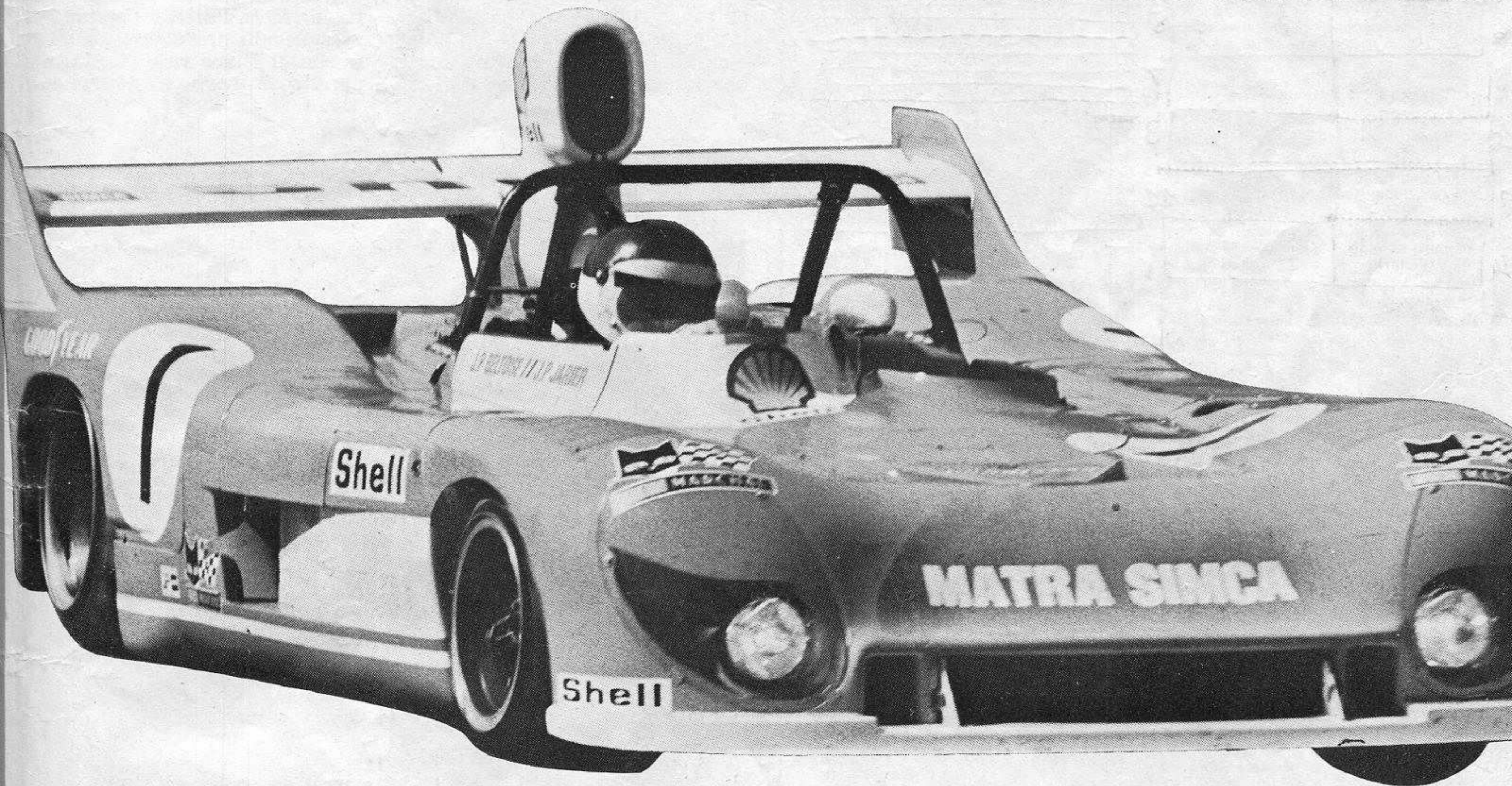


Dal "grande"  
NURBURGRING  
al... "piccolo"

# domenica **SPRINT**

## L'ALFA «paga» ancora SPA è ora punta tutto su IMO- LA dopo il bis tedesco della MATRA (con BELTOISE e JARIER) e la prevista rinuncia-austerità a LE MANS

La Matra-Simca (non Gitanes, almeno in Germania, per via del... fumo!) dei due Jean-Pierre, Jarier (guida) e Beltoise, vincitrice della 750 km tedesca



# MATRA quaranta

DALL'INVIATO

ADENAU - Ce la sbrighiamo presto: è stata una corsa noiosissima, senza storia e con tutto chiarissimo fin dalle prime battute. 40 chili in meno per la Matra (dice Chiti) e 40 punti ora in classifica iridata della macchina francese. La corsa è mancata alle premesse che parevano eccitanti, con la presenza delle tre Alfa Romeo vittoriose a Monza che rincontravano le Matra Simca, e con l'aggiunta delle due Gulf che su questo percorso potevano dar fastidio, almeno in teoria.

Invece le Matra-Simca, dopo la batosta di Monza, che dicono dovuta solo a una «distrazione» di un fornitore (non avrebbe cementato i pignoni della distribuzione), e dopo aver un poco so-

ferto anche a Spa, dove la vittoria è arrivata per i capelli, hanno ritrovato al Nurburgring le loro qualità e così si sono imposte. Ha vinto dunque la Matra, ma almeno stavolta l'Alfa Romeo non era assente a dar via libera agli avversari, e le posizioni della marca italiana, coi relativi punti per il campionato, sono tali da far avere comunque fiducia nelle gare future, a cominciare da quella di Imola del 2 giugno.

Ormai è assodato che le Alfa non andranno a Le Mans, e quindi la gara imolese acquista un valore particolare, perché una eventuale vittoria delle Alfa Romeo porterebbe in molto equilibrio i punteggi del campionato, anche se la Matra dovesse vincere a Le Mans. Vedremo quel

che accadrà. Per ora dovremmo parlarvi della gara del Ring.

Ebbene da dire c'è molto poco. Via subito le Matra, anche con una specie di «furto» perpetrato da Jarier che si è buttata avanti di una trentina di metri al momento della partenza lanciata (e nessuno ha detto niente!), con Pescarolo a far da tampone alle due Alfa Romeo di Stommelen e Merzario nei primi giri, per permettere al compagno di prendersi un bel vantaggio.

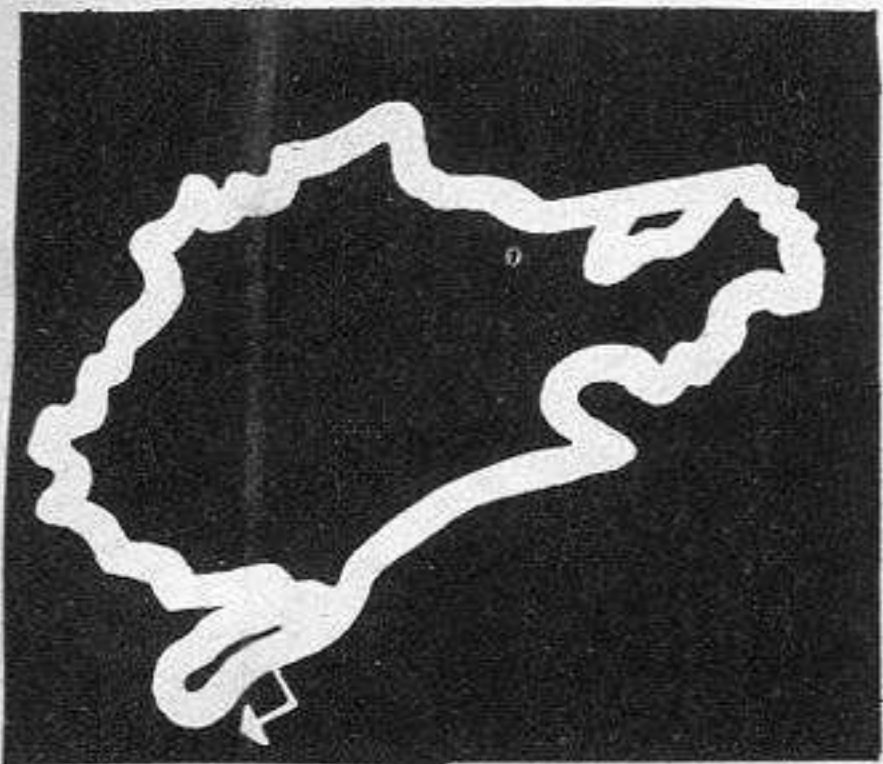
Poi Pescarolo si è staccato anche lui e deve anche ringraziare Stommelen, che stranamente non ha dato strada a Merzario, il quale per due volte davanti ai box, come ha fatto ci dicono anche sul resto del percorso, è passato col braccio alzato a gesticolare per attrarre l'attenzione.

Così è mancato anche il possibile aggancio di Merzario alla macchina di Pescarolo, che tuttavia non avrebbe cambiato le cose. La realtà è che le Matra-Simca sono andate più forte, grazie ad un miglior adattamento alla pista e forse anche ad un più omogeneo parco piloti, con la coppia Beltoise-Jarier molto forte.

Di conseguenza cosa volete che vi racconti? Ci sono stati episodi marginali, ad attrarre un poco l'attenzione, come la foratura che ha attardato la Gulf di Hunt e Schuppan, che però dopo sono andati bene, come la foratura che ha fatto sbattere la Gulf

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



# 1000 KM NURBURG

Gara internazionale di velocità e durata valida quale terza prova del Campionato Mondiale Marche. Autodromo del Nurburgring (Adenau), di 22,835 km. 19 maggio 1974. 33 giri pari a km 753,5.

## Così (in 55) al via

<b>Matra-Simca</b> (Beltoise-Jarier) 7'12"6	<b>Matra-Simca</b> (Pescarolo-Larrou.) 7'10"8
<b>Alfa Romeo</b> (Stommelen-Reut.) 7'19"8	<b>Alfa Romeo</b> (Merzario-Redman) 7'18"8
<b>Gulf-Ford</b> (Hunt-Schuppan) 7'25"6	<b>Gulf-Ford</b> (Bell-Hailwood) 7'24"4
<b>Chevron B26</b> (Gethin-Watson) 7'35"5	<b>Alfa Romeo</b> (de Adam-Facetti) 7'31"6
<b>Chevron B23</b> (Grob-Hine) 7'53"9	<b>Toj SS 02 - BMW</b> (Obermoser-Basche) 7'45"2
<b>Porsche-Turbo</b> (Van Lennep-Muller) 7'56"5	<b>Lola T 294</b> (Raymond-Good.) 7'54"4
<b>Porsche-Turbo</b> (Schurti-Koinigg-Mueller) 7'59"8	<b>Alpine-Renault 2000</b> (Jabouille-Depaill.) 7'59"4
<b>Lola T 290</b> (Bross-Kottulinsky) 8'02"3	<b>Porsche 908-3</b> (Joest-Casoni) 8'02"0
<b>Chevron B23</b> (Smith-Robarts) 8'07"7	<b>BMW 3.0 CSL</b> (Ickx-Stuck) 8'06"2
<b>Porsche 908</b> (Blancpain-Lehmann-Gantner) 8'12"7	<b>Ford Capri RS</b> (Mass-Lauda) 8'09"8
<b>Ford Capri RS</b> (Glemser-Hezem.) 8'16"6	<b>Chevron B23</b> (Christine-Ferrier) 8'15"9
<b>Chevron B23</b> (Smith-Monti) 8'21"2	<b>Chevron B26</b> (Lepp-Burton) 8'16"7
<b>Carrera RSR</b> (Schickentanz-Kauhsen-Keller) 8'26"6	<b>Carrera RSR</b> (Loos-Fitzpatrick) 8'24"7
<b>Carrera RSR</b> (Stenzel-Anderson) 8'28"5	<b>Chevron B26</b> (Dupont-Brillat) 8'27"7
<b>Carrera RSR</b> (Bertrams-Steck.) 8'31"1	<b>Chevron B26</b> (Long-Deutsch) 8'30"1
<b>Chevron B19</b> (Harrower-Barcey) 8'32"3	<b>Carrera RSR</b> (Haldi-Bosch) 8'31"2
<b>Carrera RSR</b> (Kelleners-Stocks) 8'33"9	<b>Carrera RSR</b> (Wollek-Ballot L.) 8'32"9
<b>Carrera RSR</b> (Eckber-Larson) 8'38"3	<b>Carrera RSR</b> (Keller-Kauhsen-Schickentanz) 8'34"5
<b>KMW SP 30</b> (Ansp.-Hild-Braun) 8'41"9	<b>Carrera RSR</b> (Barth-Pesch-Neuh.) 8'40"1
<b>Carrera RSR</b> (Chenevi.-Zbinden) 8'47"6	<b>Carrera RSR</b> (Bonom.-Geeraerts) 8'43"1
<b>Carrera RSR</b> (Schimpf-Christ.) 8'49"9	<b>Lola T 294</b> (Birchough-Zanuso-Joscelyne) 8'48"2
<b>Carrera RSR</b> (Kauwertz-Drees) 8'51"5	<b>Carrera RSR</b> (Larson-Ekberg-Simonson) 8'50"8
<b>Carrera RSR</b> (Greger-Sindel) 8'52"6	<b>Carrera RSR</b> (Schon-Borri) 8'52"4
<b>BMW Alpina 2000</b> (Betzler-Ertl) 8'58"8	<b>Carrera RSR</b> (Fischhab.-Schmied) 8'56"4
<b>Carrera RSR</b> (Sasse-Konrad) 9'03"8	<b>Astra RMR 1</b> (Wijk-Brorsson) 9'00"0
<b>BMW 3.0 CSL</b> (H. Werner-Tibor) 9'10"5	<b>BMW Alpina 3.0</b> (Ertl-Vermeulen) 9'05"9
<b>Pantera De Tomaso</b> (Keller-Eggenberg) 9'15"8	<b>Carrera RSR</b> (Godel-Franke) 9'13"6
<b>Carrera RSR</b> (Rul.-Miller-Lampe) 9'22"2	

## ... e in 31 al traguardo

1. Beltoise-Jarier (Matra-Simca), in 4. 07'24"1, media 182,753 kmh; 2. Stommelen-Reutemann (Alfa Romeo) a 1 giro; 3. De Adamich-Facetti (Alfa Romeo) a 1 giro; 4. Hunt-Schuppan-Bell (Gulf) a 1 giro; 5. Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) a 2 giri; 6. Van Lennep-Mueller (Porsche Martini Turbo) a 3 giri; 7. Schurti-Koinigg (Porsche Martini Turbo) a 3 giri; 8. Hine-Grob (Chevron) a 3 giri; 9. Merzario-Redman (Alfa Romeo) a 4 giri; 10. Jabouille-Depailler (Alpine-Renault) a 4 giri; 11. Hezemans-Glemser (Ford Capri) a 4 giri; 12. Barth-Fitzpatrick (Porsche Carrera) a 4 giri; 13. Ballot Lena-Wollek (Porsche Carrera) a 4 giri; 14. Haldi-Bosch (Porsche Carrera) a 4 giri; 15. Watson-Gethin (Chevron Hart) a 5 giri; 16. Keller-Heyer (Porsche Carrera) a 5 giri; 17. Christine-Ferrier (Chevron) a 5 giri; 18. Kelleners-Stock (Porsche Carrera) a 5 giri; 19. Joest-Casoni (Porsche 908-3) a 5 giri; 20. Bonomelli-Geeraerts (Porsche Carrera) a 5 giri; 21. Schickentanz-Kauhsen (Porsche Carrera) a 5 giri; 22. Cheneviere-Zbinden (Porsche Carrera) a 5 giri; 23. Bertams-Steckonig (Porsche Carrera) a 5 giri; 24. Greger-Sindel (Porsche Carrera) a 5 giri; 25. Grant-Buchenough (Lola) a 6 giri; 26. Kauwertz-Drees (Porsche Carrera) a 6 giri; 27. Sasse-Konrad (Porsche Carrera) a 6 giri; 28. Schimpf-Christmann (Porsche Carrera) a 6 giri; 29. Godel-Franke (Porsche Carrera) a 7 giri; 30. Harrower-Bracey (Chevron) a 9 giri; 31. Dupont-Brillat (Chevron) a 10 giri.

## Battuto un primato

Sulla distanza: Beltoise-Jarier, 33 giri alla media di 182,753 kmh. Primato imbattuto, sui 1000 Km: Ickx-Redman (Ferrari 312 P), in 5.36'53"4, media 178,943 (1973).  
Sul giro: Jean-Pierre Jarier, in 7'15"09, media 188,600 kmh. Primato precedente: François Cevert (Matra-Simca 670) in 7'20"3, media 186,704 kmh (1973).

## La classifica del Mondiale Marche (dopo 3 prove)

	1000 MONZA	1000 SPA	1000 NURBURG	TOTALE
<b>Matra-Simca</b>	—	20	20	40
<b>Alfa Romeo</b>	20	—	15	35
<b>Gulf</b>	10	15	10	35
<b>Porsche</b>	8	12	6	26
<b>Lola</b>	6	—	—	6
<b>Chevron</b>	1	—	3	4
<b>Ligier</b>	3	—	—	3
<b>Alpine-Renault</b>	—	—	1	1

la prossima prova del Mondiale Marche sarà la 1000 KM di IMO-LA, in programma al Dino Ferrari il 2 giugno prossimo.

## CONTINUAZIONE DA PAG. 23

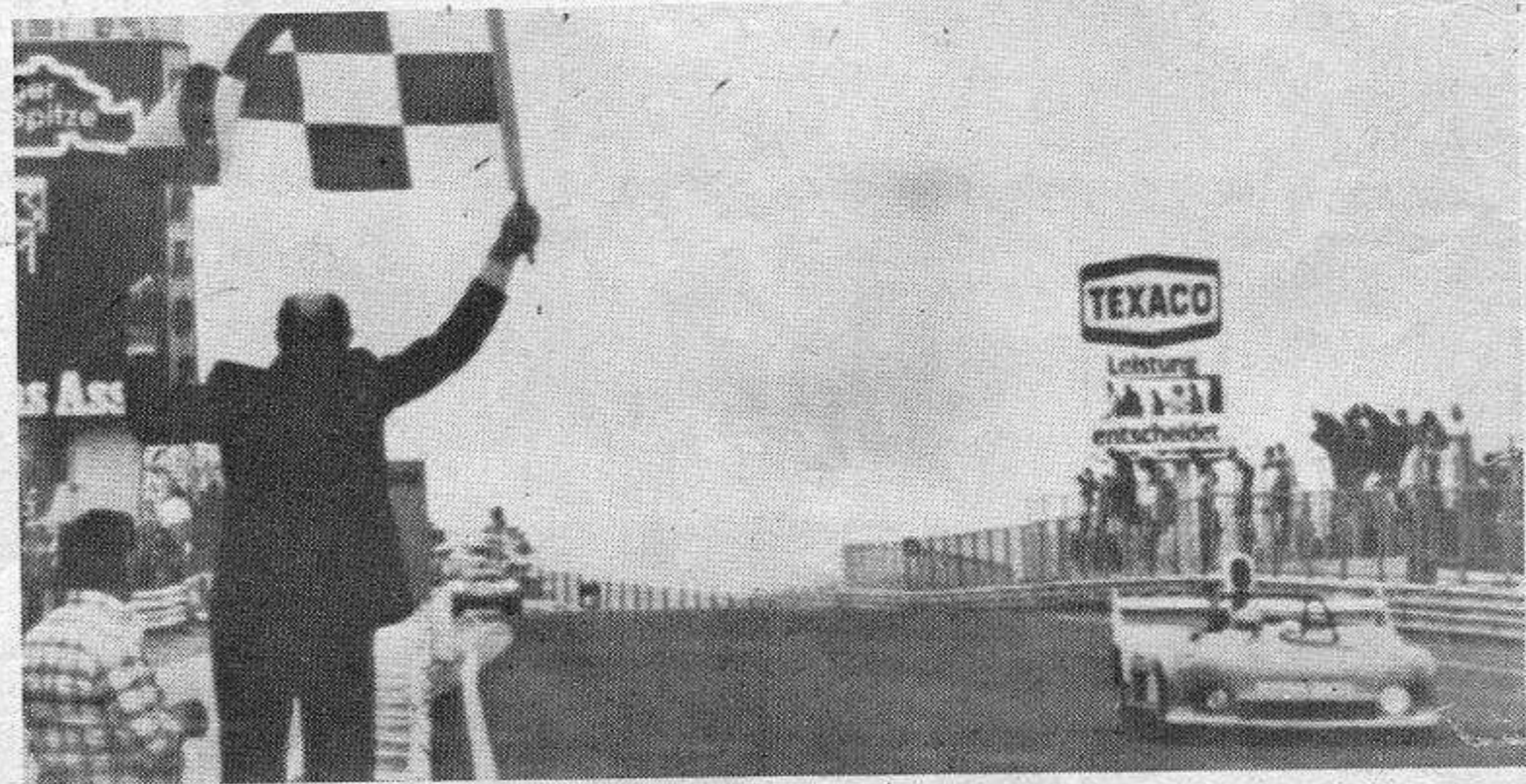
di Hailwood contro un guard-rail, facendo rompere la sospensione posteriore di sinistra e quindi fermando la macchina a lungo davanti al box.

C'è stato, a metà corsa, l'episodio della lunghissima fermata della Matra di Pescarolo-Larrousse, che aveva perduto almeno un cilindro, e che è dovuta ripartire senza che il guaio fosse stato eliminato. E' stato l'unico momento di eccitazione, perché poteva preludere ad una stessa vicenda sulla macchina di testa. Ma non è accaduto e le cose sono finite come si era ormai intravisto chiaramente. C'è stato un episodio curioso che ha avuto a protagonisti due Alfa Romeo, quando Facetti si è trovato subito dietro la macchina di Reu-

cambio ha eliminato la BMW e quindi anche questo aspetto della gara si è esaurito.

C'è stata la bella lotta tra le due litri, con la nuova Toi SS 02 di Basche che ha tenuto testa alla Chevron di Gethin e Watson ed alla Alpine Renault di Jabouille e Depailler, finita anche questa però perché la Toi si è fermata subito con motore rotto, e la Alpine che era riuscita ad andare in testa ha bruciato l'alternatore. Così ha finito per vincere la Chevron di Grob e Hine, perché quella ufficiale di Gethin e Watson (che aveva il nuovo motore Hart) ha forato una gomma verso la fine.

Infine la grossa battaglia abituale tra le Porsche Carrera dei privati, con prevalenza logica di quella di Fitzpatrick e Barth, che peraltro avevano avuto una bel-



La Matra numero 1, con alla guida Beltoise, taglia il traguardo della terza prova iridata per il Marche. E' la seconda vittoria della Matra, e la seconda vittoria di Jarier, che aveva già vinto a Spa in coppia con Ickx



temann, che era ripartito dopo il rifornimento. Ed a serbatoi pieni Reutemann marciava relativamente adagio, cosicché Facetti stava per superarlo, interpretando un allargamento di Reutemann come un invito, si è buttato nel corridoio, mentre però Reutemann aveva soltanto impostato la curva successiva. La « chiusura » improvvisa ha fatto entrare le due macchine in collisione e così è volato via il musetto della macchina di Facetti, che ha potuto rendere la vettura a de Adamich con parecchio ritardo. Niente altro, davvero.

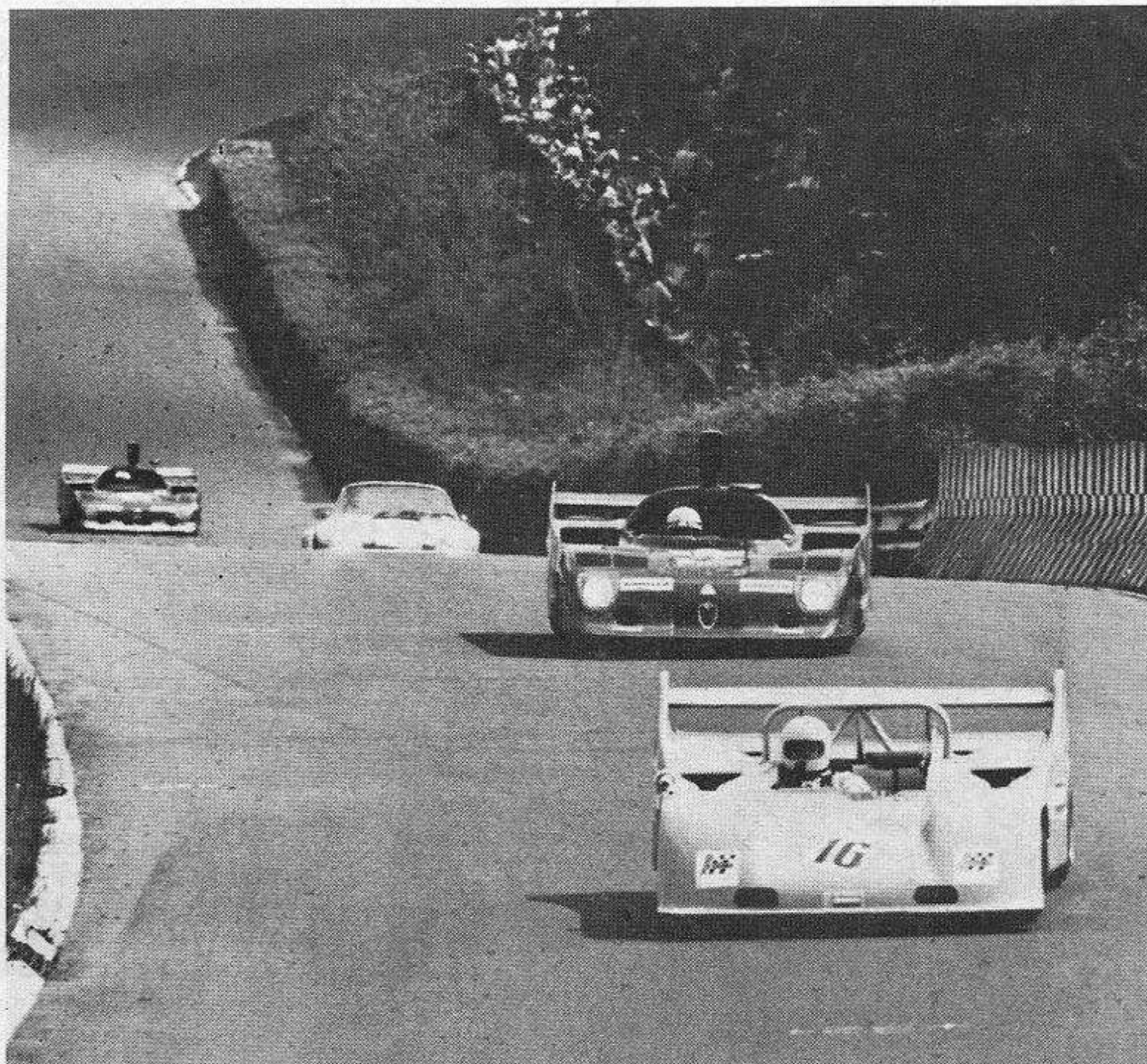
Le cose più eccitanti le hanno fornite Stuck e Mass nella fase iniziale, con una bella battaglia ruota a ruota che ha visto la BMW di Stuck e la Ford Capri di Mass alternarsi in posizione. La perdita del lubrificante del

la emozione quando nell'uscire da una curva hanno trovato la macchina di Monti di traverso. La Carrera ha avuto pochi danni ma la macchina dell'italiano non ha potuto continuare.

Per fortuna c'è stato il sole, che almeno ci ha dato un Nurburgring accettabile. Per il resto è stata una bella noia, anche perché — forse — non erano rispettate le nostre speranze di una affermazione delle Alfa Romeo. Che stavolta non poteva esserci, perché le Matra, dopo la « magra » di Monza e l'allarme anche di Spa, aveva guardato ben bene dentro i suoi motori, facendoli ridiventare duraturi. Bisognava azzannarlo subito, il leone ferito, andando a Spa con almeno la macchina di Merzario-Ickx!...

**NURBURG** - Cinque giri di prove libere di buon mattino e poi alle 12 i 52 partenti della 1000 Km del Nurburgring sono schierati per la partenza. In prima fila, le due Matra, poi due Alfa, due Gulf e la terza Alfa con la Chevron a lato. La partenza è data con il sistema Indianapolis ma la vettura pilota è un po' indecisa e Jarier forse con un po' di furbizia scatta con anticipo precedendo di oltre quaranta metri tutti gli altri alla prima curva, dove Pescarolo è davanti a Stommelen, Merzario, Facetti, Bell e Hunt. Fra le due litri Watson con la Chevron si vede la strada sbarrata da Basche con la Toj e da Jabouille con la Alpine.

Al primo dei 33 giri in programma le prime posizioni sono stabilite e Jarier coprendolo ad oltre 192 di media si è già portato lontano dalla vista di Pescarolo, che dal canto suo ha staccato le due Alfa di Merzario e Stommelen, retrocesso in quarta posizione. Dietro, è tutta da vedere la lotta tra Stuck sulla BMW e Mass sulla Capri, che in frenata giocano non all'ultimo metro, ma all'ultimo centimetro. Mentre le due Matra cominciano a macinare il loro ritmo in-



e quindi bisogna cambiare tutto il muso.

Beltoise, che aveva ceduto il comando a causa del rifornimento, torna subito in testa. Dietro, la Gulf di Hailwood perde due minuti al boxes perché non si riesce a farla andare in moto dopo il rifornimento. La turbo di Schurti intanto colpisce il guard-rail ed i meccanici debbono asportargli tutto l'anteriore. Le due Porsche comunque marcano senza problemi così come le due Capri, rimaste sole nella Turismo. Nei due litri, Watson si ritira per la rottura dell'albero motore e mentre la Alpine è afflitta da problemi con il motore, ad andare in testa è la Chevron di Lepp. Fra le Porsche GT Fitzpatrick-Barth sono saldamente al comando, mentre bonomelli si comporta molto bene così come Schon-Borri, sebbene il primo abbia accusato sullo stomaco gli effetti dei salti del Nurburgring.

In testa, mentre le posizioni non cambiano, il fatto nuovo si ha al secondo rifornimento, quando Pescarolo-Larrousse con al volante quest'ultimo che sarà alla fine l'unico pilota ad avere fatto due turni di guida consecutivi, si fermano al boxes per oltre 18 minuti. Sulla Matra si cambiano

# Gioco fatto in un giro!

fernale, Merzario nel tentativo di riportarsi sotto si intraversa lasciando il posto a Stommelen. E' questa la scintilla che innesca l'attrito.

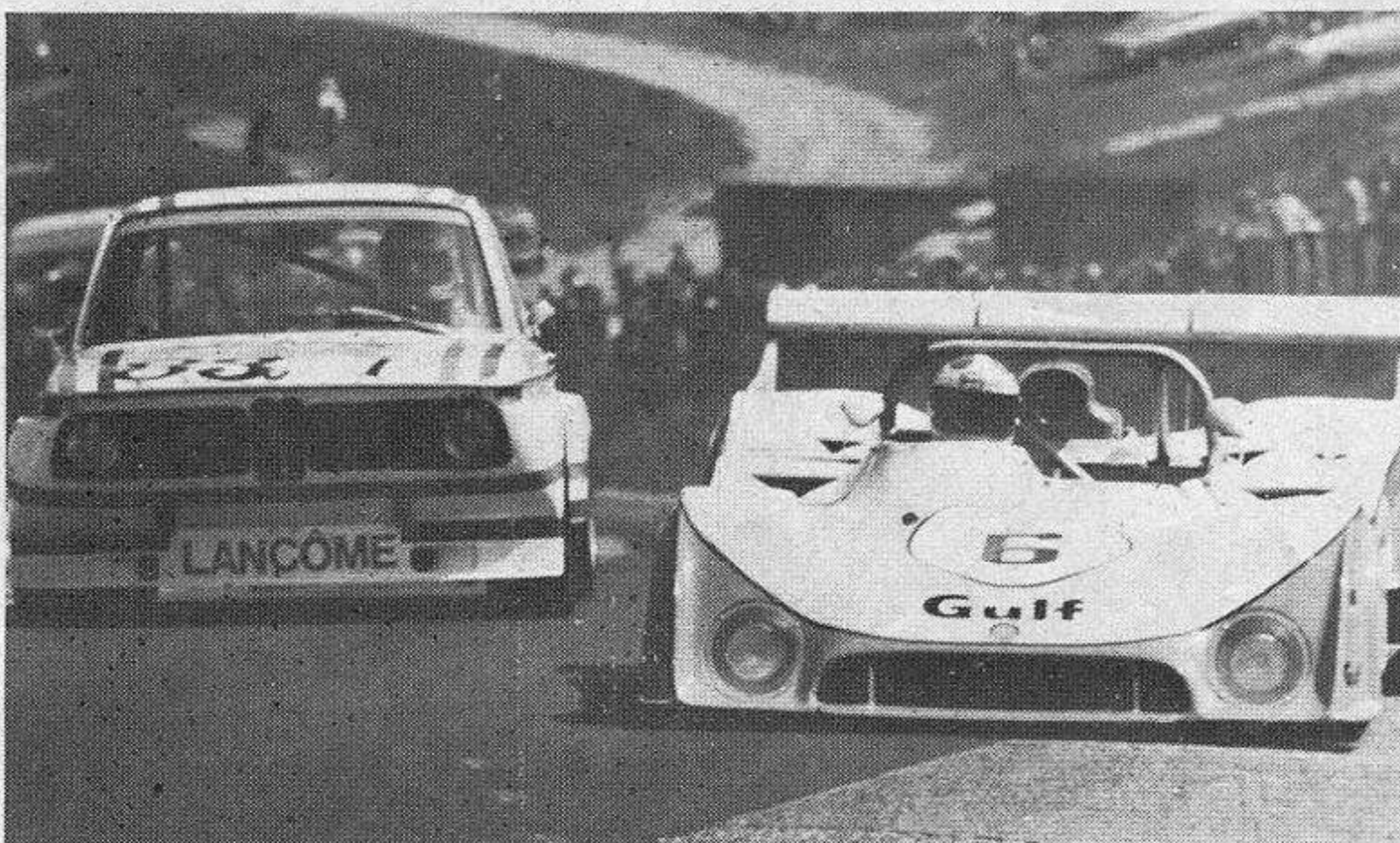
Dietro, Facetti al terzo giro fa un testa-coda e lascia passare Hunt, ma l'inglese il giro dopo restituisce il favore al nostro pilota, solo che a lui va peggio, in quanto nell'escursione sull'erba fora la gomma anteriore sinistra. Le « botte » comunque non se le danno solo i grandi, perché anche dietro non si scherza: Fitzpatrick, ad esempio centra in pieno con la sua Porsche la Chevron di Paolo Monti e per quest'ultimo la corsa finisce dopo due giri, mentre l'inglese va a raggiungere Barth su un'altra Porsche, tutto sommato l'unico che si ritira per fatti suoi. Al quinto giro, nonostante la sua tagarre con Mass faccia pensare a molto più delle sportellate, Stuck deve fermarsi sul percorso non avendo più olio nel cambio.

A Ickx non rimane che trasferirsi nei boxes Alfa per mettere a punto la sua corsa di Imola, ad assistere al primo rifornimento che per i « big » è in programma all'ottavo giro, quando le posizioni vedono Jarier precedere di 16 secondi Pescarolo, di 30 Merzario, di 32 Stommelen, e di 61 Bell. La prima a fermarsi è la Matra. Beltoise dà il cambio al suo giovane partner e riparte dopo 40 secondi. Larrousse e Pescarolo invece impiegano qualche secondo di più, perché i meccanici debbono dare una occhiata alle candele.

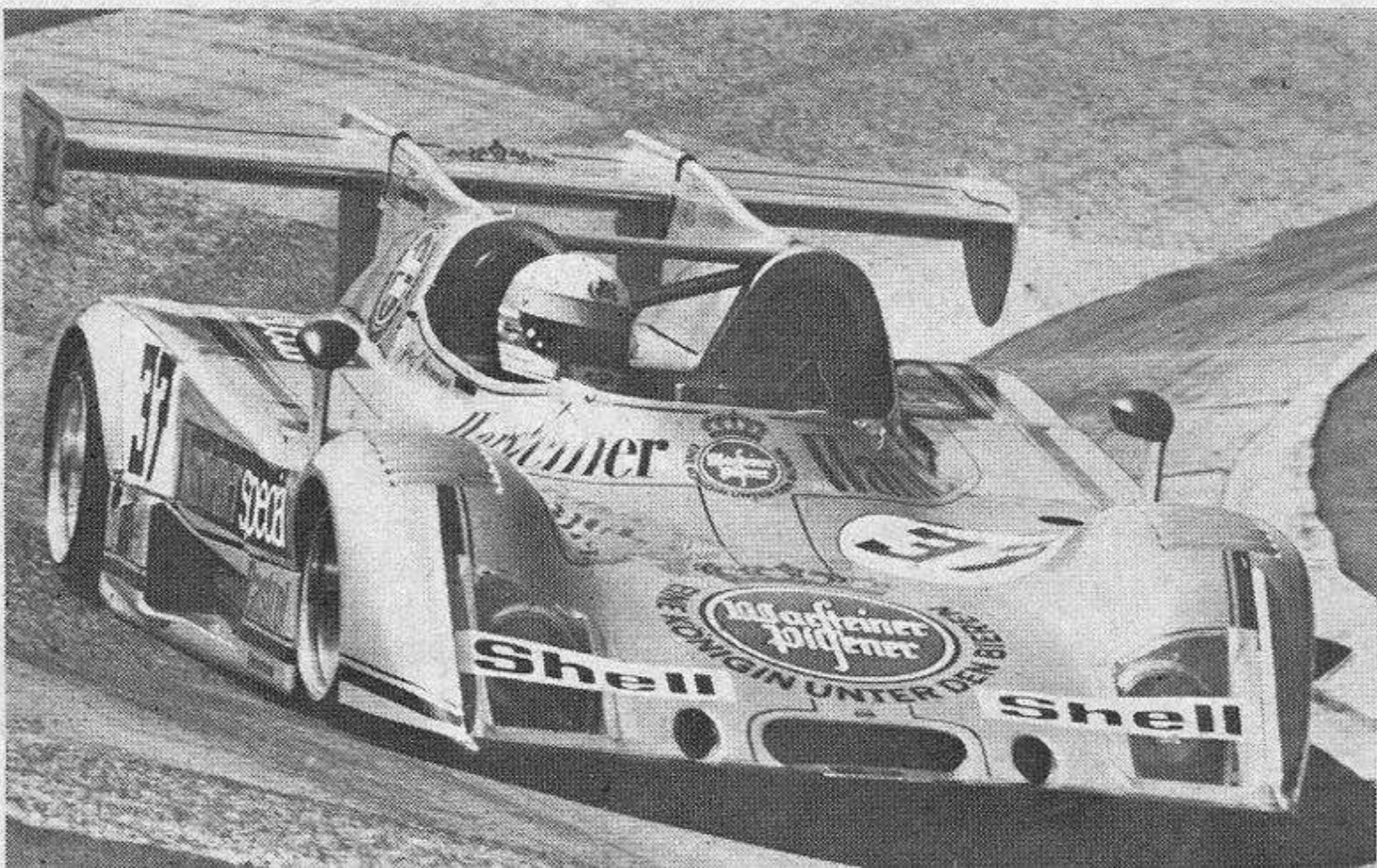
All'Alfa le cose sono molto migliorate, perché sebbene le tre vetture rientrino quasi contemporaneamente, i rifornimenti vengono effettuati in 33 e 34 secondi per Merzario-Redman e Stommelen-Reutemann.

Facetti e De Adamich, invece, sostano per 2'36" perché Carlo poco prima di fermarsi ha « centrato Reutemann » giù per la discesa di Adenau,

Nei caratteristici saliscendi del « Ring », Merzario e Stommelen con le Alfa si fanno largo fra le due litri e le Gran Turismo presenti. L'aria di Adenau ad ogni modo pare renda particolarmente nervoso Merzario. Anche lo scorso anno, Arturo trovò da ridire con i compagni della sua squadra di allora



Sopra, Derek Bell non è stato fortunato con la sua Gulf, ma si è piazzato quarto pilotando anche quella di Hunt-Schuppan. Sotto, la bella Toi-SS 02 che Obermoser ha condotto con Basche. E' dotata del motore BMW 2 litri



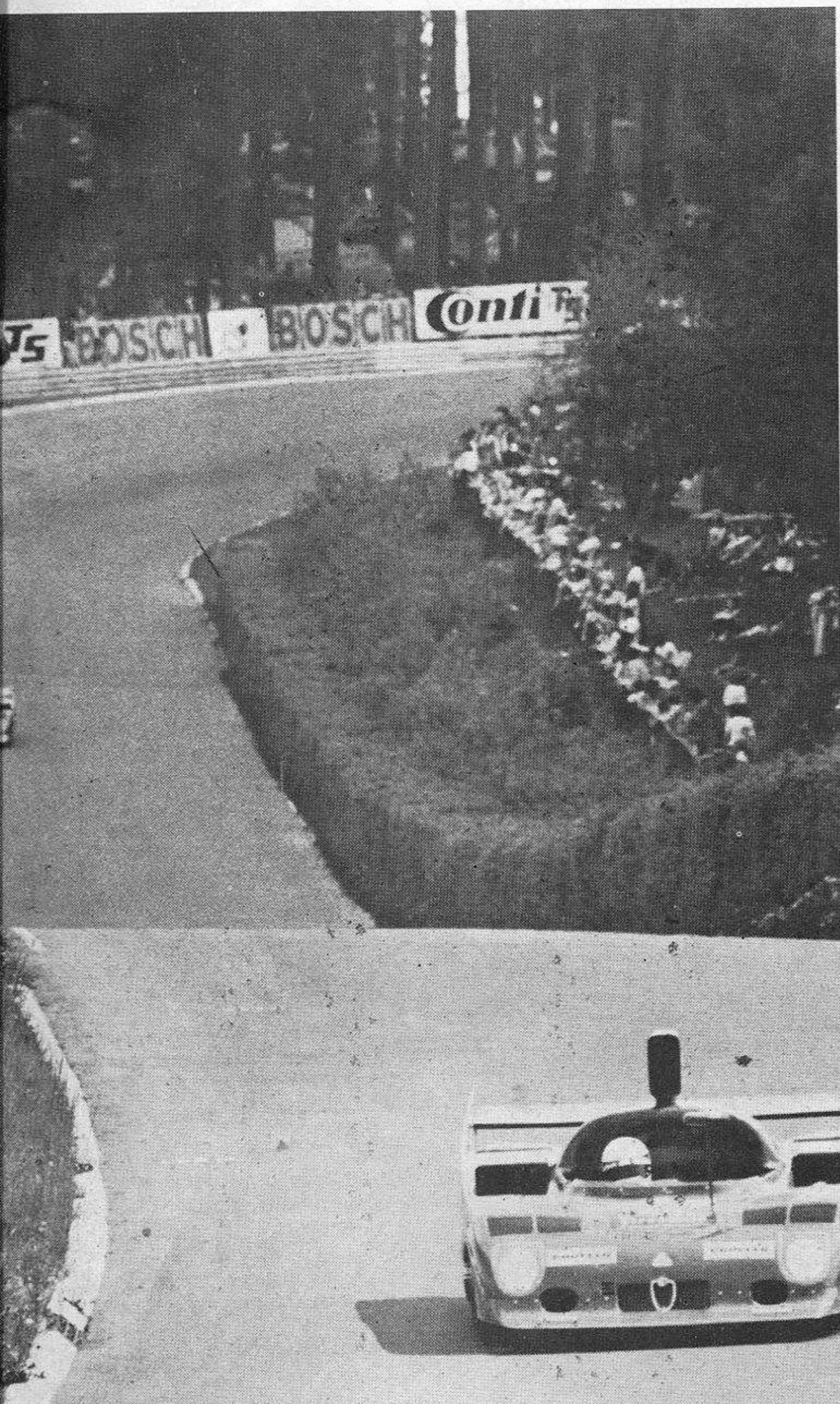
tutte le candele e gli iniettori, ma non serve a niente: il motore, dopo pochi minuti, riprende ad andare ad undici cilindri.

All'Alfa si sostituiscono le gomme alle due vetture meglio classificate, e mentre il direttore di corsa fa notare a quelli della Matra che la partenza della vettura di Larrousse non è stata regolare, perché la messa in moto è stata fatta con una batteria esterna, si arriva alla terza ora di corsa, quando si ferma anche la Gulf di Hunt-Schuppan dopo che quella di Bell-Hailwood si era fermata per rottura della sospensione al dodicesimo giro.

La Gulf superstite sta ferma quattro o cinque minuti, perché Schuppan ha fatto gli ultimi tre giri con il volante che ha preso gioco. Si scopre poi che il fermo che sulla centina centrale blocca lo snodo tra le due parti del piantone (quella collegata al volante e quella collegata alla scatola guida vera e propria) è saltato. Si provvede ad una riparazione di emergenza con filo di ferro, ma Hunt al momento di risalire in vettura non ne vuole sentire parlare, giudicando l'avaria e la successiva riparazione troppo pericolosi. In macchina sale così Bell che con molta prudenza si avvia a finire i 33 giri.

Tutto sembra deciso per ogni posizione delle quattro classi quando al 30. giro Redman passa davanti ai boxes con il retrotreno che fuma. Chiti non fa nemmeno a tempo a congetturare di cosa possa trattarsi che Redman si ferma sul percorso con il radiatore dell'olio del cambio rotto. Così questo imprevisto toglie all'Alfa la possibilità di aggiudicarsi le tre piazze d'onore dando così una prova di notevole affidabilità, mentre Jarier fuori di sé dalla gioia si precipita incontro a Beltoise che ha tagliato da vincitore il traguardo.

Tito Zogli



# CHITI sdrammatizza (con l'accoppiata d'onore) le «SPORTELLATE» (ma i piloti non tanto!)

A sinistra, Merzario si è finalmente liberato della «guardia» di Stommelen, ed ora cerca un riaggancio con le Matra ormai impossibile. Merzario e Stommelen erano ai ferri corti fin dalla partenza (foto sopra), dopo che erano stati sorpresi dallo scatto di Jarier e «chiusi» dall'altra Matra di Pescarolo. A destra, altro scambio di gentilezza fra alfisti ha portato a questa sosta di Facetti, che ha danneggiato il muso urtando Reutemann. De Adamich già nell'abitacolo attende che i meccanici cambino il musetto avariato



## L'ALFA... ring!

ADENAU - Nei boxes Alfa l'atmosfera è serena. «Un secondo ed un terzo al Nurburgring — dice Chiti — non sono da buttare via. Le vetture hanno sempre marciato bene, le Matra, si sa, erano avvantaggiate dalla loro leggerezza ma siccome, escluso forse Imola, le prossime piste dovrebbero almeno riportarci in parità considerato che noi abbiamo almeno venti cavalli di più, può anche voler dire che per il titolo è ancora tutto da definire. Certo che qui noi abbiamo avuto da temere solo i nostri piloti: Facetti che va addosso a Reutemann, Merzario e Stommelen che fanno a chi è più veloce... D'altronde, io li capisco, è gente che rischia ed ha un orgoglio ed un prestigio da difendere che non è solo quello della Casa per cui corrono. Proprio per questo all'Alfa fino a metà corsa non esistono ordini di scuderia. Chi va più forte fa la sua corsa, poi eventualmente si accetta che venga fuori qualche cartello che in nome della tattica può favorire uno piuttosto di un altro. Mer-

zario e Stommelen hanno fatto le sportellate, e cosa vuol dire? Incidenti non ce ne sono stati, è segno che tutti e due stavano andando forte per raggiungere le Matra, e quindi bisogna dirgli bravi. O che dovevano fare, stare lì a guardarsi e lasciare i francesi soli?»

Di diverso avviso però i due protagonisti della «rissa»: «Io ho fatto un errore e lui mi ha passato — dice Merzario — e fin qui tutto bene, ma poi quando ha visto che io ero più veloce di lui, perché chiudermi ad ogni curva? Se non era un compagno di squadra lo avrei buttato fuori, dalla rabbia che mi faceva».

«Quello è pazzo — dice Stommelen — ma come si fa a correre con uno dietro che ad ogni metro continua ad infilare il muso? Ma cosa cerca, l'incidente a tutti i costi? Se vuole uscire, per me è padronissimo, ma non può coinvolgere gli altri, specie se sono della sua stessa squadra».

Il clima un po' da Far West creatosi nel-

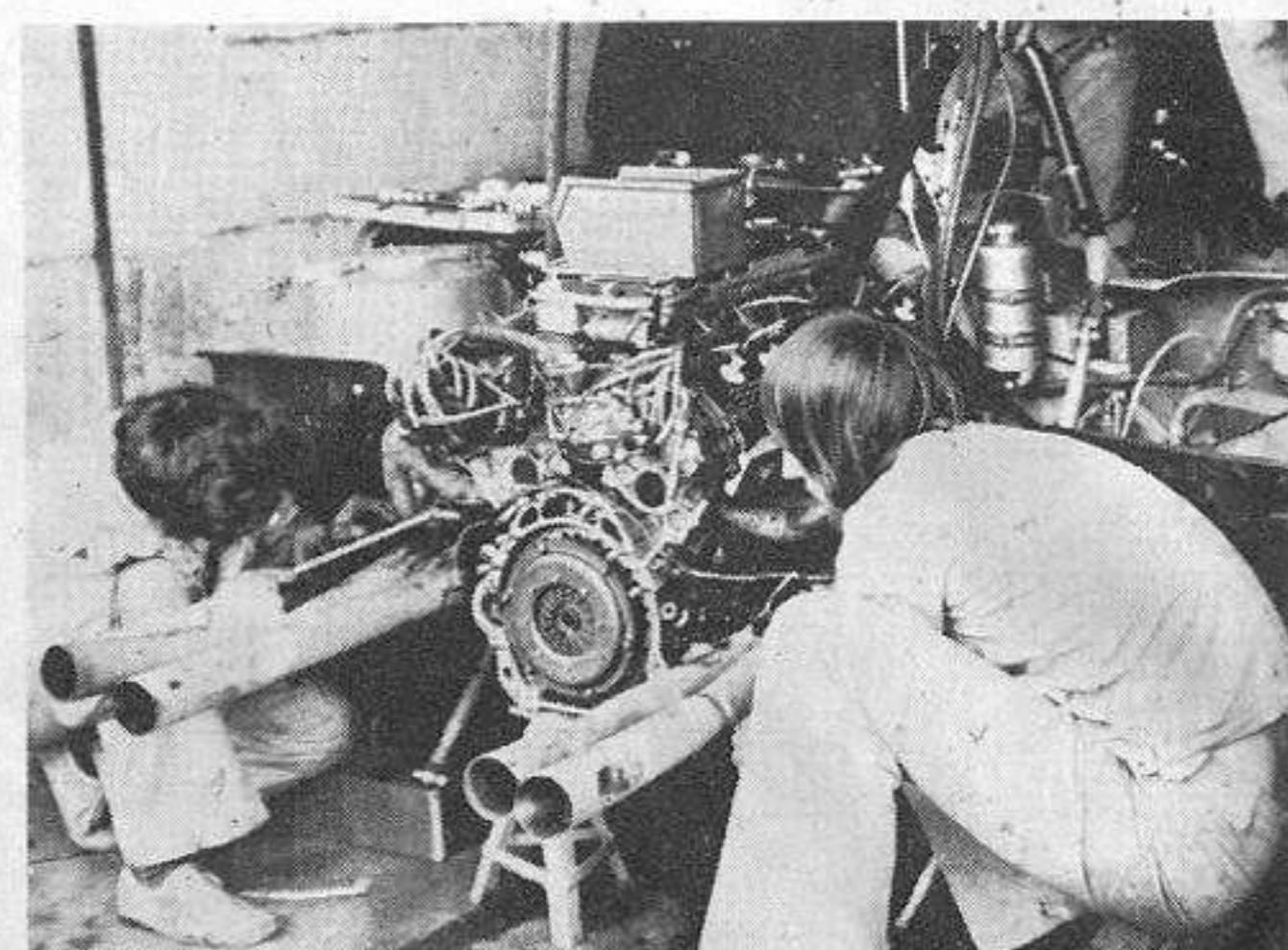
l'Alfa ha meravigliato anche Reutemann, alla sua prima esperienza con i milanesi.

«La vettura è buona — dice Carlos — forse meglio della Ferrari di cui ha lo stesso motore come potenza ma di cui non ha i difetti di telaio; però io penso che quando si corre per una Casa, considerato che qui a lavorare sono in tanti e tutti con gli stessi diritti e doveri, non possono essere poi i piloti a fare i ragazzi, una volta in macchina. Prendete Facetti: ma cosa gli è saltato in mente di passarmi proprio lì? Io sapevo di averlo dietro e che aveva i serbatoi vuoti mentre io ero con il pieno, ma ho chiuso la traiettoria perché mai più avrei pensato che Carlo avrebbe tentato di passarmi proprio in quel punto. In quei casi è meglio aspettare un secondo, credetemi».

Facetti sta mogio: «Credevo proprio che Lole avesse allargato per farmi passare e quindi anche se sapevo che c'era un po' di rischio mi sono buttato lo stesso. E' andata male, purtroppo...»



**Non è stato  
recuperabile  
lo svantaggio  
delineato  
dopo le  
avarie  
nelle prove**



Si cambia il motore nella Matra di Jarier-Beltoise dopo le prove. Questa volta, i propulsori francesi hanno dato noie solo a Pescarolo e Larrousse

## 33tt12 subito guai

### Calcolato l'anticipo di JARIER

**ADENAU** - Tre ore di prove venerdì e due ore e mezza sabato. Tempo bellissimo in tutti i due giorni ed anche in gara, cosicché le cose sono state regolari. Per le Alfa Romeo una catastrofe inattesa nella prima giornata: la rottura simultanea degli attacchi dei filtri dell'olio che ha fatto restare ferme le tre macchine senza possibilità di riparazione immediata. Così hanno perduto la prima giornata di prove.

Ma la cosa era poco drammatica perché le prove precedenti avevano permesso di fare gli as-

Jarier e Pescarolo, un poco Larrousse e niente del tutto Beltoise che era indisposto. I tempi ottenuti dalle Matra sono stati nettamente superiori a quelli realizzati durante le prove del martedì e mercoledì, e la causa è da ricercare nel gran traffico della pista, sulla quale erano tantissime macchine lente.

Qualche guaio alle Porsche turbo, con quella di Schurti che si è dovuta fermare per la rottura dello sterzo. Non hanno provato alcune macchine, come la Porsche di Ballot-Lena arrivata in ri-

tardo e la Chevron di Christine che aveva il cambio in disordine.

Christine doveva correre con Lella Lombardi ma alla fine ha avuto una macchina da Dupont ed ha corso con lo svizzero Ferrier. Nelle prove del sabato la pista era ancora più ingombra di macchine e così le Alfa hanno trovato qualche difficoltà coi sorpassi. Le Matra tuttavia sono apparse più veloci in ogni caso e per gli uomini della squadra italiana non c'è stato niente da fare.

Merzario ha potuto comunque

**NURBURGRING** - Ai boxes Matra la visibile ansia con cui i tecnici francesi seguono gli ultimi giri di Beltoise esplose in gioia quando l'anziano pilota francese taglia il traguardo. Ducarouge e Jarier si abbracciano come se fosse la prima vittoria Matra.

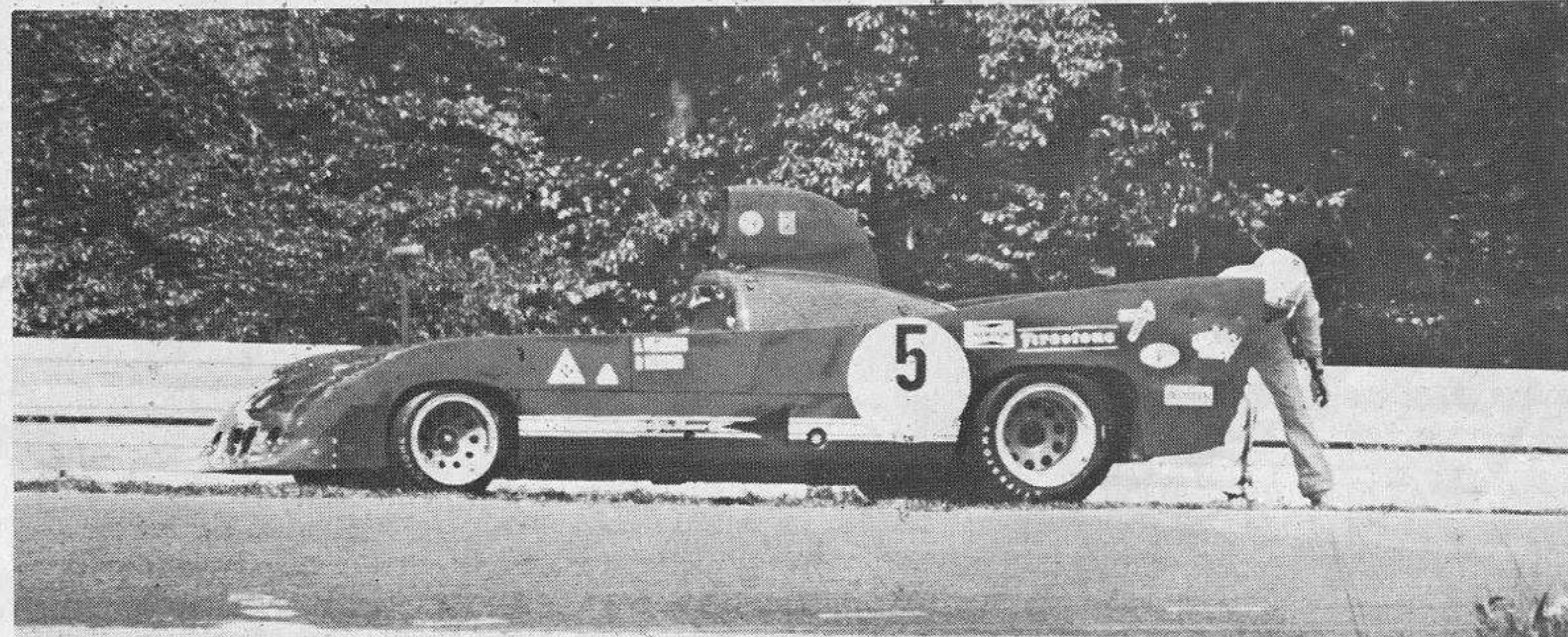
Il più emozionato è Jarier:

«Pescarolo e Larrousse, se vado avanti così, mi menano» — dice — «pensate: due corse e due vittorie, dato che a Monza non mi ero nemmeno seduto in vettura. Il merito però non è mio, io tutt'al più sono un buon jolly portafortuna se vinciamo è perché abbiamo una vettura davvero insuperabile. Il nostro segreto è la tenuta di strada, però debbo dire che anche il motore è stato eccellente, questa volta, se siamo sempre così credo che per le Alfa non ci sarà niente da fare».

«Mi dispiace per l'episodio della partenza anticipata. E' successo perché lo starter, dalla Porsche mi ha fatto segno di accelerare per avvicinarmi a lui, io ho obbedito, portando il motore in coppia, poi quello ha esitato ed io non vedendo Pescarolo al mio fianco ho pensato: qui mi succede la stessa cosa di Merzario a Monza, ora rallento per aspettare gli altri così danno il via effettivo, ho il motore giù di giri e non mi muovo più dalla linea di partenza; tanto vale che continui ad accelerare».

Al settimo cielo per la gioia è anche Beltoise:

«Dopo tanti anni che corro con i prototipi, è questa la mia prima vittoria in una gara del Mondiale Marche. E' un giorno bello quasi come la mia prima vittoria in Grand Prix, a Montecarlo. Dovrei dedicare questo successo a Cevert ma siccome ho vinto in coppia con Jarier preferisco pensare ad un'altra persona, John Bonnet. E' stato uno che tanti anni fa quando io non avevo i soldi per correre mi offrì la sua vettura per gareggiare, e che qualche anno dopo quando mi chiese il nome di un ragazzo che avesse bisogno di essere aiutato e che andasse forte, accettò il mio consiglio di prendere un certo Jarier...».



L'Alfa di Merzario-Redman è ferma, poco prima della fine della corsa, con il radiatore dell'olio del cambio rotto. Merzario, constata i danni. Saranno comunque classificati noni. Sotto, Giancarlo Piccinini con il «gambone Espana»

setti e quindi si trattava solo di fare i tempi di qualificazione. Anche per Casoni la rottura di un tubo dell'olio ha provocato la fine delle prove del venerdì. Un inconveniente piuttosto grave è capitato alla Alpine Renault di Jabouille e Depailler, alla quale si bloccava lo sterzo a metà curva, cosa evidentemente poco piacevole.

Le Gulf hanno lamentato gomme poco adatte: troppo dure e così hanno potuto fare poco. Tuttavia secondo i piloti anche la ridotta superficie dell'alettone posteriore ha causato la mancanza di aderenza che era la cosa di cui si lamentavano.

Alla Matra hanno tirato solo



ottenere un buon tempo ed era abbastanza soddisfatto, anche se sapeva che in partenza le Matra rischiavano di andar via subito.

Non sono venute le Ligier-Maserati che erano attese ma che hanno avuto, pare, dei problemi coi cambi, non risolti in tempo. Da segnalare che la Porsche di Casoni è rimasta senza pressione olio, per cui ha girato poco, e che alla fine delle prove la Porsche turbo di Van Lennep è uscita di strada in modo violento per essere stata ostacolata da una macchina lenta, il che ha danneggiato tutta la parte anteriore, costringendo poi i meccanici a lavorare tutta la notte.

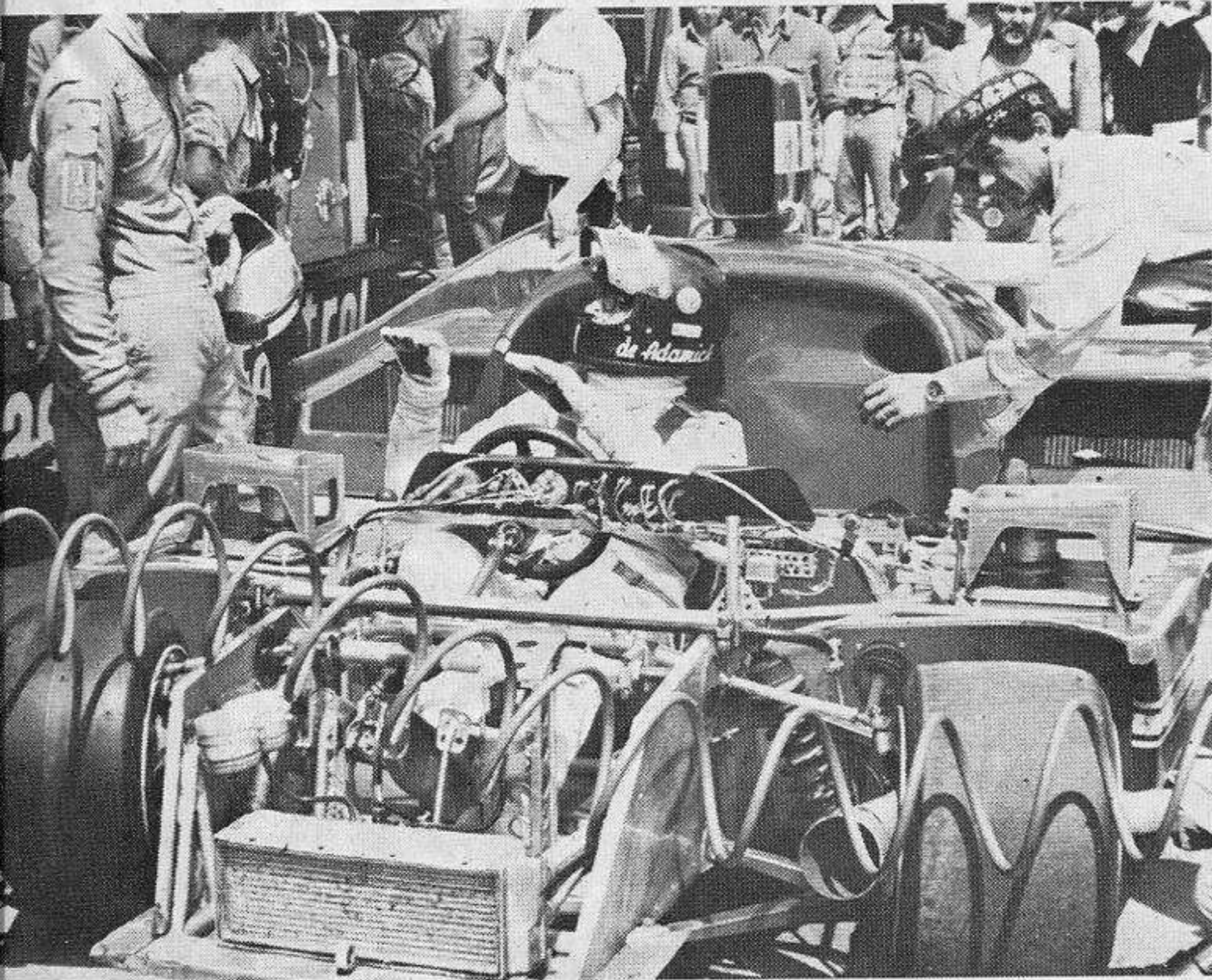
f. l.



**DE ADAMICH dall'abitacolo**

# Non c'è da essere scontenti del 2° e 3° posto MATRA tabù sul medio-veloce

De Adamich, in attesa delle riparazioni che lo faranno ripartire, si fa spiegare da Facetti come ha urtato l'Alfa di Reutemann



ADENAU - Fino a qualche giro dalla fine di questa 1000 KM. (si fa per dire) tedesca, la Matra di Beltoise-Jarier era al comando, seguita da tutte e tre le Alfa che occupavano quindi la seconda, terza e quarta posizione. E' bello vincere, certo, ma anche così le cose non erano poi male; peccato la fermata di Merzario che toglieva una delle tre Alfa dalla formazione, ma anche così con il secondo e terzo posto, dopo la grossa vittoria di Monza, ci siamo arresi con l'onore delle armi.

E' un Campionato Mondiale che si prospetta lungo, in cui ad ogni corsa ci si trova davanti ad un risultato aperto che lascia indecisi fino alla linea del traguardo: la Matra aveva dimostrato di essere un po' in difficoltà nelle piste veloci, vedi pre-prove di Le Mans e 1000 KM di Monza. Anche a Spa la Matra può ringraziare l'abilità di Ickx se è riuscita a ritrovarsi prima, perché anche nella pista belga le due Matra avevano dovuto lottare con la Gulf di Hailwood e Bell nelle prove e in gara solo il margine di secondi che Ickx ha in casa sua aveva fatto restare in testa la vettura francese.

Ma in una pista come il Nurburgring, dove decisamente la maneggevolezza nelle curve medie e medio-veloci è determinante, si sapeva che la Matra sarebbe saltata fuori. Già l'anno scorso con al volante Francois Cevert era uscito un tempo spettacoloso per un prototipo 3000: 7'12"; in gara poi, rotti i motori Matra, aveva vinto la Ferrari. Quest'anno ci ha pensato Pescarolo a fare i «temponi» ufficiosi il mercoledì, 7'07", più ufficiali il sabato 7'10". Poi in gara il suo motore è incominciato ad andare a 10-11 cilindri e il povero Henri si è ritrovato tagliato fuori.

## la seconda «chicane» di IMOLA le giova?

L'anno scorso era Cevert a fare i tempi e Pescarolo-Larrousse a raccogliere le vittorie in gara; quest'anno è Pescarolo l'uomo più veloce mentre a raccogliere i frutti è l'altra macchina del team.

Il «Corsera» aveva scritto nella presentazione della 1000 KM di Monza che ormai il Mondiale Marche era una farsa, ma vedere qui al Nurburgring schierate sulla linea di partenza tre Alfa Romeo ufficiali, due Matra ufficiali, due Gulf ufficiali, due Porsche turbo ufficiali, due Ford RS ufficiali, una BMW ufficiale ed una Chevron ufficiale mi ha fatto valutare che forse alle volte chi scrive non si documenta molto, o meglio che parta da preconcetti in cui vi è solo il passato remoto che assume valore, tipo le sfide a due Ferrari-Ford, o magari Ferrari contro povera Chaparral sola ed abbandonata a Monza, o Ferrari contro Porsche.

Quando le sfide sono a più contendenti diventa difficile fare il contagiri ed allora è meglio lasciar perdere di criticare, prima di fare degli errori e non sapere più chi è arrivato primo, secondo o terzo. E' un Campionato che si sta riempiendo di protagonisti; la Matra con l'esperienza dello scorso anno si trova in un'ottima posizione di controllo, ma anche l'Alfa, che arriva da qualche apparizione 1973 sta andando parecchio forte e non

lascia certo agli altri il tempo di guadarsi troppo intorno.

Fra quindici giorni ci ritroveremo tutti ad Imola; una pista che con la nuova chicane dopo la curva delle Acque Minerali è diventata medio-veloce, togliendo un leggero vantaggio allo squadrone Alfa.

Certo in quindici giorni si può fare ancora un bel po' di lavoro ed i bolognesi si ritroveranno in casa una gara penso eccezionale, ben più prestigiosa delle 500 km au-

tunnali cui erano abituati. Al Nurburgring c'è stata la possibilità per la Matra di sfruttare l'esperienza '73. Ad Imola l'Alfa parte con le piccole esperienze acquisite in qualche partecipazione alle passate 500 km. Non è molto, ma speriamo serva a creare una situazione di risultato aperto che rilanci ulteriormente questo Campionato Mondiale Marche sulla scia del Mondiale Piloti.

A Monza si era visto che nella

parte più mista, chicane nella curva Ascari, parabolica, la Matra aveva una certa maneggevolezza e precisione che l'avantaggiava nei confronti delle nostre 33, mentre al curvone, Lesmo e velocità pura l'Alfa era nettamente più forte.

A Le Mans si era visto anche che la Matra poteva essere velocissima in rettilineo quanto l'Alfa Romeo, ma sacrificando tutta l'aerodinamica a vantaggio della parte mista, ritrovandosi così anche quattro secondi di differenza sul giro.

L'Alfa riesce a mantenere delle notevoli prestazioni velocistiche pur senza sacrificare la tenuta nelle curve medie e medio-veloci. In una pista come il Nurburgring la Matra ha potuto dare tutto a favore del misto, speriamo che ad Imola le caratteristiche della pista ci vengano incontro.

In ogni caso: prima l'Alfa a Monza e prima la Ferrari a Jarama, seconda la Ferrari a Nivelles, seconda l'Alfa al Nurburgring, seguendo la cabala vediamo a Montecarlo dove finirà la Ferrari e speriamo siano belle notizie riflesse su Imola la domenica dopo. Tra Montecarlo e le prove di Imola forse già aperte da mercoledì, ragazzi, ci aspetta una settimana ottima dal punto di vista motoristico: speriamo lo sia anche per i nostri colori.

Andrea de Adamich

### BIGLIETTI-souvenir per IMOLA (e sconto ai lettori AUTOSPRINT)

BOLOGNA L'Automobile Club Bologna ha già posto in prevendita i biglietti per assistere alla 1000 km. IMOLA, quarta prova del Campionato Mondiale Marche, che si disputerà all'autodromo Dino Ferrari domenica 2 giugno. Biglietti che oltre a costituire il titolo di ingresso al circuito, potranno anche diventare «souvenir» della manifestazione poiché su di essi è riportato, in quadricromia, l'efficace manifesto dell'evento eseguito dal pittore «da corsa» Micheal Turner.

I biglietti in prevendita possono essere acquistati presso l'Automobile Club Bologna e sue Delegazioni, presso gli uffici provinciali ACI e le principali agenzie di viaggio ai seguenti prezzi:

● Tribuna coperta d'arrivo L. 6.000 ● Tribuna Castellaccio L. 5.000 ● Tribuna variante arrivo L. 5.000 ● Circolare (Tosa-Rivazza-Prato) L. 3.000.

Per le giornate delle PROVE UFFICIALI, venerdì 31 maggio e sabato 1 giugno (in questa giornata si svolgeranno anche le batterie e la finale della gara di FORMULA ITALIA) alle biglietterie dell'Autodromo potranno essere acquistati i biglietti d'ingresso, senza distinzione di posti, ai seguenti prezzi:

● Ingresso L. 2.000 ● Ridotti militari e ragazzi L. 1.000 ● Ingresso autovetture L. 1.000 ● Ingresso moto L. 500.

Presso le biglietterie dell'Autodromo domenica 2 giugno, giorno della gara, i biglietti potranno essere invece acquistati ai seguenti prezzi:

● Tribuna numerata L. 10.000 ● Tribuna coperta d'arrivo L. 7.000 ● Tribuna Castellaccio e Variante L. 6.000 ● Circolare (Tosa-Rivazza-Prato) L. 3.500 ● Ridotti militari e ragazzi L. 1.500 ● Ingresso autovetture L. 1.500 ● Ingresso moto L. 500.

Per i Soci AUTOSPRINT il biglietto circolare (Tosa-Rivazza-Prato) costerà L. 2.500 anziché L. 3.500.

Sempre calde le «notturne» cadetti  
c'è stato persino un match a caschi

● Match Miragliotta-Borrello in pista e fuori. I due piloti si accusano di scorrettezze nel corso della seconda batteria. Finisce con un casco sulla testa di Borrello e non certamente perché voleva in quel momento infilarselo!... Episodio deprecabile che non fa certo onore alla sportività dei due piloti.

# Uno scatto di GIANOLI

MILANO - Ancora una splendida serata all'autodromo di Monza per la disputa della seconda prova del Trofeo Cadetti AGIP, riservato ai conduttori della Formula Monza. L'aggettivo «splendido» è da riferirsi sia alle condizioni climatiche, sia alla massiccia presenza di appassionati (i soliti 3000 più numerosi altri), sia soprattutto al contenuto tecnico agonistico della gara. Rispetto alla prova di giovedì scorso si nota la presenza tra gli iscritti di Rosei, Biasia, Pellizzaro, Zago e Bombardini, assenti invece Rossino, Patti, Traversa e Guerra. Complessivamente l'elenco dei partecipanti comprende 70 nomi, prenderanno il via per le solite tre batterie sulla distanza di 12 giri della pista Junior a Km 28,860 soltanto 53

concorrenti. Direttore di corsa sempre l'ingegner Umberto Pasinetti.

La prima batteria si risolve in un monologo del bravo Ottini che al volante della bianca Melesi non ha difficoltà a controllare le velleità dei vari Seresina, Brioschi, Mercatelli (il vincitore della prima prova) e Cappellotto. La seconda manche è un po' più equilibrata con Filippini, Gianoli, Sario, Macchi e Miragliotta in veste di protagonisti. A metà gara Filippini riesce a sganciarsi dagli altri e se ne va a cogliere il meritato successo realizzando anche una media notevole, la più alta di quest'anno, a oltre 115 chilometri orari. Secondo è Gianoli con 12" di ritardo.

La terza batteria trova in Luciano Cairoli e Leo Bartoli i grandi mattatori. Soprattutto il secondo dimostra ancora una volta di possedere notevoli mezzi che sicuramente avrà modo di far valere nel futuro. Vince Cairoli davanti a Bartoli, Pessina, Carini e Bianchi.

Ed eccoci alla finale con diversi piloti in grado di far valere le proprie ragioni. In prima fila la Lab di Filippini e la Melesi di Ottini; in seconda la RGB di Gianoli e la Vigezzi di Sario; in terza la Repetto di Cairoli e la Lab di Bosio. Al via lo scatto migliore è della Melesi di Ottini ma prima a entrare in variante è la Lab di Filippini, che appare seriamente intenzionato a cogliere il successo assoluto.

Le tornate si susseguono ad un ritmo ubriacante. Al quinto giro la media è di oltre 113 orari. Al comando della corsa Filippini che si è girato in variante, viene sostituito prima da Cairoli, poi da uno splendido Bartoli, anch'egli subito dopo protagonista di un testa coda in variante che lo elimina dalla lotta.

Al 13. giro va in testa la Melesi di Ottini mentre la media generale continua a salire: si viaggia a oltre 114 chilometri orari. Intanto la RGB di Gianoli, che fino a questo momento si è tenuta brillantemente a ridosso dei vari battistrada, approfittando anche di un errore di guida di Ottini in terza variante, opera lo scatto decisivo e se ne va in testa, vanamente contrastato dalla Lab di un ottimo Bosio, dalla Vigezzi di Sario e dalla Grasselli di Pessina. Più staccate seguono le Melesi di Bianchi e Ottini.

Tifo appassionante nella tribuna stracolma e sulla linea del traguardo. Dalla parabolica spunta prima Anacleto Gianoli che precede tranquillamente Bosio e Sario

Anacleto Gianoli, della Scuderia Allegrini, è nato a Bollate il 27 marzo 1949. Ha iniziato a correre tre anni fa sempre con la Formula Monza. Nel '72 ha disputato solo tre gare; nel '73 è stato invece uno dei protagonisti del Trofeo Cadetti con una vittoria assoluta e diversi ottimi piazzamenti che gli consentivano di classificarsi quarto assoluto nel trofeo. Con questo successo il pilota della RGB passa in testa alla classifica del Trofeo con 11 punti davanti a Mercatelli fermo a quota 9.

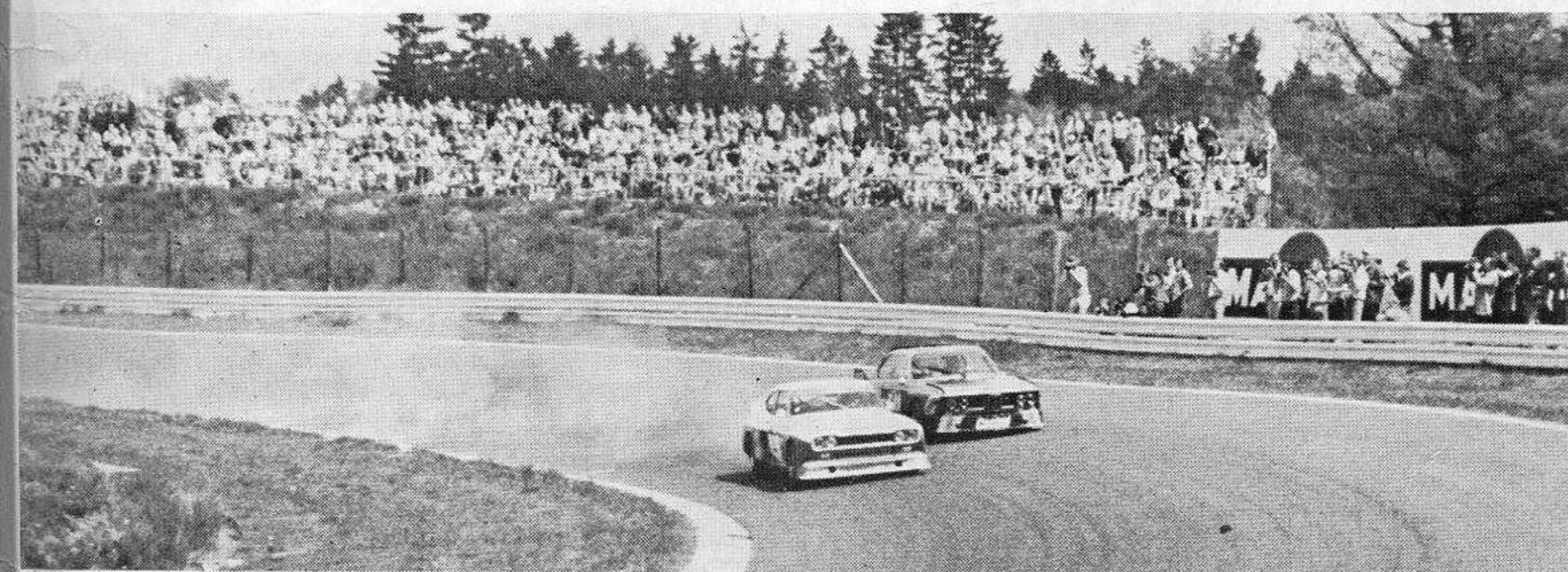
Roberto Andreis



## COLOMBO si fa onore

ADENAU - Dopo aver ottenuto un promettente secondo tempo in prova, Alberto Colombo con la sua GRD-Monzeglio non è riuscito, per leggero calo di motore, a contrastare il passo ai suoi avversari-nella gara di Formula 3 che si è corsa al Nurburgring il sabato prima della 1000 km Mondiale. Ha vinto così l'Alpine Renault del tedesco Dieter Kern, davanti a tre scandinavi ed a Colombo, che ha preceduto gli altri italiani Francia, Bodini, Manzoni, Tenani. Nella foto, Alberto Colombo con la sua GRD-Novamotor.

Corsa di Formula 3, 18 maggio. La Classifica: 1) Dieter Kern (Renault-Alpine) 41'06"7, media 166,900; 2) Anderson (March 743) 41'16"7; 3) Svenson (Brabham BT 41) 41'26"7; 4) Nilsson (March 743) 41'27"0; 5) Colombo (GRD) 41'27"3; 6) Francia (March 743) 41'29"8; 7) Bodini (Tecno) 42'34"3; 8) Manzoni (Brabham BT 41) 42'35"1; 9) Deutsch (March 733) 42'36"6; 10) Sigurdson (Brabham BT 41) 42'51"8; 11) Tenani (March 733) 43'01"9; 12) Lange (March) 43'03"4; 13) Leppke (March) 43'48"1.



Un momento della bellissima battaglia ravvicinata fra la Capri di Mass e la BMW del suo eterno rivale Stuck. La BMW sarà però costretta al ritiro, per quella fumata che già si vede nella foto, proveniente dal differenziale

TROFEO CADETTI AGIP - F. MONZA, autodromo di MONZA in notturna - 2. prova.

### LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'12"2, media 113,896 kmh; 2. Bosio (Lab) 15'17"3; 3. Seresina (Melesi) 15'25"2; 4. Brioschi (Repetto) 15'25"7; 5. Mercatelli (Mig) 15'25"8; 6. Cappellotto (Repetto) 15'25"9; 7. Minellono (Lab) 15'26"1; 8. Brosadola (Santandrea) 15'26"7; 9. Pietra (Repetto) 16'02"6; 10. Mariani (Dywa) 16'15"3; 11. Merenda (Bonetti) a 1 giro; 12. Teli (Frimar) a 3 giri; 13. Sommaruga (Saav) a 4 giri; 14. Nebuloni (Dywa) a 4 giri; 15. Rosei (Daco) a 8 giri.  
2. batteria: 1. Amadio Filippini (Lab) in 15'00"6, media 115,363 kmh; 2. Gianoli (Lgb) 15'12"6; 3. Sario (Vigezzi) 15'14"3; 4. Macchi (Repetto) 15'21"2; 5. Miragliotta (Melesi) 15'23"3; 6. Barlassina (Repetto) 15'24"4; 7. Airolidi (Pozzoni) 15'24"4; 8. Callegari (Melesi) 15'24"5; 9. Maestri (Lab) 15'25"9; 10. Virco Lugli (Melesi) 15'26"1; 11. Ceria (Repetto) 5'30"2; 12. Borrello (Vargiu) 15'48"6; 13. Fortunato (Vargiu) 16'09"8; 14. Codogno (Maco) 16'11"4; 15. Martini (Repetto) 16'12"4.  
3. batteria: 1. Luciano Cairoli (Repetto) in 15'16"4, media 113,374 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 15'18"5; 3. Pessina (Grasselli) 15'22"6; 4. Carini (Santandrea) 15'29"9; 5. Bianchi (Melesi) 15'31"5; 6. Ozzello (Santandrea) 15'39"3; 7. Maggi (Crm) 15'53"7; 8. Mandelli (Crm) 15'57"4; 9. Lauro (Stilauto) 16'11"1; 10.

Secchi (Crm) 16'13"8; 11. Chirazzo (Vargiu) 16'30"1; 12. Cascone (Melesi) a 1 giro; 13. Missaglia (Maco) a 3 giri; 14. Frigerio (Pozzoni) a 8 giri; 15. Bionda (Lab) a 10 giri; 16. Crema (Repetto) a 10 giri.

FINALE: 1. Anacleto Gianoli (Rgb) in 25'06" media 114,980 kmh; 2. Bosio (Lab) 25'07"4; 3. Sario (Vigezzi) 25'07"7; 4. Pessina (Grasselli) 25'17"6; 5. Bianchi (Melesi) 25'28"3; 6. Ottini (Melesi) 25'28"1; 7. Cairoli (Repetto) 25'28"2; 8. Brioschi (Repetto) 25'28"4; 9. Macchi (Repetto) 25'28"7; 10. Ozzello (Santandrea) 25'29"2; 11. Callegari (Melesi) 25'29"4; 12. Barlassina (Repetto) 25'32"2; 13. Carini (Santandrea) 25'38"6; 14. Minellono (Lab) 26'10"1; 15. Mercatelli (Mig) 26'10"4; 16. Cappellotto (Repetto) a 7 giri; 17. Bartoli (Melesi) a 7 giri; 18. Filippini (Lab) a 12 giri; 19. Miragliotta (Melesi) a 14 giri; 20. Maestri (Lab) a 19 giri; 21. Airolidi (Pozzoni) a 19 giri; 22. Seresina (Melesi) a 20 giri.

### CLASSIFICA TROFEO CADETTI AGIP

(dopo la 2. prova)  
1. Anacleto Gianoli punti 11, 2. Cercatelli 9; 3. Bosio e Miragliotta 6; 5. Carini, Ottini e sario 4; 8. Pessina 3; 9. Bianchi 2; 10. Missaglia 1.

### CLASSIFICA COSTRUTTORI

(dopo la 2. prova)  
1. RGB punti 11; 2. MIG 9; 3. Melesi 8; 4. LAB 6; 5. Santandrea e Vigezzi 4; 7. Grasselli 3; 8. Maco 1.

## Per i troppi portoghesi biglietti più cari

● La direzione dell'Autodromo Nazionale di Monza, per far fronte in qualche modo alle crescenti spese che comporta l'organizzazione del Trofeo Cadetti, ha deciso di elevare il prezzo del biglietto d'ingresso da 500 a 1.000 lire. Nonostante la particolare affluenza, pare, infatti, che siano estremamente pochi coloro che pagano regolarmente il biglietto. Oltre la metà degli spettatori sono «accaniti» portoghesi.

● Al termine della finale i commissari tecnici decidevano di verificare d'ufficio le prime tre vetture classificate: la RGB di GIANOLI, la LAB di BOSIO e la VIGEZZI di SARIO. Estremamente tranquilli gli interessati: sono sicuri della regolarità delle loro vetture.

● Notato, molto interessato alle vicende della gara, il ragioniere Ottorino Maffezzoli, neo responsabile degli «azzurri». «Avrò molte gatte da pelare», afferma Maffezzoli.

● Quattordici sono le scuderie o gruppi sportivi che rappresentano i piloti partecipanti al Trofeo Cadetti e precisamente Alexandria, Allegrini, Escolette, Jolly Club, Lario, Meneghina, Moroni, Rododendri, Salvati, Sansin, Scam-Concordia, Sesto Corse, Spring Club Gallarate e Varazze Corse.

## Combattuta "500"

### stock-car a DOVER

# Applausi per consolare PETTY

DOVER (Maryland) - La vigilia della 500 Miglia di Stock Dover, nello stato del Maryland è stata eccitante quanto la gara stessa. Le prove di qualifica hanno reso l'atmosfera più accesa, in quanto i grossi nomi hanno inscenato un «out-out» che non ha fatto rimpiangere il prezzo del biglietto. La pista lunga purtroppo soltanto un miglio, che si affianca al famoso ippodromo omonimo, ha consentito a David Pearson di vincere la «pole position» girando alla media di 134,405 miglia orarie, stracciando così il suo vecchio record della scorsa edizione di 133,923.

La Mercury 1973 di Pearson avrebbe potuto aumentare la media se un vento contrario non avesse soffiato ad abbondante velocità. A fianco del campione delle stock, che quest'anno compete soltanto nelle grosse gare (500 miglia), si è piazzato Richard Petty che con la sua vittoria della scorsa domenica a Nashville nel Tennessee ha ripreso il comando della classifica superando Yarborough.

Petty ha girato alla velocità di 132,367 con a pochi decimi di secondo il rivale di sempre Cale Yarborough seguito da Bobby Allison, Benny Parson, Donnie Allison, Rarrell Waltrip e Ramo Scott, tutti su Chevrolet 1974. E' stata un po' la corsa delle Chevrolet contro la Dodge di Petty e la Mercury di Pearson.

Per la terza volta consecutiva, quest'anno la Federazione NASCAR ha cambiato il regolamento circa la grandezza del carburatore. Dopo l'ultima modifica registrata a Talladega, è sopraggiunto un ritocco più benevolo, che consente più afflusso d'aria nei carburatori, utile specialmente nelle piste più veloci. Intanto Bobby Allison, che ha speso decine di migliaia di dollari per cambiare il motore (più piccolo), ora si viene a trovare handicappato ed ha protestato insieme a molti altri — che hanno motori più grossi — in quanto questi mutamenti creano soltanto confusione. Si prevede perciò tra non molto un'altra modifica.

Ma torniamo alla corsa di Dover. Al via è stato Petty a scattare tagliando fuori Pearson, il quale non ha potuto far altro che accodarsi insieme a Yarborough e seguire (o meglio inseguire) l'allampanato pilota della STP, il quale ha mantenuto la «leadship» per 496 giri sino a quando non ha bruciato il motore, ciò che gli ha impedito di finire la corsa. Ne ha approfittato Yarborough che era passato in seconda posizione ed ha forzato nel «rush» finale vincendo così questa combattuta corsa che ha registrato tre o quattro «spin out» senza alcuna conseguenza.

Questa vittoria permette al rosso pilota della Carolina di riprendere il comando della classifica. Una vera altalena altamente avvincente! I 32 mila spettatori hanno salutato il vincitore, ma soprattutto Petty che è stato l'animatore della gara e George Follmer che dalle retrovie si è portato nelle primissime posizioni dando alla sua corsa un marchio del tutto personale.

**Adriano Manocchia**

**DOVER DOWN 500 MIGLIA - Mason Dixon Stock Car:** 1. Cale Yarborough (Chevrolet) alla media di 120,159 miglia; 2. David Pearson (Mercury) a 1 giro; 3. Richard Petty (Dodge) a 2 giri; 4. Benny Parson (Chevrolet); 5. George Follmer (Ford).



Vallelunga, parte la 500 KM per il campionato Turismo: in testa, la Chevrolet Camaro di Frank Gardner, seguita dalla Escort di Heyer e dalle BMW (da sinistra a destra) di Kocher, Brun e Mohr, che con Finotto sarà poi secondo

## Battaglia al G.P. di PARIGI tra Cudini e Ragnotti

# MONTHLERY ritrova la folla

MONTLERY - Il GP di Parigi, che si è svolto con un sole magnifico, aveva attirato una folla quale l'autodromo parigino non vedeva da tempo. E' vero che il programma si annunciava più interessante di quello delle due precedenti gare. Tutti erano arrivati per assistere al duello che si sarebbero senz'altro sferzati Cudini su Alpine, unico rappresentante del Team Archambeaud Switzerland perché problemi di motore avevano reso impossibile la presenza dell'A 440 di Marie Claude Beaumont, e Ragnotti con la March BMW della scuderia ufficiale Antarmarch. I due piloti segnavano rispettivamente, in prova, 1'22"8 e 1'22"9.

Partenza rapidissima di Ragnotti e al primo giro Cudini era staccato di qualche lunghezza, ma non tardava ad accorciare il varco riuscendo per due volte a superare Ragnotti, il quale però riprendeva subito il vantaggio. Poi, al terzo dei 15 giri previsti, l'Alpine passava definitivamente al comando e da allora Cudini non era più minacciato, tanto più che verso la fine Ragnotti doveva rallentare col motore che surriscaldava molto.

Nelle GT speciale, in assenza di Ballot Léna, la cui vettura veniva revisionata per la 1000 km del Nurburgring, Lafosse sembrava in grado d'imporsi senza fatica. Purtroppo, invece, alla sua vettura si rompeva la frizione già al secondo giro e il pilota abbandonava, lasciando la vittoria alla Carrera di Bozzas.

Nella turismo speciale Genrie su Capri e Rouget su Escort si sono finalmente trovati faccia a faccia. Battuto di 9/10 in prova, al via era però Rouget a fare la partenza migliore e da allora i due si sono continuamente alternati al comando, fino al settimo giro, quando Genrie si è definitivamente installato in prima posizione.

Nella gara per turismo di serie, molta animazione. Greder e Marie Claude Beaumont avevano piazzato le loro Commodore in prima fila, davanti all'Hemicuda di Marie Laurent e alle altre tre Commodore di Maquine, Rouget e Lagniez. Greder ha fatto la partenza più veloce e al primo giro si è portato in testa,

ma Lagniez lo tallonava, mentre un poco più indietro Marie Claude Beaumont e Rouget procedevano praticamente insieme, seguiti da Maquine. In quel giro ritiro di Marie Laurent, per guasto al motore. A Greder sono occorsi cinque giri per sbarazzarsi di Lagniez e dopo ha sempre aumentato il suo vantaggio, ottenendo la vittoria.

**Daniel Boutonnet**

**G.P. DI PARIGI - Gara di velocità in circuito - Monthlery, 12 maggio 1974.**

#### LE CLASSIFICHE

**Turismo di serie:** 1. Greder (Opel Commodore GSE) 12 giri in 21'17", media 115,216 kmh; 2. Lagniez (Opel Commodore) a 2"8; 3. M. Cl. Beaumont (Opel Commodore) a 33"3; 4. Antichan (BMW 3,0 CSL) a 34"9; 5. Marquigny (Opel Commodore) a 54".

**Turismo speciale:** 1. Genrie (Ford Capri RS) 12 giri in 19'50"5; 2. Rouget (Ford Escort RS) a 8"5; 3. Fornage (Ford Capri) a 32"8.

**G.T. speciale:** 1. Borras (Porsche Carrera) 12 giri in 18'36"7, media kmh 131,756; 2. Chateau (Porsche Carrera) a 1"5; 3. Seguin (Porsche Carrera) a 11"7.

**Sport e Biposto:** 1. Cudini (Alpine Renault A.441) 15 giri in 20'57"4, media 146,627 kmh; 2. Ragnotti (March-BMW 74S) a 12"6; 3. «Pat Shaddock» (Grac MT20) a 2 giri; 4. Teiller

## Stracciarecord F. 5000 in salita belga

**ALLE-SUR-SEMOIS** - Questo nuovo round del campionato belga della montagna è stato vinto dallo svizzero Badan, al volante di una F. 5000. Ha battuto con largo margine la Lola di Beurlys, la Formula Vee di Swyssen e la Fiat Abarth di Neri.

Già in prova Badan si era nettamente imposto sugli avversari e nella prima salita ha ulteriormente migliorato i propri tempi. Nella seconda, poi, ha letteralmente polverizzato i records, non permettendo a nessuno di avvicinarli.

**CORSA DI ALLE-SUR-SEMOIS - Gara di velocità in salita, valevole per il campionato belga della montagna - 19 maggio 1974.**

#### LA CLASSIFICA

1. Badan (F. 5000) 1'45"71; 2. Beurlys (Lola) 1'52"08; 3. Swyssen (F. VEE) 1'54"27; 4. Merif (Abarth) 1'54"50; 5. Vanierschoot (Alpine) 1'56"38; 6. Sterckx (De Tomaso) 1'57"26; 7. Fifi (Fiat 128) 1'58"74; 8. David (De Tomaso) 1'59"19; 9. Gillet (Viane) 1'59"19; 10. P.H.B. (Porsche) 1'59"30.

## Per dare strada piroetta un indonesiano

LONDRA - Diventa una notizia, quest'anno, quando Brian Henton non vince una gara di F. 3, infatti aveva vinto tutte quelle cui aveva partecipato fino alla prova del campionato Forward Trust di Snetterton. Del resto, non ha proprio perso neanche quella, ...il motore della sua March si è rotto, mentre il pilota si avviava verso lo schieramento.

Ha poi vinto il conduttore che aveva ottenuto la posizione al palo, Alex Ribeiro, e questo fa pensare che se avesse corso Henton avrebbe avuto vita dura. In principio hanno condotto Buzaglio e Passatore, poi questi ha avuto una foratura ed ha abbandonato mentre Buzaglio perdeva molta della sua foga. Allora Ribeiro ha portato al comando la sua GRD Hollywood e vi è rimasto in maniera convincente, pilotando in modo che ha fatto ottima impressione, «tagliando» le curve al millimetro calcolato molto bene, fatto che rende chiaro quanto si sia ormai adeguato alle gare in monoposto. Rouff, che era partito dal fondo dello schieramento, è risalito fino al secondo posto, terzo su March Chateaubriand.

Nell'ultimo giro l'indonesiano Hany Waino ha avuto un'incredibile incidente, quando ha visto Moraes nello specchietto retrovisore. Nel cercare di non ostacolarlo, ha urtato leggermente un terrapieno, è rimbalsato ed ha urtato il guard-raill su un lato della pista col muso della vettura, ha fatto un testa-coda ed ha urtato la barriera sull'altro lato con la parte posteriore della macchina, che a questo punto si è fermata. Poi, vedendo arrivare altre vetture, Waino ha deciso di togliere di mezzo la propria ed è finito dritto filato contro l'Armco! E' poi saltato fuori che Moraes rallentava per andare al box, dato che dopo un'uscita di pista aveva le prese d'aria piene d'erba...

d. h.



**PELTIER-LAFOSSE con la BMW  
bissano MONZA nella «snob-  
bata» 500 KM. VALLELUNGA**

# La CAMARO ci prova...



Dalla BMW preparata dalla Precision Liegeoise, già vincitrice a Monza, scende Peltier e salirà Lafosse. Questo equipaggio non ha cambiato gomme

**VALLELUNGA** - Bisogna riconoscere che la Vallelunga S.p.A. non è certamente aiutata dalla fortuna nella scelta delle manifestazioni. Per quattro anni le gare dell'Euroturismo hanno visto la costante partecipazione delle case con piloti presi in prestito spesso dalla Formula 1. Proprio con questi argomenti a Roma si sperava nel pieno successo della manifestazione che faceva appello alla spettacolarità delle odierne gruppo 2.

Al contrario le note restrizioni hanno imposto uno stop parziale ai programmi delle Ford e della BMW (uniche case rimaste sulla breccia) ed i romani si sono dovuti accontentare degli equipaggi privati con le macchine dello scorso anno.

I motivi di richiamo non mancavano comunque, e ancor più dopo le prime prove, quando la snobbatissima Chevrolet Camaro di Gardner ha ribaltato i pronostici generali che la davano spacciata in partenza su di una pista stretta come Vallelunga. Al contrario solo Lafosse riusciva a fare meglio, e, anche se in gara la macchina inglese non sarà poi assistita dalla fortuna, è risultata comunque una eccitante sorpresa. Praticamente l'unica macchina ufficiale era l'Escort del preparatore

Zacowski che non ha avuto difficoltà ad ammettere che il suo «atelier» è in tutto e per tutto un reparto corse della Ford-Colonia.

Era immaginabile che questa macchina che già aveva impressionato a Monza ed a Salisburgo si trovasse a suo agio a Vallelunga ma quando il pilota Heyer, ex kartista di fama della nazionale tedesca, si è trovato di fronte alla pista romana esplodeva letteralmente di gioia facendogli dire che il terreno di gara era adattissimo ai mezzi dell'Escort: «Quasi una pista di kart» dichiarava. Al sabato addirittura in casa Zackspeed si pensava di tentare l'assoluto, afferrando una possibilità che in questa stagione non si presenterà più per la macchina tedesca.

Poi la notevole differenza nei tempi tra il primo e secondo pilota consigliavano un ritorno a più miti propositi pur se l'aver vivacizzato la prima parte di questa 500 km è stato assieme alla magnifica lotta di Manfred Mohr contro Lafosse e Peltier, uno dei migliori pregi di questa prima esperienza romana con l'Euroturismo.

**VALLELUNGA** - Alle 14,38, dietro ad una Ferrari 330 che funge da staffetta, si schierano le 25 Gruppo 2 per la partenza lanciata. L'enorme accelerazione della Camaro di Gardner «brucia» l'intero schieramento ma nel misto è il segaligno baffuto Walter Brun con una BMW 3500 di Schintzer a guidare il carosello. Dopo sette giri la situazione è già delineata con Brun ancora al comando, seguito dalla Escort di Heyer, dalla BMW ex-Casa di Finotto che però ha preso il via con Mohr e dalla BMW di Peltier-Lafosse, nota per avere vinto la gara di Monza. Non sembra prendersela subito calda ed anzi l'inizio per la macchina della Gitanes è in sordina, ma 500 km. nel «toboga» romano sono massacranti ed i fatti le daranno ragione.

Intanto si registrano già le prime soste. Peccato per l'Ascona-Conrero di Colzani e «Paco» che si era inserita bene tra le migliori due litri (Heyer a parte) squalificata per partenza a spinta. Paradossale poi la situazione della Capri (noleggiata da Easp) di Maurizio Micangeli-Pietromarchi: squalificata nelle prime fasi della gara per rifornimento ritenuto irregolare, era poi riarmata quando già aveva preso la via del garage! Anche per la Camaro la sorte non sarà felice: in difficoltà con i freni si ritirerà a metà gara con Muir alla guida per noie all'impianto elettrico.

Ma la prima parte della gara era tutta per Mohr che iniziava una serie di giri formidabili per accumulare un buon vantaggio in vista del primo cambio di pilota. Anche in virtù di



Prima della «esse», ecco la BMW vincitrice seguita dalla BMW-Schnitzer dello sfortunato Brun, dalla Escort di Ruoso e dalla Ford-Capri 3 litri di Klaus

una brevissima sosta di Peltier che cede la macchina a Lafosse, il vantaggio del tedesco di Milano sale fino ad 1'10", mentre (siamo ormai al 45. giro) Heyer ha già divertito a sufficienza il pubblico con l'Escort su tre ruote al tornante e cerca solo di evitare ogni possibile guaio per vincere la classe 2000.

Sempre in questa classe saranno secondi per lungo tempo Finotto (che

ha così guidato due macchine) e «Pooky» con l'Escort del trevigliese aggiornata a 2 litri. Purtroppo verso la fine della gara «Pooky» doveva fermarsi al tornante per un principio d'incendio favorendo così la regolarissima marcia dell'Escort che «Aval» ha diviso con Pesenti Rossi, per la prima volta su una macchina di Gruppo 2. E se non bastasse il pilota di F. 3 faceva anche da secondo sulla GTA 1300 di Ghedini!

**500 KM DI VALLELUNGA** - Gara di velocità internazionale valida per il campionato europeo Turismo - Vallelunga, 19 maggio 1974. **LE CLASSIFICHE**

**Classe oltre 3000:** 1. Peltier-Lafosse (BMW 3500) 3.46'49", media 131.655 kmh; 2. Finotto-Mohr (BMW 3500) 3.47'20"3; 3. Kocher-Arm (BMW 3500) a 53 giri; 4. Bern-Pallavicini (BMW 3500) a 78 giri. **Giro più veloce:** Lafosse in 1'24", media 137.142 kmh.  
**Classe 3000:** 1. Odenthal-Klaus (Ford-Capri) 3.47'13"7, media 122.681 kmh; 2. Bonaccorsi-Coco (Opel Commodore) a 12 giri; 3. Posumato-Micangeli (Ford Capri) a 39 giri. **Giro più veloce:** Klaus 1'24"6, media 133.333 kmh.  
**Classe 2000:** 1. Heyer-Kautz (Ford E.) 3.47'20"9, media 130.049 kmh; 2. «Aval»-Pesenti Rossi (Ford E.) a 13 giri; 3. Ghidini (A.R. GTA) a 17 giri; 4. Gallo-Locatelli (Ford E.) a 17 giri; 5. Ghislotti (A.R.) a 19 giri; 6. «Aval» (BMW) a 24 giri; 7. De Antoni (BMW) a 26 giri; 8. Sebastiani (A.R.) a 26 giri; 9. Finotto (Ford) a 51 giri. **Giro più veloce:** Heyer in 1'24"6, media 133.333 kmh.

La classe 3000 era un po' in tono minore perché l'unica macchina veramente competitiva era la Ford Capri ex-Casa dell'anno scorso che il tedesco Klaus divideva con la connazionale Waltraud Odenthal. Questa ragazza di Colonia ha dimostrato doti più che discrete ed anche una resistenza eccezionale. La Capri ha marciato come un orologio per quasi tutta la gara e solo nel finale e' stata attardata da noie alle valvole che non le hanno impedito di vincere la classe.

Ma torniamo ai veri protagonisti che, una volta sparito di scena Brun, sono stati Mohr-Finotto assieme a Lafosse e Peltier. Al 66. giro dunque il tedesco cede la macchina a Finotto con circa 70" di vantaggio; benzina e cambio di un pneumatico per un totale di 20" e Finotto torna in pista con Lafosse che in quel momento è scatenato per annullare lo svantaggio. L'inseguimento sarà redditizio per il pilota francese tanto che, quando al 98. giro Finotto si fermerà davanti alle gambe del capo tecnico della sua equipe Dremel, Lafosse passerà decisamente a condurre.

Altra benzina ed altra gomma sostituita (da notare che la BMW della Precision Liegeoise, decisamente meno sovrasterzante non ha mai sostituito gomme) e poi riprende Mohr. Il pubblico a quel punto spera nel miracolo del tedesco che ricorda vittorioso a Vallelunga sulla F. 3, ma ormai il gioco è fatto per la vettura franco-belga, e Mohr preferisce tenere la seconda piazza.

**Daniele Buzzonetti**

Nella «tricolore» G.2 decide la... benzina

# L'austerità tradisce LITRICO

VALLELUNGA - Erano quasi 250 gli iscritti di questa «2 giorni» di Val-  
lelunga e la parte del leone la face-  
vano sicuramente i piloti delle classi  
fino a 1600-G. 2 impegnati nella loro  
«terza» di campionato.

GARA NAZIONALE CAMPIONATO TURISMO -  
Vallelunga, 19 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

**Classe 500:** 1. «Gastone» (Giannini) 26'55"9,  
media 99,814 kmh; 2. Squarise (Fiat) 27'  
04"9; 3. Capri (Fiat) 27'36"8; 4. Morabito  
(Fiat) 27'53"8; 5. «Pado» (Giannini) 28'; 6.  
Amighini (Giannini) 28'00"7; 7. Santoni  
(Giannini) 2'10"; 8. Nieri (Giannini) 28'13"1;  
9. Curti (Giannini) a 5 giri; 10. «Doppio  
Rhum» (Giannini) a 6 giri; 11. Baldazzi  
(Giannini) a 6 giri. **Giro più veloce:** Baldazzi  
1'52"8, media 102,127 kmh.

**Classe 600:** 1. «Yankee» (Giannini) 26'37"6,  
media 108,144 kmh; 2. «Tibeli» (Abarth) 26'  
51"9; 3. Maldini (Giannini) 27'35"8; 4. Ce-  
sarini (Abarth) 27'36"3; 5. Ciardi (Giannini)  
a 1 giro; 6. Guarnieri (Abarth) a 1 giro; 7.  
Rafanelli (Giannini) a 2 giri; 8. Ricci (Gian-  
nini) a 6 giri. **Giro più veloce:** «Yankee» in  
1'43"6, media 111,196 kmh.

**Classe 700:** 1. Aldo Fina (Abarth) 26'07"6,  
media 110,410 kmh; 2. Galluzzo (Abarth) 26'  
22"1; 3. Fasolino (Giannini) 26'30"4; 4. Po-  
rietti (Giannini) 26'32"4; 5. Padrone (Gian-  
nini) 26'55"7; 6. Carena (Abarth) 26'56"1; 7.  
Petti (Giannini) 27'13"9; 8. Gattafoni (Gian-  
nini) 27'57"1. **Giro più veloce:** Fina 1'43"3,  
media 111,519 kmh.

**Classe 850:** 1. Vittorio Bernero (Abarth) 27'  
35"7, media 111,308 kmh; 2. Campani (A-  
barth) a 1 giro; 3. Viotto (Abarth) a 1 giro; 4.

Scalabrini (Abarth) a 5 giri; 5. Carotenuto  
(Abarth) a 6 giri; 6. Scala (Abarth) a 7 giri.  
**Giro più veloce:** Bernero 1'39"8, media  
115,430 kmh.

**Classe 1000:** 1. Rino Amighini (Abarth) 25'  
36"2, media 120,012 kmh; 2. Binati (Abarth)  
25'59"3; 3. «Delta» (Abarth) 26'12"3; 4. Pia-  
centini (Abarth) 26'41"7; 5. Righi (Abarth) a  
1 giro. **Giro più veloce:** Amighini 1'33"6,  
media 123,076 kmh.

**Classe 1150:** 1. Frasson (Fiat 128) 26'36"3,  
media 115,456 kmh; 2. «Paperone» (128) 26'  
37"4; 3. Segalini (128) 27'01"4; 4. Bartoli  
(128) a 1 giro; 5. Zagari (128) a 5 giri. **Giro  
più veloce:** Frasson 1'37"6, media 118,032.

**Classe 1300:** 1. Tullio Ghislotti (A.R.) 26'  
25"9, media 125,758 kmh; 2. Galmozzi (Fiat  
128) 26'36"3; 3. Gargan (Fiat 128) 27'04"4; 4.  
Ghidini (A.R.) 27'04"4; 5. Cataneo (A.R.)  
27'40"6; 6. Camathias (Fiat 128) 27'44"7; 7.  
Truci (A.R.) a 1 giro; 8. Rassega (A.R.) a 2  
giri; 9. Bonaccorsi (A.R.) a 2 giri; 10. Fin-  
notto (Ford) a 3 giri; 11. Litrico (A.R.) a 5  
giri. **Giro più veloce:** Finotto 1'30"9, media  
126,732 kmh.

**Classe 1600:** 1. Franco Gilardini (Ford) 26'  
46"7, media 121,889 kmh; 2. Ciardi (Ford)  
27'02"9; 3. Nappi (BMW) 27'27"2; 4. Mura  
(A.R.) 27'55"9; 5. Ubaldi (A.R.) a 1 giro;  
6. Bruzzese (A.R.) a 1 giro; 7. Belli (Ford)  
a 5 giri. **Giro più veloce:** Gilardini 1'33".

## SOTTANELLI re dei dispari Incuriosisce i tedeschi la F. ITALIA

VALLELUNGA - Il programma agonistico  
di questa due giorni romana, caratterizzata  
da una estate scoppiata improvvisamente,  
viene aperto dalla F. Italia: questa volta  
sono di scena i numeri dispari, e come  
sempre, inspiegabilmente, sono in numero  
notevolmente inferiore ai pari. Attentamen-  
te seguiti dai tedeschi, piuttosto interessati  
alle macchine che non hanno mai visto,  
aprono lo schieramento della prima batte-  
ria Sottanelli e Regosa ma subito dietro  
c'è il rientrante Gunnella più che mai de-



Rosario Pezzella sta per scendere dalla sua Fiat 128 danneggiata contro il guard-rail, dopo una  
paurosa sbandata in pieno rettilivo del traguardo, durante la corsa per le classi 850, 1000 e 1150



Sono ora di scena le Formula Italia: nella fi-  
nale, si gira Pizzi coinvolgendo anche Regosa

Molto intelligente la variazione al  
programma ufficiale che prevedeva le  
500 con le classi superiori delle bi-  
cilindriche. La marea di iscritti consi-  
gliava una ulteriore coda al program-  
ma ed alla fine tutti erano accontentati.  
Dalle prove esce prepotentemente  
alla ribalta il calabrese Laganà (Castel-  
li) che ha deciso di celarsi sotto lo  
pseudonimo di «Doppio-rhum»: con  
1'52" netti mette più, un secondo tra  
sé e Squarise (Angelino).

Tocca proprio a questi due fare l'  
andatura per i primi giri e soltanto  
«Gastone» (Tamburini) assieme a  
Drovandi (Adolfo) sembrano poter te-  
nere le loro ruote. Quest'ultimo però  
viene fermato con la bandiera nera  
perché il suo motore perde vistosa-  
mente olio mentre Zadotti inizia una  
irresistibile ascesa che in breve lo  
porta alla spelle di Laganà. Fermo il  
calabrese ai Cimini, per Zadotti si  
apre la strada della vittoria.

Nella gara delle classi 600 e 700 per  
il palermitano Aldo Fina (rientrato  
dopo una lunga assenza) con la fa-  
mosa Abarth di Saccone che procurò  
tanto interesse nella stagione '72, si è  
ripetuto il cesariano «Vedi vidi, vi-

ci». Nelle prove era Fasolino (Cev-  
nini) ad ipotecare il risultato ma già  
al primo giro si capiva che soltanto  
una rottura poteva fermare il pilota  
del Sud, uscito dalla «trincea» con  
100 metri di vantaggio su Fasolino,  
«Yankee» (Lanini) e Galluzzo.

«Yankee» era naturalmente primo  
della 600, tanto che a metà gara ral-  
lentava il ritmo facendosi passare da  
numerose 700. Intanto Fasolino cer-  
cava, magari facendo il semaforo su  
tre ruote, di mantenere la seconda  
piazza ma a poco dal termine rom-  
peva il comando del cambio, e finiva  
con la sola terza marcia, e ne appro-  
fittava il sempre redditizio Galluzzo.

Per la gara aperta alle classi 850  
1000 e 1150 ci sembra quasi super-  
fluo scrivere chi partiva al palo. Natu-  
ralmente era Rino Amighini che con  
l'Abarth di Garavello ha ricomincia-  
to a correre secondo i canoni della  
stagione scorsa, lottando contro i fan-  
tasma. Già al primo passaggio dalla  
trincea una esclamazione di stupore  
si levava dal pubblico che notava  
il distacco subito vistosissimo. Alle  
sue spalle si staccava altrettanto bene  
l'Abarth di Binati (Baistrocchi) e dopo

una lunga schermaglia con la muta  
delle 128 altrettanto facevano Piacen-  
tini (Garavello) e «Delta» (Baistroc-  
chi).

Mentre Bernero (Fren) vinceva la  
850 nella classe superiore c'era una  
vivace lotta tra Zagari (Trivellato),  
Frasson (GS-Tuning) e Pezzella (Gal-  
mozzi). Questi ultimi due si tocca-  
vano sulla linea del traguardo ed a  
rimetterci era Pezzella che sbandava  
paurosamente con la macchina di tra-  
verso. Quasi contemporaneamente Sa-  
lomone (Fiat 128) si metteva su di un  
fianco in piena «S» ma fortunata-  
mente i danni erano limitati.

Infine, sono in pista le classi 1300  
e 1600 che chiudono il programma  
del Campionato italiano. Litrico (Alfa  
GTA-Autodelta) sembra non abbia  
nessuna intenzione di risparmiare la  
macchina per la 500 km. Nettamente  
in testa al Campionato, il catanese ci  
tiene a fare tris e soltanto Ghislotti  
(Alfa GTA-Autolodi) sembra in grado  
di resistergli. L'anno scorso Litrico  
vinse su questa pista fermandosi poco  
oltre il traguardo senza benzina men-  
tre quest'anno, con minore fortuna, è  
stato costretto a fermarsi per lo stes-  
so inconveniente.

sideroso di reinserirsi fra i mattatori della  
categoria.

Non dovrà attendere molto: dopo la ba-  
garre iniziale era il pilota di Terni a con-  
durre, seguito come un'ombra da Sotta-  
nelli e Regosa mentre il gruppo guidato da  
De Stefano appariva già fuori causa. Su-  
bito dopo Regosa si girava platealmente  
al semaforo, frenando definitivamente la  
caccia del gruppo ai due battistrada che  
iniziano un eccitante «corpo a corpo»,  
con mutamenti di posizione che si susse-  
guivano giro dopo giro nella zona dei  
Cimini.

Intanto Regosa dava inizio ad una delle  
sue formidabili rimonte e, da sesto, tor-  
nava stabilmente terzo mentre l'arrivo tra  
Sottanelli e Gunnella era in volata con un  
distacco di soli due decimi.

La seconda batteria si annunciava altret-  
tanto movimentata ed invece riusciva a  
mantenere le promesse soltanto per due  
giri. Farneti e Cesarini iniziavano subito  
alla grande con quest'ultimo che fungeva  
da battistrada ed il pilota di Ravenna che  
lo seguiva come un'ombra. Al terzo giro  
era tutto finito: Farneti usciva lentamente  
dalla trincea e si fermava con l'alberino  
del cambio rotto. Ormai per Cesarini la  
corsa diventava una vera passeggiata e  
vinceva con un certo margine sui regolari  
Riccitelli e Grimaldi.

Finale decisamente spettacolare, secondo  
i migliori canoni della categoria. Già al se-  
condo giro il doppio brivido: mentre Sot-  
tanelli conduceva il «serpentone», Gun-  
nella, con una staccata al fulmicotone, in-  
flava Cesarini al semaforo ma quasi con-  
temporaneamente si giravano nello stesso  
punto Pizzi e Regosa. Intanto i due di  
testa davano vita ad una lotta ravvicinata

Tutti i tempi delle due giornate di prove della 500 KM

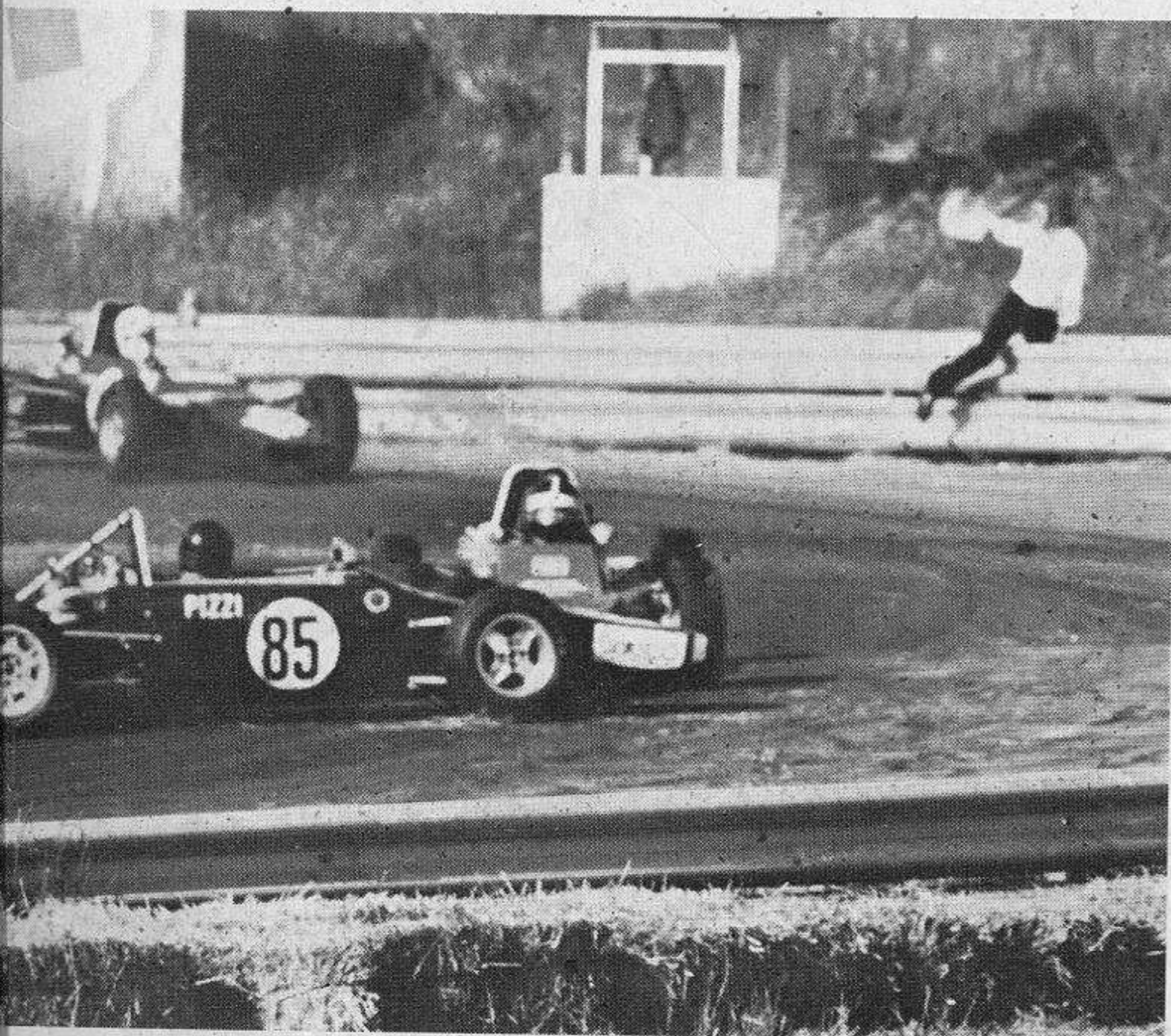
VENERDI' SABATO

		VENERDI'	SABATO
LAFOSSE	BMW	1'22''4	1'21''8
PELTIER	BMW	1'23''4	—
GARDNER	Chevrolet	1'22''1	1'22''1
MUIR	Chevrolet	1'24''2	1'24''3
MOHR	BMW 3500	1'22''6	1'22''6
FINOTTO	BMW 3500	1'25''6	1'26''9
HEYER	Ford Escort 1998	1'22''8	1'22''8
KAUTZ	Ford Escort 1998	1'26''2	1'25''6
BRAUM	BMW 3500	1'22''9	1'22''9
ZONDLER	BMW 3500	1'24''2	1'24''2
ARM	BMW	1'24''2	(1'24''9)
KOCHER	BMW	1'24''3	1'24''5
KRAUS	BMW CSL	1'25''6	1'24''3
SCHOMMERS	BMW CSL	1'25''3	1'27''3
OGRODOWCZYK	BMW CSL	1'25''3	1'24''8
MULLER	BMW CSL	1'25''2	1'25''2
LUDWIG	BMW CSL	1'27''5	1'27''5
ODENTHAL	Ford Capri	1'27''8	1'26''0
HERLITZE	Ford Capri	1'31''9	1'28''5
PALLAVICINI	BMW 3500	—	1'26''9
FINOTTO	BMW 3500	—	1'30''4
«POOKY»	Ford E. 2000	1'27''1	1'27''1
PESENTI R.	Ford E. 2000	1'28''0	1'28''8
«ALVAL»	Ford E. 2000	1'28''1	1'28''1
«POOKY»	Ford E. 2000	1'31''0	1'33''1
DE ANTONI	BMW 3500	—	1'28''8
	BMW 2000	—	1'29''0

		VENERDI'	SABATO
ROCCO	BMW 2000	—	1'39''3
COLZANI	Opel Ascona	1'29''4	1'29''4
«PACO»	Opel Ascona	1'29''6	1'29''6
LOCATELLI	Ford E. 2000	—	1'29''9
GALLO	Ford E. 2000	—	1'31''2
GHISLOTTI	A.R. GTA	1'31''5	1'31''3
«MACHENNA»	A.R. GTA	—	—
PESENTI ROSSI	A.R.	—	1'31''5
RUOSO	Ford	1'31''6	1'31''6
AMIGHINI	Ford	1'32''1	1'31''7
LITRICO	A.R.	1'32''4	1'32''1
ZECCOLI	A.R.	1'32''1	1'32''8
BONACCORSI	Opel	1'33''6	1'34''3
COCO	Opel	—	1'34''9
MICANGELI	Ford Capri	1'34''7	1'34''7
«ANPAL»	Ford Capri	1'37''8	1'37''5
RADICELLA	BMW 2000	—	1'35''0
BARONE	BMW 2000	1'35''0	1'36''0
NAPPI	BMW 2000	—	1'36''1
«VAK PSANT»	BMW 2000	—	1'39''5
TURIZIO	BMW 2000	1'31''0	1'31''0
GHIDINI	A.R. 1300	—	1'36''4
SEBASTIANI	A.R. 1600	1'37''5	1'37''9
«RARA»	A.R. 1600	1'38''3	—
PALANGIO	A.R. 1600	—	1'40''0
PERONI	A.R. 1600	—	1'40''2
MICANGELI MARCO	NSU 1300	—	1'40''8
VASARI	NSU 1300	6'47''6	1'40''9

# FORATI gli spoiler delle BMW

VALLELUNGA - Tutte le BMW presenti (due ex-ufficiali del '73, due Schintzer e tre Alpina) sono praticamente identiche al tipo 3500 CSL con il quale la casa bavarese ha vinto il titolo lo scorso anno. Indubbiamente quella più a punto, a parte i meriti dei piloti, è quella della Gitanes affidata a Lafosse e Peltier. Con un motore senza problemi è anche molto stabile e precisa in



A destra, la Fiat-Giannini 128 di Vittorio Salamone a ruote all'aria, dopo una sbandata: nonostante tutto il pilota è uscito indenne

ed emozionante, finché Gunnella non ci scomponesse al tornante. A questo punto si alternavano al comando Cesarini e Sottanelli pur se verso la fine anche Gunnella pareva sul punto di reinserirsi.

Al contrario si fermava definitivamente con il telaio deformato e standosene in mezzo al prato, con il linguaggio dei gesti, lanciava una serie di plateali accuse mentre Sottanelli vinceva in volata. Si saprà poi che le accuse erano rivolte a Cesarini che pare sia stato poco tenero in una staccata. Questa volta il regolamento veniva applicato alla lettera ed il volitivo ragazzo di Magione veniva tolto dalla classifica.

**GARA DI FORMULA ITALIA (numeri dispari)**  
Vallelunga, 18 maggio 1974.

#### LE CLASSIFICHE

**1. batteria:** 1. Dino Sottanelli 17'25''4, media 132,211 kmh; 2. Gunnella 17'25''6; 3. Regosa 17'33''8; 4. Pizzi 17'50''4; 5. Mastrodonato 17'53''9; 6. De Stefano 17'57''4; 7. «Il Liscio» 18'12''4; 8. Giordano 18'24''7; 9. Lo dola 18'30''2; 10. Corradetti 18'51''3. **Giro più veloce:** Sottanelli in 1'25''4, media 134,894 kmh.

**2. batteria:** 1. William Cesarini 16'30''1, media 131,635 kmh; 2. Riccitelli 17'37''6; 3. Grimaldi 17'42''6; 4. Coloni 17'43''1; 5. Trizzino 18'05''4; 6. Bellini 18'35''9. **Giro più veloce:** Farneti 1'26''3, media 133,487 kmh.

**FINALE:** 1. Dino Sottanelli 25'59''7, media 132,941 kmh; 2. Cesarini 25'59''9; 3. Grimaldi 26'25''1; 4. De Stefano 26'32''9; 5. «Il Liscio» 26'33''7; 6. Coloni 26'37''7; 7. «Carlo Alberto» 26'33''7; 8. Trizzino 26'40''2; 9. Riccitelli 26'46''7; 10. Giordano a 1 giro. **Giro più veloce:** Gunnella 1'24''8, media 135,849 kmh.

## BARONIO tris (sudato) nelle MEXICO

Il nutritissimo contorno della 500 Km comprendeva anche la quarta di campionato per le Ford-Mexico e l'attesa non è stata poca perché era la prima volta che queste macchine si misuravano sul percorso completo di Vallelunga. «Baronio», passato ora sotto i colori della Delta non ha comunque cambiato le sue abitudini: miglior tempo in prova, inizia subito alla grande trascinandosi Schenetti (Bellei), Negro (Perosino), «Tacus» (Tanarauto), Ciccozzi con una macchina ufficiosa della Ford e Fargion (Autosas).

Gli altri sembrano subito tagliati fuori anche perché una funambolica sbandata di Drovanti all'uscita della trincea frazionava il gruppo. Subito dopo Ciccozzi (che si cela sotto lo pseudonimo di «Peter Cox») passa quarto approfittando di una «variazione» per prati di «Tacus», ma il primattore in quel momento è Franco Negro che, come sempre coriaceo e mai domo, infila Schenetti ai Cimini e si getta all'inseguimento di «Baronio».

Il pilota di Asti corona la sua fatica

poco oltre metà gara, infilando il romano in piena «S» ed a questo punto la lotta è ancora più vivace non solo tra i due ma anche tra Schenetti e Ciccozzi che, lottano per la terza piazza. Quando «Baronio», abbassando ripetutamente il record sul giro, tornerà in testa con un bellissimo passaggio in trincea le posizioni saranno ormai delineate ma a non rendere monotona la gara ci penseranno i piloti delle posizioni di centro.

Molto bella infatti la rimonta del bolzanino «Tacus», per molti giri vivacemente impegnato con Presenzini e «Spiffero». Dopo quattro gare la situazione è dunque piuttosto chiara, come è chiaro che «Baronio» con tre vittorie è ormai l'uomo da battere.

**CHALLENGE FORD MEXICO - Vallelunga, 19 maggio 1974.**

#### LA CLASSIFICA

1. «Baronio» 31'09''1, media 111,168 kmh; 2. Negro 31'11''8; 3. Schenetti 31'20''3; 4. «Peter Cox» 31'24''9; 5. Fargion 31'28''8; 6. Presenzini 31'39''9; 7. «Spiffero» 31'41''2; 8. «Tacus» 31'45''2; 9. «Clent» 31'53''; 10. Braga 31'57''1; 11. Benusiglio 31'57''2; 12. «Cargo» 33'12''9; 13. Belli 32'13''8; 14. Aldobrandi 32'30''3; 15. Revello 32'05''4; 16. «Haire» 31'19''1 a 1 giro; 17. Drovanti 32'08''1 a 1 giro. **Giri più veloci:** «Baronio» e Negro 1'42''3, media 112,609 kmh.

curva mentre quella di Finotto e Mohr, ottima di motore, accusa un sovrasterzo eccessivo per Vallelunga. Interessante comunque quest'ultima macchina perché è il modello che la BMW preparò alla fine del '73 per la 9 Ore di Kyalami.

Sugli sportelli porta ancora i faretti per illuminare i numeri ed inoltre i serbatoi della benzina e le pompe dei freni sono notevolmente arretrati, al limite del portabagagli, per una migliore ripartizione dei pesi. I parafanghi poi sono allargati verso l'interno perché il regolamento di Kyalami era più permissivo del G.2 e la macchina era una prefigurazione delle Silhouettes. Naturalmente ora è tornata regolare ma con i futuri regolamenti Finotto riaggiungerà la macchina. Da notare infine che tutte le BMW hanno accusato problemi di raffreddamento freni e gomme che hanno spinto i tecnici a forare vistosamente lo spoiler anteriore.

d. b.