

IL FA-VO-LO-SO mondiale F.1 '74 segna un'altra tappa scioccante
quattro G.P. quattro vincitori: e al Jarama con vettura italiana

LAUDATUR FERRARI!



Lauda taglia il traguardo. La bandiera di Vilapadierna si abbassa, mentre si alzano al cielo le braccia di Luca di Montezemolo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MADRID - Ed è finalmente arrivato anche il giorno della Ferrari! I salti di gioia che ha compiuti Luca Montezemolo sulla linea del traguardo, accanto al conte di Villapadierna che sventolava la bandiera a scacchi, li hanno compiuti anche i tantissimi italiani che erano arrivati a Madrid con tutti i mezzi, attratti dalla speranza che la attesissima affermazione delle macchine rosse dovesse avvenire proprio in questa occasione.

La premonizione che ha portato al Jarama tanti italiani, era stata confortata dalle vicende delle prove, ma la scaramanzia impediva di fare pronostici apertamente favorevoli, anche perché, dopo la delusione di Kyalami, qualcuno aveva cominciato ad affibbiare a Lauda, uomo migliore della Ferrari 1974, una fama simile a quella del mai vincitore Chris Amon. Come Amon, Lauda aveva ripetutamente ottenuto i tempi migliori, ma come Amon non aveva mai vinto, solo che Lauda ha fatto presto a sfatare ogni superstiziosa leggenda, ed ha finalmente vinto. Ha vinto dominando.

Come ha vinto dominando la Ferrari che rafforza il suo successo con Regazzoni, a far doppietta come ci avevano abituati tre anni fa Ickx e Regazzoni insieme. Adesso, dopo che infine anche la Ferrari ha ottenuto quello che le compete, perché ha macchine ed uomini che meritano il successo, adesso stiamo più che mai vivendo un campionato del mondo favoloso.

FA-VO-LO-SO. Quattro gare e quattro vincitori diversi, con tre marche diverse, a dar ragione alle nostre previsioni iniziali di una stagione da ricordare per decenni. E — credetemi — non è finita.

Niki Lauda ha vinto magnificamente, con molta intelligenza anche, ma il suo vero competitore, in questa gara, è stato quel Ronnie Peterson che resta pur sempre il più veloce ed aggressivo degli uomini della Formula Uno, e che anche in corsa, come

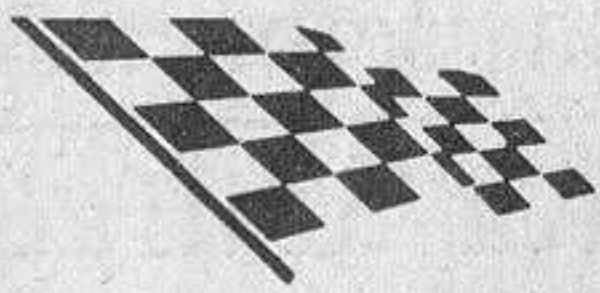
nelle prove, ha fatto vedere di che pasta sia fatto, buttandosi con veemenza all'attacco di ogni curva, non importa se lo stile non era da manuale, pur di «azzannare» gli avversari e lasciarseli dietro.

Così, credete, dopo Hulme vincitore un po' fortuito in Argentina, dopo Fittipaldi eroe a casa sua, dopo Reutemann che ha trovato in Sud Africa la gloria che gli era stata negata prima, adesso è stata la volta di Lauda. E tra poco sarà la volta di Peterson, e magari anche di qualcun'altro. Da accontentare, con il gradino più alto del podio dei vincitori, ci sono anche Ickx che sta abituandosi alla macchina (e fra poco saremo in Belgio, a due passi dalla sua casa di campagna), e Regazzoni, che al Jarama ha corso con ben in mente il posto di leader nella classifica del campionato mondiale, posto che ha conservato. E c'è Hunt con la Hesketh, e naturalmente oltre a loro ci sono quelli che la vittoria l'hanno già ottenuta.

Franco Lini

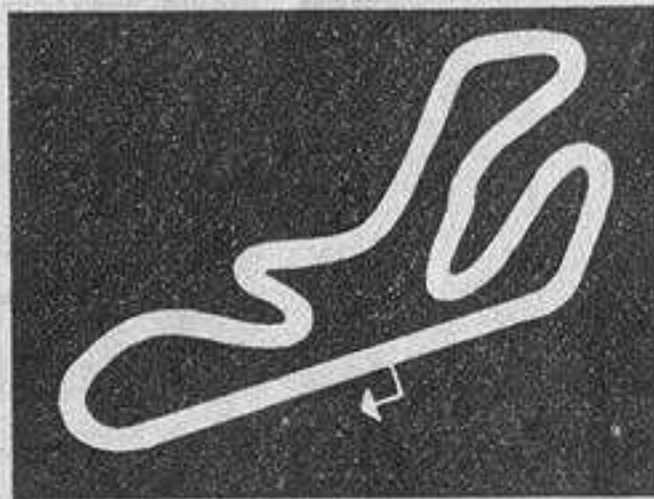
Ed è arrivato anche per Niki Lauda, venticinquenne austriaco di Vienna, il momento magico della vittoria in Formula 1. Ecco il pilota della Ferrari festeggiato e portato in trionfo dai suoi meccanici

CONTINUA A PAGINA 22



gara internazionale di velocità valida quale quarta prova del campionato mondiale piloti di Formula 1. Autodromo del Jarama (Madrid) di 3.404 metri. 84 giri pari a km 285 e 938. 28 aprile 1974.

G.P. di SPAGNA



COSI' (IN 25) AL VIA

Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 1'18"47	Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'18"44
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'19"25	Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'18"78
Carlos Reutemann (Brabham BT44) 1'19"37	Jacky Ickx (Lotus-JPS) 1'19"28
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'19"56	Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'19"54
James Hunt (Hesketh 308) 1'19"87	Jody Scheckter (Tyrrell-007) 1'19"86
Jean-Pierre Jarier (Shadow DN3) 1'20"20	Jean-Pierre Beltoise (BRM P 201) 1'20"03
Carlos Pace (Surtees TS 16) 1'20"52	Hans Stuck (March 741) 1'20"46
Patrick Depailler (Tyrrell-006) 1'20"65	John Watson (Brabham BT42) 1'20"54
Jochen Mass (Surtees TS16) 1'20"80	Mike Hailwood (McLaren M23) 1'20"65
Henri Pescarolo (BRM P 160) 1'21"32	Graham Hill (Lola T 370) 1'20"99
François Migault (BRM P 160) 1'21"43	Brian Redman (Shadow DN3) 1'21"35
Rikki Von Opel (Brabham BT44) 1'21"85	Chris Amon (Amon AF 1) 1'21"79
Tim Schenken (Trojan T-103) 1'21"89	

COSI' (IN 15) AL TRAGUARDO

1. Niki Lauda (Ferrari 312B), 84 giri in 2.00'29"57, alla media di 142.396 kmh; 2. Regazzoni (Ferrari 312 B3) 2.01'05"17; 3. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) a 1 giro; 4. Stuck (March 741) a 2 giri; 5. Scheckter (Tyrrell) a 2 giri; 6. Hulme (Texaco-Marlboro) a 2 giri; 7. Redman (Shadow) a 3 giri; 8. Depailler (Tyrrell) a 3 giri; 9. Hailwood (McLaren-Yardley) a 3 giri; 10. Hunt (Hesketh) a 3 giri; 11. Watson (Brabham) a 4 giri; 12. Pescarolo (BRM) a 4 giri; 13. Pace (Surtees-Fina) a 6 giri; 14. Schenken (Trojan) a 8 giri; 15. Jarier (Shadow) a 11 giri.

BATTUTO UN PRIMATO

Sul giro: Niki Lauda, il 47. giro in 1'20"83, media 151.621 kmh. Primato precedente: Ickx (Ferrari 312 B2), 1'21"01, media 151.284 (1972).

Sulla distanza: Niki Lauda, media 142.396. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus 72), media 148.627 kmh (1972).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Hill	43. giro	surriscaldamento
Merzario	37. giro	incidente
Mass	35. giro	motore
Migault	27. giro	motore
Ickx	26. giro	freni
Peterson	23. giro	lubrificazione
Amon	22. giro	motore
Von Opel	14. giro	perdita olio
Reuteman	12. giro	motore
Beltoise	2. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Lauda, Peterson, Stuck, Fittipaldi ●●●● - Regazzoni, Scheckter, Hulme, Redman, Depailler, Hunt, Jarier, Merzario, Ickx ●●●● - Hailwood, Watson, Pescarolo, Pace, Schenken, Mass, Reutemann ●●● - Hill, Migault, Von Opel, Amon ●● - Beltoise N.C.

La prossima prova del mondiale sarà il Gran Premio del Belgio, in programma a Nivelles il 12 maggio prossimo.

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

Sarà un campionato favoloso, nel suo svolgimento totale, però dal come sono andate le cose e dal come si sono comportati uomini e macchine, adesso cominciamo a pensare che potrà alla fine essere un campionato... rosso. Sarà coincidenza, ma in queste stesse pagine trovate quello che abbiamo scritto dopo la Mille Chilometri di Monza. Il successo delle Alfa Romeo, venuto a rallegrare tutti noi, ha preceduto di pochissimo quello delle Ferrari, ed è stato ugualmente massiccio, con tutte le macchine schierate ai primi posti. Torna alla vittoria l'Alfa Romeo e torna alla vittoria la Ferrari. Ce n'è abbastanza per far felici tutti i tifosi italiani dell'automobile, di qualunque fazione.

Per noi che non siamo tifosi dell'uno o dell'altro, questa settimana di fine aprile e proprio rallegrante, un vero inizio di primavera, in quest'anno che pare abbia sovvertito le stagioni. Niki Lauda e Ronnie Peterson sono stati gli attori della gara, con un magnifico duello nella fase inizia-

tenuta di strada, è grazie a queste rinnovate qualità che Lauda ha potuto esprimersi totalmente, vincendo da campione una gara magnifica.

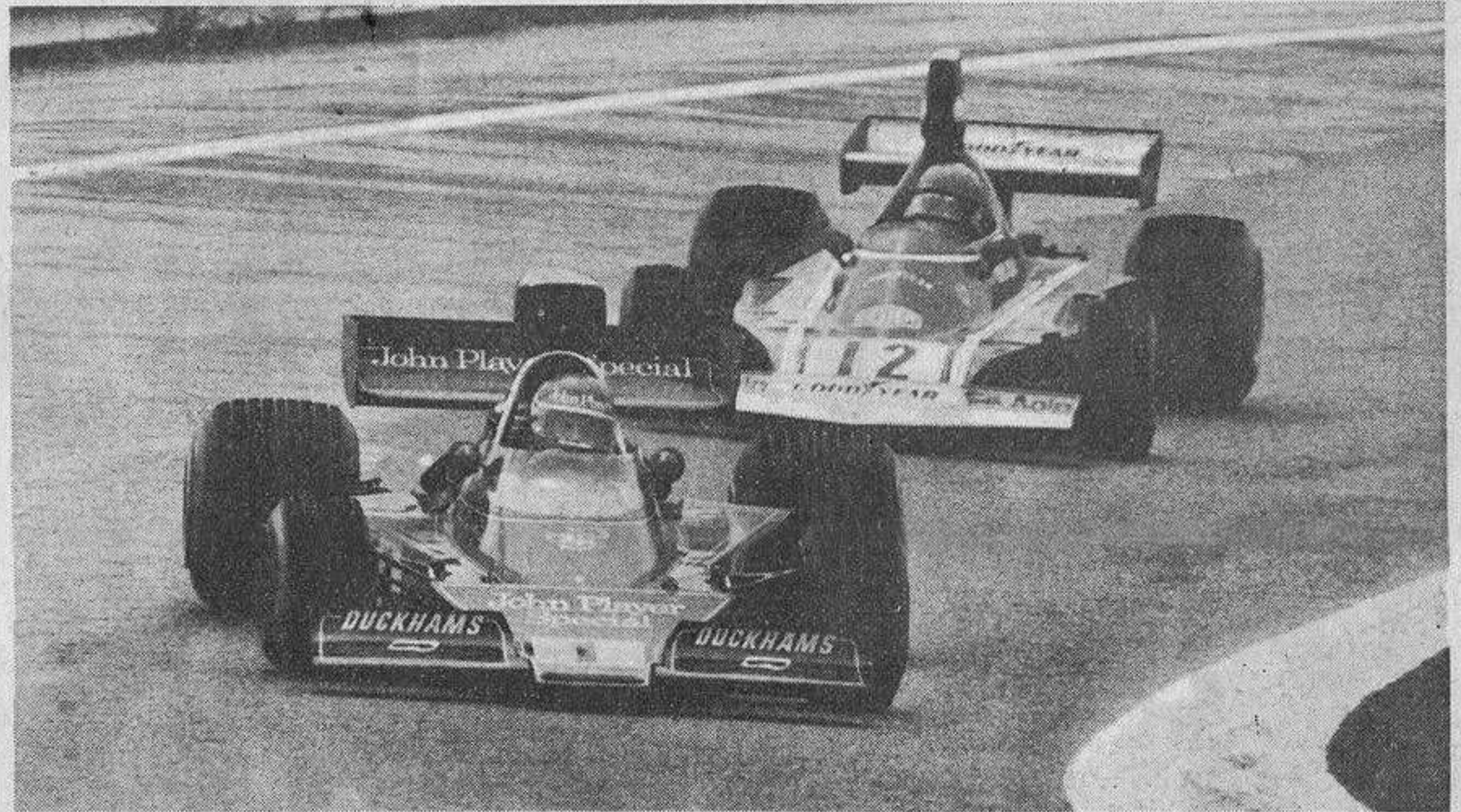
Con lui, anche se un poco inferiore nel rendimento, c'è Regazzoni che accumulando piazzamenti di primo piano resta in testa alla classifica del campionato mondiale. Non possiamo chiedere di più.

Non possiamo chiedere di più? Non è vero. Potremmo chiedere che alla fine di questa gara ci fosse stato anche Arturo Merzario, che nonostante le critiche di molta gente dimostra che il suo stile, lontano dalle regole del «bel» guidare, è però molto efficace. Merzario che in questa gara è andato molto bene, combattendo come sa fare, e che stavolta è stato tradito da qualcosa accaduto alla sua macchina, non da suoi errori come qualcuno ha troppo affrettatamente avanzato. Se tutto andava per il verso giusto adesso saremmo qui a celebrare anche il terzo posto di Merzario, che se lo sarebbe meritato. E per noi sarebbe festa grande.

Eppoi avremmo potuto chiedere anche di poter vedere di che era capace Vittorio Brambilla, alla sua seconda gara di Formula Uno. Presa confidenza col mezzo e col genere di corse, nella gara di esordio in Sud Africa, Vittorio si era comportato benissimo fino dalle prove. Poiché Stuck — bravissimo — è finito al quarto posto, e poiché Brambilla aveva fatto meglio di Stuck nelle prove, cercate di immaginare cosa avremmo anche potuto vedere.

E' tuttavia un fatto solo rinviato. Sappiamo che adesso ci sono due italiani a Formula Uno capaci di essere tra i futuri e ciò basti a farci pensare al futuro con ottimismo.

E' stata una bella giornata anche per Emerson Fittipaldi. Attardato nella fase iniziale, intruppato nel viluppo dei ritardari, che non sempre sono pronti a cedere strada, anche quando si accorgono che debbono farlo (e spesso non se ne accorgono), Fittipaldi ha effettuato una rimonta che è stata altamente spettacolare, almeno per quelli che hanno saputo aver occhi per vederla



le, duello che si conclude in parità perché se è vero che Peterson è stato davanti all'austriaco, è anche vero che a questi livelli l'uomo che è in testa non è superabile da chi gli è alle costole, equivalendosi. La differenza nella posizione è dovuta soltanto ad una più abile o fortunata partenza. Poi i valori sono uguali.

E' tanto vero, che i due sono stati i migliori di tutti, ed hanno fatto presto a staccare gli altri. Il duello si è risolto quando Lauda ha trovato la maniera e le circostanze per passare all'attacco, quando la pista è diventata più onesta, tale da permettere anche il rischio di azioni al limite. Il caso ha voluto che poco dopo la macchina di Peterson dovesse fermarsi, tanto da accreditare la supposizione che sia stato un calo di rendimento del mezzo a far cedere lo svedese. Noi che dai bordi della pista abbiamo seguito l'azione dei due giganti possiamo dire che non è vero, ma che ad aiutare Lauda sono intervenute le qualità della macchina, d'altra parte già rilevate in prova e non soltanto da noi.

Jackie Stewart, che con noi ha seguito dai bordi del circuito le prove, ci aveva detto le sue opinioni, e per le Ferrari che seguivano le traiettorie con una compostezza che soltanto pochissime altre macchine avevano, egli ha avuto espressioni elogiativissime. Cosicché è grazie alle rinnovate qualità delle Ferrari, che alla potenza ed alla tenuta dimostrate nelle gare iniziali, adesso aggiungono la docilità della equilibrata

Il giro più veloce di ogni pilota

Lauda	47.	1'20"83
Regazzoni	72.	1'21"18
Fittipaldi	59.	1'21"23
Scheckter	60.	1'21"47
Hulme	77.	1'21"54
Hailwood	62.	1'21"73
Merzario	31.	1'22"28
Stuck	45.	1'22"49
Hunt	59.	1'22"79
Depailler	54.	1'22"80
Jarier	73.	1'22"90
Redman	70.	1'22"91
Watson	78.	1'23"21
Pace	32.	1'23"49
Hill	43.	1'23"77
Schenken	76.	1'23"85
Mass	32.	1'23"96
Pescarolo	66.	1'24"05
Migault	27.	1'27"18
Peterson	23.	1'29"17
Amon	21.	1'30"00
Ickx	20.	1'32"66
Von Opel	2.	1'32"99
Reutemann	10.	1'35"76
Beltoise	2.	1'48"12

ed apprezzarla. Ed il suo terzo posto finale, che è molto importante ai fini del campionato, se l'è meritato pienamente.

La gara è stata tale da farci vedere molto bene certe cose positive. La classe di Stuck, che è sicura e che si conferma gara per gara, il crescere di Scheckter che si sta affinando nello stesso tempo in cui si affina la sua nuova macchina, il positivo rientro di Redman nelle gare delle monoposto maggiori, ed anche la prestazione molto buona di Jarier, vittima di uno scontro lieve ma dannoso alla sua corsa, quando ha urtato col musetto della Shadow contro le ruote di Migault che non gli ha dato strada (quel che vi dicevamo a proposito di quelli che non vedono...). La volontà di Hunt, che forse deve abituarsi anche alla pioggia, per poter essere sempre buono, e la buona progressione di Depailler.

Meno felici questa volta, le note per altri.

Innanzitutto Beltoise, che non ha potuto farci vedere se era capace di ripetere la prodezza di Montecarlo di due anni fa, con la BRM sotto la pioggia. Dopo due giri egli era fuori gara, col motore rotto (una valvola?) e con lui sono svanite le speranze di mister Stanley, che stavolta c'era a veder correre le sue macchine.

Poi Reutemann, che nonostante il tempo molto buono in prova aveva la precisa convinzione di non poter far molto, perché la sua macchina non era l'ideale per questo circuito, soprattutto con la pista bagnata. Reute-

Campione del mondo? Io o Clay...

Le preoccupazioni di Maranello

JARAMA - E' passata un'ora e cinquantotto minuti da quando la bandiera si è abbassata per dare il via al G.P. di Spagna. Siamo a meno due minuti dalla fine, e due Ferrari sono saldamente in testa. Il DS della Ferrari avv. Montezemolo, si scioglie finalmente dalla tensione che lo ha attanagliato fino a quel momento e fa salti di gioia, precipitandosi verso la linea del traguardo che fra poco il suo pupillo Lauda taglierà da vincitore.

Al box della Ferrari regna giustamente entusiasmo. Si balla e ci si abbraccia a vicenda. Borsari, Caliri, Cuoghi, Vezzali, Pignatti e tanti altri piangono felici. Anche Rocchi piange senza ritegno; finalmente una vittoria, mai forse sudata come questa e inseguita con tanta ostinazione da tutto il team!

Chiediamo all'ing. FORGHIERI che cosa ne pensa: « Ci speravo molto, ma una doppietta è superiore ad ogni mia più rosea previsione. Sono contento per i meccanici e per i piloti che praticamente da ottobre hanno sposato la macchina, e tutti i giorni le hanno collaudate per portarle a questo grado di efficienza. E' dall'inizio dell'anno che dovevamo vincere un GP. Ora che è arrivato il primo spero ne seguiranno molti altri ».

ROCCHI: « Questa vittoria è il frutto di un lavoro d'equipe di tanti mesi. Non è un exploit, la vittoria era nell'aria. Certo che una doppietta non osavo sperarla, comunque è benvenuta... ».

Avv. MONTEZEMOLO: « Ci voleva per l'automobilismo in generale questa vittoria, ma soprattutto per noi. E' dall'inizio dell'anno che siamo competitivi, un grazie ai piloti, ai meccanici e, perché no, anche alla stampa che ci ha lasciato lavorare in pace. Ci sono state utili anche le critiche. Certo che quella di oggi è una bella vittoria ».

LAUDA: « Sono due anni che lavoro per ottenere questa vittoria, prima alla BRM poi alla Ferrari. Finalmente è venuta, speriamo non sia la sola, di certo una Ferrari sarà campione del mondo quest'anno, io e Clay vinceremo il mondiale. Oggi ho avuto paura una sola volta, quando prima di cambiare i pneumatici, ho sentito che quelli posteriori scaldavano troppo, e credevo di non farcela al cambio, invece è andato tutto bene ».

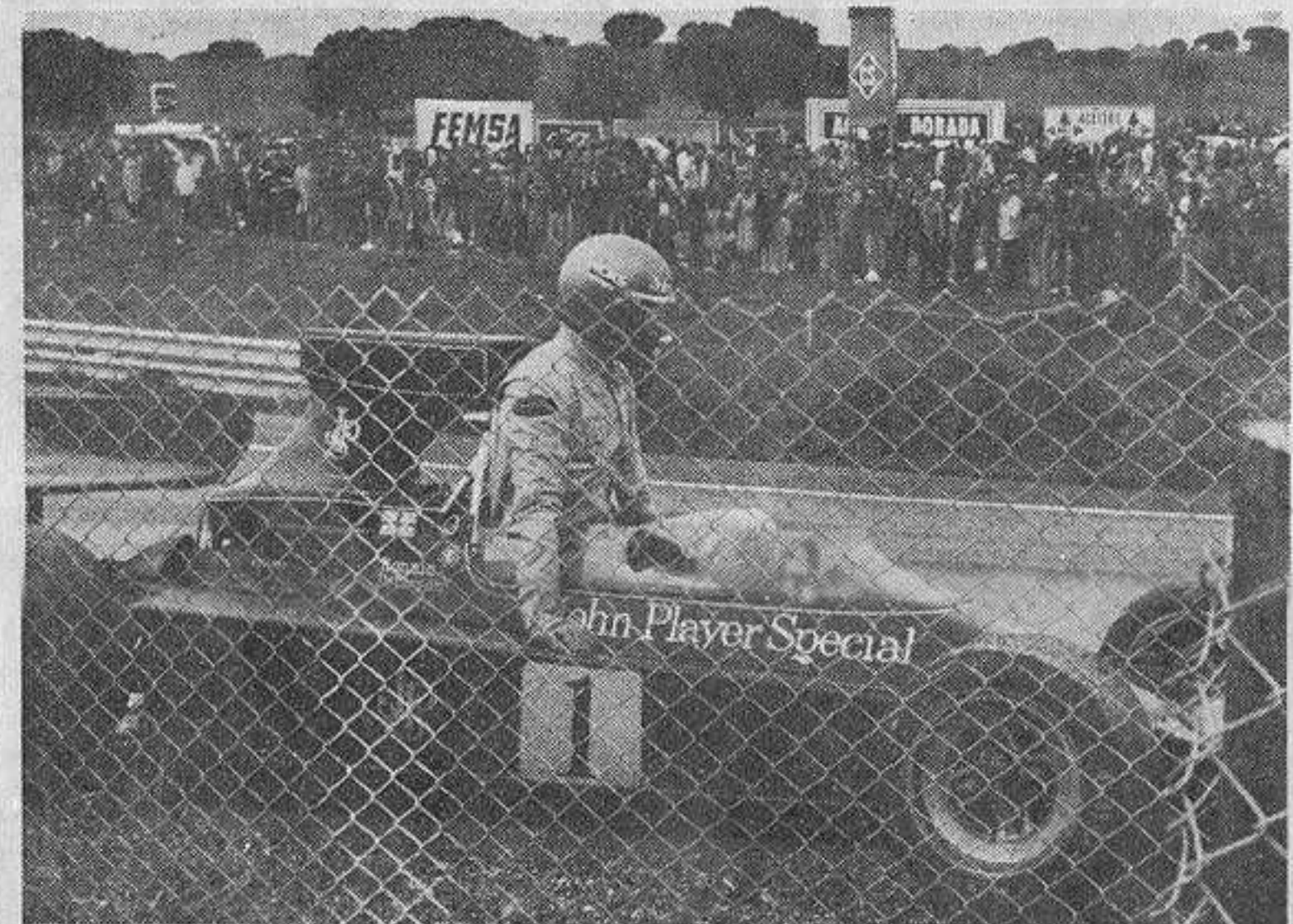
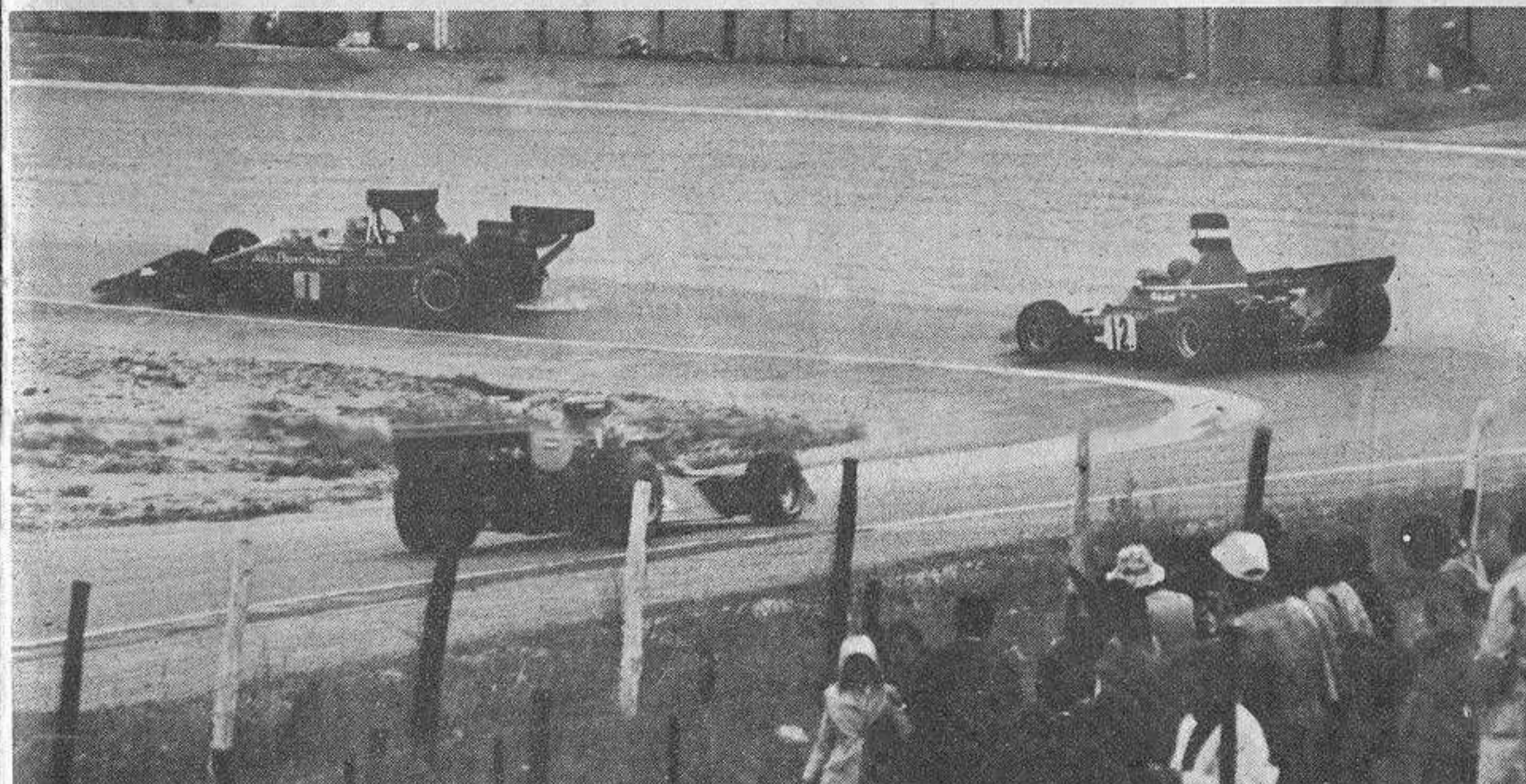
REGAZZONI: « Auto perfetta, mai guidato una macchina così eccezionale; si girava senza nessun problema in 1'21", avrei potuto vincere se al via Lauda, che è partito male, non mi avesse impedito involontariamente di passare fra lui e Peterson che invece era partito molto bene. Sono particolarmente felice anche per i meccanici che ci hanno dato una macchina efficiente al 100% ».

cev.

• Orecchie indiscrete al telefono sotto le tribune di Jarama dopo la prima giornata di prove. E' l'ing. Forghieri al telefono con Ferrari a Maranello. Dopo avergli dato i tempi (con Lauda alle spalle di Peterson) l'ing. Ferrari chiede notizie di Merzario. « Non si preoccupi commendatore — è stata la risposta — il vincitore di Monza ha il ventesimo tempo... ».

• Tecnici e piloti della Ferrari, dopo aver « sbancato » a Jarama, andranno direttamente a Nivelles per le prove di pneumatici in vista del G.P. del Belgio. Anche Merzario proverà fino a giovedì a Nivelles, per recarsi poi a Spa dove in coppia con Ickx correrà la 1000 Km belga con l'Alfa.

• Lauda, appena arrivato ai box di Jarama dopo la bella vittoria si è precipitato da Forghieri e lo ha interpellato con il titolo di « Sir ». Forghieri si è messo a ridere e lo ha scusato dicendo che quando l'austriaco è contento per quello che lui fa, lo chiama sempre « Sir ». Stavolta ne aveva ben donde.



Tre momenti della grande battaglia di inizio gara di Peterson contro Lauda. I due sono stati vicinissimi, poi il motore della JPS ha iniziato ad emettere sbruffi di fumo, ed infine si è rotto. Ecco Ronnie, nella foto qui sopra, scendere dalla vettura ormai inservibile

mann ha fatto molto per resistere nelle prime posizioni, ma ha dovuto combattere una dura battaglia, e poi il mezzo ha ceduto.

Ickx è stato a ridosso di Regazzoni per parecchio, ma anche lui non ci è sembrato disinvoltato come ci si poteva attendere, sotto la pioggia. Comunque abbiamo visto poi come non avesse i freni in ordine, e ciò può spiegare la parziale delusione di non vederlo in posizione di punta.

Deludente le prestazioni delle Surtees. Qualcosa non va proprio, su queste macchine, e lo si è visto bene. Credo che debbano lavorare molto a metterle a pun-

to, se non cambiare qualcosa, perché il guidarle sembra impresa difficilissima. E lo sanno bene Mass e Pace, che debbono arrabattarsi a cercare di non sfigurare sapendo benissimo che non possono avere altre ambizioni. Salutiamo il ritorno di Schenken, con la nuova Trojan che è stata progettata da Ron Tauranac e si vede, apparendo un poco vecchietta nelle concezioni, ed auguriamogli di poter far maglio. Salutiamo anche la comparsa di von Opel con la Brabham. Il giovanotto è andato benino, certo molto meglio che con la Ensign, ed aveva il morale in rialzo,

anche se non ha potuto andar lontano, essendogli mancato il motore.

Bene, proporzionalmente al mezzo, è andato Watson, che è sempre tra i corridori onesti. Di quelli che sono riusciti a partire, Hill e Migault sono stati ancora i meno brillanti. Migault sembra aver difficoltà ad adattarsi alle monoposto, anche se ha la scusante del mezzo poco efficiente. Hill ormai è decisamente fuori dal giro, forse continua proprio per suo piacere personale, e forse per raggiungere il traguardo dei duecento Grandi Premi, cosa che lo porrebbe nella leggenda perché di gloria ne ha avuta tanta.

Patetico, infine, il ritorno di Chris Amon. Vuole proprio vedere fino in fondo se riesce a fare qualcosa di buono, e col suo programma di adesso spera di riuscirci. Lui stesso ammette e dichiara che ha bisogno personalmente di riallarsi alle corse, ed è abbastanza onesto da veder chiaro nei difetti della sua macchina. Facciamo però attenzione: la Amon è una buona vettura, fatta molto bene e con idee rilevanti. Chris Amon è un eccellente collaudatore (e alla Ferrari lo sanno bene), per cui non stupitevi se tra qualche gara anche lui sarà di nuovo tra i buoni.

Abbiamo finito queste note sul Gran Premio di Spagna, che è stata una corsa bella in sé, ma soprattutto magnifica per gli italiani. La ritrovata strada della vittoria delle rosse Ferrari è un poco la vittoria di tutti noi.

f. l.

CHITI si complimenta

• Tutta l'équipe della Ferrari era al Jarama mentre l'Alfa Romeo faceva la sua tripletta a Monza. Un giornalista al seguito degli uomini di Maranello, saputo la notizia giovedì sera ha proposto di mandare un telegramma di felicitazioni. Dopo diversi tentennamenti si è soprasseduto con la scusa « ... Meglio di no, perché non siamo sicuri... se poi non è vero... ». In compenso risulta che l'ing. Chiti dell'Alfa, un telegramma di complimenti l'ha mandato subito, domenica sera a Ferrari in persona.

• Un aereo della VIASA giovedì notte dopo la 1000 KM di Monza ha portato moltissimi piloti e accompagnatori a Madrid per le prove del giorno dopo. All'arrivo nella capitale spagnola, un « COLF » della Ferrari che era andato a prendere l'ing. Caliri si è preoccupato di portare le valigie a Ickx fino al taxi, aprirgli la porta e richiuderla. Ickx è stato udito borbottare che alla Lotus non lo trattano così...

• Rikki von Opel ha definitivamente abbandonato la Ensign perché la giudica non competitiva, e ora si è presentato con una Brabham BT 44 qui alle prove del G.P. di Spagna. Ma i risultati non sono stati eccezionali. La Ensign di Noon sarà acquistata con ogni probabilità da Schuppan.

• Fino a pochi minuti dal termine delle seconde prove della prima giornata, la Ferrari di Lauda aveva il mi-

glior tempo; poi Peterson, con gomme speciali della Goodyear, definite « soffici intermedie » e utilizzando la macchina con la frizione tradizionale gli ha strappato il primato girando ad oltre 155 kmh di media.

• Antichi amori... Visto sul circuito del G.P. di Spagna il DS della Ferrari avv. Montezemolo parlare fittamente con Pace. Forse si stanno gettando i ponti per una collaborazione futura (magari iniziandola a Imola con la corsa Sport?).

• Merzario aveva a disposizione a Jarama la nuova ISO-Marlboro che AUTOSPRINT aveva già presentato nei disegni in esclusiva. Nella prima sessione di prove ha fatto solo due giri, perché il pedale dell'acceleratore era molto duro. Si scoprirà poi che si stava grippando. Ripartito, si è subito dovuto fermare perché la Firestone gli aveva montato delle gomme differenti fra di loro di circa due centimetri.

• Regazzoni, attorniato come al solito da belle ragazze, offriva lambrusco che i meccanici di Maranello avevano portato sul camion, dicendo che quello era « Champagne italiano ».

• Una troupe giapponese della TV era presente sul circuito del Jarama. La graziosa giornalista dagli occhi a mandorla è corsa subito a fare una lunga intervista a Hunt dicendosi sua fanatica ammiratrice.

Classifica mondiale

(dopo 4 prove)

	ARGENTINA	BRASILE	SUD-AFRICA	SPAGNA	TOTALE
1. REGAZZONI	4	6	—	6	16
2. LAUDA	6	—	—	9	15
3. FITTIPALDI	—	9	—	4	13
4. HULME	9	—	—	1	10
5. REUTEMANN	—	—	9	—	9
5. HAILWOOD	3	2	4	—	9
7. BELTOISE	2	—	6	—	8
8. STUCK	—	—	2	3	5
9. ICKX	—	4	—	—	4
9. DEPAILLER	1	—	3	—	4
11. PACE	—	3	—	—	3
12. SCHECKTER	—	—	—	2	2
13. MERZARIO	—	—	1	—	1
13. PETERSON	—	1	—	—	1

Il dubbio Peterson

è durato poco

Dal caos gomme al fumo azzurro

SPECIALI PER AUTOSPRINT

MADRID - Don Juan Carlos di Borbone l'erede di Franco al trono spagnolo, non ha voluto mancare (come al solito) al via del GP di Spagna di F. 1., anche se un'acqua incessante bagnava gran parte della penisola iberica. Dopo il tempo incerto di venerdì e di sabato, con qualche leggera spruzzata, il giorno della gara piove a dirotto. Gli organizzatori applicano il regolamento alla lettera: o duecento miglia, oppure due ore di corsa se dopo 120 minuti le duecento miglia non sono state percorse. Chiaramente quindi questo G.P. sarà la «due ore del Jarama» visto l'imperversare della pioggia.

Alla partenza 25 vetture. Sono stati esclusi, perché non qualificati, Belso e Edwards. Il via viene dato con un ritardo di 25 minuti. Sono infatti le 12,25 esatte quando si abbassa la bandiera dello starter e sta piovendo a dirotto. Tutti i piloti montano gomme da pioggia. Il più lesto è Peterson che è in prima fila seguito da Lauda, Regazzoni, Ickx, Fittipaldi e Merzario, autore di una splendida partenza.

Le posizioni non cambiano per molti giri. Solo Scheckter passa Merzario, il nostro pilota è in settima posizione, mentre le due Ferrari, perfettamente a punto, incalzano da vicino il battistrada della Lotus.

Nel frattempo ha smesso di piovere. Siamo al diciannovesimo giro quando iniziano le fermate ai box per montare le gomme «slick». E' una bella confusione. Nel frattempo si erano già fermati Reutemann, Hulme e Jarier per cambiare le gomme, e per tre regolazioni varie mentre al terzo giro si era ritirato Beltoise per rottura del motore. Al tredicesimo giro anche Reutemann, che ha fatto un testa e coda danneggiando una sospensione abbandonava. Il miglior tempo sotto l'acqua è di Schenken con la Trojan che gira in 1'30"3. Regazzoni e Fittipaldi si fermano al diciannovesimo giro per cambiare le gomme, e il ferrarista parte dopo 36", un record, mentre Fittipaldi perde due minuti perché deve cambiare una candela sporca nel suo motore, che andava a sette cilindri.

Ventesimo giro: è il momento della confusione più incredibile. Solo i bravi cronometristi dell'Automobile club organizzatore non perdono la testa. La corsa è sempre guidata da Peterson seguito da Lauda (che sta andando molto bene alle spalle della Lotus) e da Ickx, che è a dire il vero un po' appannato e non sembra in for-

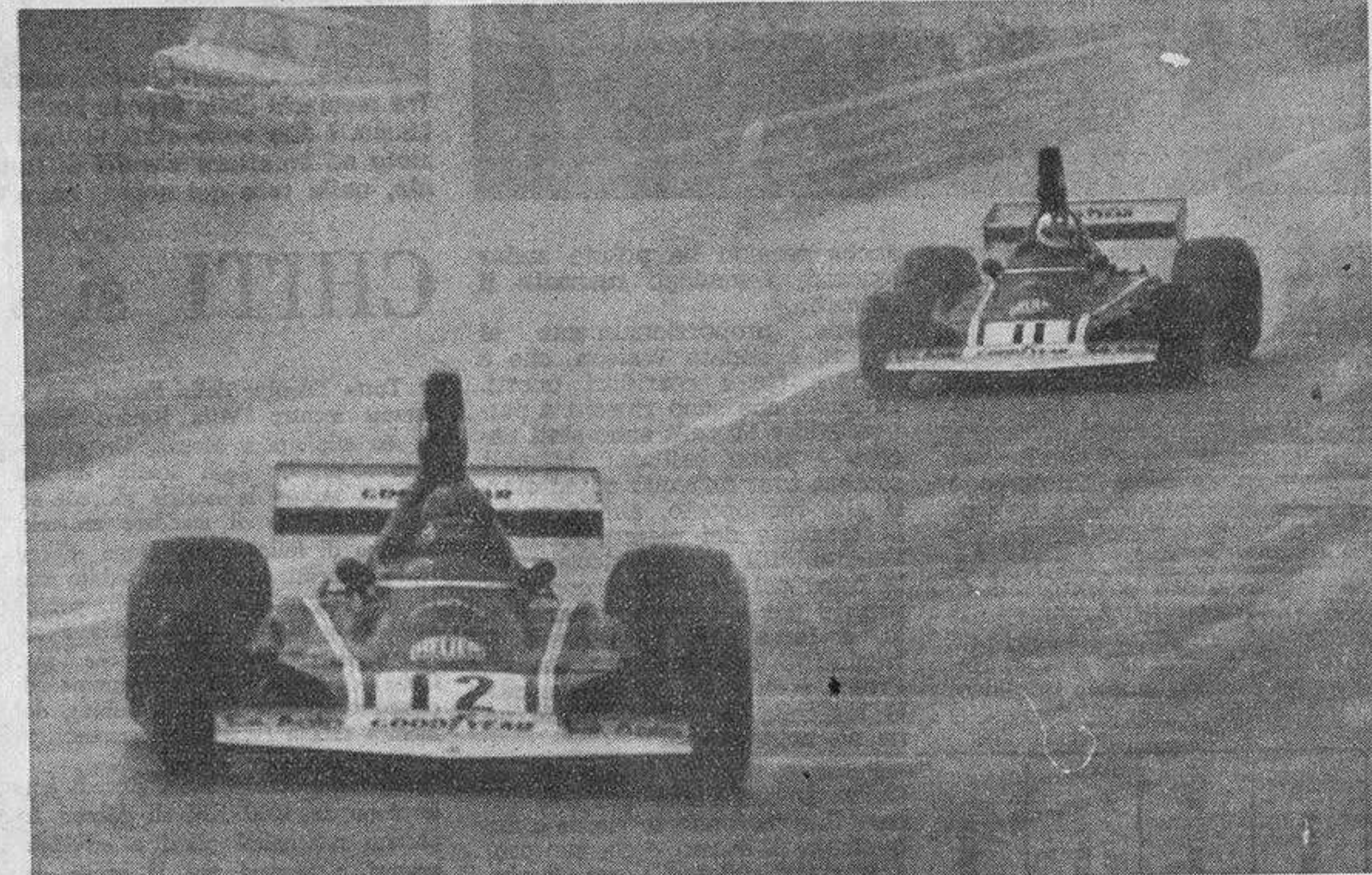
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45							
1) PETERSON	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2) ICKX	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
3) SCHECKTER	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
4) DEPAILLER	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5) FITTIPALDI	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6) REUTEMANN	26	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
7) VON OPEL	3	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
8) STUCK	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
9) REGAZZONI	24	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
10) LAUDA	17	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
11) BELTOISE	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
12) PESCAROLO	14	19	19	9	9	24	24	24	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
13) REDMAN	28	28	9	19	19	19	19	19	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
14) JARIER	19	9	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
15) PACE	9	18	18	18	33	28	16	16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
16) MASS	18	4	4	33	18	16	28	28	7	7	23	23	23	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
17) MERZARIO	4	33	33	4	16	4	4	4	7	18	18	28	28	28	18	15	15	56	56	26	18	15	15	56	28	23	23	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
18) SCHENKEN	15	15	16	16	4	18	18	18	18	28	28	8	8	8	26	26	26	39	37	5	24	56	56	33	26	26	26	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
19) HUNT	23	16	23	23	23	23	23	23	23	23	23	15	15	15	56	56	56	37	9	18	33	33	33	28	2	2	17																									
20) HILL	16	23	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
21) WATSON	26	14	26	26	26	26	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
22) AMON	33	26	37	8	8	8	26	26	26	26	26	30	37	56	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
23) HAILWOOD	37	37	8	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	
24) MIGNAULT	8	8	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
25) HULME	30	30																																																		

ma perfetta. Si ferma Scheckter e cambia le gomme, il giro dopo tocca al battistrada Peterson, che sta avendo anche altri problemi in quanto dal tubo di scarico di sinistra esce un denso fumo azzurro. Lauda guida la corsa. Lo stand della Ferrari è in tripudio. Merzario è in terza posizione e sta guidando in un modo superbo, che sta forse impensierendo i suoi detrattori. Il comasco si ferma assieme a Lauda che guida la corsa al 22' giro per cambiare i pneumatici. I meccanici della Ferrari

sa: Ickx si ferma a cambiare le gomme. Nel riprendere ha problemi con i freni e le pastiglie. A caldo sono rimaste attaccate al disco. In più al momento di farlo partire, un meccanico si dimentica la chiave per avvitare il bullone delle ruote, Ickx lo perderà alcuni box più avanti. Per rimettere in moto egli aziona sfortunatamente l'estintore automatico che inonda i box di un odore acre e fastidioso. Nonostante ciò, Ickx riprende. Siamo al 25. giro, Lauda pren-

zione ed è quarto. Per gli italiani presenti il cielo è azzurro non solo perché ha smesso di piovere: due Ferrari sono in testa e un pilota italiano è in quarta posizione. Fittipaldi, Mass e Scheckter seguono nell'ordine i piloti menzionati prima. Al 25. giro, intanto, si è ritirato Peterson che ha rotto il motore, mentre Ickx è dovuto rientrare ai box con problemi ai freni. Al trentesimo giro anche Amon abbandona la gara, dopo una penosa esibizione sem-

ce. Alle spalle delle due Ferrari le posizioni si sono stabilizzate. Stuck, Merzario, Fittipaldi (che sta facendo una bella rimonta dopo la lunga fermata ai box detta prima), Scheckter che pur senza fare cose straordinarie si sta comportando molto bene, Hunt, autore di una gara regolare, che chiude il gruppetto dei migliori inseguitori. Al trentottesimo giro si sfiora la tragedia: a Merzario nella curva che immette alla salita «Pegaso» si rompe qualcosa (si saprà poi che è lo spoiler anteriore) nella sua ISO-Marlboro. Prende il cordolo che lo fa decollare oltre il guard-rail. La macchina viene sbalzata in aria per sette otto metri, e ricade in mezzo ad un gruppo di fotografi e giornalisti, fra i quali Piccinini dell'Attualfoto, che non riporta seri danni ma solo un dolore alla gamba destra dovuta al colpo. Alcuni giornalisti spagnoli sono rimasti invece feriti leggermente, mentre Merzario in un baleno aziona l'estintore, si slaccia le cinture e via di gran carriera: è completamente illeso! Svanisce così una bella speranza per il vincitore di Monza, che poteva essere addirittura in terza posizione, stando ad alcuni cronometristi che lo mettevano davanti a Stuck di 8 secondi. Sarebbe stata una tripletta eccezionale: prima e seconda le due Ferrari terzo Merzario. Ma forse alcuni dirigenti della Ferrari presenti qui a Jarama non l'avrebbero gradita eccessivamente...



All'inizio della gara, siamo ancora sotto la pioggia, le due Ferrari inseguono la JPS di Peterson. Nella coppa costruttori, la Ferrari è ancora seconda, con 21 punti, dietro alla Texaco-Marlboro con 22

sono superlativi e impiegano 34". Più tempo invece impiegano quelli della Iso-Marlboro. E' Ickx ora che guida la corsa, ora, ma è un leader fasullo, in quanto deve ancora fermarsi per le gomme. Lo fa due giri dopo, al 24. giro. In quel momento il belga con la Lotus è seguito da Lauda, Regazzoni, e Redman, che sono gli unici quattro a pieni giri, Merzario ha perso più tempo del previsto ai box per il cambio dei pneumatici ed è in settima posizione. E' il momento chiave della cor-

de il comando della corsa e non lo abbandonerà più fino alla fine, Regazzoni segue il compagno di squadra come un'ombra, ma perderà costantemente terreno. Forse il ticinese è pago di questo secondo posto che gli porta 6 punti per la classifica mondiale. Dalle retrovie, si fa luce Merzario che con la ISO-Marlboro ha guadagnato due posizioni. C'è anche Stuck che autore di una rimonta formidabile, degna del nome che porta. E' ora in terza posizione dietro ai due ferraristi Merzario guadagna un'altra posi-

pre in ultima posizione con la sua nuova macchina che ha molti problemi, forse più della Tecno che non ha voluto guidare l'altro anno. Mass rompe il cambio e si deve ritirare al 39. giro. Una tornata prima anche Ickx abbandona per problemi ai freni. Le due Ferrari marcano a pieno ritmo e in tutta tranquillità, come se fossero orologi di grande precisione. Lungo tutto il percorso sono di gran lunga le migliori come stabilità, e il potente motore boxer è molto «rotondo» e non accenna alla minima defaillan-

za. Con il brivido di Merzario la corsa praticamente termina. Le due favolose Ferrari guidano indisturbate la corsa, «Bunny» Lauda è saldamente in testa, Regazzoni è in seconda posizione a 36". La due ore del Jarama termina quando Lauda ha compiuto 84 giri dei 90 previsti se vi fosse stato bel tempo. La media è elevata, 142,396 kmh, l'en plein ferrarista è completato anche dal giro più veloce di Lauda il 47. in 1.20.83 alla media di 151,621 kmh. Il «cavallino» ha così fatto man bassa qui al Jarama. E le centinaia di tifosi italiani arrivati per l'occasione in Spagna (dall'aereo di AUTOSPRINT alla moto e ai pullman) sono più che felici!

48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84		
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
56	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
18	18	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	
33	33	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	
15	15	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
28	28	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17

○ Entrada BOX
* Retirado



Moltissimi i tifosi italiani presenti al Jarama, molti dei quali arrivati in Spagna con il viaggio speciale organizzato da Autosprint

- Fra un intervallo e l'altro delle prove si è visto passare Surtees che, come se nulla fosse, portava a spasso un grosso prosciutto e 6 bottiglie di lambrusco. Qualcuno ha chiesto dove li avesse presi. E candidamente John «...Sono i miei amici meccanici della Ferrari che fanno contrabbando per me...».
- Si avvicina un giornalista al DS della Ferrari, Montezemolo e gli chiede se gli fa da interprete per una piccola intervista con «Bunny» Lauda. Non importa Niki parla italiano, vero? dice rivolto all'austriaco. E questi: «Porca miseria, porca miseria...».
- Prima delle seconde ed ultime prove di sabato alla Ferrari di Lauda è stato cambiato l'ingranaggio della quarta marcia che era difettoso. Come al solito la Ferrari ha fatto le prime prove con un motore, poi lo hanno cambiato utilizzando per la seconda giornata di prove e per la gara.

Tanto di cappello a FORGHIERI

Lo dice STEWART

«Sarà un affare fra voi», sembra dire Stewart a Lauda e Peterson. A destra, Forghieri con Caliri e Clay Regazzoni



JARAMA - «Mi lamentavo quando correvo che ero sempre in aereo, ora che ho smesso ci sono il doppio...». Con queste parole Stewart ci ha accolto nella roulotte della Goodyear pellegrinaggio d'obbligo un po' di tutti. Invitato d'onore alla manifestazione madrilenina, Stewart ha passato gran parte del suo tempo a parlare con Tyrrell (alcune voci lo danno come socio dell'ex boscaiolo) ed è stato prodigo di consigli con i piloti a cui — come ha detto un meccanico — «fa scuola». Ora, assicura Stewart, si gode di più la vita di quando correva anche se è sempre in giro per il mondo, ma almeno dice: «Sfrutto la popolarità almeno per quest'anno visto che sono il campione in carica. Il prossimo anno si vedrà».

Come sempre molto interessato al problema sicurezza si è portato con i dirigenti sul luogo dove è uscito Brambilla per rendersi conto di come si erano svolti i fatti, fattosi raccontare il tutto, ha detto: «Bastava fare come feci io a Kyalami quando rimasi senza freni. Invece che pappare disperatamente, un rapido colpo di sterzo per fare un testa-coda volontario, e si sarebbero evitati tutti quei danni che la March dell'italiano accusa». Dice bene, ma forse ha dimenticato che degli Stewart ce ne è uno solo...

Si complimenta poi lo scozzese con il conte di Villapadierna per le reti che sono state messe nei punti più pericolosi, perché — dice — se in questo punto ci fosse stato il guardrail oggi si sarebbe verificata una tragedia.

- Il pilota della Lotus, Ickx è molto teso in questo periodo. Anche vedendolo in pista si ha l'impressione che «smanichi» contrariamente al suo stile di guida che tutti conosciamo come molto pulito. Alcune persone del suo clan ci hanno assicurato che problemi familiari assillano l'ex ferrarista. Avrebbe proprio in questi giorni

— Come vede Stewart il campionato del mondo di quest'anno?

«Certamente c'è più competitività di quando correvo io. Due o tre macchine si equivalgono così come i piloti. La Tyrrell ha bisogno di essere conosciuta perché Jody dia il meglio di se stesso. Le altre squadre che io vedo per la vittoria finale, sono la Ferrari con Regazzoni che finalmente quest'anno appare intenzionata a lavorare con serietà dopo il ritorno dell'ottimo Forghieri (è un tecnico di valore) la Brabham con Reutemann, oltre alla Lotus che io vedo molto bene con Peterson, e al sempre temibile clan McLaren che ha due uomini in grado di vincere sia le corse che il mondiale, Fittipaldi e Hulme».

— Come sono rimasti i suoi rapporti con i meccanici del suo team?

«Ottimi — dice Stewart — anche se recentemente si sono lamentati perché con me che vincevo qualche gara... (modesto) guadagnavo qualche centinaio di sterline in più».

— Come giudica la nuova vettura che Tyrrell ha presentato se dovesse correrci lei?

«Da quel po' che ho visto la vettura mi sembra OK, certamente ha qualche problema di gioventù, ma sta andando bene. Durante le prove Jody ha avuto problemi ai freni che si sono rotti, sono pezzi che sono stati fatti in momenti di austerità e quindi non sono eccessivamente sicuri... Tyrrell ha telefonato in Inghilterra per avere i ricambi e se arrivano molto probabilmente la macchina sarà portata in gara...».

g. c.

Una marcia in meno per Arturo al JARAMA

JARAMA - Non piace a nessuno il circuito alle porte di Madrid (se non a Lauda), dove si è svolto il G.P. di Spagna di F. 1. Tutti i piloti chi più e chi meno criticano i guardrail a lato della pista e la ristrettezza del complesso che praticamente consente in un punto solo di tentare un sorpasso, alla staccata dopo i box, dove nei giorni delle prove ben tre vetture sono uscite di strada. Un solo commento vale per tutti, è quello che ha dato Peterson dicendo «...è un magnifico circuito per correrci in kart, ma non per la F. 1...»

Come si guida sul contestato circuito madrilenno lo abbiamo chiesto a due big della F. 1: Fittipaldi e Regazzoni, due protagonisti di questo G.P., seppure in separata sede le risposte dei due sono state eguali.

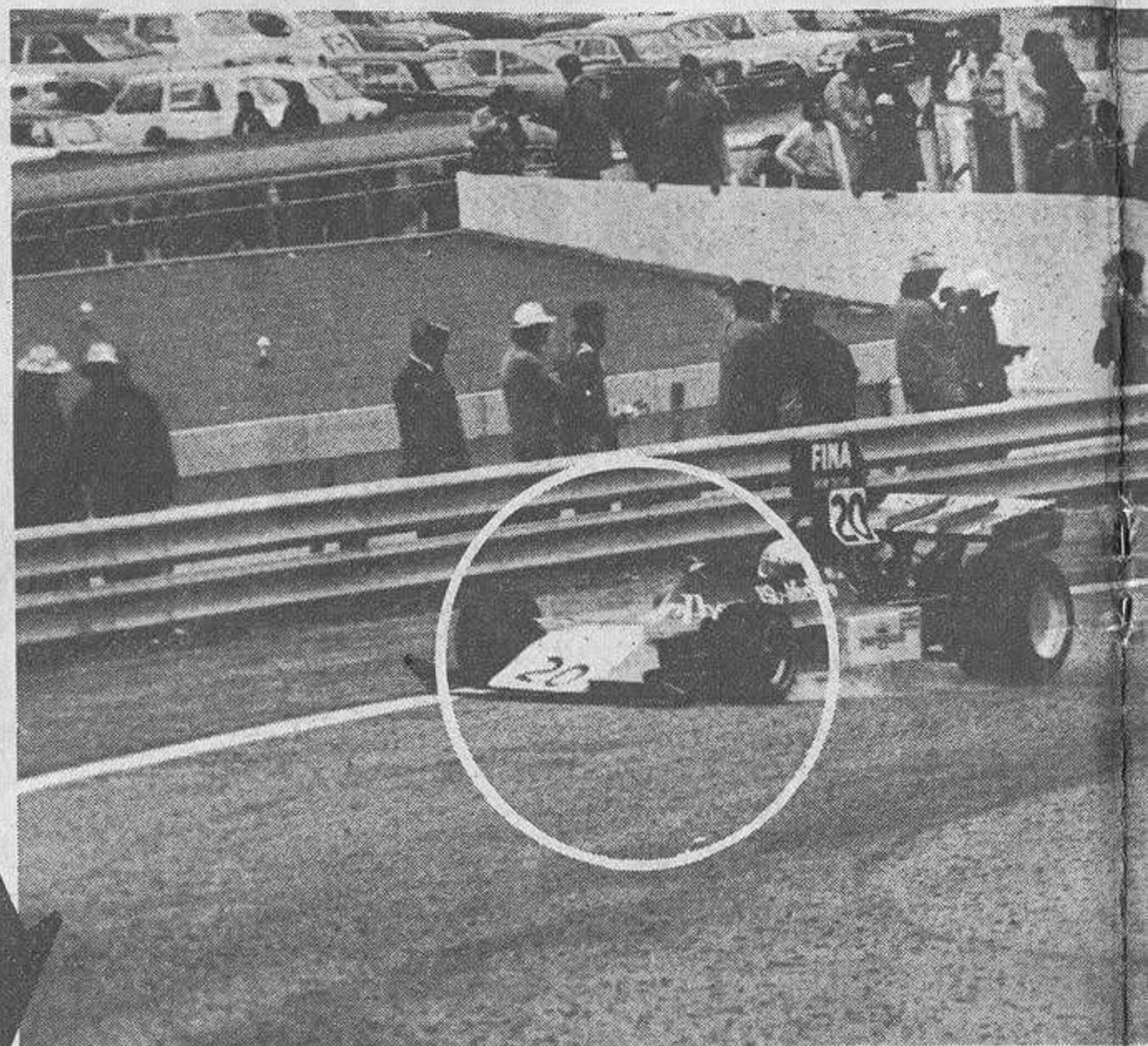
Si passa in quinta in piena velocità (circa 260 kmh) davanti ai box, ai 100-110 metri prima della curva Nuvolari si stacca e si passa in terza, si fa in terza tutto il tratto che comprende le curve Fangio e Varzi, e si innesta la quarta poco dopo quest'ultima curva. Quarta-seconda alla curva Le Mans e alla curva Farina, dove subito dopo si innesta la terza eppoi la quarta prima della salita Pegaso. Tutta quarta fin poco prima della curva Ascari poi terza e si fa in questa marcia anche la curva De Portago. Dopo la cur-

va De Portago tutta quarta in discesa alla «esse» chiamata Bugatti, quarta-seconda nel tornantino a sinistra poi terza e quarta in salita, si scala ancora una marcia alla curva Monza che viene fatta tutta in terza, poi quarta fin dopo la curva del tunnel che immette nel rettilineo d'arrivo poi quinta in pieno e siamo ancora davanti ai box... dove anche noi abbiamo finito il primo dei giri in programma...

Le cartine con queste note fatteci personalmente dai due piloti Regazzoni e Fittipaldi ha fatto «rabbrividire» Merzario, egli ha confidato che i due ci avevano raccontato bugie... Alla nostra meraviglia Merzario ci ha raccontato che nel percorso che vi abbiamo descritto prima lui adoperava sempre una marcia in meno. In quel momento è arrivato Regazzoni che, di fronte a Merzario, ci ha confermato l'esattezza di quanto scritto sopra... Meraviglia di Merzario che si è fatto spiegare tutto e ha convenuto che, forse, era più giusto come facevano gli altri, ma che la potenza della sua macchina non permetteva questi exploit e che lui in tutti i cambi aveva sempre una marcia in meno di quella che adoperavano gli altri.

I tempi sono però stati ottimi anche con... una marcia in meno per il vincitore di Monza.

ECCO! MERZA- RIO non curva... c'è il «baffo» rotto



Ecco la Iso-Marlboro di Merzario, senza controllo, che punta verso il guard-rail: anteriori sono ribaltati al contrario, rispetto alla loro posizione naturale (foto: oltre il guard-rail, in mezzo ai fotografi senza, tuttavia, causare irreparabili da

JARAMA - «...La vettura di Merzario fuori pista alla salita Pegaso, ha investito un fotografo e altri giornalisti...» con questo annuncio, dato a gola spiegata dalla speaker del GP di Spagna, si sono bloccate le speranze di un posto d'onore per il comasco e la sua Iso-Marlboro che in quel momento era in quarta posizione.

Abbiamo parlato con Merzario mentre scendeva verso i box per andare a rassicurare la moglie. Non aveva neppure un graffio, mentre la vettura era ridotta abbastanza male. Racconta: «Ero in terza a circa 180 kmh, quando ho impostato la curva a sinistra che immette sulla rampa. Improvvisamente ho sentito la macchina che non

lota sembrava non rispondere più alle sollecitazioni sul volante alla rampa PEGASO. Nel volo fatto oltre il guardrail, sono rimasti feriti in modo lieve tre giornalisti spagnoli e Giancarlo Piccinini il collega dell'Attualfoto, che è rimasto addirittura bloccato sotto la macchina. Fra un aiuto e un altro Piccinini gridava ai suoi fotografi che gli erano vicini «Che voleva un grandangolo perché aveva il tele e non riusciva a fare la foto». E' arrivato intanto un «bomberos» che lo ha inondato di polvere estinguente quando non ce n'era più bisogno, e quasi Piccinini aveva il danno più grande da quest'avventatezza che dall'incidente vero e proprio. Quando è



La Iso-Marlboro è ormai ferma: imprigionato sotto la parte anteriore della vettura è Piccinini, uscitone con solo un dolore alla gamba

rispondeva più. Ho capito che doveva essersi rotta una sospensione, quella di destra, perché la macchina puntava decisamente da quella parte. Non ho neppure avuto il tempo di frenare bene. Sono salito sul cordolo, e poi sul guardrail che mi ha sbalzato in aria per un paio di metri e sono ricaduto sulle quattro ruote in mezzo ai fotografi e ai giornalisti. Sono andato subito via dopo aver azionato l'estintore e non so che cosa sia successo in mezzo al trambusto che si è creato. Ringrazio Dio, ma è un vero peccato perché nonostante tutto stavo andando bene, una quarta o terza posizione che era buona, anche tenendo conto che la macchina è nuova. Spero di rifarmi al prossimo G.P.».

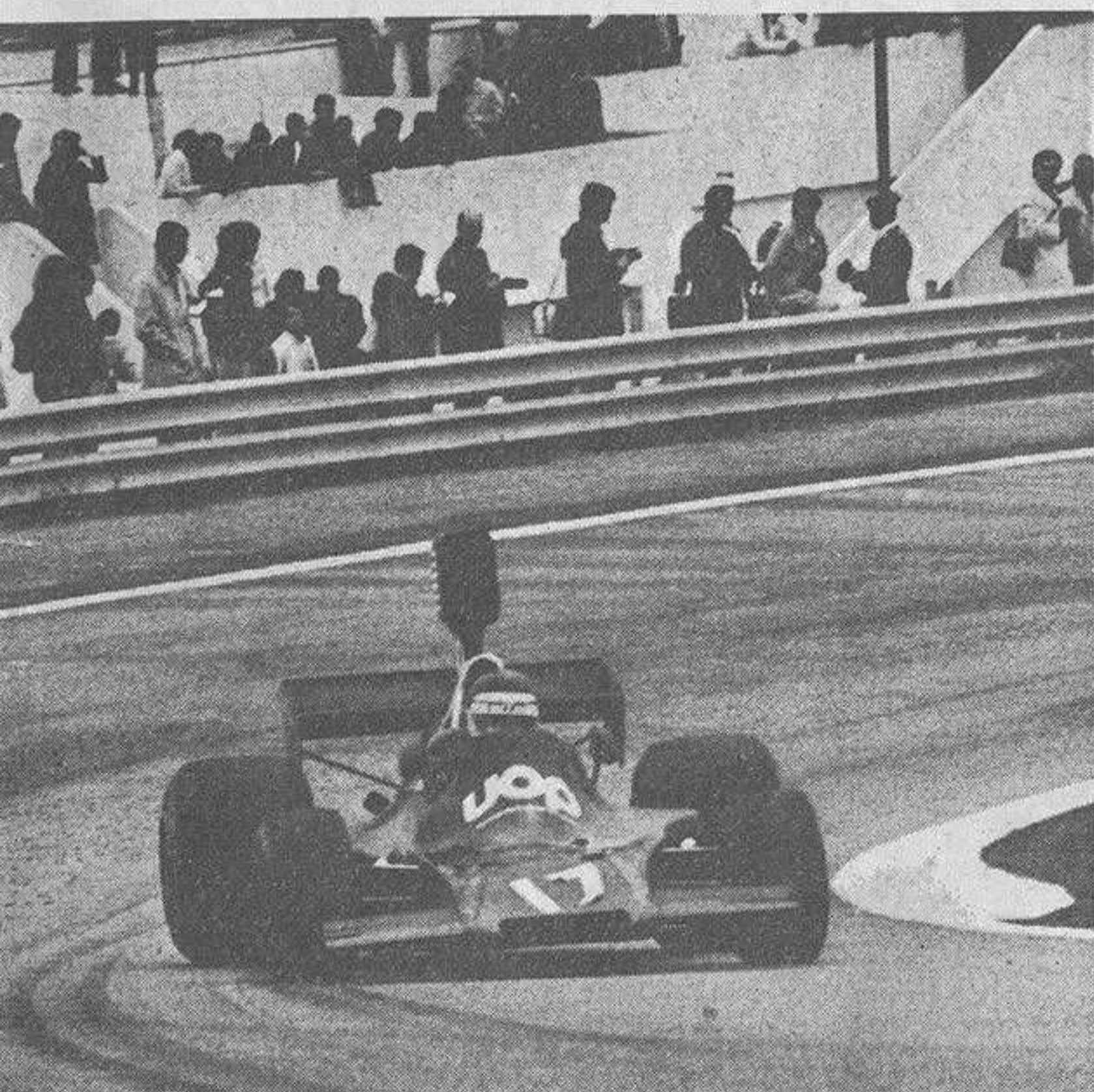
Quando siamo andati a vedere la macchina un commissario di pubblica sicurezza che era presente, ci ha confermato che la vettura del nostro pi-

stato tirato fuori dalla macchina si è visto che non aveva nulla: solo un dolore alla gamba destra per la gran botta presa.

Oltre a planare su Piccinini la Iso-Marlboro di Merzario, ha investito anche la borsa del fotografo svizzero della Marlboro, Vescovi, che si è visto sbriciolate diverse Hasselblad e Nikon per un valore di circa tre milioni. L'incidente, fortunatamente risoltosi senza gravi danni per il pilota e per coloro che si trovavano sul posto per lavorare, lo si sarebbe potuto evitare almeno come feriti fra il pubblico: bastava che gli organizzatori lasciassero andare i fotografi e i giornalisti all'interno della curva invece che obbligarli, contro ogni norma di buon senso, a stare proprio all'uscita di essa, che è sempre il punto più pericoloso.

cev.





mentre Jarier è in traiettoria giusta. Si nota bene come i due alettoni (a sinistra), il che è la probabile causa dell'incidente. Sotto, la vettura vola anni alle persone. Merzario può ringraziare il Cielo che non si è ribaltato



il volo!

ENZO FERRARI prima, durante, dopo La «coppia» del DRAKE

Giorni lunghi a Modena per l'ing. Enzo Ferrari, in vigilia del Gran Premio di Spagna. La mente è sempre laggiù al Jarama, il lavoro è qui. Lavoro di Presidente. Perché il fine aprile è tempo di consigli di amministrazione. Si son accavallati un po' tutti insieme: quello Fiat, della Scaglietti e poi della stessa Sefac Ferrari. E per di più, quel che conta, la stagione delle corse che è entrata nel suo pieno. I conti della Scaglietti con le notizie di Monza, dove l'Alfa stravinca e fa vendetta sull'Armada Blu dell'amaro '73 dell'abisso ferrarista. E quel Merzario che con l'altro «ex» Andretti va a fare scempio di motori Matra con la spavalderia del pronostico sprezzante lanciato in tv tre giorni prima. Ferrari non sa che Arturo ha anche detto alla domanda sulla «differenza» tra l'anno scorso e quest'anno con le sport a Monza: «Nel '73 con la Ferrari ero impiccato per non perdere più di un secondo dai francesi sul giro, quest'anno sono al limite per darne uno buono».

Non lo sa ma, senza far finta, ti chiede — è il venerdì dopo la «Mille» — quant'è stata difficile la gran parata Alfa. Poi salta subito all'emozione per la dipartita del Dragoni, l'Eugenio d.s. degli anni 60. E lo senti sincero con il «mi ha fatto impressione, tanta impressione, quel morire sul campo». I particolari che tenti di dirgli lo trovano già distratto. Senti che segue un filo, ragiona con se stesso più che con te all'altro capo del telefono: «Mi ha fatto impressione, perché Dragoni inseguiva un sogno, un sogno troncato tre volte. Il sogno di riportare un pilota italiano al campionato del mondo. Ricorda? Cominciò con Baghetti. Poi puntò tanto su Lorenzo Bandini. E adesso si era rigettato nella mischia con la sua squadra di azzurrini. Vedrà, mi diceva, ancora pochi giorni fa, vedrà che le tiro fuori un campionario e glielo dò bell'e pronto. Lo ha accarezzato tanto questo sogno e non lo potrà realizzare».

Copertina in coabitazione

Da Dragoni, si torna all'Alfa, alla copertina che merita. E tu azzardi: «Aspetto domenica pomeriggio a deciderla. Magari potrà farla in coabitazione. Tris Alfa, ora tocca a lei, magari in accoppiata». Il videofono non esiste e non sai se sta facendo scongiuri, certo che getta acqua sul piacevole dell'ipotesi: «No, sa, non sono ancora tranquillo. Non è un momento proprio buono. Certo, ci vorrebbe, ma con tutta la jella finora... Aspettiamo». E lui aspetterà, nel ritiro di Fiorano. I risultati delle prove ultime del sabato e poi la corsa. Un orecchio alle discussioni di Consiglio, un altro al trillo del telefono con le ultime dalla Spagna. Poi sarà domenica. La domenica di un tuffo nel passato, di un revival delle giornate di vittorie ubriacanti. Il teleimpianto speciale, che gli permette di ricevere dalla Svizzera le immagini che quella più povera tivvù trasmette in diretta dalla Spagna, lo avrà ascoltatore attentissimo. Lui che si vezzeggiava anni fa di non assistere più alle corse, anche in una pista vicina, per sfuggire alle reazioni emotive più spinte, eccolo ora puntuale testimone visivo delle telecene agonistiche.

Peccato che dal Jarama abbia dovuto attendere il tardissimo pomeriggio (sportivo) della registrazione da via Teulada per vedere le sue macchine tornare alle accoppiate vincenti dei momenti magici! Sul suo video svizzero c'era la «neve». Ma l'audio lo sentiva e tanto era il piacere delle notizie spagnole che anche il de Adamich telecronista

luganese gli è stato bene: «Hanno fatto una bella telecronaca lui e il Foletti» ridacchiava. E per una volta non si è sottratto poi al cappio del «che cos'è per lei questa vittoria?».

«E' la dimostrazione — scandiva, per dare il tempo di scrivere esatto — di quanto tecnici, operai, piloti, hanno saputo compendiare in sei mesi spesi in armonia di intenti per la realizzazione del miniprogramma Ferrari '74. Significativa (e si sente che gli sta a cuore! n.d.r.) anche l'indicazione tecnica del 12 cilindri boxer che ha superato, in prova e in corsa, l'8 cilindri Ford, in un circuito di ripresa che non consente neppure 150 di media».

I motori come le donne

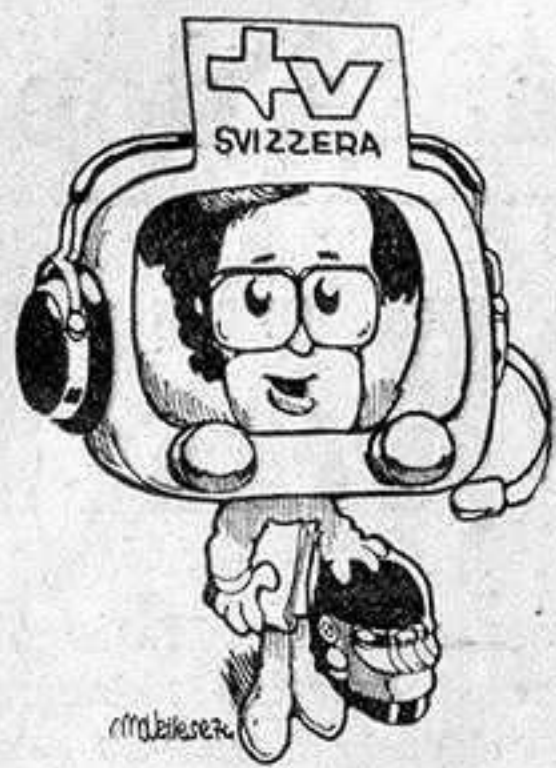
Ufficializzata così la sua dichiarazione-commento del risultato, si lascia per una volta andare anche alla chiosa secondo il soggetto di paragone simbolico di cui più si compiace. «Sì, quello del boxer mi sembra il punto più importante. I motori sono come le donne. Qualcuno diceva che non ci sono donne fredde ma solo uomini maldestri. Il boxer 12 cilindri non è che sia solo utilizzabile nel veloce. Avevamo una differenza in coppia e ora l'abbiamo superata. Ecco, non c'è niente di trascendentale (dice lui!). Ora abbiamo i 20-25 cavalli che ci mancavano!...».

Intanto anche a te sono giunti echi da laggiù, da Madrid. E vale la pena stuzzicarlo. Sa cosa dicevano al Jarama? Che dopo la corsa sono andati tutti a congratularsi, gli avversari, al box Ferrari. Tutti a fare i complimenti e a... preoccuparsi per il futuro: speriamo che adesso vi dedichiate anche un po' alle vetture sport, così le F. 1 non saranno più tanto a punto e avremo qualche speranza anche noi. Questo dicevano. Ma il «Drake» non raccoglie. Ti concede al più che sono in avanzata preparazione due delle nuove F. 1, quelle che «non» si chiameranno B. 4. Anzi ti regala pure dei simpatici elogi al designatore che ha saputo così bene centrarle — mettendo insieme un mosaico di informazioni — in quei disegni che AUTOSPRINT ha pubblicato (capito Rossotto? Bravo!). Ma niente altro.

Un peccato di Montezemolo

I «prototipi» non sembrano distrarlo, anche se vince (e come vince!) una certa macchina chiamata Alfa. Per di più con un certo Merzario. Quel «fantino» del quale lui ancora qualche settimana fa, dopo Kyalami, rivendicava la «scoperta» dopo il famoso Mugello e verso il quale, anche incontrandolo fuori dal barbiere a Modena, non disdegna serenità di rapporti. Pur se invece, nel suo entourage, la rivalità è montata, al punto che in Spagna — forse per quel po' po' di risultato monzese col quale Arturo si era ripresentato nel «circo» e poi con quel suo sfacciato marciare al terzo-quarto posto assoluto dietro le Ferrari mattatrici — al momento del quasi drammatico ritiro dicono si sia visto il biondo giovane superdirettore sportivo del team ferrarista, saltar su all'annuncio dell'altoparlante e... abbracciare un meccanico vicino. Ma deve essere stata coincidenza. O forse era per la conferma dello scampato pericolo (di Merzario nell'incidente).

Marcello Sabbatini



DE ADAMICH telepilota

4 pistole il segreto ferrarista

MADRID - Una gara vista dalla torre della televisione diventa quasi un privilegio su una pista tipo Jarama, lenta e mista, visibile all'80% da una postazione di tal genere. Non starò a parlare di Ferrari, Lauda e Regazzoni, o degli altri che li hanno inseguiti, perché gli avvenimenti si commentano da soli. Solo brevemente accennerò a qualche piccolo dettaglio che forse è stato determinante allo svolgimento della gara che ho commentato per la TV Svizzera.

Sulla linea di partenza, a vetture tutte schierate, una situazione simile a quella di Monza 1000 Km: che fare per le gomme? Di sicuro dopo un po' di giri si sarebbe asciugata la pista, almeno nella traiettoria delle F. 1, ma le gomme intermedie («ognitempo», per intendersi) vanno male sul bagnato e vanno male sull'asciutto, e l'arco di tempo in cui sono funzionali ed efficienti, pista umida, è troppo breve nei confronti di novanta giri di gara. Quindi decisione generale: partenza con gomme acqua e poi fermata e rimontaggio slick, cioè gomme asciutto.

Certo, questa sosta ai box ha deciso la gara perché proprio ai box sono avvenuti quei piccoli fatti che hanno deciso il Gran Premio di Spagna. Innanzitutto sulla Lotus di Peterson, che nelle prove libere della mattinata non aveva olio ed acqua in temperatura, ma solo a 50° e quindi troppo basse, venivano paralizzati i radiatori con una striscia di nastro isolante. Ronnie, mi ha detto lui stesso, ci ha pensato sulla linea di partenza, ne ha parlato con il meccanico, ma poi ha rinunciato a togliere il nastro per la gara: dopo due giri acqua a 110° in rettilineo e 150° nel misto; sosta ai box per cambio gomme (lunguissima, quasi due minuti) e pochi giri dopo la pressione olio è calata di colpo per il surriscaldamento subito dal motore nella fase iniziale.

Ronnie usava solo quattro marce sulla pista e l'aver comandato la gara all'inizio dimostrava che aveva fatto una buona scelta. E' partito molto bene, meglio di tutti i suoi avversari.

Regazzoni si è fermato per primo a cambiare le gomme e senza avvisare ai box che sarebbe arrivato, in quando gli si è descappato di colpo un pneumatico in fondo al rettilineo, per surriscaldamento. Il suo cambio gomme ha richiesto qualche secondo in più di quello di Lauda ed è per questo che il vantaggio di Niki su Regazzoni si è accentuato dopo la sosta. Il cambio gomme a Lauda è stato il più rapido di tutti, grazie alla esperienza in questo tipo di soste.

Fittipaldi ha fatto tutta la prima parte della gara con il motore a sette cilindri; solo alla sosta per cambio gomme gli hanno fissato in modo giusto il filo di una candela ed il motore si è rimesso a cantare.

Tutte le squadre disponevano di solo due pistole pneumatiche per i bulloni ruote, solo la Ferrari ne aveva quattro; ecco anche spiegata l'efficienza del team italiano nei confronti avversario.

Merzario con la sosta gomme aveva guadagnato due posizioni e dal già brillante sesto posto era passato al terzo o quarto (non è ben chiaro data la confusione delle soste ai box); peccato che l'inconveniente che lo ha fatto sbattere contro il guard-rail lo abbia costretto al ritiro: poteva fare un ottimo risultato a completamento dell'uno-due Ferrari.

Andrea de Adamich

Quanti incidenti in prova (e un commissario moribondo)!

Anche BRAMBILLA tradito dallo spoiler

MADRID - All'alba (per chi scrive) di venerdì prima giornata di prove del G.P. di Spagna di F. 1 un incidente ha fatto di presagio a quelli che seguiranno poi, ed è stato il più grave.

Alla curva dopo quella intitolata a Nino Farina, una curva in salita sinistrale (la stessa che vedrà poi uscire Merzario per la rottura della sospensione), la March di Vittorio Brambilla, tocca il cordolo alla destra, sbanda fa un testa-coda, tocca il guard-rail con l'alettone e si ferma fuori pista. Pronto intervento del personale di servizio che con le bandiere segnala a chi sopravviene il pericolo. La March di Brambilla viene riportata in pista e raggiunge lentamente i box. Incautamente il commissario di percorso che era alla «Curva Pegaso», dove si è verificato il piccolo incidente, si è portato in mezzo alla pista invece che restare dietro il guard-rail come prescrive il regolamento.

D. José Carlos Garcia De Castro è in mezzo alla pista quando sopraggiunge la McLaren Marlboro di Hulme che fa un testa-coda e si trova «fra le ruote» l'incauto commissario. L'incidente è «inevitabile» come diranno poi concordemente i presenti, e il commissario viene colpito in pieno dalla mac-

china di Hulme e rimane in mezzo alla pista in condizioni «muy grave», trasportato alla clinica sanitaria «La Paz» è giudicato con trauma cranico, frattura della tibia e escoriazioni diverse. Stando alla sentenza dei medici versa in gravi condizioni. La macchina di Hulme ha subito danni che sono poi stati prontamente riparati al box della McLaren.

La prima giornata di prove, nonostante il brutto avvio, termina senza altri gravi incidenti, così come la prima sessione della seconda giornata che vede sempre Lauda e Peterson con i tempi migliori, e l'escalation di Merzario che è alle spalle dei migliori davanti a tanti big, nonostante la sua ISO Marlboro completamente nuova abbia problemi di adattamento.

Ultimi giri. Circa un ora e mezzo per le ultime prove, ed è una ecatombe di macchine fortunatamente senza che i piloti ne risentano fisicamente. Al novanta per cento il punto fatale è eguale per tutti, la curva a destra dopo il rettilineo del box dove si stacca circa ai 100-120 metri, si fa quinta terza a 260 all'ora e si curva, la curva Nuvolari.

Il primo incidente è anche questa volta di Brambilla che, con la sua

March, dopo aver ottenuto il favoloso tempo che lo metterebbe in quinta fila al via, alla frenata della curva Nuvolari, si trova improvvisamente senza freni. Alla seconda «pompata» sul pedale, rispondono solo i freni anteriori e Vittorio esce di pista «sparato».

La rottura dei freni posteriori è inspiegabile, anche lo stesso progettista della March ne conviene. Ora noi di AUTOSPRINT siamo in grado di dare una versione raccolta fra piloti e spettatori che si trovavano alla fine del box di Jarama, circa trecento metri prima della curva. Chiaramente hanno visto tutti che 400 metri prima della curva al termine del muro dei box la March di Brambilla stava perdendo l'alettone posteriore, questo lo ha visto fra gli altri lo stesso Merzario e la moglie che stava prendendo i tempi dei piloti in pista. Ora la versione sarebbe (anche se poi Herd la smentirà) che la rottura dell'alettone abbia lesionato il tubo dell'olio dei freni che al momento buono non hanno poi funzionato.

Un'ora di interruzione, per riparare le reti estirpate da Brambilla e si riparte, dieci minuti dopo nello stesso punto Depailler con la Tyrrell

con cui Stewart vinse il G.P. degli USA nel '72 concede il bis. Arriva leggermente lungo, frena alla disperata, si bloccano le ruote anteriori, quando se ne accorge il pilota lascia prontamente il volante e il freno, ma la macchina esce di pista, pilota illeso, la macchina sarà recuperabile, nonostante che nell'uscire abbia toccato il guardrail alla sinistra della pista.

Si continua e all'improvviso c'è un rallentamento... alla curva Ascari, la BRM di Migault esce di pista con un gran botto. La macchina è molto danneggiata il pilota intontito viene portato all'infermeria. Si ha paura a levargli il casco che è molto mal ridotto... ma è proprio il casco che ha salvato il pilota francese.

Dopo il rallentamento «gli ultimi 52 minuti» continuano... e Beltoise con l'altra BRM non vuole essere da meno di Migault, ma cambia posto e sceglie la curva di Brambilla e Depailler... per uscire di pista «sparato» e per fermarsi fra le reti di contenimento a metri dalla pista. Il francese esce prontamente di macchina che non ha subito eccessivi danni, e alla nostra domanda di come è successo ci spiega, che non è colpa altro che di se stesso, in quanto è arrivato lungo, ha bloccato le ruote in una frenata disperata ha accennato un taesta e coda per evitare danni maggiori e si è fermato senza troppi danni.

Le prove finalmente terminano senza altri incidenti e molti meccanici faranno «nottata» per vedere di rimettere in sesto le vetture incidentate per il via del G.P.

Gli ultimi minuti sono stati molto tesi, in quanto gli organizzatori hanno impedito che fosse esposta in modo fisso la bandiera gialla di pericolo vicino alla macchina di Beltoise, che era in piena traiettoria di chi avesse sbagliato la pericolosa curva Nuvolari. Nonostante le precise richieste dello stesso Beltoise, di altri piloti e dello stesso Stewart che poi deplorerà l'accaduto.

Il capo dei commissari presenti a cui Beltoise ha fatto presente la pericolosità della sua macchina a 5 metri dalla pista, senza nessun avviso di pericolo, è stato trattato in malo modo; così come è stata trattata in malo modo tutta la stampa presente che memore dell'incidente cui è stato vittima Moser alla recente 1000 Km di Monza, chiedeva che venisse segnalato ai piloti sopraggiungenti la macchina fuori pista. La risposta degli altezzosi addetti ai lavori, è stata: «Non preoccupatevi, lei guidi (rivolto a Beltoise), e volattri (rivolto alla stampa) fate il vostro lavoro e fotografate che la PIENA RESPONSABILITÀ DI QUANTO POTRÀ SUCCEDERE ME LA PRENDO IO CHE SONO DEL MESTIERE...».

Tanta alterigia poi è caduta quando si è saputo che la persona in oggetto nella vita fa l'impiegato di banca e una volta ogni due anni è «IL RESPONSABILE ALLA CURVA NUVOLARI»...

Giancarlo Cevenini

PILOTA	VETTURA	VENERDI'		SABATO	
		I	II	I	II
Lauda	Ferrari 312 B3/74	1'18"70	1'18"87	1'18"44	1'19"03
Peterson	Lotus-JPS 9	1'21"37	1'18"47	1'18"69	1'19"21
Regazzoni	Ferrari 312 B3/74	1'19"20	1'19"56	1'18"78	1'18"91
Fittipaldi	Texaco-Marlboro M 23	1'20"97	1'20"34	1'19"25	1'20"01
Ickx	Lotus-JPS 9	1'19"78	1'20"21	1'19"28	1'19"64
Reutemann	Brabham BT 44	1'19"37	1'19"84	1'19"37	1'20"22
Merzario	Iso-Marlboro IR	1'43"11	1'22"69	1'19"54	1'19"68
Hulme	Texaco-Marlboro M 23	1'21"40	1'20"83	1'19"65	1'20"48
Brambilla	March-Beta 741	1'22"84	1'21"84	1'21"65	1'19"81
Scheckter	Tyrrell-Elf 007	1'21"10	1'21"52	1'19"86	1'20"55
Hunt	Hesketh 308	1'20"94	1'20"24	1'20"07	1'19"87
Beltoise	BRM-Motul P201	1'20"95	1'20"56	1'20"03	1'20"39
Jarier	Shadow-UOP DN3	1'20"78	1'20"41	1'20"59	1'20"20
Stuck	March 741	1'20"88	1'21"64	1'20"46	1'21"19
Pace	Surtees-Fina TS16	1'21"59	1'21"51	1'20"52	1'21"37
Watson	Brabham-Hexagon 42	1'23"24	1'22"19	1'20"54	1'20"69
Depailler	Tyrrell-Elf 006	1'20"93	1'20"65	1'20"79	1'20"81
Hailwood	McLaren-Yardley M23	1'24"64	1'21"63	1'20"65	1'20"94
Moss	Surtees-Fina TS 16	1'24"89	1'22"44	1'21"45	1'20"80
Hill	Lola-Embassy T370	1'23"11	1'23"14	1'21"31	1'20"99
Pescarolo	BRM-Motul P 160	1'21"33	1'21"41	1'21"38	1'21"32
Redman	Shadow-UOP DN 3	1'21"61	1'22"47	1'22"07	1'21"35
Migault	BRM-Motul P 160	1'25"07	—	1'21"43	1'21"32
Amon	Amon AF 1	1'25"33	1'22"55	1'21"79	1'22"57
Von Opel	Brabham BT 44	1'27"87	1'24"54	1'22"96	1'21"85
Schenken	Trojan T-103	1'25"84	1'24"05	1'21"93	1'21"89
Edwards	Lola-Embassy T370	1'23"62	1'22"53	1'21"96	1'22"85
Belso	Iso-Marlboro IR	1'26"99	1'23"67	1'28"48	1'22"09

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

Anche gomme da 19 pollici

MADRID - Novità tecniche assolute, nel senso che erano viste per la prima volta in gara, sono state la Amon AF1 di Chris Amon e la Trojan T103 disegnata da Ron Tauranac, insieme con la Tyrrell 7. Di queste macchine vi abbiamo già dato una descrizione, ma occorre aggiungere che sono state rilevate talune modifiche, per la normale evoluzione dei particolari. La Amon era completamente vergine anche di prove, in pratica, perché non aveva mai potuto essere utilizzata prima. La sua concezione generale molto buona e interessante, soprattutto per le sospensioni a barre di torsione del tipo della Lotus e della Tyrrell, come buone sono l'aerodinamica e la potenziale stabilità in funzione del centro di gravità molto basso. Le prove hanno tuttavia rivelato parecchie cose da rivedere come la posizione e forma dell'alettone, che non assicura l'aderenza prevista, e la forma dei tunnels di raffreddamento per i radiatori, che non assicurano il convogliamento ideale.

Il motore utilizzato da Amon in queste prime prove non era molto buono, dato che hanno preferito cercare subito gli assetti e le altre indicazioni piuttosto che le prestazioni assolute. Eppoi anche il pilota non era in forma. Molto onestamente lo ha affermato lui stesso, dicendoci che era sicuro che se la macchina fosse stata guidata da un uomo in forma probabilmente avrebbe potuto fare tempi di almeno un secondo inferiori. Ricordiamo che Amon è fermo praticamente da 18 mesi, perché le poche volte che ha guidato la Tecno Martini l'hanno scorso non sono state di certo utili a tenerlo in allenamento.

La Trojan guidata da Schenken, che non ha nessuna soluzione innovatrice, si è comportata onestamente e basta. Anche per Schenken vale il discorso fatto per Amon.

Novità sulla Iso di Merzario, con un ulteriore spostamento al-

l'indietro dei radiatori laterali, ed un piccolo affinamento alla forma della carrozzeria laterale. Merzario tuttavia avrebbe preferito che anche la parte anteriore dei fianchi della macchina fosse più arretrata e affusolata, cosa che si vedrà probabilmente a Nivelles.

La nuova Tyrrell 7 è stata provata a lungo, e Scheckter non ne è completamente soddisfatto. Tuttavia ha ottenuto tempi migliori di quelli della macchina del 1973 e così ha deciso di utilizzarla in gara, il che ha permesso a Depailler di essere al via.

Gli uomini della McLaren hanno tutti utilizzato le macchine a passo corto e dotate del musetto appuntito, anche se in prova si era visto Hulme con la macchina passo lungo e muso piatto.

Non si è vista la giapponese Maki che non ha potuto essere finita in tempo perché talune parti costruite in Giappone sono rimaste ferme alla dogana inglese che ha molto ritardato la consegna.

La Maki deve essere modificata rispetto a quella che avevamo vista a Londra, e da quel che sappiamo la vedremo a Nivelles nella forma definitiva.

Sulle BRM sono stati utilizzati i motori già usati in Sudafrica. Il nuovo motore, che secondo notizie più attendibili dovrebbe avere una trentina di cavalli in più, sarà usato a Nivelles sulla macchina di Pescarolo e non su quella nuova di Beltoise, per poterlo sperimentare senza correre il rischio di far restare appiedato il primo pilota.

Grossa novità nel campo delle gomme, con la Goodyear che ha portato pneumatici da 19 pollici posteriori. Sono stati provati dalla Lotus di Peterson. Ma in gara hanno utilizzato quelli da 18 pollici.

f. l.

ICKX e MERZARIO a SPA

E' stato proprio lui, Jacky Ickx, a chiedere ripetutamente a Merzario a Monza di correre con lui la 1000 KM di Spa, domenica 5 maggio, la contestata (da Beltoise e C.) seconda prova mondiale Marche. All'Alfa — col brutto ricordo delle turismo nel '73 — non è che sia una pista che piaceva molto. Ma è il momento di approfittare dei dubbi Matra. E così è praticamente certo che una 33tt 12 ci sarà, appunto per Ickx — che ci tiene alla corsa di casa sua — e Merzario (che è d'accordo a mettere pietra sopra alle polemiche dello scorso anno con Jacky, purché questi lo lasci tranquillo in quanto alla scelta di messa a punto della vettura).

Piuttosto, con la difficoltà di avere Andretti per le gare prima previste (se ne riparlerà da Watkins Glen in poi), l'ing. Chiti si è messo a trovare un altro pilota per il Nurburgring, visto che per quella corsa nemmeno Ickx sarà disponibile. E così è stato riavviato un contatto con Reutemann, del quale si aspetta la risposta prestissimo. In questo caso le coppie sarebbero Merzario-Stommelen e Reutemann-de Adamich mentre per Facetti si prospetta una nuova combinazione con Casoni sulla terza 33tt12 in chiave «privata». Invece Ickx tornerebbe sull'Alfa (con Merzario) per la 1000 KM. di Imola del 2 giugno.

Notizia per notizia eccome un'altra sull'Alfa. Si è rivisto in giro, in perfetta forma, l'ex direttore-segretario dell'Associazione F. 1, Ferguson. Adesso è direttore sportivo del nuovo team Parnelli-Wel's che sta costruendo la F. 1 per Andretti. Quella che il piccolo-grande italoamericano vorrebbe anche affidare in tandem con lui a Merzario, che stima molto come collaudatore. Ferguson è stato in Autodelta a chiedere ufficialmente un motore boxer 12 cilindri per questa nuova F. 1 (ricordate la anticipazione di Autosprint di qualche mese fa?). E il colloquio è andato molto bene. Chiti si è detto disponibile. Ora tocca a Parnelli e socio dare la risposta definitiva per le condizioni prospettate. I tempi sono abbastanza brevi. Il programma agonistico è per il '75 ma Andretti, se la macchina va, vorrebbe già anticipare a Monza e ai G.P. americani USA e Canada il debutto, in vista delle ambizioni decisamente mondiali per l'anno prossimo.

REUTEMANN con l'ALFA al Nurburg

Per la F.1 ANDRETTI il boxer 33

Con gli «scioperanti» sub giudice F. 3 «tranquilla» a CASALE

VARESE - Venerdì 26, presso il giudice sportivo dottor Dini, si è svolta una prima istruttoria riguardante il «fattaccio» della gara di Formula 3 a Vallelunga, della domenica precedente. Il giudice Dini ha interrogato molti piloti, ma ha deciso di rimandare al 2 maggio il completamento dell'indagine e — quindi — la sentenza.

Pertanto, tutti sono stati liberi (in quanto ancora tutti con la licenza in tasca) di correre a Casale. Previsioni? Difficile farne, anche perché il giudice sportivo si troverà nell'imbarazzante situazione di chi deve giudicare il comportamento non di uno o due piloti, ma di una ventina, quasi l'intero «parco-uomini» della nostra Formula 3. Si è anche già accertato come i piloti, interrogati ad uno ad uno, a mente fredda ed a cinque giorni dai fatti, abbiano di fronte al giudice cercato di minimizzare le proprie responsabilità, probabilmente consci di avere fatto un errore grosso, ed ora cerchino (chi più chi meno) di cavarsela a buon mercato.

A risentirci, per la sentenza, la prossima settimana.

Spunta PAVESI

m. s.

CASALE - Tempo invernale, con freddo e pioggia incredibile e pista più che difficile, hanno accompagnato la prima vittoria di Pavesi (Brabham Twin-Cam Firestone) in F. 3, maturata in un bellissimo finale pieno di suspense, condotta dal pilota milanese all'insegna del «non commettere errore alcuno». Al via della finale, in una nebbia impenetrabile di acqua sollevata dalle vetture, sono al comando Ghinzani (March Holbay Goodyear) e Francia (March Toyota Firestone) vincitori delle due batterie.

Al secondo giro, quando Francia e Ghinzani hanno già un discreto margine, alla parabola Francia, nel superare Ghinzani all'interno, disintegra il cambio (la seconda). La macchina si intraversa un poco, i due si toccano e sono fuori. Per il bravissimo Ghinzani, eccellente in batteria, vero recordman della sfortuna, la gara è purtroppo finita. Francia rientra ultimo e inizia, pur menomato, un recupero spettacolare che lo porterà al 4. posto. Facendogli tra l'altro spiccare il miglior tempo della giornata, un 1'15"1 formidabile, viste le condizioni della pista.

Intanto al comando è passato Zorzi che prudentemente dà via libera allo scatenato Brian Henton, campione della F. 3 inglese, che rinfancia la nomea degli Holbay andandosi di forza (più di guida che di motore). Pavesi intanto è terzo davanti a Cerulli (March Holbay) veramente bravo in questa prova.

Intanto Francia e Cinotti nell'inseguimento forsennato divagano un poco senza perdere troppe posizioni. Bodini invece perde una ruota e va fuori pista al tornantino senza far danni; alle loro spalle

Spreafico, Pescia e Rosei con un'ottimo Beta Repetto e una mediocre Lotus 69, lottano all'ultimo sangue. Pesenti purtroppo al 6. giro esce di pista senza danni per un po' di «aquaplaning» e non riesce a ripartire; per lui la gara è finita. Al comando è sempre Brian Henton che però va troppo al limite e paga la sua temerarietà girandosi e perdendo un giro.

Al 10. giro, dunque, al comando è Pavesi, poi Colombo seguito da Pescia che è risalito di posizioni con pazienza e abilità svizzera e grazie ad una macchina perfetta (la più efficiente in pista); alle loro spalle sono Cerulli, Spreafico, Mantova e Zorzi in lotta ai ferri corti, e Rosei in difficoltà per un assetto off-shore.

A due giri dal termine l'ultimo e più drammatico colpo di scena (un colpo veramente!). Al tornantino lontano, Pescia all'interno in staccata al limite (un po' azzardata su una pista troppo piena di acqua per perdonare) arriva lungo e tocca Colombo nella ruota (anteriore destra/ prima col muso (anteriore sinistro) e poi mentre Colombo si gira, ma controlla ancora la vettura, di nuovo lo urta con la fiancata. Morale: lo sfortunato Colombo vede sfumare il piazzamento prezioso, è furibondo e fuori pista con la ruota anteriore destra semisgonfia; riprenderà lentamente per finire quinto. Pescia è secondo con il tubo esterno acqua sulla fiancata sinistra asportato. La gara termina con Pescia che col motore senza acqua ma con ancora tanti cavalli dentro, insidia a 2/10 la vittoria del bravissimo Pavesi che non si scompone e vince meritatamente.

Giorgio Rossotto

«SALTANO» metà salite!

ROMA - Con una sua circolare, l'apposito ufficio del Ministero dei lavori pubblici ha comunicato alla CSAI i tre consueti elenchi relativi alle autorizzazioni delle gare in salita. La terza categoria, quella designata dalla lettera «c», comprende le manifestazioni non ancora autorizzate. Le ragioni di questa non autorizzazione possono essere molteplici, e fra queste citiamo le gare non effettuate negli anni precedenti ma rimesse (a volta con inutile ostinazione) in calendario, le gare nel corso delle quali si sono avuti incidenti di una certa gravità, oppure semplicemente certe gare per le quali non sono ancora state fornite le necessarie documentazioni.

Queste le gare in salita contenute in questo elenco: Catanzaro, Spino, Cansiglio, Sila, Garessio, Collina, Sestriere, Pedavena, Gabbrio, Gambarie, Montevergine, Gubbio, Presolana, Selva di Fasano, Nevegal, Monti Iblei, Val d'Anapo. Di queste, la CSAI ha preso già in esame le prime quattro: Catanzaro è stata spostata al 23 maggio (come già annunciato da AUTOSPRINT), lo Spino sarà probabilmente spostato dal 12 maggio, giorno del refe-

rendum, al 9 giugno, mentre per la Coppa Sila si sta cercando ancora una data. Resta in dubbio il Cansiglio, che pare abbia suscitato perplessità per la disciplina del pubblico sempre numerosissimo.

In seguito, mano a mano che verranno a scadenza, si affronterà la «posizione» delle altre gare. Fra queste, alcune che già da parecchi anni non si effettuano, altre — come la Cesana-Sestriere — sulla cui effettuazione non si aveva ragione di dubitare. Sembrerebbe quasi che molti Automobile Club temano quest'anno ad organizzare le loro corse, forse convinti che i «gironi» li privino di protagonisti. Non crediamo sia così, perché chi ha la macchina la fa correre volentieri, anche senza fini di campionato. A meno che sia una scusa, assieme all'austerità, il che sarebbe peggio. Comunque, dipende sempre molto dalla maggiore o minore rigidità nell'applicare norme piuttosto severe da parte delle varie amministrazioni provinciali. Si nota, a questo proposito, che nelle regioni a statuto speciale sorgono normalmente minori difficoltà all'ottenimento dei relativi permessi.

Quasi beffa in MEXICO

Scatta in finale «Baronio» su Delta, vincitore della prima batteria davanti a Schenetti e Fargon terzo e «Spiffero» vincitore della seconda batteria; Negro e Mascagni divagano subito e sono ultimi. Mascagni si rassegna mentre Negro attacca con rabbia e conquista un sudato sesto posto. La gara vive dell'appassionante duello all'ultima botta fra i primi tre: Schenetti attacca con decisione «Baronio» per quasi venti giri fino a che la rottura della cinghia acqua-alternatore, lo fa rallentare con temperatura alle stelle. Ne approfitta Fargon che lo ha seguito come un'ombra e, abilissimo, lo supera all'ultimo. Alle loro spalle si svolgono duelli interessanti come quello tra De Gregorio e «Spiffero», mentre Negro dopo innumerevoli sorpassi riesce a giungere alle spalle di Albero.

● Era presente in pista come consulente del team March-Trivellato, Sandro Angeleri, responsabile della March inglese per la F. 3, qui accompagnatore di Brian Henton e di Perkins. Brian Henton disponeva di una March 747 «casa» con radiatori centrali sul lato sinistro, ammortizzatori Koni regolabili e muso (non usato in gara) tipo F. 2. Disponeva anche di un alettone doppio che non ha usato.

● Prima della gara l'ing. Ceard ha ricordato ai piloti di F. 3 che oggi potevano correre grazie alla sua firma di garanzia di presidente ANCAI al tribunale CSAI e che quindi si regolarsero di conseguenza nel condurre la gara. Anche Maffezzoli, direttore di gara a Casale, ha ammonito i piloti prima della gara.

● Certo che, per chi aveva dei timori, acqua a Casale sul fuoco di Vallelunga ne è caduta un bel po'. Infatti, fuochi a Casale non se ne sono visti proprio.

F. FORD agitata

Due nomi nella batteria: Sterzel (Delta) e Ragaiolo (BWA-Biraghi), gli stessi nomi in finale. Sterzel primo e Ragaiolo secondo in una gara condotta con i nervi a fior di pelle in condizioni ambientali molto difficili. Non parte Cagliini perché ha messo k.o. la macchina in un pauroso testacoda davanti ai box. Un attimo di suspense quando Monguzzi e Mascagni si toccano al primo giro ed escono nella curva più veloce senza danni. Mascagni, in giornata sfortunata, è fuori causa mentre Monguzzi riprende conducendo una gara nervosa con altre uscite che lo regolano all'11. posto. Ottimo è Maggiora (BWA-Allo) che è subito 3. seguito da D'Amore, ottimo debuttante in F. Ford su Delta. Fuori causa Verrelli per un assetto fuori posto mentre Terzi si gioca la posizione con un proditorio paio di testacoda.

6. COPPA AUTODROMO DI CASALE - gara internazionale di velocità in circuito - Casale Monferrato, 28 aprile '74

LE CLASSIFICHE

FORMULA 3

Prima batteria - giri 16, km 40,360
1. Pier Carlo Ghinzani (March 743) 21'27"4, media 110,064 kmh; 2. Zorzi (GRD) 21'30"6; 3. Henton (March 743) 21'44"5; 4. Colombo (GRD) 22'01"8; 5. Pescia (March 743) 22'02"3; 6. Cerulli (March 743) 22'03"7; 7. Spreafico (GRD) 22'14"3; 8. Zampatti (March 743) 22'15"9; 9. Dacco (Brabham BT 35) 22'30"4; 10. Leoni (March 743) giri 15; 11. «Guido» (Lotus 69) giri 15; 12. Ancherani (Brabham BT 41) giri 15. Giro più veloce: il 12. di Henton in 1'16"8, media 115,313 kmh.

Seconda batteria - giri 16, km 40,360
1. Giorgio Francia (March 743) 20'53"4, media 113,049 kmh; 2. Pesenti (GRD) 21'39"3; 3. Pavesi (Brabham BT 41) 21'40" e 3; 4. Bodini (Tecno) 21'41"1; 5. Cinotti (March 743) 21'43"9; 6. Rosei (Lotus Lancia) 21'58"9; 7. Brunelli (March 743) 22'16"1; 8. Mantova (Brabham BT 41) giri 15; 9. Bertaccini (Brabham BT 35) giri 15; 10. Terzi (Ensign) giri 15; 11. Ruggeri (Branca) giri 15; 12. Martino (GRD) giri 15; 13. Manzoni. Finale - giri 26, km 63,960

1. Luciano Pavesi (Brabham BT 41) 36'06" e 1, media 112,534 kmh; 2. Pescia (March 743) 34'06"3; 3. Cerulli (March 743) 34'22"9; 4. Francia (March 743) 34'34"8; 5. Colombo (GRD) 34'42"3; 6. Mantova (Brabham BT 41) 34'49"1; 7. Spreafico (GRD) 34'49"3; 8. Zorzi (GRD) 34'5"9; 9. Henton (March 743) 35'06"8; 10. Dacco (Brabham BT 35) giri 25; 11. Leoni (March 743) giri 25; 12. Bertaccini (Brabham BT 35) giri 25; 13. Rosei

(Lotus Lancia) giri 22; 14. Cinotti (March 743) giri 20. Giro più veloce: il 18. di Francia in 1'15"1, media 117,923 kmh.

FORMULA FORD

Prima batteria - giri 10, km 24,600
1. Stanislao Sterzel (Delta MK 2) 14'17" e 3, media 103,301 kmh; 2. Monguzzi (BWA) 14'24"8; 3. Nisini (Delta) 14'37" e 5; 4. Mascagni (Lola) 14'43"5; 5. Verrelli (BWA) 14'43"5; 6. Apostikis (De Sanctis) 14'52"5; 7. Truci (Delta) 14'58"8; 8. Minardi (BWA) 14'58"4; 9. Cagliini (Dulon Pirola) 14'58"6; 10. Scardino (Lotus) 15'08"1; 11. Avati (Dulon) 15'26" e 5; 12. Chiriotti (Lotus 61) 15'51"7; 13. Sivori (Quasar) giri 9; 14. Monno (De Sanctis) giri 4; 15. Boscotrecase (Pirola) 6'21"6 giri 4. Giro più veloce: il 3. di Sterzel in 1'24"2, media 105,178 kmh.

Seconda batteria - giri 10, km 24,600
1. Orazio Ragaiolo (BWA) 14'20"6, media 102,705; 2. Maggiora (BWA) 14'21"5; 3. Terzi (Delta MK 2) 14'30"3; 4. De Pace (Brabham) 14'40"7; 5. D'Amore (Delta MK 2) 14'41"6; 6. Magni (BWA) 14'43"8; 7. Vigezzi (Tecno) 15'01"8; 8. Magnoni (Delta) 15'13"4; 9. Belotti (Tecno) 15'38"7; 10. Fava (Dulon Pirola) 15'39"3; 11. Cattella (Dulon) giri 9; 12. D'Angelo (Tecno Pirola) giri 9; 13. Bevilacqua (De Sanctis) giri 8; 14. Capillo (Delta) giri 6; 15. Vairani (Matta) giri 1. Giro più veloce: il 6. di Maggiora 1'24"5, media 104,805 kmh.

Finale - giri 20, km 49,200
1. Stanislao Sterzel (Delta MK 2) 28'34" e 3, media 103,319 kmh; 2. Ragaiolo (BWA) 28'39"8; 3. Maggiora (BWA) 28'42"6; 4. D'Amore (Delta MK 2) 29'08" e 2; 5. Terzi (Delta MK 2) 29'08"8; 6. Vigezzi (Tecno) 29'44"8; 7. Apostikis (De Sanctis) 29'46"4; 8. Truci (Delta) 29'51"7; 9. Minardi (BWA) 29'52"5; 10.

Nisini (Delta) 28'41"7 giri 19; 11. Monguzzi (BWA) 28'58"3 giri 19; 12. Bellotti (Tecno) 29'31"2 giri 19; 13. Magnoni (Delta) 29'25"8 giri 17; 14. Fava (Dulon Pirola) 29'35"5 giri 17; 15. Verrelli (BWA) 29'42"3 giri 15; 16. Scardino (Lotus) 18'37"5 giri 12; 17. De Pace (Brabham) 7'46"3 giri 5. Giro più veloce: il 6. di Sterzel in 1'24"5, media 104,805 kmh.

FORMULA FORD

Prima batteria - giri 10, km 24,600
1. «Baronio» 15'13"6, media 96,935 kmh; 2. Schenetti 15'14"1; 3. Mascagni 15'16" e 6; 4. Del Carlo 15'37"1; 5. Pecchioli 15'37"8; 6. Braga 15'38"7; 7. Innocenti 16'11"6; 8. Benusiglio 17'10"1; 9. «Nainfe» giri 9. Giro più veloce: il 7. di Schenetti in 1'29"1, media 99,394 kmh.

Seconda batteria - giri 10, km 24,600
1. «Spiffero» 15'21"8, media 96,073 kmh; 2. Albero 15'22"3; 3. Fargion 15'22"8; 4. Negro 15'42"7; 5. «Tacus» 15'47"7; 6. De Gregorio 15'47"2; 7. «Cargo» 16'25"7; 8. Toajari 16'26"7; 9. «Anonimo» 15'37"7 giri 9. Giro più veloce: l'8 di Fargion in 1'28"5, media 100,068 kmh.

Finale - giri 20, km 49,200
1. «Baronio» 30'01"3, media 98,329 kmh; 2. Fargion 30'02"9; 3. Schenetti 30'06" e 8; 4. «Spiffero» 30'40"5; 5. Albero 30'40"6; 6. Negro 30'58"1; 7. De Gregorio 30'59"8; 8. Pecchioli 31'11"8; 9. Innocenti 31'11"9; 10. «Tacus» 30'26"3 giri 19; 11. Mascagni 30'38"4 giri 19; 12. «Cargo» 31'31"8 giri 19; 13. «Nainfe» 31'31"9 giri 19; 14. Braga 30'29"3 giri 17; 15. Benusiglio 29'26"5 giri 16; 16. «Anonimo» 14'38"4 giri 8; 17. Toajari 10'31"7 giri 6; 18. Del Carlo 3'22" giri 2. Giro più veloce: il 14. di «Baronio» in 1'28"5, media 100,068 kmh.

Varano sotto la pioggia
(ma sempre col pubblico)

F. ITALIA spettacolo 1° CESARINI

VARANO - La pioggia torrenziale, caduta in questi ultimi due giorni, non è riuscita a far scemare lo spettacolo offerto dai concorrenti a questa VI. edizione del Trofeo Automobile Club di Parma. E' stato uno spettacolo notevole che ha premiato il migliaio di appassionati che hanno sfidato il freddo e la pioggia per radunarsi sulle tribune del San Cristoforo.

Lo spettacolo è venuto soprattutto dai giovani della F-Italia che hanno dato vita ad una gara densa di emozioni ad oltre 100 kmh di media. La vittoria finale è andata a William Cesarini della Scuderia Carpine, e bisogna subito dire che il suo è stato un successo meritato. Dopo aver conquistato la prima fila con la vittoria nella seconda batteria, Cesarini si metteva, durante la finale, alle spalle di Farneti, altro vincitore di batteria. Farneti, però, all'uscita della «esse» si girava e ripartiva in ultima posizione. Cesarini, quindi, prendeva la testa del plotone tallonato da Regosa e dal giovane Sottanelli che nella prima batteria aveva spiccato un giro veloce notevolissimo: 59"9, con la pista completamente bagnata.

Ma anche Regosa era vittima di due testa-coda, e contrariamente a quanto avveniva per Farneti, riusciva però a rimettersi in pista prima che arrivassero le altre vetture. Cesarini e Sottanelli davano vita ad un duello notevole senza che nessuno dei due commettesse il minimo errore. Vinceva, quindi, Cesarini e Sottanelli era buon secondo davanti a De Stefano.

Insieme alla F-Italia hanno dato spettacolo anche le vetture non preparate dove il miglior tempo era di Torelli che era alla guida di un Opel Commodore. Ottima anche la performance di Vannini, vincitore nella classe 1150 e quella di Ranzato primo nella classe 1300.

Nel gruppo 4, Odoardo Govoni con la sua Pantera De Tomaso lasciava alla Porsche di «Tambauto» il compito di guidare per il primo giro, ma poi la superava di prepotenza sul rettilineo dei box per andarsene quindi tranquillamente verso la vittoria. Buona sotto tutti gli aspetti la prestazione di Paleari nella classe 2000 che ha preceduto Bocconi alle prese con un assetto non troppo sicuro. Anche la Giustri ha dominato largamente nella classe 1300 vincendo davanti a Saccomanno staccato di quasi 13".

La gara delle vetture sport, una delle più attese non ha detto molto. Solo nella classe 1000 si è visto qualche spunto notevole. Comunque il pubblico ha avuto modo di rifarsi con lo spettacolo della F-Italia che ha decretato, nonostante la pioggia e il freddo, un lusinghiero successo a questa manifestazione.

Gianluca Bacchi Modena

6. TROFEO AC ROMA - Gara di velocità in circuito - Varano Melegari, 28 aprile 1974

LE CLASSIFICHE
GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Giorgio Spiller 13'12"5, media 81,766; 2. Ragazzi 13'18"7; 3. Tortoroli 13'18"7; 4. Accorsi 13'24"7; 5. Bortolomeazzi 14'19"1. Giro più veloce: Spiller 1'17"7, media 83,398.
Classe 1000 (tutti su A 112 Abarth): 1. Paolo Compagnoni 12'39"4, media 85,331; 2. Pezzali 12'46"5; 3. Sidoli 12'47"1; 4. Cattin 12'47"5; 5. Giorgi 12'49"6. Giro più veloce: Pezzali e Sidoli 1'14"9, media 86,515.
Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Valerio Vannini 12'26"1, media 80,685; 2. Bertolotti 12'28"9; 3. Giorgio 12'29"8; 4. Grassetto 12'33"2; 5. Bertolami 12'36"8; 6. Filippi 12'54"3. Giro più veloce: Giorgi 1'12"2, media 89,751.
Classe 1300: 1. Carlino Ranzato (Fiat 128) 12'23"4, media 87,167; 2. «Camales» (Simca R) 12'23"5; 3. Torelli (Simca R) 12'24"8; 4. Baresi (Simca R) 12'25"9; 5. Rabitti (Simca R) 12'48"3; 6. Buscarini (Simca R) 12'50"2; 7. Fioretti (Simca R) 13'03"7. Giro più veloce

Torelli e Palombi (ritirato) 1'12"4, media 89,503.

Classe 1600 (tutti su AR GTV): 1. Nino Campani 12'35"3, media 85,794; 2. Ferretti 12'39"6; 3. Kircer 13'01"8; 4. Lucini 13'07"2. Giro più veloce: Campani 1'13"7, media 87,924.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (AR GTV) 12'27"5, media 86,689; 2. «Roan» (AR GTV) 12'30"1; 3. Bettati (Opel Kadett) 12'33"7. Giro più veloce: «Roan» 1'11"8, media 90,251.

Classe oltre 2000: 1. Giacomo Torelli (Opel Commodore) 12'20"3, media 87,522. Giro più veloce: Torelli 1'12"9, media 88,888.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Idenso Visentin (Abarth) 12'38"7, media 85,409; 2. Pischetta (Racer Bertone) 12'57"3; 3. Milano (Abarth) 13'14"8; 4. Rangero (Racer Bertone) a 1 giro; 5. Azzalini (Fiat Abarth) a 2 giri; Giro più veloce: Visentin 1'12"5, media 89,379.

Classe 1300: 1. Ivana Giustri (Alpine Renault) 12'21"6, media 87,379; 2. Saccomanno (Fulvia Zagato) 12'34"1; 3. Dal Bello (Fulvia) 12'44"2; 4. De Zen (Fulvia) 12'47"5. Giro più veloce: Giustri 1'12"5, media 89,379.

«Carburavano» per il FISA nel Trofeo Andreini a Magione

MICANGELI può pensare al finestrino

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MAGIONE - Sarà stato fastidioso finché si vuole, ma il tempo inclemente che ha «battezzato» il 1. Trofeo Alberto Andreini non ha certo condizionato il lato sportivo e spettacolare di questo quarto appuntamento stagionale all'autodromo di Magione. A cominciare dalle gare di Gr. 1 che per molti sono state un po' la «carburaazione» del prossimo FISA.

GRUPPO 1
Con asfalto ancora umido scendono in pista le classi 850 e 1000 del G. 1. A Magione sembra che alcuni piloti abbiano fatto un abbonamento speciale per le vittorie: è il caso di Gonzi che con l'A 112 Abarth «castiga» immediatamente Boldrini che in prova gli ha occupato il posto alla corda mentre in gara quest'ultimo sarà costretto ad inseguire. Lo stesso vale per Lucenti che comunque ha avuto bisogno di un «tocco alla Paganini» al tornantino per liberarsi del coriaceo Papanti.

Nella gara delle classi 1300 e 1150 le ormai vicine gare di Challenge FISA hanno un po' snellito il campo ma lo spettacolo non è ugualmente mancato con le Simca di Chianucci e Menichetti che viaggiavano sempre coda contro muso. Più smalzato il primo non si lasciava sorprendere dal coriaceo Menichetti che cercava di passare aiutandosi con il clacson.

GRUPPO 3
Sotto un vero diluvio partono i piloti del G. 3 fino a 1300. Le Lancia HF di Chianucci e Salamina se ne vanno in partenza e per primato non ci sarà più storia ma la vera rivelazione sarà Coscioni che finalmente trovava il clima adatto per la Fulvia Montecarlo. Con l'acqua sentiva meno l'handicap del motore mentre poteva sfruttare appieno il cambio a cinque marce ed il servo freno, assenti sull'HF. Nell'intervallo di metà giornata il tempo migliorava momentaneamente e quando si schieravano le G. 3 delle classi 1600, 2000 ed oltre la pista era solo umida. C'è una certa attesa per le due Pantera di Micangeli e Martignone ma il secondo si girava nella bagarre della prima curva e, con le ruote nel fango, ripartiva staccatissimo. Al contrario Micangeli metteva subito fra sé e la Carrera di Tarpani un buon vantaggio, guidando

poi in scioltezza concedendosi anche il lusso di abbassare il finestrino con il comando elettrico.

GRUPPO 2

Nella 500 G. 2 l'inizio è tiratissimo con «Sassa-Roll-Bar» (Bachetti), Bacci (Bacci), «Wanes» (Cucina), Cangelini (Adolfo) e Baldanzi (Giacomelli) sempre vicinissimi. Si autoeliminavano Bacci e Giacomelli e per «Sassa» il gioco sembrava fatto. Al contrario un errore di cambiata lo attendeva un attimo e Cangelini riusciva ad infilarsi.

Movimentatissima anche la gara delle altre classi del G. 2 fino a 1000 anche per un nubifragio che si abbattiva sulla pista e che consigliava al direttore di gara Berardi di fermare i piloti al decimo giro. In quel momento le macchine procedevano lentamente con l'Pera (Fren) che, con le più adatte Dunlop R 65, guidava il gruppo dopo un lungo soliloquio di Piacentini (Garavello) rallentato dalle slick.

Per la penultima gara della giornata un campo di partenti non particolarmente affollato consigliava gli organizzatori di riunire le rimanenti classi del G. 2 con le quattro macchine del G. 4 presenti. Ne è sortita una gara eterogenea e divertente anche per l'aiuto del tempo che era tornato discreto. Rampa con l'Alpine della Giada riusciva a farsi largo fra la folla e faceva gara a sé mentre dietro Tarpani (Porsche 914/6-Orlando R.) e Belli (Escort 1600-Carlino) in un paio di giri si liberavano di Sacchini (Alfa GTAM -Autodelta) dando vita ad un duello durato fino al termine.

Pur con la presenza di sole cinque macchine in pista il Gr. 5 riusciva ugualmente a riservare qualche emozione inaspettata. In partenza Paganucci (AMS-A.M.) si faceva sorprendere da Ranzolin (Chevron B-23 Martini), che riusciva a condurre fino all'uscita del tratto misto. In seguito il veneto sembrava ancora in grado di rimontare lo svantaggio, ma un plateale testa-coda alla curva del traliccio lo metteva definitivamente fuori causa. C'è stato poi un reclamo di Ranzolin sulla cilindrata del motore di Paganucci il quale abbandonava le verifiche post-gara, veniva escluso dalla classifica e naturalmente l'assoluto veniva fatto da Ranzolin.

Daniele Buzzonetti

Classe 1600: 1. Ferruccio Caliceti (Alpine Renault) 11'30"1, media 93,913; 2. Rossi (AR GTA) 11'56"7; 3. Gabani (AR GTA) 12'07"6; 4. Beso (Alpine Renault) 12'16"2; 5. «Brunone» (AR GTA) 12'16"7. Giro più veloce: Caliceti 1'08"1, media 95,294.

Classe 2000: 1. Emilio Paleari (Alpine Renault) 11'16"5, media 95,787; 2. Bocconi (Alpine Renault) 11'28"4; 3. «Cam» (Porsche) 11'29"4; 4. Siena (Fiat Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: Paleari 1'06"1, media 98,182.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (De Tomaso Pantera) 10'35"5, media 101,967; 2. «Tambauto» (Porsche Carrera) 10'51"4; 3. Capra (Porsche Carrera) 11'20"9; 4. Parpinelli (De Tomaso Pantera) a 1 giro. Giro più veloce: Govoni 1'02"2, media 105,980.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Otto Pfischer (AMS) 11'58"1, media 90,238; 2. Vannini (AMS) a 1 giro; 3. Ratiglia (Abarth Osella) a 5 giri. Giro più veloce: Pfischer 1'09"2, media 93,642.

Classe 1300: 1. Ledy Zampolli (Abarth Osella) 10'59"4, media 98,271; 2. Taroni (Dallara) 11'55"7; 3. Alvise (Reid) a 1

giro. Giro più veloce: Zampolli 1'03"2, media 102,532.

Classe 1600: 1. Giovanni Anzeloni (Bel-lasi) 12'01"7, media 89,788; 2. Lovato (Lola) a 1 giro. Giro più veloce: Anzeloni 1'08"1, media 95,294.

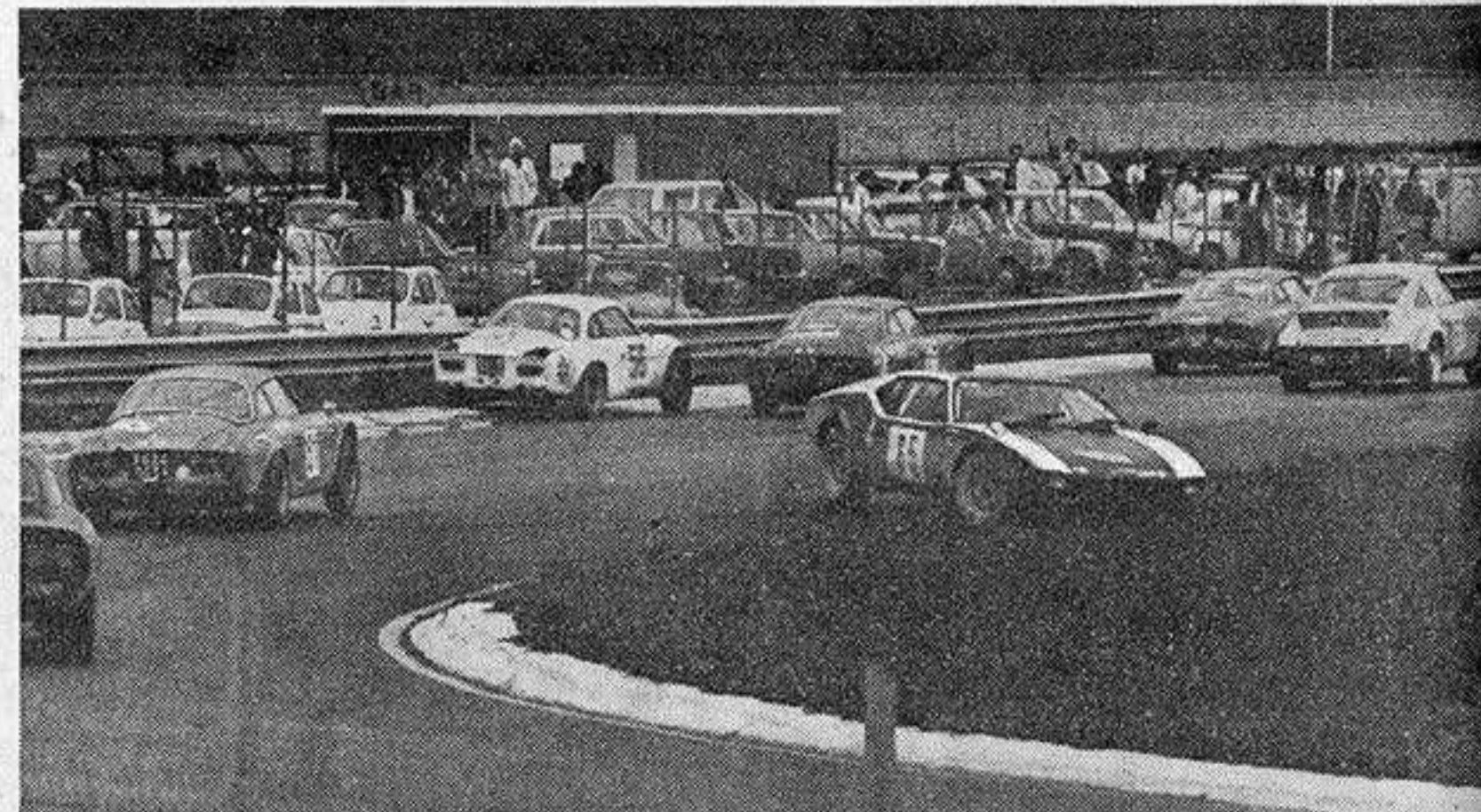
Classe 2000: 1. Stefano Bettoni (Chevron Armadori) 12'02"6 (giri 9) media 80,709. Giro più veloce: Bettoni 1'12"3, media 89,627.

F. ITALIA

Prima batteria (giri 20 - Fiat Abarth): 1. Roberto Farneti 20'32"6, media 105 e 144; 2. Sottanelli 20'33"1; 3. Pizzi 20'59"1; 4. Magnani 21'06"1; 5. Coloni 21'15"1; 6. Lelli a 1 giro. Giro più veloce: Sottanelli 59"9, media 108,180.

Seconda batteria: 1. William Cesarini 21'13"1, media 101,805; 2. Riccitelli 21'30"2; 3. De Stefano 21'34"2; 4. Regosa a 9 giri; 5. Gunnella a 19 giri. Giro più veloce: De Stefano 1'02"1, media 104,516.

FINALE: 1. William Cesarini 23'34"7, media 100,770; 2. Sottanelli 23'35"4; 3. De Stefano 24'01"5; 5. Pizzi a 1 giro; 6. Farneti a 1 giro; 7. Magnani a 1 giro; 8. Lelli a 1 giro; 9. Riccitelli a 1 giro; 10. Coloni a 8 giri. Giro più veloce: Sottanelli 1'01"9, media 104,685.



In testa-coda la Pantera di Martignone, mentre sfrecciano gli altri, nella gara per le gruppo tre vinta dall'altra Pantera di Micangeli

I TROFEO ALBERTO ANDREANI - gara di velocità in circuito - Magione, 28 aprile 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Eliseo Lucenti (850 Special) 16'10"3 media 73,459 kmh; 2. Papanti (850 Special) 16'12"1; 3. Fruzzetti (850 Special) 16'42"3; 4. Bonachi (850 Special) 16'46"6; 5. Agostinelli (850 Special) 16'51"6; 6. Cresci (850 Special). Giro più veloce: Papanti 1'19"1 e 5, media 74,716 kmh.

Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi (A112 Abarth) 15'42"2, media 75,659 kmh; 2. Boldrini (A112 Abarth) 15'48"6; 3. Capellini (A112 Abarth) 16'06"3; 4. Carlo-magno (Fiat 127) 16'27"1; 5. Bagardi (A112 Abarth) 16'31"1. Giro più veloce: Boldrini 1'17"4, media 66,744 kmh.

Classe 1150: 1. Gianfranco Betti (Fiat 128) 15'05"6, media 78,708 kmh; 2. Donini (Fiat 128) a 1 giro; 3. Santini (Fiat 128) a 1 giro. Giro più veloce: Betti 1'14"2, media 80,053 kmh.

Classe 1300: 1. R. Chianucci (Simca R-2) 14'53"4, media 79,784 kmh; 2. Menichetti (Simca R-2) 14'54"3; 3. Cenci (Simca R-2) 15'01"7; 4. Ariotti (Simca R-2) 15'02"9; 5. Rossi (Simca R-2) 15'06"7; 6. Galii (Simca R-2) 15'17"0. Giro più veloce: Menichetti 1'13"5, media 80,816 kmh.

Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (Alfa Romeo GT Junior) 15'43"1, media 75,778 kmh; 2. Brucolini (A.R. GT Junior) a 1 giro; 3. Bettazzi (BMW) a 1 giro. Giro più veloce: Furlanetto 1'17"5, media 76,645 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Ceccarelli (A.R. GTV) 15'23"4, media 77,192 kmh; 2. Carisdeo (A.R. GTV) 15'26"2. Giro più veloce: Carisdeo 1'15"1, media 79,094 kmh.

Classe 3000: 1. Claudio Zanucchi (Opel Commodore) 1'46"1, media 80,451 kmh. Giro più veloce: Zanucchi 1'12"8, media 81,593 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 15'19"1, media 77,552 kmh; 2. Salamina (HF) 15'30"8; 3. Coscioni (Lancia Montecarlo) 15'32"3; 4. Frisiani (Lancia HF) 15'36"7; 5. Wintrop (Fiat X1/9) 16'10"8; 6. Levantassi (Fiat X1/9) 16'20"7; 7. Dionisi Anna Maria (Lancia Montecarlo) a 1 giro. Giro più veloce: Chianucci 1'15"2, media 78,989 kmh.

Classe 1600: 1. Raffaele Sangiuolo (Alpine) 14'39"6, media 81,035 kmh; 2. Giovanardi (Alpine) 14'49"8; 3. Vasta (Alpine) 14'51"6; 4. Nardelli (Alpine) 14'59"1; 5. Valdina (Alpine) 16'04"3. Giro più veloce: Sangiuolo e Vasta 1'11"9, media 82,614 kmh.

Classe 2000: 1. Luciano Di Mauro (Opel GT) 14'35"6, media 74,621 kmh; 2. Stagi (Fiat 124 S) 15'10"7. Giro più veloce: Di Mauro 1'17"9, media 76,251 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Maurizio Micangeli (Pantera) 14'25"9, media 82,318 kmh; 2. Tarpani (Porsche Carrera) 14'38"5; 3.

Martignone (Pantera) 14'52"8. Giro più veloce: Micangeli 1'09"7, media 85,222 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Mario Cangelini (Giannini 500) 16'18"4, media 73,301 kmh; 2. «Sassa Roll-Bar» (Fiat 500) 16'20"7; 3. Francioni (Fiat 500) 16'35"2; 4. Curti (Fiat 500) 17'03"2; 5. Fiorucci (Fiat 500) 17'04"5; 6. Sani (Fiat 500) 17'09"7; 7. Sistelli (Fiat 500) 17'10"7; 8. De Angelis (Fiat 500) 17'11"6. Giro più veloce: Baldanzi 1'19"4, media 74,811 kmh.

Classe 600: 1. Mauro Gasperini (Giannini 500) 13'37"8, media 72,633 kmh; 2. Cesarini (Giannini 500) a 1 giro; 3. Pelagracchi (Giannini 500) a 1 giro; 4. Pieri (Giannini 500) a 2 giri; 5. Grazioli (Giannini 500) a 2 giri. Giro più veloce: Gasperini 1'15"4, media 78,779 kmh.

Classe 700: 1. Walter Nocci (Giannini 690) 12'56"3, media 76,516 kmh; 2. Fossi (Giannini 690) a 1 giro; 3. Musetti (Giannini 690) a 5 giri. Giro più veloce: Nocci 1'14"3, media 79,946 kmh.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Abarth 850) 12'42"7, media 77,880 kmh; 2. Broccolini (Abarth 850) 13'47"4; 3. Braccini (Abarth 850) 14'06"5. Giro più veloce: Pera 1'13"2, media 81,147 kmh.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Abarth 1000) 12'52"7, media 76,857 kmh; 2. Rosati (Abarth 1000) 14'04"9; 3. Paganelli (Abarth 1000) a 1 giro. Giro più veloce: Piacentini 1'11"1, media 83,544 kmh.

Classe 1150: 1. Gigi Aquilini (Fiat 128) 14'29"7, media 75,128 kmh; 2. Gonnelli (Fiat 128) a 2 giri. Giro più veloce: Gonnelli 1'16"6, media 77,545 kmh.

Classe 1300: 1. «Pipino» (Morris Cooper) 14'13"6, media 69,587 kmh. Giro più veloce: «Pipino» 1'22"6, media 71,912 kmh.

Classe 1600: 1. Carlo Belli (Ford Escort) 14'40"4, media 80,962 kmh. Giro più veloce: Belli 1'11"7, media 82,845 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAM) 14'53"9, media 79,738 kmh; 2. Marioli (Ford Escort RS) a 1 giro; 3. Luminii (Ford Mexico) a 1 giro. Giro più veloce: Sacchini 1'13"1, media 81,369 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 14'01"3, media 84,724 kmh. Giro più veloce: Rampa 1'08"4, media 86,842 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914/6) 14'40"2, media 80,980 kmh; 2. «Dinos» (Alpine) 14'48"1; 3. Zoppis (Porsche 914/6) 14'17"2. Giro più veloce: «Dinos» 1'10"9, media 83,779 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Ido Ganfioffi (AMS) 14'23"1, media 82,585 kmh; 2. Stefanelli (AMS) 14'35"2; 3. Dal Pra (Abarth) 14'45"1. Giro più veloce: Ganfioffi 1'08"1 e 6, media 86,588 kmh.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron T23) 13'37"5. Giro più veloce: Ranzolin 1'05"1, media 91,244 kmh.

Domenica prossima, 5 maggio, si correrà a Pau, nella Francia meridionale, la terza prova del campionato europeo di Formula 2, che segue le gare di Barcellona ed Hockenheim.

La partecipazione italiana, quest'anno molto nutrita, sarà finalmente al completo: dovrebbe esserci infatti anche CARLO GIORGIO, che riceverà in settimana la sua March-Holbay patrocinata dai «Vivai del Sud». Sono iscritti anche SERBLIN, BOZZETTO, MARTINI, TURI-ZIO, MARTINI ed i due della squadra-CSAI, FLAMMINI e TRUFFO, che dovrebbero essere guidati dal segretario CSAI, Saliti, momentaneamente al posto del compianto commendator Dragoni.

La scorsa settimana, c'erano sta-

Gli azzurrini a PAU non li volevano!

te però alcune difficoltà all'iscrizione di molti piloti, fra cui quasi tutti i nostri. Infatti, gli organizzatori francesi avevano cercato di instaurare una specie di «invito preferenziale» per i big della Formula, rifiutando l'iscrizione di molti altri. E' un costume questo cui i francesi erano abituati qualche

anno fa, al tempo della «Coupe de France» di Formula 2, basata su un ciclo di gare di prestigio al di fuori del campionato.

E' un lusso che non possono permettersi ora, però, data l'esistenza di un ben preciso regolamento finanziario, che prevede rimborsi di viaggio e premi a chi fa le prove, che forse si voleva risparmiare lasciando a casa la maggior parte dei cosiddetti outsiders.

Pare comunque che la faccenda sia rientrata, e che tutti gli italiani iscritti (era stato accettato il solo Serblin) potranno giocarsi nelle prove ufficiali la loro chance di entrare nella finale, sul tortuoso circuito cittadino ai piedi dei Pirenei il cui record appartiene a Jarier in 1'15"0, alla media di 135,480 kmh.

«Tradito» DALL'AVA nei monti Azzurri

Senza pastiglie addio RONDE!

GRASSE - Quattro del mattino a Ciperes. I gruppi 3, 4 e 5 sono impegnati nell'ultima prova speciale del 2. Giro della «Ronde dei Monti Azzurri». Barailler, che si è appena imposto nei sei giri riservati ai gruppi 1 e 2, chiede notizie della Fulvia n. 119: «Non so chi c'è al volante, ma al passaggio precedente mi ha impressionato». E aggiunge: «Se nessuno si ritira, alla fine sarà almeno terza di gruppo». In effetti i tempi sembravano fare ragione a Barailler. Se la Porsche Carrera 700 di Ravot e l'Alpine di Rouvier sono imprevedibili, gli altri non sono affatto fuori tiro per la Fulvia di Dall'Ava-Maiga.

Sei del mattino a Ciperes. Dall'Ava imposta il primo tornante della speciale (in discesa) senza usare il freno e in uscita si arresta per comunicare il proprio ritiro. Motivo: usura totale delle pastiglie dei freni. L'assurdo è che l'assistenza del Jolly Club era dislocata 5 km prima dell'inizio della prova speciale e che vi era tutto il tempo per effettuare la sostituzione necessaria. Non è stata fatta per il semplice motivo che di pastiglie il Jolly ne aveva portato soltanto due serie ed erano già state usate per la stessa Fulvia di Dall'Ava e per quella di Brambilla, questa volta in gara con Combe, che al traguardo arriverà a sua volta con i freni pressoché inservibili.

Mortificata in questo modo la corsa di Dall'Ava, che stava andando veramente forte in una gara velocissima malgrado la pioggia quasi continua che l'ha caratterizzata, la «Ronde» ha lasciato un po' di amaro in bocca. Perché in fondo, almeno per noi, la cosa più importante è stato questo primo contatto da parte di alcuni nostri piloti con il mondo dei rallies francesi, un mondo per molti versi dissimile da quello di casa nostra.

Per la classifica ufficiale quattro equipaggi sono i vincitori: Barailler-Bily in gruppo 1, Duisit-Lakess in gruppo 2, Ravot-Trecco in gruppo 3 e infine Henry-Gelin nel gruppo 4 e 5 abbinati. Questo in ossequio alla nuova regolamentazione rallistica francese (quest'anno oltretutto non ci sarà un titolo unico per i rallies, ma quattro diversi per ciascun gruppo) ma soprattutto in base alla particolare formula di gara adottata che ha visto prima gareggiare i gruppi 1 e 2 e quindi, sempre sulla distanza di sei giri, gli altri gruppi. La cosa ha reso possibile l'ammettere oltre 120 parenti alla gara, ma ha creato evidenti disparità con le turismo di serie e speciali impegnate di notte sotto la pioggia battente e con qualche tratto nebbioso, e le gran turismo e i prototipi impegnati invece per metà gara di giorno, senza nebbia, e con qualche tratto di strada più asciutto. Proprio per questo — anche se un'ipotetica classifica assoluta parlerebbe a favore di Henry, in gara con l'Alpine prototipo — la prestazione più sensazionale di tutta la «Ronde» dei Monti Azzurri rimane quella di Barailler. Il nizzardo, sulla Commodore

La «prima» europea

Ricomincia MIEUSSET in salita

gialloverde della Opel Marsiglia, oltre a vincere il gruppo 1 con un buon margine su Robini, ha registrato un tempo totale di 2 ore 49.11 contro le 2 ore 43.45 di Henry e le 2.44.5 du Ravot, quest'ultimo primo di misura del gruppo 3.

Sotto tono il gruppo 2 con il protagonista maggiore, Clarr, k.o. già al primo giro per una perdita di benzina che gli ha letteralmente allargato l'abitacolo della Ascona. Ha vinto Duisit (NSU), ma il suo tempo (3 ore 7.40) non è davvero eccezionale. In ottima evidenza invece Barbagiani e Guillaume, entrambi alla guida di due Simca R2, classificatisi rispettivamente al 4. e al 5. posto del gruppo 1 con tempi di tutto interesse.

Gli italiani. Gerbino-Pazielli (Fiat 1600 S) sono quelli piazzatisi meglio con una corsa fatta di tutta regolarità, senza strafare ma senza rallentare il ritmo: sono arrivati al nono posto nel gruppo 4. Corio-Corio (Fiat 124 A-barth) senza provare e senza assistenze, sono partiti alla ventura classificandosi infine 12. di gruppo. Più lungo il discorso per Brambilla-Combe, diciassettesimi nel gruppo 3 e quindi senza la soddisfazione di conquistare punti del Trofeo Zeta. Oltre alle già citate noie ai freni, sono stati svantaggiati inizialmente da un cattivo contatto che li ha obbligati a compiere le prime due prove speciali col motore che andava a tre. Brambilla, al quarto impegno con la Fulvia (e per la prima volta impegnato sul bagnato) ha confermato le cose belle dell'Elba. La sua ascesa, insomma, continua.

g. r.

RONDE DEI MONTI AZZURRI - rally internazionale - Grasse, 27-28 aprile '74

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

1. Barailler-Bily (Opel Commodore) 1.49'11"; 2. Robini-Moiram (Opel Commodore) 2.50'55"; 3. Paulin-Blanc (Opel Commodore) 3.00'35".

GRUPPO 2

1. Duisit-Lakess (NSU 130) 3.07'40"; 2. ex aequo: Bonnamour-Jay (Ford Capri) e Servel-Micheli (Ford Capri) 3.09'13".

GRUPPO 3

1. Ravot-Trecco (Porsche Carrera) 2.44' e 51"; 2. Rouvier-Le Moing (Alpine 1600) 2.44'53"; 3. De Meyer-Spini (Alpine 1600) 2.50'02"; 17. Brambilla-Combe (Fulvia HF) 3.11'54".

GRUPPI 4 e 5

1. Henry-Gelin (Alpine 1800) 2.43'45"; 2. Follin-Micol (Alpine 1800) 2.51'05"; 3. Casamengo-Torri (Alpine 1600) 2.51' e 20"; 9. Gerbino-Pazielli (Fiat 1600 S) 3.04'49"; 12. Corio-Corio (Fiat 1800 S) 3.12'04".

DOBRTSCH - Il campione europeo in carica, il francese Jimmy Miesusset, ha ottenuto con la sua March 722 una convincente vittoria nella seconda prova valida per l'Euromontagna 1974. Il favorito è stato il più veloce nelle due manches su cui si imperniava la gara, ed ha ottenuto un tempo totale di 6'38"12 che è molto più lento del tempo ottenuto lo scorso anno da lui stesso, ma che è giustificato dalla pioggia e dalla nebbia in cui si è svolta la corsa, alla quale hanno assistito solo 2000 spettatori circa.

Le condizioni atmosferiche non hanno impedito a Miesusset di fare una bella gara, agonisticamente molto rilevante, anche se il suo miglior tempo di manche, 3'16"86, è ben lontano dal record della gara, che appartiene dal 1972 a Perrot in 2'46"47. Nessuno, comunque, era in grado di impensierire Miesusset. Secondo si è infatti classificato il vecchio e sempre valido Sepp Greger, con la Porsche Carrera, e questo significa che, a livello di assoluto, Miesusset non aveva avversari.

L'unica vettura in grado di impensierirlo, infatti, cioè la Kai-mann Formula 2 con motore Opel della stella nascente austriaca Helmut Koinigg, si è dovuta ritirare per guasto al motore nel corso della seconda salita. Nella prima, Koinigg era giunto secondo, ad una decina di secondi da Miesusset.

Nelle prove di sabato, le condizioni atmosferiche molto più favorevoli avevano permesso di ottenere tempi di notevole rilievo: peccato che il giorno della corsa abbia rimandato l'assalto ufficiale ai records esistenti. Ad ogni modo, se va avanti così Miesusset si avvia ad un facile bis del suo titolo 1973.

Hannes Steinemann

GROSSER BERGPREIS VON OESTERREICH - gara di velocità in salita valida per il campionato europeo della Montagna. Salita di Dobratsch, di km 6.392 - 28 aprile 1974

LA CLASSIFICA

1. Jimmy Miesusset (March 722) tempo totale 6'38"12; 2. Greger (Porsche Carrera) 7'00"90; 3. Fernandez (Chevron) 7'04"78; 4. Fischhaber (Porsche Carrera) 7'11"73; 5. Siller (BMW 2002 ti) 7'12"37; 6. Mander (Opel Kadett) 7'23"31; 7. Rabl (Porsche Carrera) 7'26"33; 8. Abt (Abarth 2000) 7'27"26; 9. Bartels (Porsche) 7'36"17; 10. Bracey (Ibec) 7'37"10.

Sfortunati PILETTE e «LELLA» nella F. 5000 a ZOLDER

Festival CHEVRON GETHIN scatenato

SPECIALI PER AUTOSPRINT

ZOLDER - Questa corsa di Formula 5000 di Zolder è stato un vero e proprio festival delle Chevron B28 del team belga VDS. Non ostante il ritiro di Teddy Pilette nel corso della seconda manche, il successo è stato completo con la grandissima prestazione di Peter Gethin estremamente a suo agio sul rapido tracciato.

Una corsa nella quale Lella Lombardi non è stata per nulla fortunata, a partire dalle prove, durante le quali era stata «agganciata» da Ashley che le rovinava l'avantreno della sua Lola. Questo impediva alla campionessa italiana di prendere il via nella prima manche; riparata la vettura per la seconda manche, non ostante durante qualche prova libera non fosse affatto soddisfatta della macchina, Lella partiva in ultima fila e rimontava fino al sesto posto, davanti a Santo, Summer, Deam ed altri ancora. Questo a dimostrazione delle sue qualità.

Si è trattato di una bella corsa, disputata di fronte a quarantamila persone, non ostante la supremazia delle Chevron, che hanno dominato entrambe le manches.

Nella prima manche, il solo Vern Schuppan è apparso in grado di mettere in dubbio la supremazia delle Chevron B28 del team VDS. Pilette è partito in testa, Gethin lo ha passato al termine del primo dei venti giri previsti, e Schuppan ha lottato un poco, prima di abbandonare con il motore rotto.

Lella LOMBARDI a Le MANS

ZOLDER - Lella Lombardi ha trovato il circuito di Zolder molto interessante, veloce e divertente: «Anche se — ha aggiunto — durante le prove non ha avuto il tempo di impararlo abbastanza bene...». A Zolder, la campionessa italiana ha incontrato la campionessa belga «Christine», con la quale ha logicamente parlato a lungo. Il risultato è stato che la Lombardi sarà probabilmente il terzo componente dell'equipaggio femminile «Christine»-Yvette Fontaine, previsto su una Chevron alla 24 ore di Le Mans. Non è improbabile, poi, che fin dalla 1000 km del Nurburgring si possa trovare al via la coppia «Christine»-Lombardi, sempre con la Chevron 2 litri.

GRAN PREMIO DI ZOLDER - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture della Formula 5000 - Zolder (Belgio) 27-28 aprile 1974

LE CLASSIFICHE

Prima manche: 1. Peter Gethin (Chevron B28) 25 giri in 35'19"0, media 179,236 kmh; 2. Pilette (Chevron B28) 35'20"4; 3. Evans (Lola T332) 35'52"6; 4. Ashley (Lola T330) 36'09"9; 5. Wilds (March 745) 36'13"3; 6. Craft (Chevron B28) 36'14"5; 7. Wunderik (Chevron B24) a 1 giro; 8. Hobbs (Lola T330) a 1 giro; 9. Santo (Lola T330) a 1 giro; 10. Sunner (Trojan T101) a 1 giro; 11. Dean (Chevron B24) a 2 giri; 12. Kayes (McLaren M14) a 2 giri; 13. Schuppan (Lola T332) a 9 giri; 14. Magee (Lola T330) a 12 giri.

Giro più veloce: Pilette, 1'23"8, media 181,288 kmh

Seconda manche: 1. Peter Gethin, 25 giri in 35'30"0, media 178,309 kmh; 2. Evans 35'53"30; 3. Craft 34'54"0; 4. Holland (Trojan T102) 36'05"5; 5. Magee 36'56"8; 6. Lombardi (Lola T330) 36'56"9; 7. Dean a 1 giro; 8. Santo a 1 giro; 9. Wilds a 1 giro; 10. Sunner a 1 giro; 11. Hobbs a 1 giro.

Giro più veloce: Gethin, 1'24"3, media 180,213 kmh

CLASSIFICA FINALE

1. Gethin; 2. Evans; 3. Craft; 4. Wilds a 1 giro; 5. Santo a 2 giri; 6. Hoobbs a 2 giri; 7. Sunner a 2 giri.

A metà corsa, la gara — che non aveva visto alla partenza la Lombardi, con la macchina incidentata in prova — è piombata in una certa monotonia, poiché alle spalle dei leaders le posizioni erano ormai acquisite. Per fortuna, a salvare lo spettacolo ci pensavano proprio Gethin e Pilette, che si sono dati battaglia, durante la quale il record della pista è stato battuto prima da Gethin, poi definitivamente da Pilette.

Il record di Zolder apparteneva proprio all'inglese, che nel 1971 con una F. 5000 McLaren aveva ottenuto 1'24" e 2. Pilette ha ottenuto 1'23"3, alla media di 181,288 kmh, tempo migliore anche del record di Formula 1 detenuti dal compianto Cévert.

La seconda manche è stata sfortunatamente troppo presto privata di uno degli animatori della F. 5000, il campione in carica Teddy Pilette, che ha rotto il suo motore tre giri dopo la partenza, quando era in testa. In quel momento, il suo posto è stato preso dal suo compagno di squadra Gethin, che non è più stato inquietato.

Bob Evans ha preso ben presto il terzo di forza, e non è stato più disturbato neanche lui. Quanto a Lella, finalmente al via di questa seconda manche, è riuscita a risalire fino al sesto posto, dopo una bella corsa nel corso della quale i ritiri sono stati più numerosi rispetto alla prima serie.

André Royez

PILETTE su BRABHAM F.1 a NIVELLES

Zolder. Teddy Pilette, lo sfortunato protagonista di questa corsa di Formula 5000, disputerà il Gran Premio del Belgio, a Nivelles, al volante di una Brabham sponsorizzata dalla Hifachi. Una volta di più, questo risultato è dovuto all'iniziativa di una società belga di cui avremo occasione di parlare fra non molto.

Ormai è sicuro: la prima Stratos commercializzata l'avrà Bobo Cambiaghi che potrà debuttare al 4 Regioni. La macchina è ormai quasi pronta e lo stesso Ballestrieri l'ha tenuta a battesimo in alcune prove a Casale. Per Pelganta — che morde il freno — l'attesa sembra invece ancora lunga.

Clamoroso nella rallypista di GROPPELLO battuto BALLESTRIERI (e le FIAT-Abarth)

Sorprende l'ALPINE di GOI

GROPPELLO CAIROLI - Ha vinto Goi con una Alpine preparata dalla Giada Auto e la cosa fa una certa sensazione, visto che la carta dei partecipanti alla prima prova del Trofeo Internazionale Marlboro comprendeva un tandem Lancia Ballestrieri-Pregliasco e quello Fiat Barbasio-Verini.

Per Goi, fedelissimo della rallypista pavese, è stato un risultato molto importante e del tutto meritato che il tortonese si è costruito con intelligenza mettendo a profitto la sua abituale prontezza nello schizzare via velocissimo al via sia in batteria che in finale.

Relativamente male è andata a Ballestrieri che, oltre a non vincere la gara, ha perso anche il giro più veloce, prima per merito di Pregliasco (55"1) poi per Montagna che ha ottenuto un clamoroso 54" netti col solito prototipo tubolare delle Pneus Piacenza.

«Chissà, senza la pioggia forse ce l'avrei fatta a stare davanti a Goi!» commentava Ballestrieri alla fine, ma è un fatto che la Fulvia, ormai dislocata stabilmente alla Rally-Pista, ha denunciato chiari segni di stanchezza al punto da rendere inutili le acrobazie del sanremese.

Ancor peggio della giornata di Groppello sono uscite le Fiat-Abarth finite nell'anonimato del centro classifica.

GRUPPI 2/4

Partono per la finale Pregliasco, Goi, Ballestrieri, Barbasio, Verini, Casati (Fulvia), Roda (Ascona) e Renati (A112). Non c'è Pelganta che in batteria ha toccato rompendo un giunto. Goi prende subito la testa seguito da Pregliasco e Ballestrieri la cui rincorsa è parzialmente frenata dal compagno di squadra.

Col maltempo l'autocross è... gimkana

GENOVA - Saliti a Torriglia in una giornata prettamente invernale con freddo polare, neve, grandine e pioggia per assistere ad una gara di regolarità come diceva il calendario CSAI — ci siamo invece imbattuti in quello che avrebbe dovuto essere un piacevole week-end — in quanto il trofeo «President Club» organizzato dall'A.C. Genova con la collaborazione del «President Figurin Club», della Pro Loco di Scofera e l'adesione dell'assessorato allo sport del comune di Genova consisteva in una gara di gimkana automobilistica ed autocross riservata ai professionisti genovesi iscritti ai vari ordini provinciali e regionali.

Non effettuata la prova di autocross per mancata agibilità — causa le inclementi condizioni atmosferiche — la prova di autocross da svolgersi sulla pista «quota 1000», la gara si è conclusa con la sola prova di gimkana svoltasi sulla piazza di Scofera. Ci limitiamo quindi a segnalare che in classifica generale il medico Lippi Bruno su Fiat 500 ed un tempo complessivo delle penalità di 1.05,2 ha prevalso sul rappresentante dell'Associazione Industriali Giuseppe Rasore su Fiat 595 di 9/10. Seguono il primo dei giornalisti Maurizio Sampiero su A. 112 (1.17.9), Nanni Massa su Fiat 128 (1.18.3), Roberto Rezzo su Fiat 500 L (1.21.2), Federico Buffoni su NSU Prinz (1.22) e Cesare Rosso su Fiat 128 (1.22.2). Seguono altri diciotto classificati.

c. b.

Al terzo giro le posizioni si stabilizzano con Goi, Ballestrieri, Pregliasco e Barbasio nell'ordine.

Quinto è il sorprendente Renati che precede Verini costretto a correre senza tettuccio da una innocua, per lui, capottata di primo mattino.

GRUPPI 1/3

Vittoria finale dell'ottimo Castagnole che distanzia Pelganta (qualificandosi con la macchina di Tabaton sr. Ma in corsa con quella di Ferraris «sacrificandogli» — con quale piacere di quest'ultimo è facile a capire — da Tabaton senior).

Alle loro spalle Galatini, Tabaton e Bagna sulle Fulvia e quindi De Marco che proprio all'ultimo giro approfitta di un testacoda di Cambiaghi per vincere con l'Ascona classe e gruppo.

Nelle batterie, suspense per De Stefano e Perazio entrambi finiti sul tetto mentre conducevano una brillantissima corsa. Finora doppia per De Stefano che inspiegabilmente era riuscito a partire privo di roll-bar e di cintura.

VEETURE SPECIALI

Solito monologo al vertice per Montagna (che realizza il nuovo record) davanti a Cavalli sull'altro tubolare in gara. Buon spettacolo fra le vetture da autocross con Scanavena (Fiat 695) che precede Stanga, Caputo e Militello con i «mostriciattoli» da autocross della Scuderia Salvati.

Confermata la spedizione del Jolly Club al Rally del Marocco. A portare in gara la Fulvia saranno dall'AVA-Maiga «assistiti» oltre che dallo stesso Jolly dalla Kleber che vede di buon occhio l'impresa. Contemporaneamente Ambrogetti e Gigli correranno all'Essa (prima prova della Mitropa Cup) inquadrati nella nazionale CSAI.

PRIMA PROVA TORNEO Internazionale Rallypista Marlboro - Gara di velocità in circuito - Groppello Cairolì - 25 aprile 1974

CLASSIFICA FINALE GRUPPI 2-4 (8 giri)

1. Goi (Alpine) 8'14"1; 2. Ballestrieri (Fulvia HF) 8'20"3; 3. Pregliasco (Fulvia) 8'21"5; 4. Barbasio (Fiat Abarth 1850) 8'28"4; 5. Renati (A 112 Abarth) 8'36"4 (primo del gruppo 2); 6. Verini (Fiat Abarth 1850) 8'47"5; 7. Reda (Opel Ascona) 8'59"8.

CLASSIFICA FINALE GRUPPI 1-3 (8 giri)

1. Castagnola (Fulvia) 8'35"8; 2. Pelganta (Fulvia) 8'42"1; 3. Galatini (Fulvia) 8'46"3; 4. Tabaton (Fulvia) 8'49"7; 5. Bagna (Fulvia) 8'56"3; 6. De Marco (Opel Ascona) 9'16"9 (primo gruppo 1); 7. Cambiaghi (Opel Ascona) 9'18"7.

CLASSIFICA FINALE VETTURE SPECIALI (somma dei tempi delle due manches)

1. Montagna (Pneus Piacenza) 11'22"5; 2. Cavalli (Pneus Piacenza) 11'47"7; 3. Scanavena (Fiat 695) 12'05"1; 4. Stanga (VW 1800) 12'40"1; 5. Caputo (Audi) 13'01"2; 6. Militello (NSU prima) 13'5"9. Giro più veloce: Montagna in 54", nuovo record della rallypista.

La STRATOS con Munari al «4 Regioni»

PAVIA - Gli organizzatori pavesi hanno messo in cantiere un'edizione del «4 Regioni» ridotta soltanto nel chilometraggio come vogliono le norme dell'austerità rallyistica 1974. Per il resto la fisionomia della gara sarà quella di sempre: due giri identici fra loro per un totale di 689 chilometri con otto prove speciali ripetute due volte. Immutata la partenza da Pavia ed il primo trasferimento verso Rivanazzano da dove la gara entrerà nel vivo.

E' aumentato proporzionalmente in chilometraggio su asfalto. Le caratteristiche del percorso non paiono però esasperatamente velocistiche. Caso mai si tratterà di un rally senza respiro, con prove speciali piazzate una a ridosso dell'altra quasi in ciascuno dei dodici controlli orari. Una prova, questo «4 Regioni» giunto alla quarta edizione in continuo miglioramento, con chiara somiglianza con le prove stradali francesi. Così, almeno negli intendimenti dei suoi organizzatori.

Prova di campionato italiano (e la sottocommissione rallies della CSAI ha finito col fare un grosso piacere all'organizzazione nell'ostinarsi ad escludere il rally pavese da ogni qualifica e validità continentale) il «4 Regioni» avrà al via anche i gruppi cinque.

Ci saranno così le Stratos (una l'avrà Munari) e potranno esserci i «proto» Fiat sia X-1/9 o X-1/20. Esclusa, soprattutto per non creare tempi morti, dallo svolgimento del rallye, la rallypista di Groppello avrà la sua giornata di gloria domenica 2 giugno quando ospiterà i reduci di una serie di gare ben dotate

Un terreno sul GARGANO al rallysta I.

FOGGIA - 1000 metri quadrati di terreno sul Gargano, offerti da un appassionato proprietario terriero, costituiranno il premio straordinario e ricchissimo che verrà assegnato, oltre quelli di classifica, al vincitore assoluto del Rally del Gargano in calendario il 12 e 13 giugno prossimo, per l'organizzazione dell'AC di Foggia. Di fronte a simile munificenza offerta, pensiamo che nessuno dei bigs del rallyismo nazionale vorrà mancare alla prova foggiana che, del resto, sarà curata in ogni minimo particolare per onorare le tradizioni.

• Con ogni probabilità alla Targa Florio Ballestrieri diventerà la seconda Stratos iscritta dalla Lancia-Marlboro con Vic Eford con il quale sembra raggiunto un accordo. Sull'altra macchina ci saranno Munari e Andruet.

tv
radio

Programmi dal 30 aprile al 6 maggio

<p>SABATO 4 Secondo Ore 18,45 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 5 Nazionale Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI Nazionale Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p style="text-align: right;">Secondo</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p>	<p>MERCOLEDI' 1 Secondo progr. Ore 17,30 - Musica e sport.</p> <p>SABATO 4 Secondo progr. Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 5 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprima sport. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 6 Progr. nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.</p>
--	---

TV Svizzera

MERCOLEDI' 1
Ore 22,35 - Mercoledì Sport - Cronaca differita di un avvenimento d'attualità.

SABATO 4
Ore 14,55 - Cronaca diretta di un avvenimento agonistico.
Ore 22,30 - Sabato Sport.

DOMENICA 5
Ore 17,55 - Domenica sport
Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 6
Ore 19,45 - Obiettivo sport.

TV Capodistria

MERCOLEDI' 1
Ore 20,30 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.

Con il week-end tutto d'oro E' saltata l'austerità per le corse

«Ho visto molte corse ma mai ho partecipato come oggi. E' un momento di indicibile emozione. L'Alfa torna alla vittoria, viva l'Alfa!»

Poche parole, un po' di retorica; questa la risposta fornita da Guani a Poltronieri che aveva chiesto, a fine gara di Monza, le impressioni riportate dal neo presidente dell'Alfa. Altrettanto entusiasti, anche se più realistici e «tecnic» i due maggiori protagonisti della 1000 km., disputata a Monza giovedì scorso, Mario Andretti e Arturo Merzario. Il primo, alla replicata domanda del telecronista, «che impressione le ha fatto questa corsa», ha risposto: «L'impressione è stata molto buona perché la macchina era competitiva e dal principio Arturo ha fatto un lavorone. Sono molto lieto di essere in coppia con lui perché tutto è andato bene. Questa è la mia prima vittoria in Italia e mi fa molto piacere».

Per Merzario, invece, c'è stata una sorta di «provocazione» da parte di Poltronieri (che, come si ricorderà, nel corso della «Domenica sportiva» del 21 aprile intervistò i due piloti dell'Alfa): «Lei, Merzario, che in questi giorni era stato leggermente criticato per le dichiarazioni esageratamente ottimistiche rilasciate sia alla «Domenica sportiva» che al Telegiornale, ora che ha vinto, vuole riprendersi la rivincita?».

E il pilota, che aveva basato le sue previsioni di vittoria sulle differenze sostanziali tra le due marche avversarie, Alfa e Matra, ha tranquillamente risposto, sia pure con un leggero sorriso sardonico sulle labbra, che ci teneva a sottolineare quanto il suo pronostico gli aveva dato effettivamente ragione. «Tanto è vero — ha aggiunto Merzario — che non abbiamo avuto problemi dall'inizio della corsa fino ad ora che abbiamo tagliato il traguardo. Io penso che le altre Marche, ormai, avranno da sudare parecchio per portarsi nei primi posti».

La telecronaca della gara è terminata con queste dichiarazioni e fra un tripudio di fans che si sono letteralmente gettati in pista appena le tre macchine italiane hanno superato il traguardo aggiudicandosi così i primi tre posti.

Ma la telecronaca in diretta era iniziata alle 14,30 (sul programma nazionale e non sul secondo canale come più volte comunicato dalla Rai che anche nel migliore dei casi non riesce mai a smentire se stessa né la sua «organizzazione») con al microfono un Casucci piuttosto disteso e suffi-

cientemente loquace e preciso — salvo qualche inevitabile lapsus, come quando ha annunciato che si era «fermata la Ferrari di Ickx e Stommelen» —; è infatti riuscito anche a sottolineare l'importanza delle corse che, nel caso dell'Alfa, possono fornire utili indicazioni per la costruzione delle vetture di serie. Aggiungendo, persino, che proprio l'Alfa «ha tratto sempre lustro dalle gare» anche a beneficio delle sue auto commerciali che godono un indiscusso prestigio in tutto il mondo proprio per le loro doti di sicurezza.

Unico spunto piuttosto fuori dall'usuale una breve intervista a Nino Benvenuti, presente alla gara nella sua nuova veste di sponsor, che dichiara, senza mezzi termini, che «Oggi l'Italia sarà la dominatrice di questa competizione». Ma Poltronieri vuol sapere qualcosa di più: «Secondo lei, uomo di sport al massimo livello in una determinata specialità, quali differenze trova tra il pugilato e il pilota d'automobile?».

«Intanto, in tutti e due gli sport ci vuol coraggio — afferma Benvenuti — il coraggio di salire sul ring come il coraggio di salire su un bolide di 400 cavalli. Secondo, il colpo d'occhio. Il colpo d'occhio che deve essere calcolato alla frazione di secondo: per poter schivare un pugno come per prendere una curva a 250, 300 chilometri all'ora. Quindi i due sport hanno delle similitudini. In uno, cioè nel pugilato, bisogna essere più atleti, bisogna allenare il fisico molto di più di quello del pilota. Ad ogni buon conto anche un buon pilota deve cercare di tenersi in ottime condizioni, se non nel fiato, almeno nelle condizioni fisiche».

Poi è venuta l'altra giornata d'oro di Spagna. Radio e TV per una volta non hanno lesinato notizie e immagini. In Domenica Sportiva hanno addirittura votato «Campione della settimana «Ferrari». E il «Drake» si è avuto da Pigna e C. il televisore portatile di premio. Ma ne diremo meglio in seguito.

Gio' Luni

• Gli organizzatori del Rally di Antibes, quelli del «Sanremo» e quelli del Tour de France hanno varato un Trofeo del Mediterraneo dotato di un montepremi piuttosto elevato che prevede (pare) per il vincitore un premio di un milione. Condizione-base per partecipare al trofeo il prendere la via in tutte e tre le gare.

LE PROSSIME GARE 1 maggio, MARSIGLIA (Francia) - Incontro Cadetti Francia-Italia; 1, PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1. prova Campionato Regionale; PISTA LE SIRENE, Viverone - Gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2. prova Camp. Piemonte e Liguria; 1, PISTA CALABRIA - Vibo V. - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 1, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 1, CIRC. CASTIGLIONE TEVERINA (VT) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 5, WOLHEM (CH) - 1. prova Campionato d'Europa a squadre - int.; 5, CIRC. DI CASTELRAIMONDO (MC) - Formula K 250, 2. prova Camp. It., gara naz. cl. 125 cc.; 5, CIRC. DI CASTELRAIMONDO (MC) - gara naz. cl. 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; 5, CIRC. DI CECINA (FI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

E' stata una scelta difficile per i selezionatori

Ecco gli azzurri!

PARMA - La Commissione Selezionatrice riunitasi a Parma per la designazione delle rappresentative azzurre, si è trovata in serie difficoltà, specie per l'azzurra Senior, che dovrà essere presente a Wolhem il 5 maggio in difesa della prima europea del titolo riconquistato dopo tanti anni. Molte le perplessità per le non eccellenti prestazioni ultime di Cheever e di nessuna, allo stato delle cose, di Patrese che sinora non ha gareggiato anche se a quanto dicono, perfettamente allenato.

E' prevalso il concetto che squadra vincente non si tocca, peraltro contrastato, e non sappiamo quanto valido, quando sulla bilancia delle prestazioni motoristiche, oltre che il valore dei piloti, la loro preparazione, fa peso anche il complesso della prestazione meccanica, per non dire che quest'ultima è spesso determinante.

Ci sarà però da limare per Nivelles il 2 giugno. In scioltezza invece la formazione della azzurra Junior sia per l'incontro di Francia Italia a Marsiglia, sia per l'europeo Junior in Gran Bretagna.

qualificati per un salto di qualità. E' anche l'inevitabile corollario di quanto da anni la Federazione va sostenendo del « largo ai giovani » ed uno stimolo per quei piloti che comodamente assisi al vertice dei valori già da anni e, sprofondati in una comoda poltrona di professionismo, sono restii ad intendere.

In precedenza l'operazione Formula

Italia è stata preceduta da altra simile per la Formula K 250 per i piloti inferiori agli anni 19, cioè per i giovanissimi, con intervento a fondo perduto di L. 300.000 per vettura, a completo carico della Federazione.

Come si vede, una scala da salire per coloro che raggiungono certe mete sono intenzionati a non ristagnare in un settore, che offre loro di che prepararsi per una continuità di attività.

Oggi il karting non starebbe ad osannare i vari Gorini, Necchi, Patrese, Santini ed altri, se a suo tempo la mai tanto apprezzata operazione « senatori » non avesse in un certo senso emarginato, sia pure non del tutto, i vari Pernigotti, Sala, Truffo, Beggio ed altri. Di questi solo Duilio Truffo ha inteso giustamente la lezione ed ora marcia in Formula 2.

Domani il karting dovrà osannare i vari De Angelis, Cheever, Rovelli, Graziano ed altri giovanissimi come Fabi, De Cesaris, Pirro ecc. e non può certo tenere ferma la loro ascesa, per mantenere in sella i vari Gorini, Necchi e compagni che al karting hanno sì dato molto, ma anche raggiunto il limite oltre il quale non possono andare.

Le due iniziative, almeno per quanto i reggitori del karting speravano, sono state o non intese nel giusto valore principalmente di sfoltimento dei ranghi, oppure i diretti interessati vivono comodamente nell'angusto settore, e non hanno ulteriori aspirazioni.

Altrimenti a nostro avviso non è spiegabile l'atteggiamento di Gorini, Necchi, Santini e Patrese, tutti nelle condizioni ideali per un avvenire anche automobilistico di rifiutare la Formula Italia, anche se qualcuno dei quattro ha inteso attuare il diniego con una possibilità di ripensamento futuro. Stesso discorso per i giovanissimi della Formula K 250, dei quali solo uno è stato sollecito ad approfittarne.

Così pertanto le formazioni:

AZZURRA SENIOR: Gabriele Gorini, Piero Necchi, Riccardo Patrese, Edy Cheever.

AZZURRA JUNIOR: (incontro Francia Italia) Paolo Bernazzoli, Luigi Casiraghi, Elio De Angelis, Roberto De Angelis, Giuseppe Gabbiani, Marco Graziano, Felice Rovelli, Giovanni Venturi.

AZZURRA JUNIOR: (europeo G.B.) Paolo Bernazzoli, Felice Rovelli, Elio De Angelis, Roberto De Angelis, Marco Graziano, Giovanni Venturi.

Direttore Sportivo sarà, come per il 1973, Marco Mereghetti.

Per la COPPA DEI CAMPIONI D'EUROPA in programma a Jesolo il 19 maggio 1974, sono stati scelti i seguenti piloti:

Gorini, Necchi, Patrese, Sala, Beggio, Rovelli, De Angelis E., Gabbiani, Santini, Lotteri.

DIFFIDA per l'EMILIA

● La Federazione Italiana Karting comunica che, in relazione a recente circolare della Pista Rimea di S. Giuseppe di Comacchio (FE), circa l'organizzazione del 1. Torneo interkart-Clubs, che dovrebbe essere disputato in 8-10 gare tra Club dell'Emilia Romagna, Veneto e Marche, con probabile inizio il 15-5-1974, di essere completamente estranea all'iniziativa, non solo, ma che diffiderà i promotori, per l'abuso non autorizzato della sua dizione nella richiamata circolare. Responsabilmente avverte i piloti, ufficiali di gara, e quanti in possesso di licenze rilasciate dalla autorità sportiva, che a carico di coloro che dovessero partecipare a dette gare non autorizzate, né tantomeno possibili, perché contro ogni norma sportiva, è applicabile il disposto dell'art. 39 del Regolamento Nazionale Sportivo, che al comma 2 prevede il ritiro della licenza per quei piloti (conduttori) o concorrenti (Kart Club) che abbiano partecipato ad una competizione non approvata dall'autorità sportiva.

Dilaga
la BM

(con GORINI)

PARMA - In un complesso di gare, mai tanto tese, mai tanto agonisticamente esasperate, si è conclusa la seconda prova del Campionato Italiano. Scuderie e Marche sulla pista di Parma. Una drastica organizzazione per le verifiche tecniche, che lasciano poco o nessuno spazio agli evasori di turpo, ha costretto un po' tutti a più responsabile senso sportivo ed a scelte di propulsori forse meno dotati, ma più rispettosi delle esigenze tecniche.

Se a questo si aggiunge la presenza della Commissione FIK, per la selezione delle due rappresentative azzurre per i prossimi impegni internazionali e dei giovani per l'europeo Junior, il quadro, nei suoi riflessi è tutto intonato sull'azzurro, con prestigiose, alcune fortunate, tre meno o tanto sfortunate, prestazioni da parte di tutti.

Ha dilagato la BM con Gorini, Necchi e Gabbiani nella prima categoria, e nella terza con Corrado Fabi, che si è preso il lusso di passeggiare riscattando così ad *abundantiam* qualche leggera smagliatura delle gare passate.

Dopo questi accenni fugaci, che meriterebbero più spazio e maggior approfondimento, veniamo alle Scuderie.

Ha fatto il vuoto la Scuderia BM I mentre il Parma K.C. deve il suo salvataggio unicamente alla splendida giornata di Paolo Bernazzoli. Al contrario la Sirio è stata fortemente danneggiata dalla nera giornata di Lotteri, malgrado le ottime prestazioni di Beggio, Rovelli e del risplendente Casiraghi. Con tante noie l'Arcionia di Roma.

CLASSIFICA SCUDERIE

1. BM 1 198; 2. Parma K.C. 190; 3. Sirio 186; 4. Arcionia 185; 5. Gabbiani 179; 6. BM 2 178; 7. Giugni 174; 8. Sesto Corse 171; 9. Happy Valley 170; 10. Birel 166; 11. Marlboro 143; 12. Italian Boy 136; 13. Biella Corse 134.

CLASSIFICA SCUDERIE DOPO LA 2. PROVA

1. Parma K.C. 383; 2. Sirio 377; 3. Arcionia 372; 4. BM 1 358; 5. Happy Valley 352; 6. BM 2 348; 7. Sesto Corse 339; 8. Birel 338; 9. Giugni 337; 10. Marlboro 316; 11. Italian Boy 277; 12. Gabbiani 179; 13. Biella Corse 134.

CLASSIFICA INDIVIDUALE

1. categoria
1. Gorini; 2. Necchi; 3. Gabbiani; 4. Beggio; 5. Santini; 6. Mazzotti; 7. Giugni; 8. Mombelli; 9. Cheever; 10. Nanni; 11. Sala; 12. Giacometti; 13. Antilli.

2. categoria
1. Bernazzoli; 2. Gianniberti; 3. Scabbelli; 4. Perini; 5. Rovelli; 6. Crema; 7. Riva; 8. De Angelis; 9. Venturi; 10. De Angelis R.; 11. Vinda; 12. Massignan; 13. Zani; 14. Graziano; 15. Orsini; 16. Alfieri; 17. Raimondi; 18. De Cesaris; 19. Lotteri; 20. Masini; 21. Mancini; 22. Evangelista; 23. Antonietti; 24. Romanelli; 25. Ravaglia; 26. Bertolini.

3. categoria
1. Fabi C.; 2. Casiraghi; 3. De Angelis; 4. Sassi; 5. Fabi T.; 6. Lusuardi; 7. Martinoli; 8. Fantini; 9. Masetti; 10. Gaudenzi; 11. Pirro; 12. Audenino; 13. Palladini.

La sfida dei fratelli in Pasquetta

REGGIO EMILIA - Pasquetta karting sulla pista Tricolore di Reggio Emilia. Tutto, data la ricorrenza, in odor di santità con la mancanza quasi totale degli ufficiali di gara, e con settanta e più piloti ben disposti ad accettare quello che il convento poteva offrire.

Ricomposti però sia pure in modo affannoso, con l'arrivo di Riva, frettolosamente fatto alzare dal letto, il cast dei dirigenti, è poi filato liscio il complesso. Così la Pasquetta è finita in letizia.

Tono agonistico però elevato, lo sport infatti non conosce remore.

Cominciamo con la classe 100 3. categoria con una passeggiata solitaria di Corrado Fabi, il quale ha dovuto controllare solo il fratello Teodorico, giunto alle sue spalle. Più distaccato Lusuardi, mentre Sassi è stato attardato da noie meccaniche. Le batterie eliminatorie erano state vinte rispettivamente dallo stesso Fabi e da Sassi.

Anche la gara di Masini, nella seconda categoria, una buona scampagnata per mancanza di validi avversari, anche se Gianniberti e Raimondini hanno onestamente e sportivamente fatto di tutto per accorciare le distanze.

Cavecchi nella 125 1. categoria ha battuto per poco Vitali, al quale bisogna dare atto che non trasaliva nulla per affinare il rendimento del mezzo onde tornare ad essere il mattatore di sempre.

Equilibrata ed incerta sino alle ultime battute la gara della seconda categoria della stessa classe. Ha vinto infine Ferrarini, che solo nelle ultime fasi è riuscito a scrollarsi di dosso Spada e Tafuni.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 3. cat.: 1. Fabi C.; 2. Fabi T.; 3. Lusuardi; 4. Boni; 5. Sassi.
Cl. 100 2. cat.: 1. Masini; 2. Gianniberti; 3. Raimondi; 4. Pierini; 5. Zani.
Cl. 125 1. Cat.: 1. Cavecchi; 2. Vitali; 3. Pavesi; 4. Volta; 5. Ballabeni.
Cl. 125 2. cat.: 1. Ferrari; 2. Spada; 3. Tafuni; 4. Baricchi; 5. Frattini.



Il Kart non dà che «senatori»?

La Commissione CSAI-FIK ha ultimamente redatto, tenendo presente un pre sondaggio fatto dalla Federazione, l'età che non poteva essere inferiore agli anni 19, il valore dei piloti appiedati ed, in un certo senso anche la possibilità da parte dei prescelti di assicurare un'attività agonistica continuativa, una rosa di nomi cui assegnare quattro vetture della Formula Italia, con un intervento a fondo perduto sul costo della vettura di lire cinquecentomila.

I prescelti sono stati in ordine di preferenza: Gabriele Gorini (anni 23), Necchi Piero (anni 23), Patrese Riccardo (anno 20), Santini William (anni 26) Costanzo Vincenzo (anni 21) Migliorini Paolo (anni 21) Albertin Daniele (anni 20) Iezzi Leonardo (anni 23).

L'iniziativa è prettamente promozionale ed uno sfocio concreto della politica propedeutica del karting nei confronti dell'automobilismo sportivo. Un invito, un incentivo cioè, ai piloti più

Il 23 maggio a S. Pancrazio ricomincia il Campionato Italiano Scuderie Tutti contro la «1000 MIGLIA»

La 3. prova del Campionato Italiano Scuderie della classe 125 cc si svolgerà sulla pista di S. Pancrazio di Parma, il 23 maggio 1974. Le Scuderie iscritte sono tredici per un complesso di cinquantadue piloti, 26 di 1. categoria e 26 di 2. L'agibilità della Pista di Parma, con le norme in atto per le prove di Campionato, è di 20 (venti) piloti.

Alle due manches finali di ogni categoria accedono i primi 8 (otto) classificati di ogni serie mentre i rimanenti dieci disputeranno un recupero ed ammessi alle manches finali i primi 4 (quattro).

I tempi di qualificazione sono su tre giri, dei quali uno di lancio non cronometrato. A tutti gli effetti ha valore il segnale dell'apposita bandiera. La manche eliminataria e recuperi è su 15 giri pari a km 9. La prima manche finale su 25 giri pari a km 15. La seconda manche finale su 30 giri pari a km 18.

ECCO IL PROGRAMMA ORARIO

Sabato 22 maggio 1974 - Ore 9,00-12,00: pista a disposizione per prove libere; ore 15,00-18,00: 1. turno verifiche sportive e tecniche.

Domenica 23 maggio 1974 - Ore 8,00-9,00: 2. Turno verifiche sportive e tecniche; ore 9,15-10,15: tempi di qualificazione per Scuderie; ore 10,45-11,05: 1. manche 2. categoria su 15 giri; ore 11,05-11,25: 1. manche 1. categoria su 15 giri; ore 11,25-11,45: 2. manche 2. categoria su 15 giri; ore 11,45-12,05: 2. manche 1. categoria su 15 giri; ore 12,15-12,30: recupero 2. categoria; ore 12,35-12,50: recupero 1. categoria; ore 13,30-14,00: 1. finale 2. categoria su 25 giri; ore 14,00-14,30: 1. finale finale 1. categoria su 25 giri; ore 14,30-15,00: 2. finale 2. categoria su 30 giri; ore 15,00-15,30: 2. finale 1. categoria su 30 giri.

Questa classifica tricolore dopo la 2. prova è la seguente: 1. Mille Miglia punti 373; 2. Naddeo Renault 352; 3. Savarna Kart 341; 4. Fano 326; 5. Panzolini 323; 6. Tricolore 301; 7. Firenze Corse 300; 8. S. Pancrazio 286; 9. K.C. Adriatico 278; 10. Magnus 269; 11. Fano 1 269; 12. Filatura Moiano 267; 13. Mantova 229.

agv
MOMO

LINEA SPORT
ROSSI
PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274

Campagnolo



Quasi un rally l'autocross di ORNAVASSO

Domenica 5 maggio si disputerà sulla pista di Ornavasso (Novara), la prima delle 5 prove su cui sarà impiantato il Trofeo Bognanco Terme. La pista ha uno sviluppo di 1500 metri, e si trova in località Migliandone, al km 100 della statale del Sempione. Al trofeo, oltre che le macchine da autocross, potranno partecipare anche le vetture dei gruppi da 1 a 5 che normalmente corrono nei rallies.