fitz» non ha corso nessun pericolo.

In prova è stato il più veloce in 1'54"30, seguito da Ballot-Léna con 1'55"48 e Schickentanz con 1'56"27, quarto Haldi con 1'56"29, poi Casoni con la Pantera De Tomaso in 1'56"62, seguito dall'italiano «Gero» con 1'56"83.

Fra gli altri italiani presenti, Odoardo Govoni con la seconda Pantera De Tomaso iscritta dalla Scuderia Nettuno, che in prova ha segnato il diciassettesimo tempo in 2'06"15, e Tarcisio Fornera con la Fiat 1X/9 iscritta dalla Scuderia Città dei Mille. Benché Fornera abbia segnato il tempo più lento (il ventesimo) ha però messo in luce ottime doti, con la sorprendente veloce piccola vettura di 1300 cc.

Anche nella seconda manche è andato subito in testa Fitzpatrick e non ha più perso la posizione di comando, fino alla conclusione. Alle sue spalle si è però potuto assistere a prestazioni di prim'ordine da parte di un gruppo di quattro piloti: Ballot-Léna, Keller, Schickentanz e Haldi, il cui ordine era questo dopo il primo giro. Al quarto, però, Keller occupava la seconda posizione mentre Ballot-Léna era arretrato in terza, seguito dagli altri due. Alla successiva tornata Ballot-Léna era passato al secondo posto, Keller era terzo e Haldi aveva guadagnato una posizione. A questo punto Keller e il francese hanno duellato per il secondo posto, ma all'improvviso, dopo il nono giro, si è visto Haldi occupare appunto la seconda posizione. Ha poi dovuto cederla al compatriota Keller, per ricoprirlo in seguito e conservarla fino alla conclusione.

A questo punto era decisivo sapere quali differenze nei tempi fossero emerse, perché per la classifica contava la somma. Naturalmente il netto dominio di Fitzpatrick gli ha dato la vittoria, mentre i suoi inseguitori avevano lottato per guadagnare uno o due secondi per giro. Dopo il decimo, l'inglese precedeva Haldi di 3", al quinto di 7" e alla fine di quasi 14".

Lasciando da parte i leaders, c'era però, nella seconda manche, un gruppo che lottava duramente, formata di piloti Porsche, cioè Loos, Chenevière, Bertrams, Seguin e Kiemele. Le posizioni fra questi conduttori si sono alternate di continuo per un pezzo, ma verso la fine della gara Loos era saldamente in testa, seguito da Chenevière, Seguin, Bertrams e Kiemele. I piloti di questo gruppo perdevano fino a 3"5 per giro, nei confronti di Fitzpatrick.

Hannes Steinemann

## SUSY NADDEO pensa a MONTECARLO

**ROMA** - Susy Raganelli torna alle corse. Imitando il marito Giancarlo Naddeo che è tornato alle mini-ruote per un campionato italiano a squadre di karting («ma è soltanto un hobby!»)... L'indimenticata campionessa del mondo di otto anni fa ha deciso di staccare il volante dal fatidico chiodo. Domenica 26 maggio Susy Raganelli correrà il gran premio femminile di Montecarlo: «Sarà un episodio isolato — tiene a precisare — che però non mi autorizza ad affrontare l'impegno agonistico sottogamba. Mi preparerò come ai tempi del karting. Giancarlo ed io ai primi di maggio faremo un sopralluogo del circuito dove ho praticamente concluso la mia carriera nel 1967 piazzandomi quarta in una 100 internazionale. Mio marito mi sarà di grande aiuto, perché anche lui conosce bene il tracciato monegasco. Vi ha corso sia

in kart nel '68 che in F. 3 nel '71 in una avvincente gara: 1. Walker, 2. Giancarlo, 3. Jabouille».

Questo risultato Susy lo sa ormai a memoria. Non può certo ricordarsi le imprese del marito con tanti particolari. Naddeo sorride, abbraccia Susy e dice: «Ormai è la mia biografia: sa tutto di me e non soltanto come pilota. Abbiamo deciso insieme che valeva la pena fare la trasferta a Montecarlo per il Gran Premio femminile. Non sono comunque mancate le pressioni... esterne. Come concessionario della Renault, non potevo certo oppormi alla partecipazione di Susy in una gara riservata esclusivamente alle nuove H 5 LS di 1300 cc (sono già in vendita in Francia, dal 26 aprile, e presto saranno commercializzate anche in Italia, n.d.r.)».

Così Susy Raganelli è una delle due italiane (l'altra è Lella Lom-

**CORSA ALL'OSTERREICHRING** - Gara di velocità in circuito valevole per il Campionato europeo GT - 21 aprile 1974. LE CLASSIFICHE

**Prima manche:** 1. John Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 38'28"11; 2. Ballot-Léna (Porsche Carrera RSR) 38'40"11; 3. Keller (Porsche Carrera RSR) 38'42"91; 4. Schickentanz (Porsche Carrera RSR) 38'43"11; 5. Haldi (Porsche Carrera RSR) 39'14"16; 6. Bertrams (Porsche Carrera RSR) 39'51"61; 12. Govoni (De Tomaso Pantera) 19 giri; 16. Fornera (Fiat X-1/9) 17 giri. **Giro più veloce:** Fitzpatrick 1'54"71, media kmh 185,5.

**Seconda manche:** 1. John Fitzpatrick 38'28"71; 2. Haldi 38'42"19; 3. Ballot-Léna 38'43"13; 4. Schickentanz 38'43"81; 5. Keller 38'59"03; 6. Loos 39'35"14; 13. Govoni 19 giri; 15. Fornera 17 giri. **Giro più veloce:** Haldi 1'54"68, media kmh 185,55.

**Finale:** 1. John Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 1.16'55"71; 2. Ballot-Léna (Porsche Carrera RSR) 1.17'23"13; 3. Schickentanz (Porsche Carrera RSR) 1.17'27"23; 4. Keller (Porsche Carrera RSR) 1.17'41"94; 5. Haldi (Porsche Carrera RSR) 1.17'55"35; 6. Seguin (Porsche Carrera RSR) 1.19'40"03; 7. Loos (Porsche Carrera RSR) 1.19'40"19; 8. Bertrams (Porsche Carrera RSR) 1.19'40"81; 9. Chenevière (Porsche Carrera RSR) 1.19'48"79; 10. Kiemele (Porsche Carrera RSR) +20'08"85; 11. Vollery (Porsche Carrera RSR) 38 giri; 12. Govoni (De Tomaso Pantera) 38 giri; 13. Fischhabek (Porsche Carrera RSR) 37 giri.

## Squalificata la MEXICO di MARKO

**OSTERREICHRING** - In una delle gare di contorno della prova del campionato GT è successo un fatto inedito. Nella corsa Escort Mexico, che rappresentava una novità, c'era in palio una coppa speciale. La vettura che il direttore di Formula Ford e Escort Mexico austriaca, l'ex pilota Helmut Marko, aveva preso in prestito da un amico è risultata illegale, per via dell'albero a camme, sicché pilota e vettura sono stati squalificati. Data la sua posizione, in veste di direttore di queste formule, Marko si trova in un certo imbarazzo.

bardi) a rappresentare il nostro «gentil sesso» nel G.P. di Montecarlo. Non ci sarà Donatella Tominz, per la quale il veto del marito fa da alibi al veto della Fiat. A differenza delle altre partecipanti (Beaumont, Engemann, Beckers, Hoepfner, Vanoni, ecc.) la Tominz è una «ufficiale», con tanto di contratto in esclusiva della Fiat-Rally.

«Non mi faccio illusioni — confessa Susy —. Sarò una outsider nel vero senso della parola. Contro ragazze del mestiere, che si alternano con una certa disinvoltura al volante di macchine diverse e in diversi tipi di gara, non potrò battermi alla pari. Tuttavia sarà per me un'esperienza nuova e piacevole: l'idea di ritrovarmi dopo sette anni come protagonista nell'ambiente delle corse mi emoziona davvero!».

I. c.

## Via libera alle ALPINE 2000 nelle COPPE di PASQUA

# La «barchetta» di JABOUILLE

**NOGARO** - Già fino dalle prove si sapeva che le Coppe di Pasqua non potevano sfuggire alle Alpine. Infatti Ragnotti aveva mandato all'aria il motore BMW della sua March ufficiale nelle prove private, svoltesi la settimana precedente la corsa, quando Lafosse aveva alla conclusione preferito conservare intatta la sua Abarth per le gare del campionato europeo.

Jabouille era di nuovo al volante della barchetta A 441 della squadra ufficiale, invece il team Archambeaud-Switzerland aveva invertito le cose, in rapporto al Ricard, cioè questa volta Larrousse disponeva della A 441, mentre Cudini si metteva al volante della A 440.

Benché i loro pneumatici fossero notevolmente deteriorati durante le prove ufficiali, Jabouille e Larrousse segnavano facilmente i due tempi migliori, mentre Cudini, che all'inizio della sessione aveva avuto noie al motore di avviamento, era nettamente meno veloce, pur qualificandosi per la seconda fila.

Buone prestazioni anche della simpatica campionessa belga «Christine», sempre con la Chevron B21 che comincia a essere vecchietta. C'erano poi Delamare, su March, Mieusset su Chevron, Sabourin su March e Heavens su Lola.

All'abbassarsi della bandiera, naturalmente sono scattate in testa le tre Alpine, ma Cudini era alle prese con i freni che funzionavano male e già al quarto giro era costretto a lasciarsi superare dai due compagni di squadra. Jabouille, che si era sistemato al comando dal primo giro, ci è poi rimasto fino alla conclusione, nonostante una leggera minaccia da parte di Larrousse a metà gara. Dietro le tre irraggiungibili Alpine, il brasiliano Delamare, con una March nuova di zecca, si è imposto nei confronti di Mieusset e dell'inglese Heavens.

Le altre corse del week-end sono state d'interesse «misto». Nella GT speciale Lafosse, che era partito con una Porsche Carrera di 2800 cc, sembrava avere già la vittoria in tasca, ma un errore al quinto giro gli faceva perdere definitivamente il primo posto, a vantaggio di Striebig su Carrera, che ha poi vinto. Greder, con la sua pesante Chevrolet Corvete ha dovuto accontentarsi del quarto posto.

Nella turismo speciale Geurie e la sua splendida Ford Capri di tre litri, che si vede regolarmente nelle gare del challenge turismo, non hanno evidentemente avuto difficoltà ad imporsi.

La gara per turismo di serie ha visto al via molti «divi», con Maublanc su BMW e Marie Laurent su Hemicuda che hanno tenuto testa a un gruppo di Opel Commodore, capeggiato da Greder e da Christine Beckers che pilotava la vettura che generalmente usa Marie Claude Beaumont.

Purtroppo prima della metà gara Rouget, Christine che Imbert su Alfa aveva involontariamente fatto uscire di pista, e Sa-

bine sono spariti di scena. Maublanc, che aveva preso la testa con autorità, si è poi imposto senza discussioni su Greder, mentre Marie Laurent, su quel circuito piuttosto tormentato, non poteva sfruttare in pieno le grandi possibilità della sua Hemicuda e terminava quarta.

Daniel Boutonnet

**COPPE DI PASQUA** - Gara di velocità in circuito - Nogaro, 15 aprile 1974.

LE CLASSIFICHE

**Sport e bimoto:** 1. J.P. Jabouille (Alpine Renault A441) 25'24"7, media kmh 147,333; 2. Larrousse (Alpine Renault A441) a 6"; 3. Cudini (Alpine Renault A440) a 1'16"4; 4. Delamare (March 74S) a 1 giro; 5. Mieusset (Chevron B23-BMW); 6. Heavens (Lola T294); 7. Lapeyre (Grac MT20); 8. «Christine» (Chevron B21-FVC). **Giro più veloce:** Jabouille (Alpine A441) 1'15"3, media kmh 149,163.

**Gran Turismo Speciale:** 1. Striebig (Porsche Carrera 3L) 21'45"1, media kmh 129,093; 2. Lafosse (Porsche Carrera) a 4"4; 3. Pigeon (Porsche Carrera) a 54"7; 4. Greder (Chevrolet Corvete) a 1'00"4; 5. Bardini (Porsche Carrera).

**Turismo speciale:** 1. Geurie (Ford Capri RS) 22'44"4, media kmh 123,482; 2. Vaucenay (BMW 2002) a 1 giro; 3. Godard (Ford Capri).

**Turismo di serie:** 1. Maublanc (BMW 3.0 Si) 24'02"2, media kmh 113,660; 2. Greder (Opel Commodore GSE) a 50"8; 3. Maquine (Opel Commodore GSE) a 1'03"3; 4. Marie Laurent (Chrysler Hemicuda) a 1'16"8; 5. Imbert (Alfa Romeo 2000 GTV) a 1'20"1.

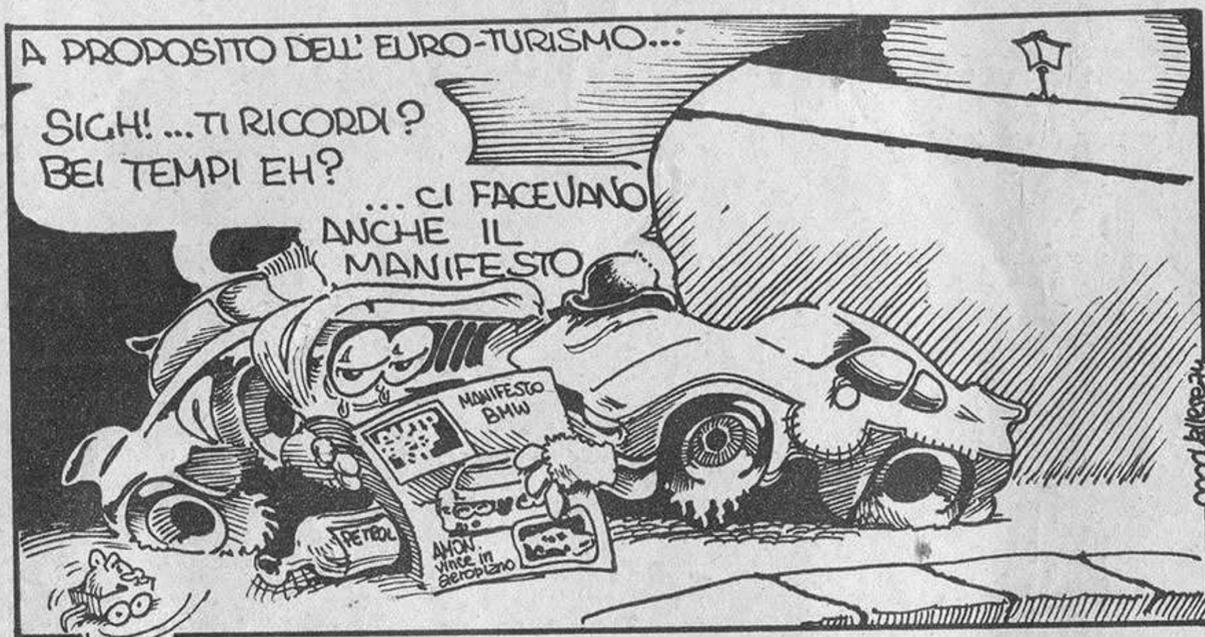
## Per una corsa «benefica» squalificati piloti argentini

**BUENOS AIRES** - In Argentina, tutto il mondo della Turismo de Carretera, la ormai famosa TC che il pubblico italiano conosce bene, è in fermento per un braccio di ferro disciplinare che rischia di paralizzare questa importantissima e vitale branca dello sport motoristico sudamericano.

E' successo che i piloti avevano organizzato ed effettuato una gara, nella città di «25 di Maggio», senza l'autorizzazione della CADAC, la commissione sportiva argentina. I piloti avevano poi donato l'incasso della gara agli alluvionati del Nord del Paese, mentre il Governo ne reclamava la consegna per appoggiare la grave situazione della popolazione.

Veniva quindi deciso di deferire al tribunale disciplinare tutti i piloti, assieme alla loro associazione di categoria, la ACTC, ma nessun pilota si è presentato alla convocazione. E' certo che questa situazione è insostenibile, poiché se lascia perdere, il CADAC vede sparire ogni suo residuo di autorità, mentre se insiste a voler squalificare i piloti praticamente il TC muore, e di morte violenta, e tutto ciò spiace poiché c'è di mezzo la politica e sciocchi puntigli personali.

a. c. b.



C'è aria di crisi sull'Europeo Turismo. E non come si potrebbe pensare crisi passeggera, ma proprio crisi sostanziale. Ne risentono sia i privati sia le squadre ufficiali. Per entrambi la causa è d'origine economica. I privati hanno perso la voglia di impegnarsi in gare dove all'assenza di premi ed ingaggi fa da contraltare la « follia » dei costi di acquisto e di gestione delle vetture. Follia nel senso più veritiero della parola, se si considera che per una « vettura derivata dalla serie e adattata alle competizioni » (secondo lo spirito del regolamento sulle gr. 2) occorrono solo per l'acquisto non meno di trenta milioni. Ma l'assurdo non è tanto in questa cifra, (per comodità di confronto ricordiamo che una monoposto di F. 2 una « Sport due litri » ultima versione valida ed aggiornata non arriva ai venti milioni) quanto nel fatto che con tutti quei soldi, si può arrivare ad avere solo una vettura dello scorso anno. Un mezzo cioè che, a differenza di quanto accade per le altre categorie appena citate (dove con una buona gestione, valga per tutti l'esempio di Brambilla, si può anche essere a portata di vittoria) appare già superato in partenza dal punto di vista tecnico e competitivo se paragonato alle vetture ufficiali delle stesse case, che quelle vetture hanno messo in circolazione.

In parole povere uno va per esempio a Monaco alla BMW, lascia l'assegno di trenta milioni per una « 3.0 CSL » del 1973, e al momento di scendere in pista si accorge che avrà contro la vettura ufficiale della casa, che nella versione 1974 ha qualcosa come 50 CV in più nel motore, oltre a varie modifiche di dettaglio tali da rendere le due vetture completamente diverse.

Sotto questo profilo potremmo dire che le cose si sono messe bene per i privati, perché la « crisi economica » con perfetta imparzialità, non ha risparmiato nemmeno i due reparti competizione della Ford Colonia e della BMW Monaco, i superstiti matatori dell'Euro-Turismo. A Salisburgo, dove per la prima volta si è potuto ammirare in gara i « super mostri » da 400 CV, preparati dalle due case tedesche quando le cose andavano bene e in previsione non solo dello scontro diretto tecnico e pubblicitario nell'Euro-Turismo 1974, ma anche di un futuro mondiale nelle « silhouettes », nonostante la bellezza della battaglia tra le due « Capri » di Glemser-Hezemans e Lauda-Mas, e la solitaria BMW « 3.0 CSL » di Stuck-Ickx, Kranefuss e Neerpasch, i due « boss » non hanno nascosto il fatto che dietro l'apparente facciata di grandezza e sicurezza si nasconde un vuoto economico terribile.

KRANEFUSS: « Il nostro reparto competizioni — dice — è stato creato per creare un supporto pubblicitario alla produzione di serie. L'attuale crisi che ha colpito la Ford Colonia, con una recessione incredibile nelle vendite dei modelli più popolari sul mercato tedesco, non poteva perciò ovviamente non coinvolgere anche noi. Il nostro budget è stato diminuito rispetto al 1973 di una percentuale superiore al 35%. Questa incidenza già di per sé sensibile, diventa drammatica se consideriamo che proprio quest'anno, con lo sviluppo della nuova versione della « Capri » i nostri costi sono aumentati paurosamente. Certo la possibilità di poter fare progettare e sviluppare il nostro nuovo motore da Cosworth rappresenta un notevole alleggerimento di compiti. Tuttavia, le prove ed i collaudi di tutte le altre modifiche rese necessarie dall'adozione di questo nuovo propulsore richiedono come è ovvio un cospicuo investimento economico a cui, così restando le cose, ben difficilmente possiamo far fronte. Potrebbe sembrare assurdo che proprio nell'anno in cui le nostre vetture sono tecnicamente più all'avanguardia si sia costretti a non farle correre. Ma purtroppo la realtà è proprio questa. Oltre a Salisburgo saremo in gara solo al Nurburgring, a Silverstone, e forse a Zandvoort. Un po' poco si dirà. Ma non possiamo fare diversamente. Anche perché quest'anno in Germania ci sono i mondiali di calcio, e quindi soldi da sponsor esterni non è possibile ricavarne, essendo tutti i budgets pubblicitari già coperti. Anzi, tramite Auto-sprint, se c'è qualcuno interessato in Italia a sponsorizzare le nostre vetture, con una cinquantina di milioni ci si potrebbe mettere d'accordo per tutto l'Euro-Turismo. Purtroppo le « Gr. 2 » sono costose perché c'è un regolamento, che per quanto elastico, è sempre limitativo. La sola via d'uscita per questo campionato sarebbe una maggior libertà interpretativa delle norme. Con le « silhouettes » anche programmi tecnici avanzatissimi verrebbero a costare meno di quello che costano oggi. Perché così tra omologhe, numero di pezzi in produzione collaudi, esperienze, tanto per fare un esempio, il nostro motore viene a costare più o meno come il progetto di un motore di F. 1. Su questa base si capisce come anche le Case non siano più interessate, nonostante gli indubbi vantaggi pubblicitari, a continuare nel Gr. 2 ».

NEERPASCH: « La macchina che siamo riusciti ad allineare, fortunatamente vincendo, a Salisburgo è il solo programma sicuro che abbiamo fino ad oggi — dice il responsabile del reparto competizioni

## I «boss» delle maxi turismo spiegano il momento-crisi

# 30 milioni per fallire

di Monaco della BMW — dico fortunatamente — prosegue Neerpasch — perché essendo presente sulla pista austriaca anche il direttore commerciale Lutz, che nelle alte sfere è sempre stato il fautore più acceso della svolta sportiva, può darsi che qualcosa in futuro si maturi. Per il momento però è meglio non farci conto su queste speranze. La realtà è quella che ho detto all'inizio. La crisi automobilistica che ha colpito il mercato tedesco, al pari di quello mondiale, ha ovviamente inciso in maniera profonda sui programmi BMW. Perciò il nostro reparto è stato il primo a risentirne. Il nostro budget è stato decurtato di oltre il 50%. Considerato che abbiamo di fronte un avversario come la Ford, e che contemporaneamente dobbiamo sviluppare e collaudare questi nuovi modelli a ventiquattro valvole, significa che più o meno non abbiamo i soldi per programmare con sicurezza nemmeno una gara. Faccio un esempio: con i radiatori posteriori simili a quelli adottati sulla Capri, la nostra « 3.0 CSL » potrebbe guadagnare in velocità pura anche 15 km all'ora. Però bisogna provare vedere collaudare, ed io, che la modifica l'avrei già pronta, non mi posso muovere perché in officina a lavorare attorno alla vettura posso destinare al massimo due meccanici. Tutti gli altri infatti mi servono per il lavoro di assistenza ai clienti che al momento rappresenta per noi la sola fonte di finanziamento. Meno male che in questo campo non c'è da lamentarsi, perché solo di motori due litri di « F. 2 e Sport » a tutt'oggi ne abbiamo già fatti oltre 120. Per cercare di fare soldi ho perfino autorizzato il commercio delle giacche a vento con i nostri colori, che a quanto pare sono richiestissime dagli appassionati. Questo spiega anche perché i nostri colori ufficiali siano cambiati, per la squadra, con il blu colore di base invece del bianco. E' un modo per distinguerci come « Team » ufficiale BMW, perché una vera squadra si vede anche dai particolari. Tornando al capitolo stagione 1974, usando una espressione già resa famosa, dico, che per noi rimane la sola strada del « contatto tecnico » andare cioè a correre dove e quando possibile, per poter vedere il grado di competitività della nostra vettura e nello stesso tempo programmare le eventuali modifiche di sviluppo. In questo contesto si spiega perciò anche perché cercheremo di andare a tutti i costi a Le Mans. La speranza è che ci si trovi solo di fronte ad un periodo di transizione e che per il 1975 tutto possa tornare se non come prima, almeno meglio di adesso ».

t. z.

Deluso il pubblico per il ritiro di GREGG e GREENWOOD nella 6 ORE

## Accoppiata Carrera ad ATLANTA

ATLANTA (Georgia) - Il tanto atteso duello tra Peter Gregg e John Greenwood, entrambi al volante di vetture Porsche Carrera, che avrebbe dovuto movimentare la Sei Ore di Atlanta non si è purtroppo verificato, deludendo così la maggior parte del pubblico che si attendeva appunto la lotta tra il piccolo pilota di Atlanta, detentore del miglior tempo in prova e il suo acerrimo avversario. Greenwood infatti per primo ha dovuto abbandonare, nel corso del 16. giro con il motore fuori uso, lasciando così via libera a Gregg che ha guidato per metà corsa con molta maestria. Poi anche per l'idolo locale una malaugurata rottura a un pistone lo ha costretto al ritiro, lasciando il comando della gara ad Al Holbert tallonato da Mike Kaiser.

La lotta è continuata sino all'ultimo minuto: a tre quarti d'ora dalla fine Holbert ha dovuto sostare a lungo al box perdendo il giro e mezzo che aveva su Kaiser. Poi riparato il tubo difettoso è ripartito e ha ricominciato a guadagnare su Kaiser, fino a riprendergli un buon vantaggio: Kaiser da parte sua aveva cercato in questa fase di attaccare ma non c'era affatto riuscito a migliorare la sua posizione. Lotta quindi tra le Porsche Carrera, che hanno dominato la gara.

6 ORE DI ATLANTA - Gara internazionale di durata per vetture Turismo e GT - Atlanta, 21 aprile 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Al Holbert (Porsche Carrera), media kmh 174,78; 2. Kaiser (Porsche Carrera); 3. Downs (Porsche Carrera); 4. Linger (BMW); 5. Berstrom (Porsche Carrera); 6. Bondurant (Porsche).

### Per la DODGE di PETTY CHEVROLET vallette

WILKSBORO - Con un rush spettacolare, degno del suo nome, l'allampanato pilota della STP, Richard Petty, ha letteralmente stracciato il plotone di 36 partenti nella 400 miglia di Wilksboro.

I 17 mila spettatori — un record — lungo la pista ovale di meno di un miglio dai banchi sopraelevati, hanno visto prendere il comando da Petty che aveva ottenuto la prima posizione di partenza e tenerla nonostante abbia dovuto sostare un paio di volte per noie ai pneumatici. Il suo diretto avversario, Cale Yarborough che guida la classifica del campionato, nonostante abbia tentato tutti i trucchi del manuale delle Stock non è riuscito a ridurre i due giri di distacco e si è dovu-

to accontentare della seconda piazza.

Uno stuolo di Chevrolet ha fatto da reginetta d'onore alla Dodge rosso-blu di Petty che, per la prima volta in questa corsa aveva il carburatore ridotto, in base al regolamento stabilito ad Atlanta.

« Credevo che per vincere ci volesse un motore ultrapotente, ma mi sono accorto che con un carburatore di diametro minore, la macchina soffre di meno e tira di più », ha detto il vincitore della corsa al quale sono andati 18 mila dei 62 mila dollari in palio.

L. Man

400 MIGLIA VELOCITA' STOCK CAR - Wilksboro (North Carolina). 21 aprile 1974.

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) che gira alla media di kmh 159,702; 2. Cale Yarborough (Chevrolet) a 2 giri; 3. Bobby Allison (Chevrolet) a 2 giri; 4. Benny Parson (Chevrolet) a 2 giri; 5. Lenny Pond (Chevrolet) a 3 giri.



## Accorciato (di 2000 km.) il TOUR (ma 6 tappe)

**TORINO** - Ecco la «carta topografica» del Giro d'Italia '74. Dopo la ridotta ma interessantissima esperienza dello scorso anno, l'AC di Torino si è mosso per tempo — come sapete — per organizzare con calma una edizione già «grande» di questa bellissima avventura. Nel numero scorso di AUTOSPRINT avete letto i primi particolari su questa edizione '74, che si spingerà fino a Roma in cinque tappe, dal 15 al 19 ottobre prossimi. L'itinerario di massima della corsa, prevede gare nei circuiti di Casale, Imola, Mugello, Misano, Magione, Vallelunga, Varano e Monza, e gare in salita al Sestriere, allo Spino, ad Orvieto ed al Chianti.

**PARIGI** - Nei giorni scorsi Bernard Consten ha presentato a grandi linee il Tour de France 1974 e, questa volta, la maggior differenza in rapporto allo scorso anno risiede nell'itinerario.

Per via di difficoltà sorte a causa della crisi energetica, e anche per soddisfare i desideri della maggioranza dei piloti, il percorso di collegamento è stato sensibilmente accorciato. Anziché sui km 5500 del 1973, il Tour si svolgerà su km 3600, in sei tappe invece di cinque, altro particolare che risponde ai desideri formulati dai concorrenti: due sole tappe notturne sono state conservate, mentre l'anno scorso ce n'erano quattro. Le altre quattro saranno particolarmente corte, e nessuna supererà i 446 km.

Per contro, nonostante una diminuzione del numero, le prove di classificazione conserveranno un chilometraggio più o meno uguale a quello dello scorso anno; gli equipaggi dovranno infatti disputare otto prove in circuito, due in salita e quattro speciali su strada, per un totale di km 1103, contro i 1160 del 1973. D'altro canto, e anche questo soddisferà la maggioranza dei concorrenti, le prove in circuito sono state valorizzate e i tempi segnati avranno il coefficiente 0,33 anziché lo 0,25.

E' stata conservata la «regola di tre» riguardante il numero dei giri coperti dal vincitore nella prova — che nonostante tutto, soddisfa

nella maggioranza dei casi — ma il tempo fittizio ottenuto dopo l'applicazione del regolamento non potrà superare 150-0/0 del tempo del primo di ogni gruppo. Quanto alla categoria gruppo 5 sport «Tour de France», che ha fatto scuola, visto che il Rally del Marocco, il Giro d'Italia (e anche il Rally di Montecarlo se si fosse effettuato) l'hanno adottata quest'anno, è stata naturalmente conservata. C'è però una leggera modifica: le vetture dei due sottogruppi - gruppo 5A (vetture derivate da modelli omologati in turismo o GT) e gruppo 5 (prototipi non ancora omologati che possono essere costruiti senza minimo di esemplari) dovranno d'ora in poi rispettare un uguale limite di peso minimo.

Le domande d'iscrizione saranno accettate fino alla mezzanotte del 6 luglio e i diritti sono fissati nel modo seguente: per i piloti che accettano la pubblicità degli organizzatori 2500 franchi francesi (equipaggi indipendenti) o franchi 3500 (equipaggi ufficiali).

Per finire, una buona notizia per i conduttori italiani. Gli organizzatori del Giro d'Italia hanno concluso un accordo con quelli del Tour e gli equipaggi meglio classificati, che abbiano partecipato alle due corse, riceveranno premi speciali per un totale di 20.000 franchi francesi.

**Daniel Boutonnet**

DA VENERDI' 13 A SABATO 21 SETTEMBRE

Partenza da Tarbes, arrivo a Nizza

Prova preliminare: Tarbes-Tarbes (km 145)

1. tappa: Tarbes-Deauville (km 1039) - 2. tappa: Deauville-Reims (km 446) - 3. tappa: Reims-Dijon (km 266) - 4. tappa: Dijon-Vichy (km 353) - 5. tappa: Vichy-Albi (km 340) - 6. tappa: Albi-Nizza (km 969)

● Prove in circuito: Nogaro-Bugatti-Le Mans-Croix en Ternois-Dijon-Magny Cours-Charade-Albi-Paul Ricard.

● Prove speciali: Argelès-Hautacam, Tourmalet. ● Prove speciali: Sarlat-Marquay, La Chevalerie, Burzet, Le Moulinon-Antraigues.

## 2 problemi (grossi) di Monza



La Pantera di Govoni nella sabbia alla variante Ascari, nel corso della recente gara GT. L'area di sicurezza, con la sabbia poco battuta, rischia di trasformarsi in una specie di trappola per vetture

## CRONO ...lentisti e SABBIA (...dura)

La recente gara del campionato europeo delle GT, organizzata a Monza dall'Automobile Club Bologna, ha riproposto un problema ormai annoso, che nonostante ripetute sollecitazioni non ha ancora trovato soluzione. Un problema che non è avvertito dal pubblico, poiché interessa soltanto i concorrenti ed i giornalisti, ma che è tuttavia gravissimo. E' quello della rapidità di informazioni da parte dei cronometristi, sia per i tempi delle prove sia per quelli delle classificazioni. Ritenuti tra i migliori fino a una decina di anni fa, i cronometristi milanesi sono diventati stranamente «lenti» nel fornire le indicazioni che soltanto loro possono dare. Già avvertito e denunciato negli ultimi anni, il fenomeno si è riproposto puntualmente nella gara del 7 aprile e nelle prove del 6 aprile. Per stilare la graduatoria dei tempi delle prove ufficiali sono occorsi una cinquantina di minuti, limite assolutamente incomprensibile. Infatti le prove erano state compiute a scaglioni, e nella ultima mezz'ora avevano girato soltanto una dozzina di macchine, con al massimo una diecina di giri ciascuna. Per «estrarre» il miglior tempo di ognuna di questa dozzina di macchine, e confrontarlo con quello di quelle che avevano girato prima (per le quali si presume che i controlli siano stati nel frattempo fatti), sono appunto occorsi circa 50 minuti. Intanto annotava, e concorrenti e giornalisti erano rimasti soli nell'autodromo, in attesa.

A gara finita, identica storia. La classifica finale, per la quale era necessario soltanto effettuare somme di tempi, cioè non erano necessarie ricerche, la si è avuta dopo oltre un'ora, senza ovviamente poter effettuare la premiazione poiché nel caso specifico non si poteva sapere chiaramente «ad occhio» chi aveva vinto. La differenza di tempi tra il primo ed il secondo è stata infatti di un decimo di secondo, e soltanto il responso dei cronometristi poteva indicare il vincitore.

I concorrenti l'hanno presa con filosofia, gli organizzatori sono rimasti stupiti (mi dicono che a Imola le cose sono molto più svelte), i giornalisti hanno visto passare il tempo e già disperavano di poter telefonare i loro servizi.



Nello stesso punto, si era «arenata» la Pantera di Parpinelli. Poco dopo, essa è stata urtata da questa Porsche arrivata a sua volta «lunga»

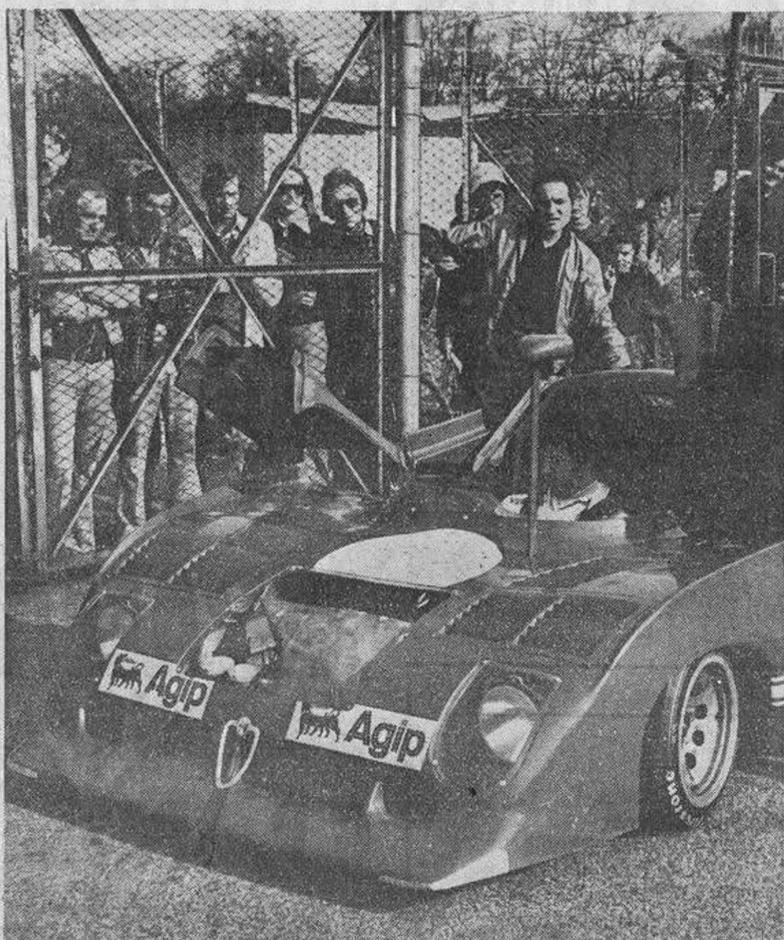


Ora, a Monza, è in programma la Mille chilometri. Non «ci saranno soltanto i pochi giornalisti italiani ed i pochissimi stranieri che c'erano il 7 aprile, ma schiere molto nutrite di persone che debbono riferire nei loro Paesi. Per evitare che queste nostre critiche, che restano in famiglia, diventino l'abitudine ritornello poco simpatico che conosciamo, sarà bene che, come si dice a Milano, «ghe demm una movudina», sveltendo queste informazioni che sono di particolare importanza. Naturalmente la Federazione cronometristi si risentirà di questi appunti, ma... non è colpa nostra.

A problema vecchio si contrappone un problema nuovo. Creato dalla sistemazione della nuova variante al Vialone, con la zona sabbiosa esterna alla prima curva del nuovo tracciato. Durante la prima prova delle GT vi è uscito Govoni, con la Pantera, riuscendo a tornare in pista. Durante la seconda prova vi è uscita la Pantera di Parpinelli e vi è rimasta. C'è stato un grosso errore del pilota, che ha rimesso in moto accelerando subito, cosicché le ruote hanno semplicemente scavato delle belle buche, facendo adagiare la macchina intera sulla sabbia, d'accordo. Però il fatto è che non è stato possibile estrarre la

macchina immobilizzata nemmeno con un «tiro alla fune» che ha visti impegnati insieme i commissari milanesi e quelli bolognesi, oltre a tutto l'altro personale di soccorso. La Pantera ha dovuto restare dov'era, e così abbiamo avuto la possibilità di constatare come fosse pericolosa, perché poco dopo è uscita anche una Porsche, che è andata proprio a sbattervi contro. Per fortuna solo di fianco, con soltanto qualche ammaccatura alle carrozzerie. Nonostante il minor peso e tutti gli sforzi, anche la Porsche è rimasta lì, ad aumentare la massa di ostacolo per una possibile terza uscita di strada.

Il problema è grosso. La sistemazione della pista in questo modo è stata fatta per rispondere alle prescrizioni ufficiali, a loro volta adottate su suggerimenti dei piloti. Si obietta che lo strato di sabbia attualmente posto su quella zona è ancora fresco e quindi molto cedevole, ed è vero, per cui in futuro l'impantanamento eventuale dovrebbe essere meno grave. Tuttavia a nostro avviso il problema permane e permarrà, ed il rimedio è da trovare. La sistemazione di un argano, con una lunga corda di acciaio, potrebbe risolverlo, anche se costerebbe la eliminazione definitiva della macchina



Mario Andretti, subito dopo essere arrivato a Milano, ha tenuto a dichiarare la sua felicità di correre per l'Alfa. Eccolo a Monza, domenica, salire sulla 33tt12 che dividerà con Merzario per le prime prove. A destra, Beltoise in bicicletta: ma la patente non gliel'anno ritirata

Prove ufficiose d'assaggio a Monza: la MATRA col motore «stanco», l'ALFA ne «esplode» uno

# Dubbi a 1000



uscita dalla corsa. D'altra parte se una macchina non è in grado di ripartire è eliminata per forza. E la obiezione che un argano comporterebbe una corda tesa, in trazione, tra la macchina da trainare e appunto l'argano, corda tesa che sarebbe pericolosissima nel caso che un'altra macchina uscisse in velocità, a nostro avviso non regge. Infatti con una macchina in posizione pericolosa ci sarebbe, come ci sono state il 7 aprile, le bandiere gialle di rallentamento e divieto di sorpasso, per cui la possibilità di uscita di strada non dovrebbe esistere. Tanto più che l'argano entrerebbe forzatamente in funzione un bel po' di tempo dopo la uscita di pista e quindi tutti i concorrenti avrebbero avuto il tempo di essere avvertiti. E' un problema da risolvere, e subito, perché si avvicina la Mille chilometri, che avrà tante macchine in gara, e sarebbe auspicabile che tutto andasse liscio.

Come sarebbe auspicabile che, oltre ai normali commissari di percorso ed alle solite persone di pronto intervento, fosse istituita anche una nuova categoria di ufficiali, quella degli osservatori, aventi il solo compito di verificare che tutto sia regolare. Questo nuovo personaggio, ad esempio, potrebbe constatare se nel caso di situazioni di pericolo, con le bandiere gialle esposte, qualcuno faccia il furbo. I capiposto e gli uomini di intervento hanno altre cose da fare, e quindi possono anche non vedere qualcuno che effettua un sorpasso in condizioni proibite. Se ci fosse stato un personaggio del genere, il 7 aprile, forse la classifica finale della gara dell'AC Bologna sarebbe diversa. Infatti proprio poco dopo che è uscita la Pantera di Parpinelli, e con le bandiere gialle in azione duecento metri prima, abbiamo visto la Porsche blu di Schinckentanz superare la Pantera di Casoni, esattamente all'ingresso della prima curva della variante; ma i commissari erano troppo occupati per rendersene conto.

Ci vogliamo pensare?

Franco Lini

## BELTOISE ha conservato la patente per correre

MILANO - Il principale dubbio legato alla 1000 Km di Monza di giovedì 25 aprile, cioè la partecipazione di Jean-Pierre Beltoise, si è risolto positivamente per il pilota della Matra, che sarà regolarmente al via non ostante la condanna subita due settimane fa per un'infrazione stradale. Infatti, Beltoise è riuscito a mantenere il possesso del suo documento di guida grazie ad un secondo ricorso (il primo lo aveva fatto il 4 aprile) che rimanda il giudizio definitivo all'ottobre prossimo.

Che la Ferrari non venisse, lo avevamo già anticipato molto tempo fa. Gli impegni in Formula 1, che riprendono in Europa praticamente in coincidenza con il debutto del Mondiale Marche, hanno consigliato di concentrare il lavoro sulle monoposto. Le 312 P non sono state comunque del tutto accantonate: sono infatti in costruzione due vetture, ed è molto probabile quindi che il 2 giugno, alla 1000 Km di Imola, le Ferrari Sport siano due. Una per Lauda e Regazzoni, l'altra per Reutemann-Schenken.

A Monza, comunque, ci dovrebbe essere la grossa sorpresa del ritorno alle corse di Nanni Galli. Il pratese, ripreso dall'antico ardore, è addirittura guarito prima del tempo da una frattura ad una gamba subita a sciare, ed è andato venerdì scorso a Misano a sgranchirsi con l'Abarth-Osella dell'amico (e socio) Alberto Rosselli. Galli ha girato con prudenza, senza cercare tempi, ma è apparso deciso a presentarsi. Quindi, sull'Abarth-Osella n. 22 dovremmo vedere, se tutto va bene, Nanni al posto di Casati, a completare un «tandem» di PA2 «semiufficiali» composta anche da Vittorio Brambilla e Jean-Louis Lafosse. La scorsa settimana, Vittorio ha provato a lungo a Casale la stessa vettura del Castellet, con le solite gomme, per verificare che i tempi non si fossero «persi per strada». I tempi sono torna-

ti, e la 1000 monzese potrà servire ad un utilissimo confronto della vettura torinese con le molte e buone 2 litri presenti, fra cui un buon numero delle nuovissime Lola T 294.

Il campo, comunque, è di altissima qualità. Sono ben 62 iscritti, delle quali però solo 40 prenderanno il via, e sempre che rientrano nel tempo massimo imposto. Quindici sono le Sport 3 litri, e fra esse salvo sorprese dovremmo trovare la coppia vincente. Delle quattro Alfa iscritte, comunque, ne correranno tre, dopo che i piloti avranno fatto la loro scelta. Fra i piloti Autodelta, notiamo tre ex-ferraristi: Andretti, che è arrivato sabato pomeriggio a Milano ed ha lungamente provato domenica in pista, Ickx, che è arrivato lunedì, e Merzario.

Prima apparizione delle Porsche-Martini turbo dopo la deludente prestazione della 4 Ore di Le Mans. Si spera che in un mese i tecnici tedeschi abbiano messo in grado Muller e Van Lennep di difendersi meglio.

Delle dodici granturismo iscritte, cinque come minimo saranno scartate, essendo solo sette i posti riservati alle gruppo 4. Già dalle prove, in questa categoria il tracciato monzese rivedrà la battaglia fra le De Tomaso Pantera e le Porsche Carrera, che nella gara per l'Euro GT volse a favore delle 3 litri tedesche.

Fra queste Porsche, quella di Borri-Schon spiccherà per il suo aspetto sofisticato, dovuto all'estro della madre di Giorgio, la creatrice di moda Mila Schon. La macchina, dipinta in verde e blu, porta sul davanti il nome della famosa rivista di moda «Harpers Bazaar». La vettura è stata mostrata anche ai giornalisti convenuti martedì per la presentazione ufficiale della 1000 Km di Imola, che si è tenuta nell'ambito della corsa monzese che inaugurerà il Mondiale Marche 1974.

MONZA - Con la presenza in pista per la prima volta delle Matra, domenica pomeriggio si sono aperte le ostilità per la «1000 KM. DI MONZA», apertura in sordina in quanto le prove non erano ufficiali e quindi a dettare legge erano solo i cronometri di Corbari per l'Autodelta e Michelle per la Matra. Ciò nonostante, l'impegno con cui entrambi i team controllavano a distanza le prestazioni della squadra rivale ha sufficientemente messo in evidenza il clima di acceso agognismo che sottolineerà giovedì l'apertura del Mondiale Marche 1974.

L'Autodelta occupava i primi box, quelli tradizionalmente occupati dalla Ferrari, mentre la Matra preferiva scegliere quelli all'estremità opposta. La squadra milanese aveva portato all'autodromo di Monza le tre vetture per gli equipaggi ANDRETTI-MERZARIO STUMMELEN-ICKX, FACETTI-DE ADAMICH, più il mulletto usato nelle prove nei giorni precedenti. La Matra invece, pur avendo nel furgone entrambe le vetture di BELTOISE-JARIER e PESCAROLO-LARROUSSE, collaudava solo la prima in quanto sulla seconda era già stato montato il motore destinato alle prove ufficiali e alla gara.

Beltoise si dedicava nel pomeriggio al compito di collaudatore avendo più esperienza di Jarier sulla vettura. Il francese mentre procedeva alle varie operazioni di messa a punto cercava anche il tempo. Coprendo 65 giri di prova Beltoise riusciva perciò a scendere a 1'28"43 miglior tempo della giornata, tempo che anche se lontano dall'1'27"8 stabilito da Stummelen con l'Alfa Romeo durante la settimana, era abbastanza significativo sulle possibilità delle vetture francesi per le prove ufficiali. Infatti il motore montato sulla vettura di Beltoise-Jarier (questo ultimo ha coperto soli cinque giri tanto per assaggiare la pista e il mezzo ottenendo il tempo di 1'30"6) era un motore «stanco», usato già in precedenza per delle prove private sul circuito del Castellet e per lo più af-

flitto a Monza da alcuni problemi di carburazione.

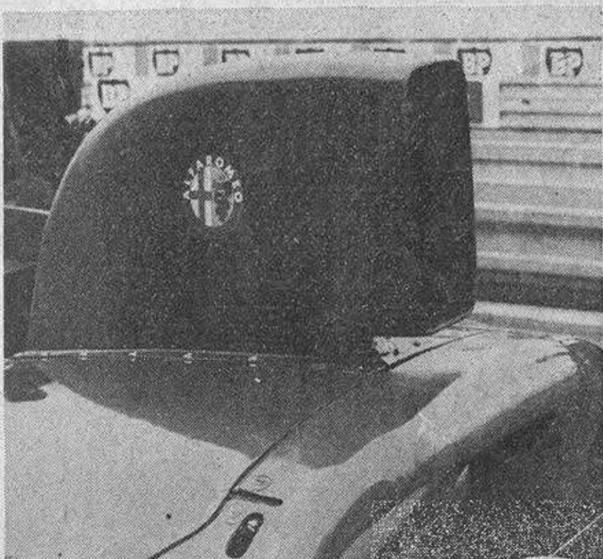
Sia i piloti sia Ducarouge, il responsabile tecnico, dopo aver letto sui cronometri il tempo di Beltoise si sono dichiarati sicuri di poter scendere con i motori destinati alla gara comodamente attorno al tempo di 1'27". In particolare Ducarouge ha detto: «La vettura ha dimostrato subito di essere già a punto in quanto non abbiamo dovuto praticamente fare nessun lavoro di particolare adattamento. Domani monteremo anche su questa vettura il motore fresco. E' il motore con le trombette dell'aspirazione corte, cioè il modello definito "per 1000 chilometri" col limite di utilizzazione di 11.300 giri e potenza di oltre 480 cavalli. Il motore che avevamo oggi oltre ad essere stanco non ha mai permesso a Beltoise di salire per problemi di carburazione oltre agli 11.000 giri, perciò siamo sicuri che in prova si arriverà comodamente intorno a 1'27"».

Dello stesso parere era Beltoise che però lamentava la assenza della chicane sul rettilineo delle tribune e pure apprezzando l'esecuzione della variante alla curva Ascari andava ripetendo «è folle far fare il rettilineo senza chicane. Al termine quando siamo

CONTINUA A PAGINA 18

Tito Zogli

# Si ricomincia a correre da mondiale anche in EUROPA



La 1000 km di Monza dovrebbe essere un fatto personale fra Alfa e Matra. Nel frattempo, si fronteggiano le prese d'aria

## Da QUESTI NUMERI riconoscete i protagonisti di MONZA



# MONZA

25 aprile  
1000 KM  
MARCHE

# JARAMA

28 aprile  
G.P. SPAGNA  
mondiale F.1

# ecco le 2 GUIDE in 1

Tagliare al centro (se volete) et voilà! avrete a disposizione i due vademecum con TUTTO quel che c'è da sapere sui due campionati del mondo, mai come quest'anno così « possibili » per i colori italiani

**Le ore di MONZA anche in TV**

**MARTEDI' 23 APRILE**  
prove ufficiali  
dalle 14 alle 17

**MERCOLEDI' 24 APRILE**  
prove ufficiali  
dalle 10 alle 16,30

**GIOVEDI' 25 APRILE**  
inizio gare alle ore 11  
La TV trasmetterà la 1000 KM a partire dalle ore 14,10 con la registrazione delle prime fasi e poi con la diretta della conclusione.

CONTINUAZ. DA PAGINA 17

a quasi 300 all'ora la strozzatura dell'imbocco dell'alta velocità con quel guard-rail, messo di punta, fa veramente paura. C'è da dire comunque che il curvone quest'anno sembra migliore come fondo e dovrebbe essere possibile per tutti nei prossimi giorni percorrerlo in pieno come già fece in prova lo scorso anno Cevert. Noi dovremo allungare un po' i rapporti specie quelli della seconda e della quarta. Per il resto è difficile fare un pronostico. L'Alfa mi è sembrata molto veloce e credo che tutto sommato questa 1000 KM si correrà con un ritmo da Gran Premio sul filo dei secondi. Evidente quindi che assumerà un'importanza fondamentale il fattore della sosta ai box per i rifornimenti i quali come è noto saranno tre».

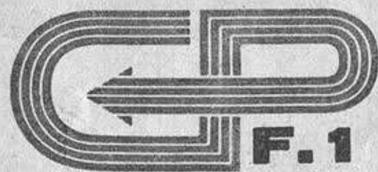
Nel frattempo i francesi, oltre a chiedere notizie sul futuro agonistico dell'Alfa e sulla certezza della partecipazione della Casa milanese a tutte le gare del campionato, guardavano sui cronometri i tempi delle 33/12. All'Autodelta però non avevano ancora deciso di scoprire le batterie. Soprattutto perché la rottura del motore aveva subito fermato nel primo pomeriggio la vettura di Merzario-Andretti dopo soli 13 giri, mentre al volante era il comasco. Andretti a questo punto era costretto a girare sempre con il muletto in modo da poter prendere confidenza con il mezzo.

Nel frattempo il desciaamento di una gomma faceva sostare per altrettanto tempo ai box anche la vettura di Facetti-De Adamich. Comunque, inconvenienti a parte e considerato che il pomeriggio domenicale era stato dedicato dall'Alfa Romeo più al collaudo di tutte le parti e di tutti i materiali sostituiti sulle tre vetture in previsione della gara (fra cui i freni meno efficaci ma più duraturi), l'Alfa chiudeva con i seguenti tempi: Merzario 13 giri effettuati 1'35", Facetti 10 giri effettuati 1'30"1; Stommelen 24 giri effettuati 1'28"7; De Adamich 15 giri effettuati 1'34"3; Andretti 20 giri effettuati 1'29"9. Assente Ickx, atteso solo per le prove di lunedì.

t. z.

numero di gara, concorrente	Piloti	vetture
<b>SPORT gruppo 5</b>		
<b>classe 3000</b>		
1 Equipe Gitanes	Beltoise-Jarier	Matra-Simca
2 Equipe Gitanes	Pescarolo-Larrousse	Matra-Simca
3 Autodelta SpA	Merzario-Andretti	Alfa Romeo 33tt12
4 Autodelta SpA	Zeccoli-X	Alfa Romeo 33tt12
5 Autodelta SpA	Stommelen-Ickx	Alfa Romeo 33tt12
6 Autodelta SpA	De Adamich-Facetti	Alfa Romeo 33tt12
7 Gulf Research Racing Co.	Bell-Hailwood	Gulf-Ford Gr. 7
8 Martini Racing Porsche Sy.	Mueller-Van Lennep	Porsche Carrera turbo
9 Giorgio Pianta	Pianta-Pica	Lola T 282
11 Ligier-Maserati	Chasseuil-Leclere	Ligier-Maserati JS 2
12 Ligier-Maserati	Laffite-Serpaggi	Ligier-Maserati JS 2
14 Jost Racing	Jöst-Casoni	Porsche 908-3
15 Jöst Racing	Heiler-Schueller	Porsche 908-3
16 Escuderia Tibidabo	Torredemer-Pla	Porsche 908-3
18 Team Chevron Italia	Gethin-Tondelli	Chevron B 26
<b>classe 2000</b>		
21 Vittorio Brambilla	Brambilla-Lafosse	Abarth-Osella PA2
22 Mugello Corse	Rosselli-Casati	Abarth-Osella PA2
23 Torino Corse	« Mici »-Peano	Abarth-Osella
24 Jolly Club	Finotto-Mohr	AMS
25 AMS corse	« Lucien »-De Antoni	AMS 274
26 Michel Dupont	Dupont-Blancpain	Chevron B 26
27 Team Chevron Italia	Formento-Hine	Chevron B 26
28 Torino Corse	Anastasio-Boeris	Chevron B 23
29 Scuderia Tricolore	Marzi-Bramen	Chevron B 23
31 Robin Smith	Smith-Blades	Chevron B 23
32 Harrover Jan	Harrover-Clarkson	Chevron B 21
33 Michel Dupont	Ferrier-« Gimax »	Chevron B 23
34 Monzeglio squadra Corse	Buonapace-Zorzi	GRD
35 Supercar	Fallo-Olvar	Lola T 294
36 Supercar	Giannotti-« Dacus »	Lola T 294
37 Bretscher Racing	Moser-Nicodemi	Lola T 294
38 Escuderia Montjuich	Juncadella-Heavens	Lola T 294
39 Scuderia Vesuvio	Turizio-Nappi	Lola T 294
41 Jöst Racing	Gantner-Leman	Lola-BMW 292
42 Racing Org. Course	Stalder-Servanin	Lola T 292
43 Scuderia Brescia Corse	Berruto-Terra	Lola T 290
44 Scuderia Brescia Corse	« Pooky »-« Pam »	Lola T 290
45 Scuderia S. Michele	Morelli-Nesti	Lola T 294
46 Scuderia Brescia	Gagliardi-Monti	Ferraris-Lola
48 Crowne Racing	Craft-Birrane	Lola-Pederzani
49 Scuderia S. Marco	Voltoina-« Tatog »	March-BMW 73 S
51 Trivellato Racing	Serblin-Nardari	March-BMW 74 S
<b>classe 1600</b>		
55 Torino Corse	Zampolli-Solinas	Abarth-Osella
56 Torino Corse	« Mici »-Pettiti	Chevron B 21
57 Scuderia Nord-Ovest	Soria-Pellegrino	Chevron
58 Torino Corse	Filannino-Piazzì	Dallara
59 Monzeglio squadra Corse	Mussa-Pozzo	GRD
<b>classe 1300</b>		
61 Scuderia Brescia Corse	Rombolotti-Ricci	Ferraris
62 Team Chevron Italia	Pilone-Magnoni	Chevron B 26
63 « Pal-Joe »	« Pal-Joe »-Truffo	Abarth-Osella
<b>GRAN TURISMO gruppo 4</b>		
<b>classe oltre 3000</b>		
81 Blue Team	Gallo-Locatelli	De Tomaso Pantera
82 Herbert Müller Racing	Keller-Eggenberger	De Tomaso Pantera
83 Jolly Club	« Gero »-Colzani	De Tomaso Pantera
<b>classe 3000</b>		
85 Vittorio Benvenuti	Benvenuti-Runfola	Porsche Carrera RSR
86 Polifac Racing Team	Barth-Pesch	Porsche Carrera RSR
87 Polifac Racing Team	Loos-Fitzpatrick	Porsche Carrera RSR
88 Bonomelli squadra Corse	Bonomelli-Keiser	Porsche Carrera RSR
89 Porsche Club Romand	Cheneviere-Zbinden	Porsche Carrera RSR
91 Porsche Club Romand	Haldi-Fernandez	Porsche Carrera RSR
92 Sepp Greger	Greger-Sindel	Porsche Carrera RSR
93 Scuderia Brescia Corse	« Tambauto »-« Gianfranco »	Porsche Carrera
94 Giovanni Borri	Borri-Schon	Porsche Carrera RSR





Si ricomincia  
in EUROPA  
al JARAMA...



Lo stato maggiore della John Player Lotus, Chapman a parte: da sinistra, Jacky Ickx, Peter Warr, Ronnie Peterson e il progettista Bellamy

...tiriamo le somme della prima fase

# Il computer «punisce» le FERRARI

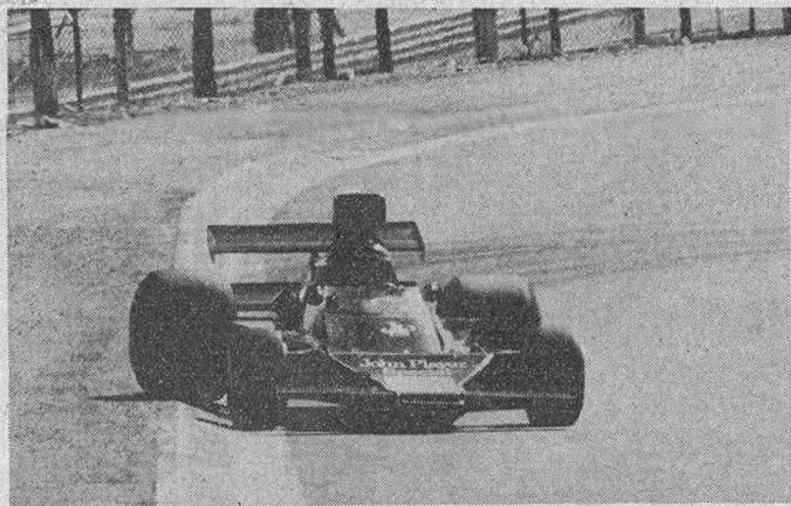
**A**lla vigilia del quarto appuntamento del mondiale piloti, che sbarca in Europa dopo la tournée nell'emisfero australe, previsto per il 28 aprile in Spagna, esaminiamo la situazione dei punteggi alla luce delle sempre interessanti indicazioni del nostro computer, che per il G. P. del Sudafrica è stato di manica abbastanza stretta nei punteggi dell'alta classifica, pur con variazioni di merito minime.

Il primo posto di Reutemann, primo anche in gara, non fa una grinza, semmai sorprende la valutazione relativamente bassa data ai due ferraristi, Lauda e Regazzoni. Evidentemente anche il computer si è, per così dire, «stancato» di vederli partire favoriti e non trovarli poi al primo posto. A Kyalami, poi, Niki e Clay non sono neppure arrivati in fondo, ed ecco il punteggio non eccezionale del computer.

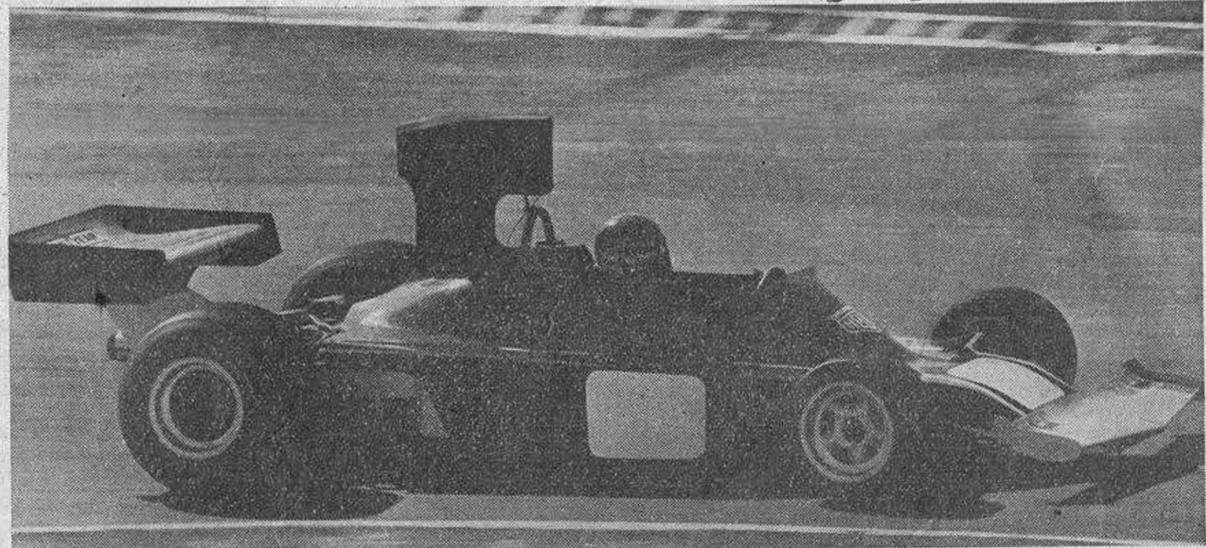
Sostanzialmente giusto il pari merito in cui troviamo Beltoise, Merzario e Depailler, protagonisti della gara, mentre interessante l'altissima valutazione di Stuck, che il computer pone al 2. posto assoluto. Chiaramente il «cervello» ha considerato la bruttissima partenza (per colpa di Pa-

La classifica in pista	Pagella inviato Autosprint	Classifica merito computer	Classifica mondiale (dopo tre prove)	Classifica pagelle inviato	Classifica computer (con media-presenze)
1) Reutemann 9	●●●●●	Reutemann 11,8	Regazzoni 10	Reutemann 3 (A)5	Regazzoni 35,6 (11,86)
2) Beltoise 6	●●●●●	Stuck 11,5	Hulme 9	Regazzoni 4 (A)4	Reutemann 34,8 (11,60)
3) Hailwood 4	●●●●●	Beltoise 11,4	Fittipaldi 9	Hailwood 3 (A)3	Hailwood 34 (11,33)
4) Depailler 3	●●●●●	Depailler 11,4	Reutemann 9	Fittipaldi 5 (A)2	Fittipaldi 34 (11,33)
5) Stuck 2	●●●●●	Merzario 11,4	Hailwood 9	Beltoise 5 (A)2	Depailler 32,5 (10,83)
6) Merzario 1	●●●●●	Hailwood 11,3	Beltoise 8	Stuck 5 (A)2	Hulme 31,5 (10,50)
7) Fittipaldi	●●●●●	Lauda 11,2	Lauda 6	Pace 5 (A)1	Pace 31,5 (10,50)
8) Scheckter	●●●●●	Regazzoni 11,1	Ickx 4	Hulme 4 (A)1	Beltoise 31,4 (10,46)
9) Hulme	●●●●●	Hunt 10,8	Depailler 4	Depailler 4 (A)10	Stuck 28,1 (9,36)
10) Brambilla	●●●●●	Brambilla 10,7	Pace 3	Scheckter 4 (A)10	Hunt 26,8 (8,93)
11) Pace	●●●●●	J. Scheckter 10,6	Stuck 2	Ickx 4 (A)9	Merzario 24,9 (8,30)
12) Hill	●●●●●	Fittipaldi 10,6	Peterson 1	Peterson 5 (A)9	Scheckter 24,3 (8,10)
13) Scheckter	●●●●●	Hulme 10,5	Pescarolo 1	Pescarolo 5 (A)9	Pescarolo 23,1 (7,70)
14) Keizan	●●●●●	Pace 10,2	Lauda	Lauda 5 (A)9	Lauda 22,8 (7,60)
15) Migault	●●●●●	Hill 10,0	Merzario	Merzario 4 (A)8	Ickx 22,7 (7,56)
16) Lauda	●●●●●	Charlton 9,1	Watson	Watson 3 (A)8	Hill 21,4 (7,13)
17) Robarts	●●●●●	I. Scheckter 8,9	Hill	Hill 3 (A)8	Robarts 19,6 (6,53)
18) Pescarolo	●●●●●	Watson 8,7	Hunt	Hunt 4 (A)7	Watson 18,9 (6,30)
19) Charlton	●●●●●	Driver 8,7	Migault	Migault 2 (A)6	Ganley 17,6 (8,80)
		Keizan 8,5	Robarts	Robarts 6	Peterson 16,3 (5,43)
		Migault 7,3	Brambilla	Mass 4	Mass 14,8 (4,93)
		Robarts 6,0	Mass	Mass 3 (A)4	Migault 14,4 (4,80)
		Pescarolo 3,0	Edwards	Edwards 3	Brambilla 10,7 (10,70)
		Peterson n.c.	Jarier	Jarier 3	Edwards 9,1 (4,55)
		Mass n.c.	Redman	Redman 4	Jarier 5,4 (2,7)
		Ickx n.c.	Schneider	Schneider 2	
			Amor	Amor 2	

Le classifiche dopo 3 prove



Ickx alle prese con la JPS/9 al Jarama, durante le prove libere della scorsa settimana. A destra, Lauda ripesp nella stessa occasione



ce) cui è stato costretto il tedesco, che ha poi fatto una gara tutta «in salita» raggiungendo un magnifico quinto posto in gara. Non a caso, il nostro Liri nella sua pagella ha ritenuto Stuck degno del punteggio massimo.

Eccellente la prestazione di Brambilla, decimo all'arrivo e decimo anche per il computer. Dando un'occhiata alla media-presenza, il 10,7 conquistato a Kyalami porrebbe il monzese al sesto posto assoluto nella classifica di merito, ma il difficile sarà vedere se Brambilla riuscirà a mantenere questa altissima media nelle prossime gare.

Dopo il Sud Africa, Regazzoni conserva comunque la testa sia nella classifica mondiale che in quella di merito del computer. Lo segue Reutemann, il più in forma degli inseguitori, l'unico ad avere avuto cinque «pallini» dall'inviato di Autosprint in tutte e tre le prove disputate.

## La FERRARI si è preparata con le «chicanes» a FIORANO

Più ardito  
l'8 cilindri  
della T. 5

**FIORANO** - Ultime prove delle Formula 1 Ferrari, a Fiorano, in vista del Gran Premio di Spagna di domenica prossima. Hanno girato sia Lauda che Regazzoni, e le loro B3 hanno ripetutamente abbassato il record del circuito privato della Ferrari portandolo prima a 1'12"8, poi a 1'12"3, che equivale ad una media di 149,376 kmh.

Si tratta ovviamente di tempi indicativi, visto che non hanno «verifiche» esterne, ma è pur sempre importante migliorarle se stessi. In relazione alla tortuosità dei tracciati nei quali si disputerà ora il mondiale, (Jarama a Montecarlo hanno medie piuttosto basse), Lauda e Regazzoni hanno anche girato a lungo sul tracciato ritoccato da tre chicanes artificiali, per mettere alla frusta le qualità di accelerazione dei motori e la manovrabilità delle vetture nel misto stretto. Le vetture sono state spedite lunedì per la Spagna.

**MODENA** - Si continuano ad accumulare ghiotte indiscrezioni a proposito della nuova Formula 1 Ferrari T/5, che ogni giorno di più svela il suo volto di vettura rivoluzionaria. Infatti pare che il motore 8 cilindri a V potrebbe non avere l'angolo classico di 90°, ma un angolo diverso fra le due bancate, proprio perché con gli alberi a motore piatti si possono tentare soluzioni più ardite.

Questo giustificherebbe la possibilità di una inclinazione diversa in avanti del motore con conseguente abbassamento del baricentro. Da sottolineare ancora che utilizzando il motore trasversale si ha il vantaggio di eliminare la coppia conica anche se fosse necessario un rinvio in più per allontanare la presa di forza dei semiassi dal carter e poter quindi applicare i freni al centro, si avrebbe comunque il vantaggio di ridurre di molto le perdite per resistenze meccaniche implicite nella coppia conica.

# Conquistano due isole



Lancia-Stratos e Jean-Claude Andruet, un binomio che comincia a dare frutti piuttosto interessanti, specie per il campionato francese

## ANDRUET con la STRATOS lascia a 7' le ALPINE

BASTIA - Il prototipo Stratos sembra ormai molto vicino all'optimum, in fatto di messa a punto, e si sta già affermando come il principale rivale delle Alpine, soprattutto nelle prove che si svolgono in parte sull'asfalto, ove la potenza svolge un ruolo molto importante. Applicando la politica delle messa a punto fatta in corsa, e non in «laboratorio», (che rappresenta una esperienza senza pari) il servizio corse della Lancia è riuscito rapidamente a ottenere ottimi risultati e può fin d'ora prevedere con una certa fiducia l'iscrizione del prototipo nei grandi rallyes internazionali. Tanto è vero che la iscrizione della Stratos al Rally del Marocco pare ormai confermata.

Prima della partenza, però, Andruet era dubbioso, per via dell'iscrizione fatta all'ultimo momento della Simca di Fiorentino, cosa che non gli facilitava affatto il compito. Il vincitore di Montecarlo ricordava la «Ronde Cevenole» del 1973, ove lo spider prendeva quasi 1' a tutti i rivali sui km. 42 del giro molto sinuoso e accidentato, che bisognava coprire per dieci volte. Comunque, dato che ormai gareggia soltanto grazie all'aiuto finanziario dato dalla concessionaria della Chrysler France, il prototipo non ha subito evoluzioni dal 1973 e per le dieci gare di quest'anno potrà utilizzare soltanto stocks di parti esistenti, handicap piuttosto serio. Fiorentino è però riuscito a restare nella scia della vettura italiana, prima di venire attardato da noie alla carburazione (6'). Si è poi ritirato, all'ottavo giro, per guasto all'accensione.

Alla conclusione Andruet aveva deciso di gareggiare con il «vecchio» prototipo (quello che aveva vinto al Tour Auto e al Neige et

Glace, secondo a Chamonix) piuttosto che con il nuovo, dotato del motore con quattro valvole per cilindro che al banco è sembrato robusto, essendo stato risolto il problema della testa-cilindri, ma che non ha ancora mai girato in corsa. Si è trovato in condizioni simili a quelle del Neige e Glace, cioè contro le Alpine 1800, soprattutto quelle di Manzagoll e di Henryry, il quale ha comprato il prototipo che pilotò Darniche alla Cevenole e in Corsica nel 1973, anche se la sospensione posteriore è stata sostituita con un treno convenzionale.

Oltre a qualche noia ai freni a metà gara, e con un motore che

**RONDE DELLA GIRAGLIA, prova valida per il campionato rallyes di Francia - 21 aprile.**

**LA CLASSIFICA**  
1. Andruet-Biche (Stratos) 1.18'16"; 2. Manzagoll-Monti (Alpine) 1.24'09"; 3. Henry-Gelin (Alpine) 1.24'45"; 4. Soriano-X (Alpine) 1.43'42"; 5. Silippi-Cannarota (Alpine) 1.45'42"; 6. Noquin-X (Alpine) 1.49'23"; 7. Alberti-X (Alpine) 1.59'13"; 8. Signore Mouton-Uria (Alpine) 2.00'44" vincitrici Coppa delle Dame; 9. Bartolli-Murati (Alpine) 2.01'51"; 10. Béguin-Delaval (Alfa) 2.02'18".

accusa una certa usura, Andruet aveva soltanto paura di forare. Ha dovuto fare un cambio di ruote lungo e difficile, col materiale che aveva sulla Stratos, ma con tutto ciò precedeva di quasi 6" le due berlinette alleggerite. Quanto allo spider Simca, era regolarmente staccato di una diecina di secondi, prima di dovere abbandonare, con il suo motore di 2 litri 220 HP per kg. 700, mentre la Lancia pesa kg. 900, però con 235 HP.

Nella turismo di serie nuova vittoria di Béguin. Approfondendo della miglior conoscenza del percorso, Manzagoll aveva ancora una volta messo in luce le sue doti, precedendo Henry che ha final-

Nel mezzo giro della CORSICA ipotoca al titolo rally di Francia

mente una vettura degna di lui. Rispettando il pronostico, la Ronde della Giraglia si è rivelata molto selettiva infatti soltanto 38 sugli 87 partiti sono arrivati a Bastia, dopo venti ore di gara.

Pur costretto a rendersi conto della difficoltà del percorso, Béguin, che viene dalla scuola della F. 3, ha vinto come si è detto con un coupé Alfa 2000 della SOFAR, aiutato un poco dal prematuro ritiro di Barailler su Opel, che un guasto meccanico ha tradito. Si trattava dell'ultima corsa di questa vettura, dopo la sua lunga carriera, e un nuovo coupé debutterà al Rally del Monte Bianco, in attesa che appaia l'Alfetta gruppo 2, prevista per la Ronde Cevenole.

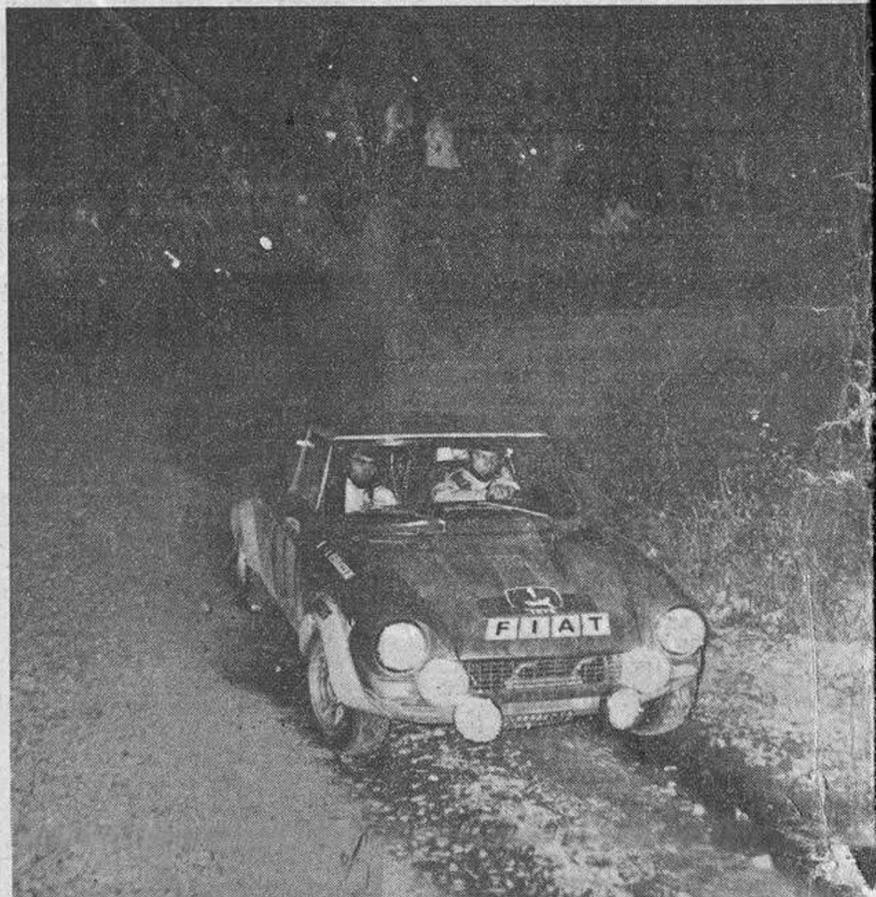
Nella turismo speciale Clarr su Ascona faceva un'ottima corsa, ma poi era costretto al ritiro dalla rottura della testa-cilindri. Robini ha dunque preso il suo posto, ma rispetto al leader aveva un ritardo di quasi 10".

Nel gruppo 3 vittoria a sorpresa di Michelle Mouton, che l'anno scorso aveva soltanto la licenza nazionale. Dopo una condotta di gara prudente, ha fatto un ottimo fine-corsa, battendo in extremis Bartolli.

Oltre ai ritiri cui si è già accennato, sono spariti di gara anche Paoli, che era una delle attrazioni della gara con una Porsche 906 decisamente fragile per quel percorso, Jullien, Alibelli, Marianne Hoepfner per guasto al motore, Laurent, sfortunato con la sua DAF.

La quinta edizione della Ronde ha giustificato la sempre crescente fama della gara e, anche se il genere del suo itinerario, a metà strada fra il rally classico e la «ronde», meriterebbe di essere riveduto, si è sulla retta via.

Jacques R. Jaubert



Pinto e Bernacchini hanno dominato l'Elba fino alla penultima prova. Le Fiat-Abarth avevano tutte la testa normale, quella a due valvole

**7. RALLY DELL'ISOLA D'ELBA - Prova valevole per il Campionato Europeo Piloti Rally - Porto Ferraio - 18-20 aprile 1974**

### CLASSIFICA GENERALE

1. Verini-Macaluso (Fiat 124 Rally) 6.50'02"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Abarth) 6.51'52"; 3. De Eccher-Salvador Porsche Carrera 6.56'23"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Rally) 7.06'53"; 5. Presotto-Peressinot (Opel Ascona) 7.13'14"; 6. Bray-Rudy (Opel Ascona) 7.14'04"; 7. Guibar-Bertocci (Porsche 911) 7.14'39"; 8. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF) 7.15'41"; 9. Pittoni-Vanzi (Lancia HF) 7.17'48"; 10. Betti-Betti (Opel 19SL) 7.18'12"; 11. Zandonà-Roggia (Opel Ascona) 7.18'54"; 12. Lorenzelli-Colloraci (Fiat 124 S) 7.18'57"; 13. Montaldo-Pozzi (Lancia HF) 7.20'07"; 14. Ferjancz-Zsemberi (Renault Alpine) 7.27'10"; 15. Ferraris-Cianci (Lancia HF) 7.28'10"; 16. Belloste-Barbejan (Opel Ascona) 7.30'32"; 17. Ricceri-Dello Sbarba (Fiat 124 S) 7.45'10"; 18. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) 7.48'00"; 19. Galullo-Galullo (V.W.) 7.52'01"; 20. Iccudrac-Defendenti (Porsche Carrera) 7.52'37"; 21. Finzi-Combe (Opel Ascona) 8.03'16"; 22. Ponz-Vinotti (Lancia HF) 8.03'53"; 23. De Maestri-De Maestri (Lancia HF) 8.06'30"; 24. Benedetti-Gadducci (A-112) 8.10'57"; 25. Di Nasso-Di Nasso (Opel Ascona) 8.13'05"; 26. Lo Bello-Ragosta (Lancia HF) 8.14'37"; 27. Cucirelli-Saporiti (Lancia HF) 8.15'03"; 28. Giovacchini-Taffari (Lancia HF) 8.15'05"; 29. Nesti-Civolani (Simca R) 8.16'09"; 30. Chionsini-Coltelli (Fiat 124 S) 8.38'55"; 31. Biccieri-Biccieri (Simca R) 8.50'39"; 32. Cerisola-Bozza (Fiat 128 Rally) 9.05'40"; 33. Gamba-Ferrari (Fiat 124) 9.06'20"; 34. Bigoni-Bigoni (Ford Escort) 9.11'57"; 35. Ambivero-Cecchetti (Daf 55) 9.34'38".

### CLASSIFICA PER GRUPPI

#### GRUPPO 1

1. Presotto-Peressinot (Opel Ascona) 7.13'14"; 2. Bray-Rudy (Opel Ascona) 7.14'04"; 3. Belloste-Barbejan (Opel Ascona) 7.30'32"; 4. Finzi-Combe (Opel Ascona) 8.03'16"; 5. Benedetti-Gadducci (A-112) 8.10'57"; 6. Di Nasso-Di Nasso (Opel Ascona) 8.14'05"; 7. Nesti-Civolani (Simca R) 8.16'09"; 8. Biccieri-Biccieri (Simca R) 8.50'39"; 9. Gamba-Ferrari (Fiat 124) 9.06'20"; 10. Bigoni-Bigoni (Ford Escort) 9.11'57".

#### GRUPPO 3

1. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 6.56'24"; 2. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF) 7.15'41"; 3. Ferraris-Cianci (Lancia HF) 7.28'10"; 4. Iccudrac-Defenden-

ti (Porsche Carrera) 7.52'37"; 5. Ponz-Vinotti (Lancia HF) 8.03'53"; 6. De Maestri-De Maestri (Lancia HF) 8.06'30"; 7. Lo Bello-Ragosta (Lancia HF) 8.14'37"; 8. Cucirelli-Saporiti (Lancia HF) 8.15'03"; 9. Giovacchini-Taffari (Lancia HF) 8.15'05"; 10. Chionsini-Coltelli (Fiat 124 S) 8.38'55".

### CLASSIFICA PER CLASSI

#### GRUPPO 1 - CLASSE 1

1. Benedetti-Gadducci (A-112) 8.10'57"; 2. Bigoni-Bigoni (Ford Escort) 9.11'57".

#### GRUPPO 1 - CLASSE 3

1. Nesti-Civolani (Simca R) 8.16'09"; 2. Biccieri-Biccieri (Simca R) 8.50'39".

#### GRUPPO 1 - CLASSE 5

1. Presotto-Peressinot (Opel Ascona) 7.13'14"; 2. Bray-Rudy (Opel Ascona) 7.14'04"; 3. Belloste-Bamdesan (Opel Ascona) 7.30'32"; 4. Finzi-Combi (Opel Ascona) 8.03'16"; 5. Di Nasso-Di Nasso (Opel Ascona) 8.14'05"; 6. Gamba-Ferrari (Fiat 124) 9.06'20".

#### GRUPPO 2 - CLASSE 3

1. Cerisola-Bozza (Fiat 128) 9.05'40"; 2. Ambivero-Cecchetti (Daf 55) 9.34'38".

#### GRUPPO 2 - CLASSE 5

1. Betti-Betti (Opel 19SL) 7.18'12"; 2. Zandonà-Roggia (Opel Ascona) 7.18'54"; 3. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) 7.48'00"; 4. Galullo-Galullo (VW 1300) 7.52'01".

#### GRUPPO 3 - CLASSE 2

1. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF) 7.15'41"; 2. Ferraris-Cianci (Lancia HF) 7.28'10"; 3. Ponz-Vinotti (Lancia HF) 8.03'53"; 4. De Maestri-De Maestri (Lancia HF) 8.06'30"; 5. Lo Bello-Ragosta (Lancia HF) 8.14'37"; 6. Cucirelli-Saporiti (Lancia HF) 8.15'03"; 7. Giovacchini-Taffari (Lancia HF) 8.15'05"; 8. Chionsini-Coltelli (Fiat 124 S) 8.38'55".

#### GRUPPO 3 - CLASSE 3

1. De Eccher-Salvador (Porsche) 6.56'24"; 2. Iccudrac-Defendenti (Porsche) 7.52'37".

#### GRUPPO 4 - CLASSE 1

1. Pittoni-Vanzi (Lancia HF 1600) 7.17'48"; 2. Montaldo-Pozzi (Lancia HF 1600) 7.20'07".

#### GRUPPO 4 - CLASSE 2

1. Verini-Macaluso (Fiat 124 Rally) 6.50'02"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Abarth) 6.51'52"; 3. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Rally) 7.06'53"; 4. Guibar-Bertocci (Porsche 911) 7.14'39"; 5. Lorenzelli-Colloraci (Fiat 124 S) 7.18'57"; 6. Ferjancz-Zsemberi (Renault Alpine) 7.27'10"; 8. Biccieri-Dello Sbarba (Fiat 124 S) 7.45'10".

### CLASSIFICA EQUIPAGGI FEMMINILI

1. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Rally) 7.06'53"; 2. Pittoni-Vanzi (Lancia HF) 7.17'48".

# le macchine italiane



Verini, qui sopra in azione, stappa lo champagne, (a destra) ma sul tetto della Fiat-Abarth ci sono Pinto e Bernacchini, vincitori morali della corsa e secondi soltanto per astruse «ragioni di stato»



Per 3 punti di tricolore scambio di vincitore (con PINTO) all'ELBA (e i fischi del pubblico presente confermano che certi giochi di squadra si pagano)

## VERINI 1° motu... FIAT

PORTOFERRAIO - Non ce ne voglia Maurizio Verini, se diciamo che i vincitori morali di questa edizione del Rally dell'Elba sono stati Lele Pinto e Claudio De Eccher. Maurizio Verini figura in cima alla classifica ufficiale, e per quel che ha fatto e per quel che ha dimostrato lo merita, anche. Verini è pilota di valore, intelligente e calmo, e non è un caso che sia nella squadra ufficiale della Fiat. quindi non è per sottovalutarne le qualità ed i meriti, che affermiamo che i veri trionfatori della settima edizione del Rally dell'Elba sono, appunto, Raffaele Pinto e Claudio De Eccher.

Nella settima edizione del Rally dell'Elba, che nella sua costante evoluzione ci aveva proposto una veste nuova, Raffaele Pinto ha dominato largamente, e non poteva essere altrimenti, perché Pinto è della classe dei grandi campioni, vale almeno quanto Munari, ed aveva la macchina migliore in campo, la Fiat Abarth spider 1860 che in questa gara non aveva avversarie. Sommate il tutto e vedrete come il predominio di Pinto fosse logico. Così come logica era la seconda posizione di Verini.

### Il grottesco «ritardo»

Senonché, a modificare una situazione che le vicende della gara avevano cristallizzato in maniera logica, sono intervenuti fattori per lo meno sconcertanti, che hanno tolto a Lele Pinto il piacere di una vittoria che si era meritata, in favore di una «ragion di stato» torinese che non è accettabile, almeno nei modi in cui la hanno espressa all'Elba.

Una storia curiosissima, che sarebbe divertente se non coinvolgesse una mortificazione dello sport in assoluto, della personalità e dei sentimenti dei piloti, ed anche lo stesso prestigio di chi l'ha voluta. Una storia che ha anche aspetti grotteschi, per la evidente non credibilità delle ragioni addotte a giustificazione di un ritardo (della macchina di Pinto) che non può essere tranquillamente bevuta da chicchessia.

Vi spieghiamo subito i fatti. Pinto dominatore del Rally, con un grosso gruzzolo di vantaggio all'inizio dell'ultima prova speciale, che era di 5500 metri. A oltre metà di questo breve percorso, che comportava una prima parte in falsopiano, una leggera salita

e poi una discesa, la macchina di Pinto si fermava, e lasciava passare tanti altri. Perdeva tantissimo tempo ed era ultima nella graduatoria di questa prova. Le prime notizie dicevano di una gomma lacerata. Probabile che questa versione non andasse troppo a genio agli uomini della Pirelli, (c'era l'ing. Barassi e c'era Gariboldi) che non gradivano una «colpa» che non avevano; fatto sta che le notizie successive dicevano di un guasto alla accensione. E stavolta forse sono stati gli uomini della Marelli a non gradire troppo. Così alla fine erano tutti concordi nel parlare di una candela saltata, proprio per la rottura della porcellana. La giustificazione del ritardo, quindi, starebbe in una candela rotta. Il che significa che la Fiat di Pinto poteva marciare a tre cilindri, non a quattro. A tre cilindri un motore zoppica, ma va; si sono visti motori andare (sia pur male) persino con un pistone forato. Quindi a tre cilindri Pinto poteva tranquillamente finire la sua prova, perdendo una manciata di secondi. Avesse anche fatto tutta la prova speciale a tre cilindri avrebbe perduto, riteniamo, al massimo un minuto e mezzo; e possiamo concedere anche due minuti. Sarebbe rimasto comunque in testa. Se qualcuno vuol far credere che un Pinto, esperto e intelligente, non ha saputo cavarsela in una situazione del genere, lo offende; oltre che non farsi credere.

### Il gioco dei punteggi

Per rendere meglio comprensibile il tutto aggiungiamo: nella classifica del campionato italiano dei rallies, dopo le gare di San Marino e della Sicilia, vinti rispettivamente da Bisulli e Bacchelli, Verini era in testa con 34 punti seguito da De Eccher con 30 punti (Pinto non aveva partecipato alle due prime prove). L'uomo meglio piazzato deve essere difeso, è la regola. Quindi alla Fiat dovevano difendere Verini. Fin qui tutto bene e chiaro.

Quel che è « tutto male » e poco chiaro è il fatto che Lele Pinto abbia perduto la vittoria strameritata, a favore di Verini, per una differenza di tre punti soltanto che adesso accrescono il vantaggio di Verini su De Eccher ai fini del campionato italiano. Verini secondo, come era, avrebbe adesso 51 punti, Verini primo ne ha 54. Per questi tre punti si è mortificato Pinto, e si è amareggiato il pubblico venuto all'Elba!

## DE ECCHER l'altro vincitore morale

DALL'INVIATO

Torniamo all'inizio di queste note ed eccoci a spiegare come, in fondo, tutta questa storia abbia fatto di Pinto e De Eccher i vincitori morali della gara. Pinto per quel che ha fatto, De Eccher per averne tratto una implicita valutazione che lo onora, essendo evidente che deve essere stata l'ombra di De Eccher a suggerire la poco machiavelliana manovra degli ultimi chilometri dell'ultima facile prova speciale.

Ingigantito da questa supervalutazione, De Eccher comunque merita molta considerazione in ogni caso, perché con la sua macchina privata, che è del gruppo tra l'altro, riesce a far cose molto buone, e bene.

In tutta questa vicenda il più sfortunato è stato proprio Verini, che non meritava i fischi di una parte del pubblico elbano, pubblico che non è «micco». Verini ha fatto la sua bella corsa, attentissimo a non avere guai, ed è stato costantemente nella scia

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 38



L'arrivo della Fiat-Abarth di Pinto e Ballestrieri giunti... secondi

CONTINUA DA PAGINA 27

di Pinto, il quale — lo abbiamo detto — è fra i piloti di valore mondiale. Dunque Verini, che non ha certo colpa di avvenimenti che non decide lui, deve essere ammirato per aver portato alla fine la sua macchina senza intoppi, da campione.

varietà di prove speciali, meriterebbe una più giusta collocazione nel calendario internazionale, per avere il conforto di una partecipazione più variata. E diventerebbe presto una grandissima prova. Tra l'altro senza le strette in cui si dibattono certe gare continentali, perché su questa isola, come accade in Corsica, la gente tutta partecipa veramente.

Limitata agli italiani, la partecipazione di quest'anno è stata qualitativamente elevata. Scorrendo la classifica generale finale, trovate al quarto posto Donatella Tominz e Gabriella Mamolo. Ormai le loro prestazioni sono abituali, sul piano elevato, e non stupiscono più, il che non toglie che il vedere queste due donne dalla apparenza minuta e fragile, alle prese con i percorsi dei rallies, ed allo stesso tempo sempre pulite e fresche, fa sempre sorpresa. Stavolta insieme con le due triestine, al traguardo ci sono le milanesi Pittoni-Vanzi. Serena Pittoni, con una «vecchia» Fulvia HF ha fatto una gara molto meritoria, conquistando un nono posto assoluto davvero encomiabile. Ci diceva, ad un certo punto, che aveva la sola ambizione di finire, «tanto quelle là non posso andare a prenderle», riferendosi alle Tominz-Mamolo. Ed ha finito benissimo, risolvendo il morale della famiglia, scosso dopo che Leo Pittoni aveva dovuto abbandonare subito. Forse con una macchina migliore Serena Pittoni potrebbe salire di più, nelle graduatorie finali.

Il terzo equipaggio femminile in gara aveva rivelato la Cambiaghi, molto veloce nella prima prova; ma per sua ammissione si è distratta un momen-



La navigatrice di Anna Cambiaghi, la De Dominicis, ha sofferto nell'urto che ha subito la 124



Questo Rally dell'Elba aveva una nuova fisionomia. Addolcito il tracciato, con la esclusione di certe prove diventate impossibili, con molto asfalto, era una prova «veloce». Avrebbe dunque potuto favorire la potenza. Aveva allentato parecchia gente, ma dei grandi nomi non sono venuti che quelli della Fiat. La quasi concomitanza con l'East African Safari ha impedito una maggior partecipazione qualitativa, e dobbiamo aggiungere anche che la inflazione di prove del campionato europeo piloti favorisce parecchie diserzioni. Esclusa la presenza degli ungheresi Ferjancz-Zsembergy, con una Alpine-Renault ex ufficiale, era una gara italiana. La presenza dello squadrone Fiat (cinque macchine) è bastata tuttavia a dargli molto interesse; eppoi c'era una prevedibile possibilità di opposizione da parte almeno della Porsche Carrera tre litri di Leo Pittoni, che si era ben preparato e che — visto come sono andate le cose — avrebbe forse potuto dar fastidio, o almeno impegnare di più anche Pinto, Verini, Bisulli e Bacchelli.

Solo che Pittoni, come era avvenuto in Sicilia, non ha nemmeno potuto finire la prima prova speciale. Così di avversari, per la Fiat, ne sono rimasti pochi, il più tenace dei quali è stato appunto De Eccher. Bisulli fermato da una gran botta contro una pietra (carter del cambio rotto) e Bacchelli dall'aver strappato la sospensione anteriore in una cunetta con roccia, due Fiat sono state eliminate nella prima tappa. Comunque non c'erano problemi, perché il bravissimo De Eccher non poteva far di più.

Organizzatissimo, con un sistema di raccolta immediata dei tempi di ogni prova, che venivano subito trascritti su un tabellone molto chiaro e comprensibile, questo rally ha avuto soltanto la piccola pecca di non concedere molto respiro tra un settore e l'altro. Conserva tuttavia il grande merito di una formula spettacolare che è stata imposta dalle circostanze (far compiere 607 chilometri su un'isola tanto piccola resta una bella impresa), ma che ne è diventata la caratteristica piacevole, utile ai fini pratici ma soprattutto perché permette alla gente di vedersi la corsa quasi per intero, con spostamenti di pochi chilometri alla volta. Sportivo per la sua

to, successivamente, ed ha avuto un violento scontro con la roccia, che ha ammaccato anche le gambe della sua navigatrice De Dominicis.

Quinti assoluti Presotto e Peressinot, vincitori del gruppo 1. Una prestazione eccellente, che essendo appoggiata da quella di Bray-«Rudy», mette in risalto le Opel Ascona, che qui erano amorevolmente seguite da Virgilio Conero e dai dirigenti della Opel italiana. Con una Ascona gruppo 2, all'inizio della gara, Svizzero aveva fatto tempi eccellenti, tanto da essere quinto nella classifica parziale. Il che significa che le Ascona possono essere pericolose, solo che risolvano taluni loro problemi, il principale dei quali pare risieda nelle gomme.

A questo proposito diremo anche dello spiegamento di forze della Pirelli, che in appoggio alla Fiat aveva portato tutta la sua gamma di gomme stradali, e si è visto come gli MS 35 per gli sterrati polverosi e le CN 36 per il «liscio» abbiano permesso le prestazioni delle Fiat ufficiali.

A parte la squadra Fiat, c'erano tutte le scuderie maggiori. Era la prima gara importante della neonata Torino Rallye Team, che esordisce in bellezza dato che Verini è tra i suoi soci; e dodicesimo è l'equipaggio Lorezzelli-Collorafi. La Friuli con De Eccher ed il Jolly con tanti piazzati ai primi posti, tornano con grosse soddisfazioni. La Tre Gazzelle ha perduto due delle sue macchine di punta, quella di Perazio e quella di Tacchini, che guidava la Beta coupé. Questa macchina, apparsa fortissima in salita, era molto difficile nelle discese, ed ha avuto un sacco di acciacchi. E' giovanissima, ed ha bisogno di molte cure, ma potenzialmente pare abbia le qualità per sostituire le Fulvia. Ora che la Stratos ha superato la fase della gestazione laboriosa e vince, alla Lancia stanno lavorando sulla Beta coupé, e ne vedremo presto i risultati.

Detto di Brambilla, che con Laera sulla Fulvia HF stava facendo una gara magnifica (ha poi rotto la pompa della benzina) e della coraggiosa prova degli ungheresi, relativamente ben piazzati (hanno dovuto rallentare alla fine per la frizione che slittava), concludiamo queste note.

E' stata una bella gara, divertente e

positiva sotto ogni aspetto. Peccato il finale, che ha smorzato entusiasmi e soddisfazioni. Di casi del genere se ne sono già verificati, d'accordo. Ricorderemo come sia toccato proprio ad uno degli animatori del Rally dell'Elba, a Sergio Bettoja, di cedere la vittoria in una gara importante ad un altro pilota. Era quella africana Algeri Il Capo, ultima corsa di Karl Kling, e la Mercedes gli chiese di lasciar passare il tedesco, che concludeva così in bellezza la sua carriera. E Sergio Bettoja lo fece (a proposito: il Rally dell'Elba ha sempre in palio il Trofeo Bettoja, giunto alla dodicesima edizione). C'era però una ragione importante. Ricorderemo come Peter Collins abbia ceduto la sua macchina a Fangio, rinunciando a vincere un Gran Premio, per permettere a Fangio di vincere un campionato mondiale; c'era una ragione importante.

Stavolta, proprio di ragioni importanti non ne vediamo molte. Quei tre punti in più per Verini proprio non ci sembra giustifichino la mortificazione di Pinto. Che Claudio De Eccher faccia proprio tanta paura?

f. l.



Tacchini e Simoni, non ostante l'accurata preparazione della loro Lancia Beta coupé iniezione di Bosato, non hanno potuto fare granché

## Il monologo delle 2 tappe PINTO solo nel finale si concede pause

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

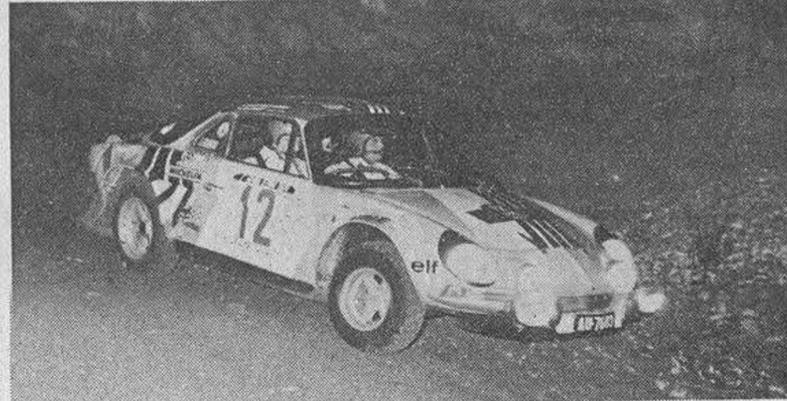
**PORTOFERRAIO** - Gara imperniata su due tappe di 607 km, ciascuna intervallata da circa dieci ore di sosta. Ogni tappa comprendeva 18 prove speciali di diversa lunghezza e difficoltà. Le operazioni di verifica tecnica e sportiva vengono concluse nella giornata di giovedì: 93 verificati fra i quali l'equipaggio ungherese Ferjancz-Zsembergy su Alpine 1800. Le partenze hanno inizio nella stessa serata alle ore 21,01. Sono ordinatissime, come possono esserle in casi come questi, vale a dire con una bella folla che fa ala ai concorrenti.

Dopo 13 chilometri, la prima prova speciale a Falconara (una salita-discesa su sterrato stretto e tortuoso) e già qualcuno tra i quotati è costretto ad innalzare bandiera bianca (Pittoni-Lurani su Porsche Carrera 3000 per la rottura del filo dello spinterogeno; Cambiaghi-Ulivi su Opel Ascona Gr. uno, per la rottura del cambio). Lele

da percorrere nel tempo base di 6'22. Ancora Pinto, nonostante una scodata a 800 metri dal traguardo d'arrivo, che porta il pneumatico posteriore sinistro della sua spider ad afflosciarsi contro il cordolo di una cunetta; il tempo è di 6'31". Lo seguono Verini a 4", Bisulli a 7", De Eccher a 12", Svizzero a 14", Dall'Ava a 22". Tacchini che sperimenta la Beta ad iniezione di Gianni Bossetti segue a 24" precedendo di 1" la Tominz. Si ritira Carello, per la rottura di una sospensione della Beta.

Anche nella quarta prova speciale (Colle d'Orano, km 6, su asfalto largo e veloce e tempo base di 7'12") Pinto continua, concludendo con 7'45", davanti a Verini 7'55", Bisulli 8'05", Svizzero 8'09", De Eccher 8'10", Tominz 8'21", Betti 8'31", Dall'Ava 8'37". Non transitano per guasti meccanici al controllo orario susseguente i locali Corti, Rossi e Miliani.

Viene poi la prova speciale di Monte Perone su asfalto veloce ma stretto (km 11,7 da percorrere nel tempo



A sinistra, i sempre più positivi De Eccher-Salvador con la loro Porsche Carrera gruppo 3, terzi assoluti. Qui sopra, l'ungherese Ferjancz

Pinto in forma smagliante spara subito con decisione ottenendo il tempo di 20'18" (tempo base 19'12") precedendo di 18" Verini e di 29" Bisulli mentre Bacchelli che denuncia noise alla carburazione segue a 58". Seguono De Eccher a 1'14", Svizzero a 1'16", Dall'Ava a 1'21", Ambrogetti a 1'30", Zanrosso a 1'40", Tominz che a 1'43" precede di un solo secondo la rivale Anna Cambiaghi autrice di un exploit notevole.

La seconda prova è quella durissima di Monte Calamita, 11 chilometri in gran parte di sterrato non bello, da percorrere sul tempo base di 13'12". Pinto continua la sua cavalcata con un significativo 17'11", seguito a 13" da Verini, 16" da Bisulli, 53" da Dall'Ava, 59" da De Eccher, 1'01" da Donatella Tominz e da Svizzero, 1'16" da Betti, 1'19" da Ambrogetti e a 1'33" da Bacchelli. Scompaiono Anna Cambiaghi, che finisce contro una roccia (nell'incidente si ferisce leggermente ad un piede la sua «navigatrice» De Dominicis) e per guasti meccanici Rivaroli e «Chester».

La terza prova del Monumento (km. 5,3) su asfalto molto veloce con un solo chilometro finale su sterrato, è

base di 14'03"). Otto equipaggi compresi tra i tempi di 12'52" di Bacchelli ai 14 netti di Zandonà rimangono nel tempo preventivato. Si ritirano Zanrosso e Fagnola.

Pinto continua ad aggiudicarsi i migliori tempi. Al Volterraio (6 km di sterrato da compiersi in 5'24") il comasco spicca un 5'40". Seguono ad 1" Verini e Bisulli, a 12" De Eccher, a 13" Svizzero, a 14" la Tominz, a 16" Betti e Dall'Ava, a 18" «Giubar», mentre lo squadrone Fiat perde uno dei suoi; Bacchelli infatti finisce fuori strada tranciando la sospensione.

Pinto si impone nelle successive prove di Colle d'Orano e Monte Perone. Verini, Bisulli, De Eccher, Svizzero, la Tominz, Betti ed anche Tacchini si mantengono nelle posizioni seguenti.

Nella decima prova speciale (Parata, km 5,5 su uno sterrato largo e veloce da compiersi in 6'36") finalmente un nome che non è quello di Pinto al vertice della classifica. E' Verini infatti a rubargli il primato superandolo di 4"; seguono Bisulli a 10", De Eccher a 11", dell'Ava a 17", Brambilla e Betti a 27", Ambrogetti a 28", Svizzero a 29". Abbandonano Bonamico per un'uscita di strada e Ferrero per la rottura del differenziale.

Pinto torna al successo nella undicesima prova (Colle Reciso, su un misto asfalto-sterrato di 9 km da percorrersi nel tempo base di 10'48"). Questa volta lo segue l'udinese De Eccher a 14", seguito da Bisulli a 15", Verini a 18", Svizzero a 38", Tominz a 40". Si ritirano Rubbieri e Baldacci. La dodicesima prova, di La Pila, non dà scosse in quanto i migliori ottengono tempi compresi tra i 15'21" di Pinto e i 16'41" di Tacchini (il tempo base era di 16'48"). Si fermano Dall'Ava, Calosso e Andreoli.

Il tempo rimane bello ma il freddo si fa sentire e ne fanno le spese Brai e Ferraris che patiscono le pene dell'inferno per crampi allo stomaco e conati di vomito. Si ritorna a Colle d'Orano e a Monte Calamita, con sempre Pinto autore dei migliori tempi e Verini, Bisulli, De Eccher, Tominz alle sue spalle. In quella del Volterraio, che avvicina al traguardo della prima tappa, col solo che ha fatto la sua apparizione, è Verini a realizzare il miglior tempo precedendo Pin-

**Campionato italiano rallies (dopo 3 prove)**

	S. Marino	Sicilia	Elba	Totale
Verini-Macaluso	17	17	20	54
De Eccher-Salvador	15	15	15	45
Presotto-Perissinot	7	10	13	30
Tominz-Mamolo	14	14	28	56
Brai-Rudy	11	12	23	46
Ferraris-Cianci	12	5	4	21
Bisulli-Zanucoli	20	—	—	20
Bacchelli-Torriani	—	20	—	20
Ambrogetti-Gigli	—	9	10	19
Pinto-Bernacchini	—	—	17	17
Serena Pittoni-Vanzi	—	7	9	16
Svizzero-Stranetto	—	14	—	14
Pittoni-Volpinari	—	13	—	13
Dall'Ava-Maiga	13	—	—	13
Runfolo-Bellanca	—	12	—	12
Brambilla-Laera	9	2	—	11
Bagna-Sanfront	—	11	—	11
«Giubar»-Bertocci	—	—	11	11
Zandonà-Modolo	—	4	7	11
«Walter»-«Nino»	10	—	—	10
Baldacci-Parma	8	—	—	8
Tabanelli-Capra	—	8	—	8
Betti-Betti	—	—	8	8
Dus-Rorato	6	—	—	6
Bologna-Saporito	—	6	—	6
Lorenzelli-Collorafi	—	—	6	6

**Solo 9 P.S. «lasciate» da LELE**

**PRIMA TAPPA**  
P.S. 1 - Falconaia-Cavo - Km 16 - Tempo 19'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth 124) 20'18"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth 124) 20'36"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth 124) 20'57"; 4. Bacchelli-Rossetti (Fiat Abarth 124) 21'06"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 21'32"; 10. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 22'01".

P.S. 2 - Monte Calamita - Km 11 - Tempo 13'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 17' e 11; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 17'24"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 17'27"; 4. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF) 18'04"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 18'10"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 12'12".

P.S. 3 - Monumento km 5,3 - Tempo 6'22".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 6'31"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 6'35"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 6'38"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 6'43"; 5. Svizzero-Stranetto (Opel Ascona) 6'45"; 8. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 6'56".

P.S. 4 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 7'45"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 7'55"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 8'05"; 4. Svizzero-Stranetto (Opel Ascona) 8' e 09"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'10"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'21".

P.S. 5 - S. Lorenzo-M. Perone-S. Ilario - Km 11,7 - Tempo 14'03".  
1. Bacchelli-Rossetti (Fiat Abarth) 12'52"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 12' e 58"; 3. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'19"; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 13'26"; 5. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 13'36"; 7. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 13'41".

P.S. 6 - Volterraio - Km 4,5 - Tempo 5'24".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 5'40"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 5'41"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 5'41"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 5'52"; 5. Svizzero-Stranetto (Opel Ascona) 5'53"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 5'54".

P.S. 7 - Monumento km 5,3 - Tempo 6'22".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 6' e 29; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 6'33"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 6'37"; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 6'38"; 5. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 6'38"; 8. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 6'57".

P.S. 8 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 13' e 29; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'53"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'00"; 4. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 8'04"; 5. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 8'04"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'26".

P.S. 9 - S. Lorenzo-M. Perone-S. Ilario - Km 11,7 - Tempo 14'03".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 13' e 09; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'21"; 3. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 13'29"; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 13'33"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 13'53".

P.S. 10 - Parata - Km 5,5 - Tempo 6'36".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 9'38"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 9' e 42"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 9'48"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 9'49"; 5. Dell'Ava-Maiga (Lancia) 9'55"; 9. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 10'12".

P.S. 11 - Colle Reciso-Monumento - Km 9 - Tempo 10'48".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 11' e 52"; 2. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 12'06"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 12'07"; 4. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 12'10"; 5. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 12'30"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 12'32".

P.S. 12 - La Pila-Poggio-S. Lorenzo - Km 14 - Tempo 16'48".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 15'21"; 2. «Svizzero»-Stranetto (Opel Ascona) 15'55"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 15'57"; 4. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 16'01"; 5. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 16'01"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 16'09".

P.S. 13 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 7'48"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 8'00"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 8'07"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'13"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'17".

P.S. 14 - Monte Calamita - Km 11 - Tempo 13'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 17' e 22"; 1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 17'22"; 1. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 17'22"; 2. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 17'55"; 3. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 18'24"; 4. Bartelloni-Bertocci (Porsche 911) 18'24"; 5. Brai-Rudi (Opel Ascona) 18'25".

P.S. 15 - Volterraio - Km 4,5 - Tempo 5'24".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 5'32"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 5'35"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 5'37"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 5'40"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 5'45".

P.S. 16 - Monte Perone-Poggio-B. Marina di Campo - Km 9,5 - Tempo 11'24".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 13' e 18"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'45"; 3. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 13'52"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 14'04"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 14'17".

P.S. 17 - Monumento-Lacona - Km 8 - Tempo 9'36".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 9'07"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 9'09"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 9'21"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 9'36"; 5. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 9'50".

P.S. 18 - Parata - Km 5,5 - Tempo 6'36".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 9' e 19; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 9'29"; 3. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 9'42"; 4. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF 1600) 9'46"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 9'47".

**CLASSIFICA PROVVISORIA AL TERMINE DELLA PRIMA TAPPA**  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) h. 3.20'56"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 3.23'03"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 3.27'08"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 3.30'26"; 5. Brambilla-Laera (Lancia HF 1600) 3.35'46"; 6. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 3.37' e 31"; 7. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF 1600) 3.37'33"; 8. Pittoni S. Vanzì (Lancia HF 1600) 3.38'04"; 9. Bartelloni-Bertocci (Porsche 911) 3.38'20"; 10. Brai-Rudi (Opel Ascona) 3.38'53"; 11. Zandonà-Roggia (Opel Ascona) 3.39'00"; 12. Ferjaner-Esemberi (Renault) 3.40'27"; 13. Montaldo-Pozzi (Lancia HF 1600) 3.40' e 48"; 14. Lorenzelli-Collorafi (Fiat Abarth) 3.40'58"; 15. Bramino-Cesana (Opel Ascona) 3.44'33"; 16. Betti-Betti (Opel Ascona) 3.46'17"; 17. «Iccudrac»-Defendenti (Porsche Carrera) 3.46'27"; 18. Bellosa-Bambesan (Opel Ascona) 3.47'49"; 19. Ferraris-Cianci (Lancia HF 1600) 3.50'07"; 20. Tabanelli-Martinelli (Opel Ascona) 3.50'25".

**SECONDA TAPPA**  
P.S. 1 - Falconaia-Cavo - Km 16 - Tempo 19'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 20' e 44"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 20'57"; 3. Bramino-Cesana (Opel Ascona) 21'05"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 21'08"; 5. Betti-Betti (Opel Ascona) 21'34".

P.S. 2 - Monte Calamita - Km 11 - Tempo 13'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 18'00"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 18'02"; 3. Betti-Betti (Opel Ascona) 18'08"; 4. Ferraris-Cianci (Lancia HF) 18'30"; 5. Brai-Rudi (Opel Ascona) 18'31".

P.S. 3 - Monumento - Km 5,3 - Tempo 6'22".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 6'42"; 2. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 6'43"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 6'47"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 6'50"; 5. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 6'59"; 10. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 7'08".

P.S. 4 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 7'59"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 8'10"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'18"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 8'25"; 5. Giubar-Bertocci (Porsche) 8'36"; 7. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'47".

P.S. 5 - S. Lorenzo-Monte Perone - Km 11,7 - Tempo 14'03".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 13'40"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'50"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 14'00"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 14'13"; 5. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 14'20".

P.S. 6 - Volterraio - Km 4,5 - Tempo 5'24".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 5'45"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 5'51"; 3. Giubar-Bertocci (Porsche) 5'52"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 5'54"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche) 5'57"; 10. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 6'10".

**Europeo rallies conduttori (dopo 6 prove)**

	Rally Artico	Costa Brava	S. Marino	Firestone	Irlanda	Elba	Totale
Verini-Macaluso	—	—	15	—	—	20	35
Pradera-Comin	—	15	—	12	—	—	27
De Eccher-Salvador	—	—	12	—	—	12	24
Borges-Morais	—	8	—	15	—	—	23
Rajnio-Myman	20	—	—	—	—	—	20
Haldi-Van der Hoeven	—	20	—	—	—	—	20
Bisulli-Zanucoli	—	—	20	—	—	—	20
Rohrl-Berger	—	—	—	20	—	—	20
Curley-Frazer	—	—	—	—	20	—	20
Tominz-Mamolo	—	—	10	—	—	10	20
Pinto-Bernacchini	—	—	—	—	—	15	15

P.S. 7 - Monumento - Km 5,3 - Tempo 6'22".  
1. De Eccher-Salvador (Porsche) 6'38"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 6'43"; 3. Betti-Betti (Opel Ascona) 6'44"; 4. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 6'50"; 5. Giubar-Bertocci (Porsche) 6'53".

P.S. 8 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 7'57"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 8'14"; 3. Betti-Betti (Fiat Abarth) 8'24"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'30"; 5. Giubar-Bertocci (Porsche 911) 8'41"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'43".

P.S. 9 - San Lorenzo-Monte Perone - Km 11,7 - Tempo 14'03".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 13'32"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 13'52"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 13'56"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 14'14"; 5. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 14'23"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 14'27".

P.S. 10 - Parata - Km 5,5 - Tempo 6'36".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 9'32"; 2. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 9'45"; 3. Betti-Betti (Opel Ascona) 9'46"; 4. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 9'47"; 5. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 10'00"; 9. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 10'09".

P.S. 11 - Colle Reciso-Monumento - Km 9 - Tempo 10'48".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 11'53"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 12'03"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 12'12"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 12' e 18"; 5. Lorenzelli-Collorafi (Fiat Abarth) 12'43"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 12'46".

P.S. 12 - La Pila-Poggio - Km 14 - Tempo 16'48".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 16'08"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 16'15"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 16'16"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 16'40"; 5. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 16'46".

P.S. 13 - Colle d'Orano - Km 6 - Tempo 7'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 8'03"; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 8'07"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 8'24"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 8'31"; 5. Betti-Betti (Opel Ascona) 8'33".

P.S. 14 - Monte Calamita - Km 11 - Tempo 13'12".  
1. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 18'01"; 2. Brai-Rudy (Opel Ascona) 18'10"; 3. Betti-Betti (Opel Ascona) 18'15"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche) 18'15"; 5. Giubar-Bertocci (Porsche) 18'19"; 7. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 18'33".

P.S. 15 - Volterraio - Km 4,5 - Tempo 5'24".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 5'44"; 2. Giubar-Bertocci (Porsche) 5'46"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche) 5'50"; 4. Brai-Rudi (Opel Ascona) 5'56"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 5'56"; 5. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 5'58"; 6. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 6'00".

P.S. 16 - M. Perone-Poggio-M. di Campo - Km 9,5 - Tempo 11'23".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 14'04"; 2. De Eccher-Salvador (Porsche) 14'18"; 3. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth) 14' e 43"; 4. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 14'45"; 5. Lorenzelli-Collorafi (Fiat Abarth) 14'45"; 7. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 14'53".

P.S. 17 - Monumento-Lacona - Km 8 - Tempo 9'36".  
1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 9'20"; 2. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 9'23"; 3. Giubar-Bertocci (Porsche 911 SR) 9'32"; 4. Betti-Betti (Opel Ascona) 9'40"; 5. Brai-Rudy (Opel Ascona) 9'43"; 9. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) 9'35".

**L'Eurorally casalingo**  
**In Irlanda i cavalli PORSCHE**

**BELFAST** - Questo round irlandese del campionato europeo è stato dominato da piloti locali, cioè Curley e Frazer su Porsche Carrera. La gara, della durata di quattro giorni, con percorso di km 1850, si è svolta con tempo caldo e soleggiato. Il fondo asciutto nelle prove speciali (quasi sempre su asfalto in buone condizioni e soltanto verso la fine c'era qualche tratto «tipo foresta») hanno favorito i conduttori delle Porsche, che hanno potuto sfruttare la potenza delle loro vetture.

Fino dal primo giorno la lotta per la posizione di comando è stata abbastanza tesa, ma poi i contendenti sono stati agevolati dai freni difettosi della Carrera di Tordoff, preparata frettolosamente (questa vettura era stata infatti preparata pochi giorni dopo che Tordoff aveva distrutto la sua normale Carrera Rally in un incidente nel Rally Firestone).  
Il primo in classifica fra i «veri» forestieri è stato Eric Aaby, che ha portato al decimo posto la sua Opel Ascona. La prima vettura del gruppo 1 è stata il coupé Vauxhall Magnum dell'equipaggio Sparrow-Spokes, classificati undicesimi. La Coppa delle Dame è andata ad Anne Marie Pedelahor-Danielle Minier su Alpine.

**Harry Huntley**

**CIRCUITO D'IRLANDA - Rally valevole per il campionato europeo - 12-16 aprile. LA CLASSIFICA**  
1. Curley-Frazer (Porsche); 2. McCartney-Scott (Porsche); 3. Coleman-Whyte (Escort); 4. Boyd-Crawford (Escort); 5. Tordoff-Short (Porsche); 6. Forde-Phelan (Porsche).

**Campionato under 23 rally alla FISA**

Il campionato esordienti, l'ultimo arrivato fra i riconoscimenti in campo rallistico (ed anche uno dei più facilmente contestabili), è stato affidato, per il 1974, alla FISA. La federazione ha infatti emanato il regolamento di un «Challenge per piloti esordienti», limitato come prima ai rallies nazionali, la cui principale caratteristica è quella di non essere assegnato su tutte le prove, come prima, ma in base ai risultati di cinque corse, e precisamente:  
**RUOTA D'ORO** del 13-14 luglio - **RALLY DEL BASSO CASENTINO** 4 agosto - **COPPA RIVIERA DI POLENTE** 21-22 settembre - **RALLY CAMPAGNOLO** 18-19 ottobre - **333 MINUTI** 9-10 novembre. Come riserva, il Giro delle valli Imperiesi del 13-14 novembre.

Per ogni gara valevole saranno attribuiti, secondo il piazzamento ottenuto nella classifica generale assoluta, i seguenti punti: al 1. punti 50, al 2. punti 47, al 3. punti 45 e così via, scalando di un punto, fino al 47. posto



**In condizioni pietose la Lancia HF 1600 del duo Rossi-Gaggero**

La prima tappa si conclude quindi con Pinto-Bernacchini al primo posto, seguiti a 2'07" da Verini-Macaluso, a 6'52" De Eccher-Salvador, a 9'30" Tominz-Mamolo, a 14'50" Brambilla-Laera, a 16'35" Presotto-Perissinot. Delle 93 vetture partite ne arrivano a Portoferraio 50, che rimarranno in parco chiuso sino a 20' prima della partenza.

Si riparte alle 21,01. Non si presenta l'equipaggio Biondi-Iannone. Nella prima prova speciale di questa seconda frazione riprende il predominio di Pinto che vince precedendo Verini di 13", Bramino di 21", De Eccher di 24", Betti di 50" mentre Brai che si è rimesso dal malanno della notte precedente comincia la sua rimonta; si ritirano Volpi per rottura del cambio e Aggazzotti per rottura della sospensione posteriore destra. Pinto è il più veloce nella seconda, quarta, quinta e sesta prova speciale; Verini (vincitore della terza), De Eccher (miglior tempo nella settima), Tominz, Betti, Brai, Presotto pur ottenendo ottimi tempi cercano di non compromettere il risultato ormai acquisito. Poco fortunati invece Tacchini, Bramino e Brambilla costretti al ritiro, i primi due da un fuoristrada e il milanese per la rottura della pompa della benzina. Nelle sette prove successive Pinto continua ad inanellare vittorie seguito, ad eccezione della decima (De Eccher) dal compagno di squadra Verini, che dopo essersi aggiudicato il successo nelle tre prove seguenti approfitterà di un ipotetico guasto alla macchina di Pinto (rottura della porcellana di una valvola che costerà 5'34" di distacco nell'ultima prova) per aggiudicarsi anche la vittoria finale ed i 20 punti del campionato italiano.

**Carlo Burlando**

Una «voce» ripetuta nel Trofeo di Varese (con SANTORUM terzo-che-gode)

## Timers tele «domati»?

VARESE - Sette prove molto varie e difficili su un percorso perfettamente indovinato hanno riportato il Trofeo Provincia di Varese fra le migliori gare della regolarità. Dopo un ottimo inizio alla pari di Pavanello e Garraffa, si è messo in luce Santorum che autore di una prima prova piuttosto scadente ha corso per tutto il resto della gara al limite della perfezione assicurandosi la vittoria.

Regolarissima la corsa di Pertusio piazzatosi secondo, al terzo posto Luigina Imerito, che ha ormai creato il vuoto in campo femminile convincendo via via, con la sua stragrande superiorità, quasi tutte le avversarie ad

abbandonare il campo. Dobbiamo riferire, per puro dovere di cronaca, una voce che è circolata parecchio (prima, durante e dopo la corsa), secondo cui alcuni concorrenti disporrebbero di strumenti in grado di far quadrare a loro vantaggio i conti degli imparziali timers. Ci pare a dir poco incredibile ma se pensiamo alle diavolerie che i regolatori sono soliti combinare con tutti i loro aggeggi elettronici non è forse del tutto da escludere. Certo è che è una polemica destinata a protrarsi un bel po'.

g. m.

XVI TROFEO PROVINCIA DI VARESE - gara nazionale di regolarità - Varese 20 aprile 1974

### LE CLASSIFICHE

1. Mario Santorum (Fulvia Coupé) penalità 12; 2. Pertusio (Fulvia Coupé) 14,5; 3. Imerito Luigina (Fulvia Coupé) 15,7; 4. Pavanello (Fulvia Coupé) 16,4; 5. Donini 21,9; 6. Garraffa 23,7; 7. Paneral 24; 8. Nosenzo 26; 9. Gibelli 26,8; 10. Gaidano 31,5; 11. Leva 36,7; 12. Forato Vittorio 38; 13. Testoni 41,2; 14. Del Monte 41,4; 15. Fasano 41,8; 16. Pugno 42,7; 17. Amelotti 45,4; 18. Santarelli 47,2; 19. Ferrario 48,9; 20. Castellet Argentina 49,6; 21. Balocco 56,6; 22. Darrigo 58,3; 23. Venanzi 59,5; 24. Braccarelli 62; 25. Dentis 64,9; 26. Barbarino 65,1; 27. Simoietto 69; 28. Bianchi 72,1; 29. Bertola 74,8; 30. Mogni 75,7; 31. Moro 81,7; 32. Rossi 82,1; 33. Sobrero 87,8; 34. Birolli 88,1; 35. Accomasso 90,3; 36. Trovatore 94,4; 37. Zagato 97; 38. Feltrin 98,9; 39. Bossina 100,9; 40. Perrone 101,5; 41. Pesce 104,4/03; 42. Dubenschi 104,4/2,1; 43. Grosso 120,9; 44. Ghinelli 133,8; 45. Panozzo 137,5; 46. Lepore 150,2; 47. Milano 153,6; 48. Paci 156; 49. Bussolino 160,1; 50. Crippa 166,7; 51. Gazzetta 171,9; 52. Calogera 189,1; 53. Caucino 194,3; 54. Pretelli 198,5; 55. Motta 205,9; 56. Grosso 215,4; 57. Crugnoia 222,6; 58. Cordani 252,5; 59. Olmo 254,2; 60. Soma 296,6; 61. Nizza 310,6; 62. Boehlein 312,2; 63. Gavazzi 352,3; 64. Mandarini 409,8; 65. Malara 413,3; 66. Baeochella 442,2; 67. Cazaniga 451; 68. Benedetti 513; 69. Cipani 561,6; 70. Bertinotti 570,5; 71. Fariolo 652,5; 72. Germinaria 677; 73. Cristini 764,1. Iscritti 83, partiti 75, classificati 73.

### La RONDE dei MONTI AZZURRI

GRASSE - Il «buco» nel calendario lasciato dall'annullamento del Critérium Alpino (che quest'anno aveva preventivamente ottenuto la validità per l'euroconduttori) è stato prontamente colmato dalla stessa A.S.A.C. di Grasse che in collaborazione con quelle di Antibes e di Cannes ha messo in programma per sabato e domenica prossima la «Ronde dei Monti Azzurri».

La prova si annuncia ricca di motivi interessanti a cominciare dal percorso: un circuito di 55 chilometri da ripetersi sei volte comprendente tre prove speciali rispettivamente lunghe km. 8,900, 20,500 e 14,800 collegate fra loro da brevi tratti neutralizzati. Un totale quindi di 265 chilometri «scracthes». Che la formula di gara sia affascinante sembra confermato dalle adesioni (oltre 110 equipaggi iscritti) ottenute, che hanno obbligato la organizzazione a fissare in trenta secondi l'intervallo fra una partenza e l'altra. Fatto abbastanza insolito, è prevista la partecipazione di alcuni equipaggi italiani. Il Jolly Club ha iscritto due Fulvia HF gruppo tre riservandosi di specificare, in settimana, che le porterà in gara. Probabilmente dall'Ava-Maiga e Brambilla-Laera. Con una Fiat Abarth 1850 Gr. 4 ci saranno Ferrari-Pazelli e con due Ascona gruppo uno i sanremesi Ziviani-Bottini e Isnardi-Scimone.

● All'Elba, la Kleber ha portato una nuova copertura sperimentale da fango affidandola a Dall'Ava-Maiga. Esteticamente la gomma è più stretta delle solite montate sulle Fulvia, e presenta dei tasselli romboidali. Per quanto ne ha potuto vedere (di fango sull'isola non è che ce ne fosse molto), il giudizio del rallista sanremese è stato assai positivo.

● Gli organizzatori del RALLY DELLE ROSE di Antibes (20-21 giugno) hanno rinunciato alla validità europea della loro gara. Questo gli consente di contare sulla presenza della Stratos di Andruet (a caccia di punti per il titolo francese) e degli altri «gruppo 5» francesi. Confermatissima anche la presenza della nazionale CSAI, ora che il finanziamento è arrivato.

● Il Jolly Club è seriamente intenzionato ad andare al RALLY DEL MAROCCO, in programma dal 7 al 12 maggio prossimi, con due equipaggi su Fulvia. Uno di questi sarà certamente Dall'Ava, mentre l'altro sarà o Carello o Brambilla. Pare escluso

### Trofeo Marlboro di rallypista su sei gare

PAVIA - Sei gare in calendario sulla rallypista di Gropello Cairoli ed un montepremi finale di due milioni: così in telegrafica sintesi il trofeo internazionale Marlboro. Il regolamento studiato da Quaroni ed Arrigoni per la loro più recente fatica organizzativa, è fatto per invogliare al massimo le partecipazioni con i punteggi (9 punti al primo, 7 al secondo, 6 al terzo e così via fino all'ottavo) assegnati per classi e non in base alla classifica assoluta di ciascuna prova. Alla fine saranno conteggiati i cinque risultati migliori per ciascun conduttore che potrà schierarsi con più vetture, ma che dovrà comunque scegliere un solo punteggio per ogni gara. Un altro punto infine toccherà ai vincitori dei gruppi. In caso di parità per la assegnazione del trofeo, varrà il risultato della gara del due giugno, epilogo fuori classifica del «Rally 4 stagioni».

Il primo appuntamento del trofeo è per giovedì prossimo coi «reduci» dell'Elba. Ci sarà naturalmente anche Amicare Ballesrieri, che è ormai diventato il reuccio di Gropello, con una Fulvia della Lancia-Marlboro e dovrebbe esserci anche Munari, assente dalle corse italiane da lungo tempo. Se poi il «drago» non sarà della partita, il suo posto verrà preso da Pregliasco. Gli organizzatori contano di avere al via anche Paganelli con una Fiat Abarth 1850.

Il programma prevede al mattino le prove di qualificazione per stabilire gli schieramenti di partenza con tre tornate individuali e nel pomeriggio batterie e finali sempre con un massimo di otto vetture per ogni corsa. Comunque, il calendario completo del Trofeo Internazionale Marlboro prevede le seguenti date: 25 aprile, 23 maggio, 2 giugno, 13 giugno, 7 luglio e 1 settembre. Il monte premi finale verrà così suddiviso: al 1. un milione; al 2. 500 mila lire; al 3. 300 mila; al 4. e 5. 100 mila lire.

g. f.



## Più suspense col nuovo corso

### 40 piloti post austerità a PERGUSA

PERGUSA - L'austerità ha tenuta ferma Pergusa per vario tempo. In regime però di pari e dispari anche la Scuderia «Enna Corse», la sola attualmente che cura il karting in Sicilia, ha rotto i ponti dando l'avvio alla stagione agonistica siciliana. I piloti ci sono andati in massa, circa quaranta, un buon numero per una gara d'inizio e dal sapore ancora incerto. Gare che tecnicamente hanno sofferto, come del resto dovunque, della lunga stasi invernale e di quella imposta dagli eventi. Mezzi ancora non perfettamente preparati e portati si può dire all'arrivo da tanto entusiasmo sportivo e volontà dei piloti.

Nella prima categoria della classe 100 De Bellis ha fatto una passeggiata solitaria. Una gara monotona con tanta distanza tra pilota e pilota. In seconda posizione è arrivato Vaccaro e terzo il vibonese Ceravolo. Lotta più serrata tra Comito, Leotta e Pizzo nella seconda categoria. Però dopo, qualche giro Pizzo era in ritardo e il duello è andato avanti sino all'arrivo tra Comito e Leotta, giunti nell'ordine.

Netta e senza scampo per gli avversari la vittoria di Salamone su Santangelo e Tassone nella terza categoria. De Bellis, che si cimenta quest'anno anche nella classe con cambio, ha accusato un arresto ad opera di Verrillo nella prima categoria, mentre nella seconda più che facile la vittoria di De Pasquale su Zida ed il rimanente dei piloti.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 1. cat. 1. De Bellis; 2. Vaccaro; 3. Ceravolo; 4. Parrinello; 5. Di Liberto.  
Cl. 100 2. cat. 1. Comito; 2. Leotta; 3. Pizzo; 4. Cammarata; 5. Folli.  
Cl. 100 3. cat. 1. Salamone; 2. Santangelo; 3. Tassone; 4. De Andreis; 5. Pitarresi.  
Cl. 125 1. cat. 1. Verrillo; 2. De Bellis; 3. Lastrino; 4. La Porta.  
Cl. 125 2. cat. 1. De Pasquale; 2. Zida; 3. Saporrta; 4. Calanna; 5. D'Orazio.

### La SESTO CORSE abbina auto e kart

SESTO SAN GIOVANNI - Presieduta dal geom. Vittorio Ceccarini, è nata la «Sesto Corse» con lo scopo di favorire un'azione formativa in campo automobilistico e kartistico di giovani piloti, appassionati e volenterosi, nonché quello di assistere tutti i propri associati su tutti i circuiti nazionali. Al primo appello della Sesto Corse hanno già risposto, assieme ad un gruppo di simpatizzanti, quattro piloti d'automobile, Giacomo Ballarino (F. 850), Alberto Crema e Giulio Mercatelli (F. Monza), Alfredo Santulli (Alfa GT junior), e dodici piloti kart, Diego Mobelli, Ermanno Alfieri, Alberto Crema, Emiliano Massignan, Giovanni Brambilla, Antonio Cerdia, Marzio Giorgi, Lucio Lazzarini, Stefano Lazzarini, Roberto Martinoli, Salvatore Tonetti e Antonio Dardis.

La nuova associazione ha sede in via Sacchetti 13 e il luogo di ritrovo in via Risorgimento 167, sempre a Sesto S. Giovanni.

● Il 20/21 aprile, sulla Pista Rossa Idroscalo di Milano, la scuderia Sporturismo organizza una prova del Trofeo Tehen Agopuntura Cinese, valevole per l'Autotorneo e per il Campionato Italiano Giornalisti Sportivi. Nei due giorni la gara si svolgerà dalle ore 13 alle 19. Il prossimo appuntamento è ancora sulla Pista Rossa per l'11 e 12 maggio.

LE PROSSIME GARE 25 aprile, CIRC. DI REGGIO CALABRIA - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, CIRC. DI CERRETO GUIDI (FI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 (3. cat.) e 125 cc prova Camp. Regionale; 25, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 5. prova Torneo dei Campioni; 28, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 28, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1 maggio, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale Piemonte e Liguria; 1, PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. 100 e 125 cc, 1. prova Camp. Regionale Veneto; 1, PISTA CALABRIA - Vibo - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 1, CIRCUITO DI CASTIGLIONE TIBERINO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, CIRC. DI CASTELRAIMONDO - gara naz. cl. 125 cc; 5, CIRC. DI CASTELRAIMONDO - gara naz. K 250, 2. prova Camp. Italiano; 5, CIRCUITO DI CECINA - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale.

versarsi a cominciare da Marzi, Menoni e Belligni, che hanno cercato di rendere ad ogni modo al capofila la vita difficile. Nella terza categoria, Luciano Di Vita ha conseguito una vittoria perfetta sin sul traguardo, perché Bellandi e Vago sono state le sue ombre sino a mozzargli il fiato. Nella 125 1. categoria, il Campione italiano in carica, Franco Zucchelli, è stato il dominatore assoluto. Solo l'anziano e mai tanto encomiabile Florio Monti, gli ha tenuto testa. Anche Monti però ha dovuto cedere a tanta superiorità. Dietro e, più staccati Natali e Del Vecchio.

Perentoria vittoria di Pasquale Zullo nella seconda categoria con cambio su un Sani che a conclusione ha lamentato un mancato uso di bandiera di soprasso. Sorprendente invece la prestazione di Pellegrino, mentre troppo sfortunati Biancalani, Gori e Poli.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 3. 1. Di Vita; 2. Bellandi; 3. Vago; 4. Bandinelli; 5. Finetti.  
Cl. 100 2. 1. Lorenzi; 2. Marzi; 3. Menoni; 4. Belligni; 5. Giuglioli.  
Cl. 100 1. 1. Gregori.  
Cl. 125 2. 1. Zullo; 2. Sani; 3. Pellegrino; 4. Morcelli.  
Cl. 125 1. 1. Zucchelli; 2. Monti; 3. natoli; 4. Del Vecchio; 5. Picchioni.

### I romani conquistano NAPOLI

NAPOLI - La pista Kennedy di Napoli apre la stagione 1974 sotto altra conduzione e con ben altra prospettiva, anche se la prima gara della stagione, condotta in porto con tanta buona volontà da parte di tutti, ha messo in evidenza la necessità di rifiniture, che alle prossime non mancheranno.

La pioggia insistente ha frustrato però, ogni sforzo rendendo difficile l'esecuzione delle gare, e privando gli organizzatori di più presenze. Malgrado tutto però erano presenti ben trenta piloti, con un discreto numero di romani e senza i piloti della vicina Calabria fermi per le condizioni atmosferiche.

Il gruppo romano naturalmente ed il solito De Bellis onnipotente, hanno dominato in lungo ed in largo, mentre i locali a corto di preparazione tecnica e di allenamento hanno opposto una onerosa difesa facendo proprie tutte o quasi le piazze d'onore. Dire delle gare che sono state tutte disputate sotto una pioggia battente non è agevole. Tutti i piloti meritano un vero plauso per averle condotte a termine nel modo migliore e con tanto agonismo.

Ha vinto Vito De Bellis la 1. categoria della 100, mentre non si è potuta concludere la seconda categoria per il fermo di tutti i piloti in avaria. Emanuele Pirro ed Emilio De Cesaris, i due protagonisti nella terza categoria, con facile vittoria del primo. La prima categoria della 125 vedeva al palo di partenza un buon lotto di piloti, i fratelli Compostella, l'intramontabile Edoardo Rippa, i romani Gardelli e Naddeo, oltre De Bellis. Naturalmente per essere i più preparati hanno fatto da dominatori Gardelli e De Bellis, specie dopo il fermo di Naddeo per avaria, mentre i napoletani si sono difesi con rabbia, dimostrando di poter essere in breve al passo con i migliori. Angelo Piccirilli ha invece vinto a mani basse la seconda categoria su Ciro Senese e Mario Errico. Così Piccirilli ha, dopo tanto tempo, coronato il suo sogno di vittoria.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 1. 1. De Bellis; 2. Adaggio; 3. Morra; 4. Ferrara; 5. Antilli.  
Cl. 100 3. 1. Pirro; 2. De Cesaris E.; 3. Piccirilli; 4. De Maio; 5. Esposito.  
Cl. 125 2. 1. Piccirilli A.; 2. Senese; 3. Errico; 4. Ferrara.  
Cl. 125 2. 1. Gardelli; 2. De Bellis; 3. Compostella; 4. Rippa; 5. Compostella G.