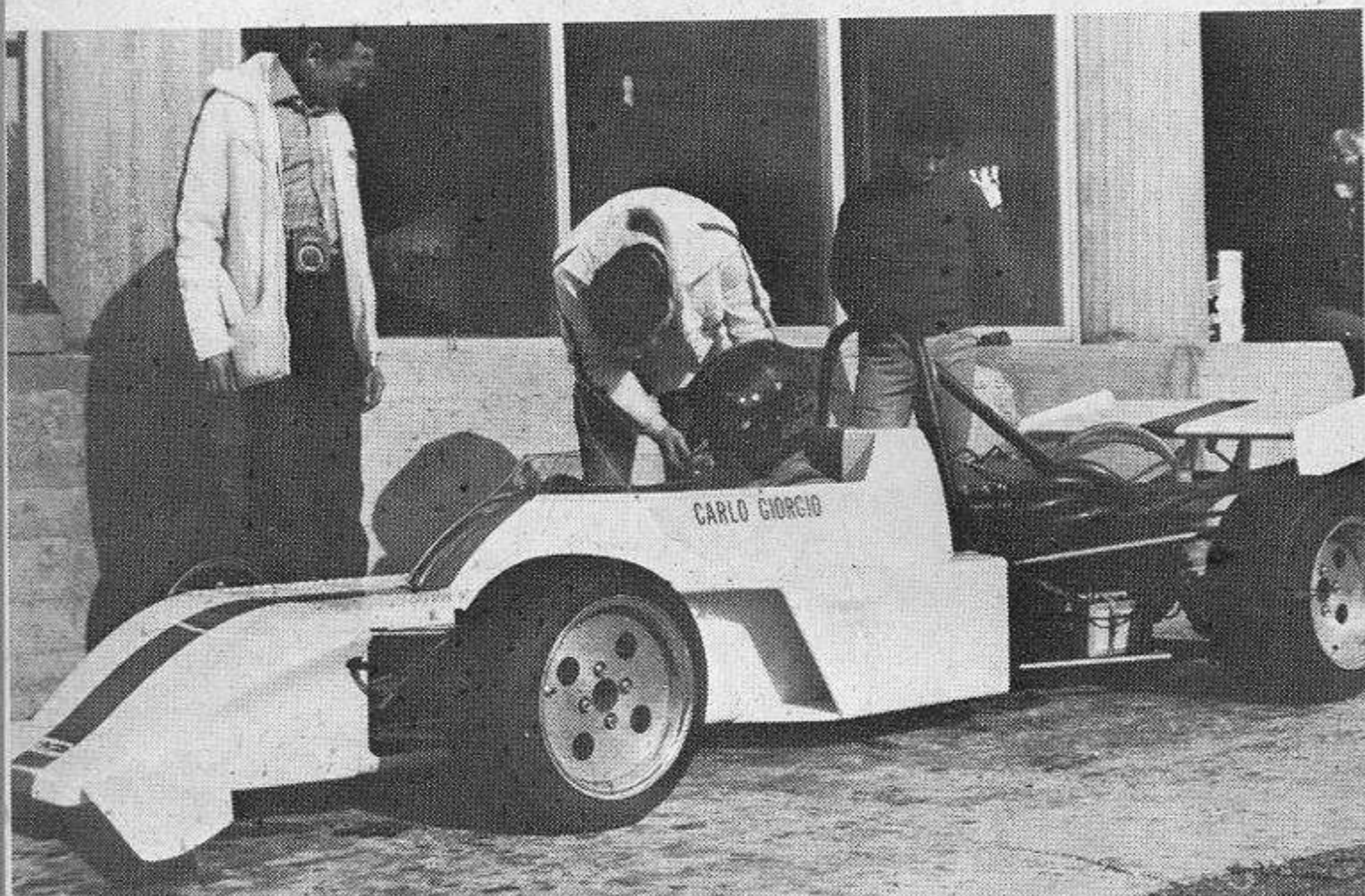
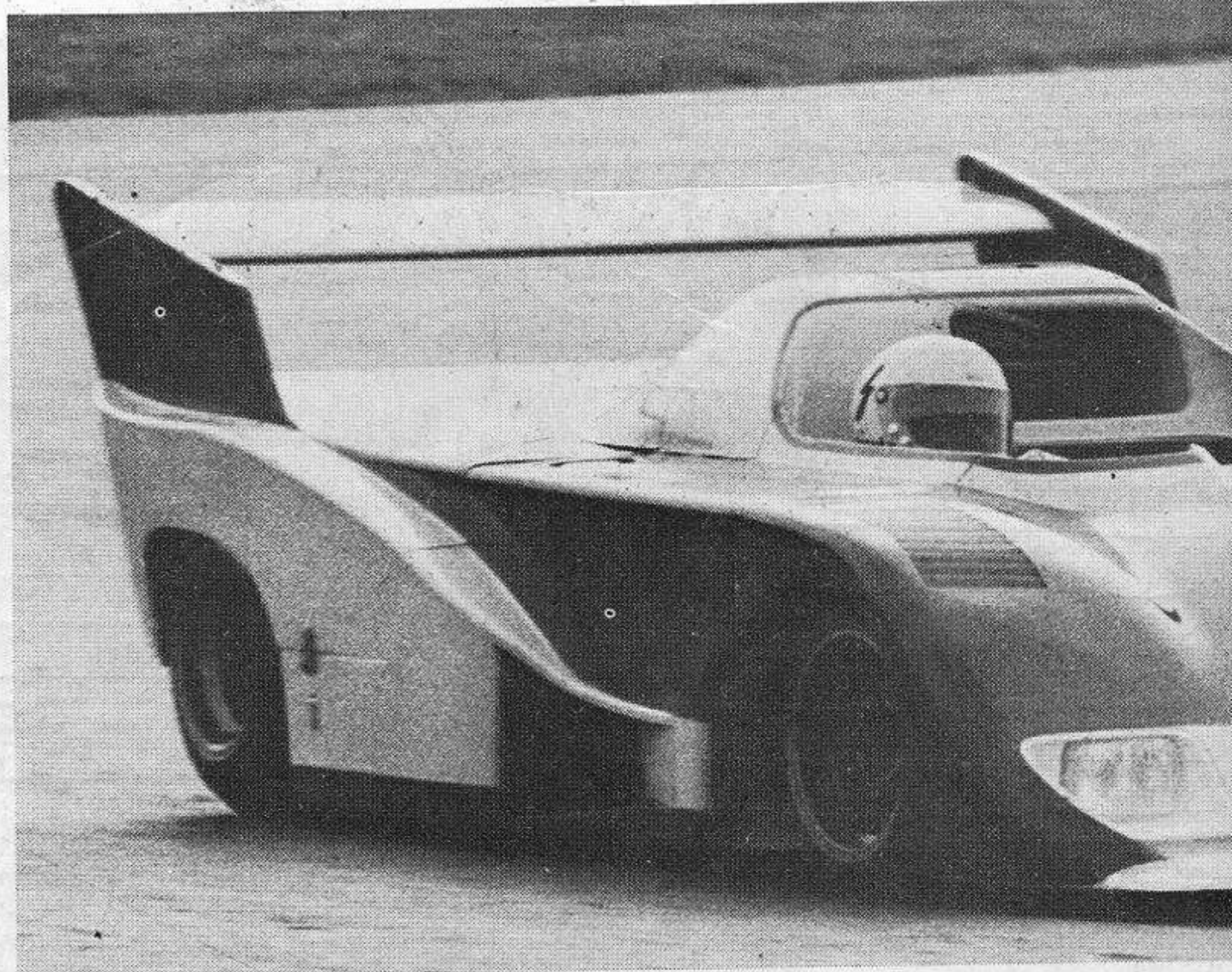


Per MONTECARLO i «vecchi» rispolverano le loro ambizioni

FRANCISCI e GIORGIO F. 3 «speciali»

ROMA - Ridipinta d'un bel colore verde-inglese ha fatto la sua apparizione a Vallelunga la Brabham BT 35 di Salvatore Genovese, aggiornata in diversi particolari. Per adeguare il telaio alla potenza del nuovo Ford-Novamotor 2000 il tecnico siculo-romano ha variato l'impianto frenante con nuove pompe e nuove pinze anteriori. Nuovissimo il muso, ora molto più avvolgente e simile a quello delle Elf, mentre l'alettone di nuovo disegno è ora in posizione arretrata. E' stata collaudata da Francischi che, nonostante il traffico intensissimo, ha girato sotto l'1'17". Lo stesso pilota romano la guiderà a Montecarlo ed in qualche altra gara ma la macchina è appetita anche dall'altalenante Bernabei e da Roberto Marazzi.



In vista di Montecarlo, Giorgio ha provato a Vallelunga la MP di Formula 3

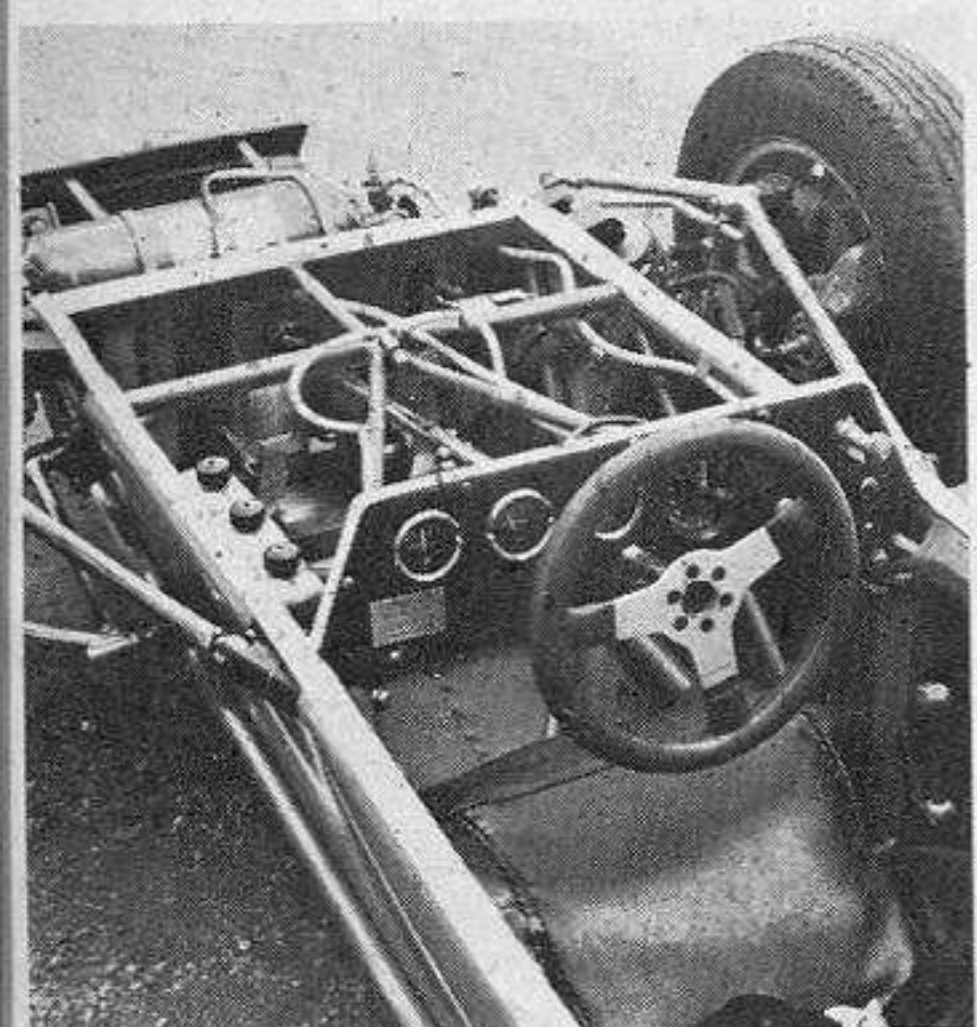
La lunga attesa di Carlo Giorgio almeno ad una cosa è valsa: la March 742 di F. 2 che il pilota romano ha finalmente portato a Vallelunga sabato sera con il suo solito pullman da trasporto non avrà bisogno di aggiornamenti.

Per il momento comunque Carlo Giorgio dovrà accontentarsi di osservarla staticamente perché per i collaudi dovrà attendere l'arrivo di un motorista della Holbay. E dal momento che la ditta inglese è attualmente occupatissima per cercare di rendere competitivi i motori di F. 3 che sono tornati tutti in Inghilterra (compresi quelli italiani), questo non potrà accadere prima della gara di Montecarlo.

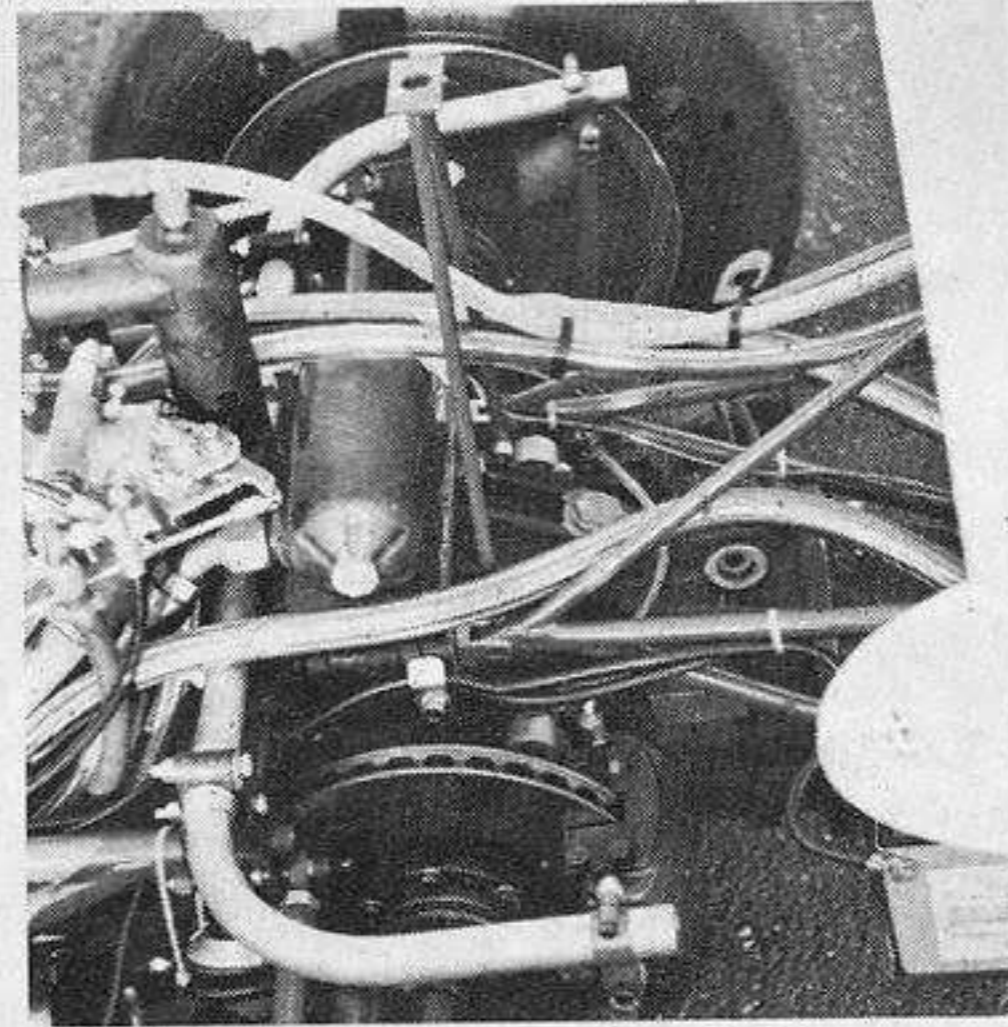
Il campione italiano di F. 3 sarà il primo ad utilizzare il nuovo Holbay di F. 2, derivato dal basamento dell'onnipresente Ford-Cortina, del quale restano, misteriosi i cavalli ed il regime massimo. La testa in alluminio ha l'aspirazione a sinistra e lo scarico a destra, e le March dotate di questa unità si riconosceranno subito perché anche il radiatore dell'acqua è stato portato a sinistra. La macchina correrà naturalmente per i colori del Jolly-Club ma, grazie all'interessamento dell'amico Massimo Baliva, Carlo Giorgio ha raggiunto anche un accordo con i fratelli pugliesi Di Pierri che hanno aperto a Roma i Vivai del Sud. Anche Baliva che correrà in F. 3 con un telaio Quasar aggiornato con numerosi particolari della March ed un motore Holbay sarà sponsorizzato dalla stessa ditta.

Carlo Giorgio intanto prosegue i collaudi dell'MP di F. 3 con la quale debutterà sicuramente a Montecarlo. A detta del pilota la macchina potrebbe essere già competitiva in virtù della sua tenuta di strada sincera e sicura. Per il momento le uniche modifiche riguardano l'eliminazione dei baffi anteriori e le pinze dei freni posteriori, non più Lockheed ma Girling.

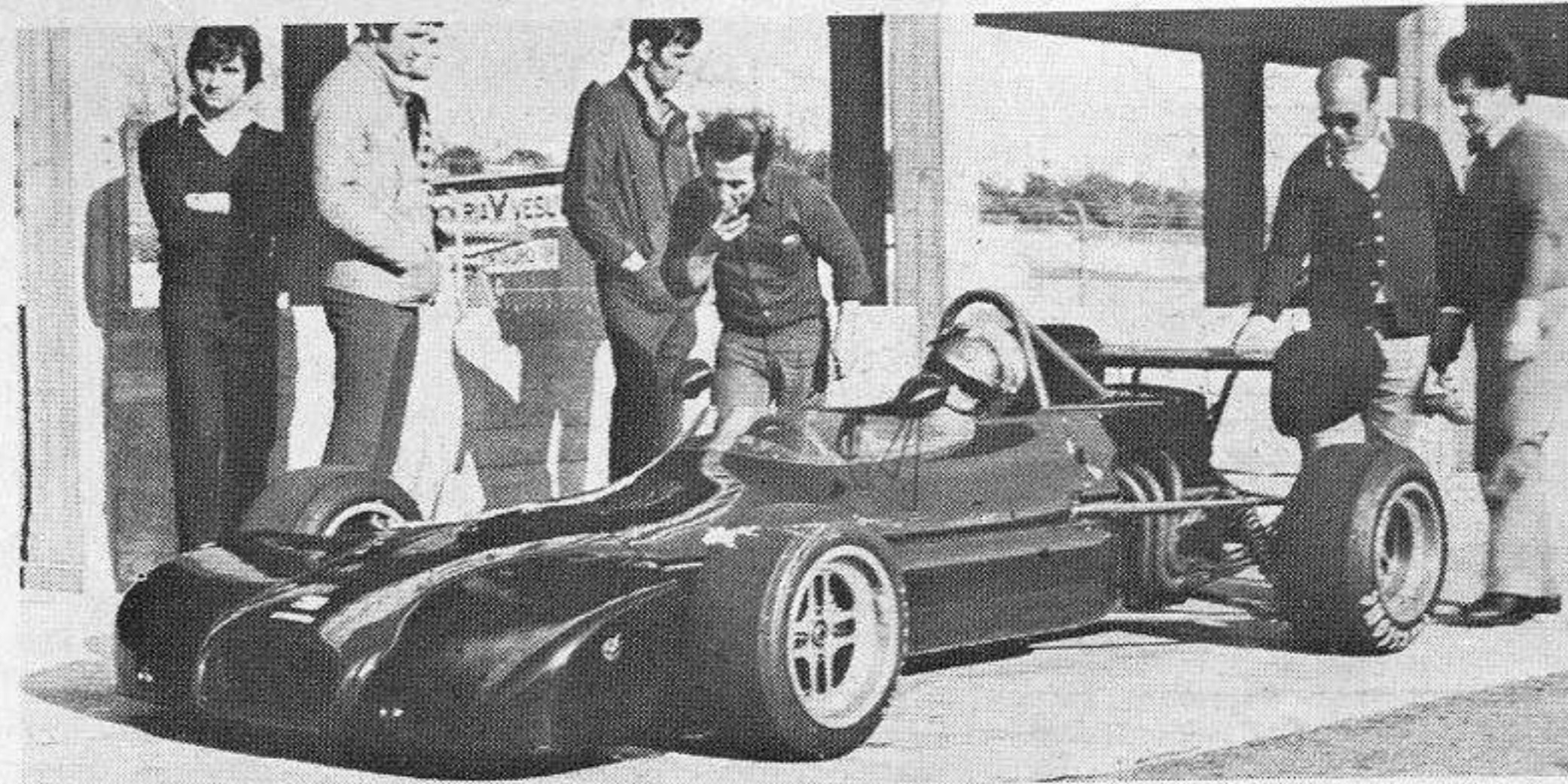
Infine dobbiamo registrare altri due nuovi piloti romani in F. 3: Stefano Sebastiani che ha acquistato l'Ensign con la quale Carlo Giorgio vinse a Misano lo scorso anno e Mario Venanzi che ha una Brabham BT 35 Alfa ex Jolly-Club.



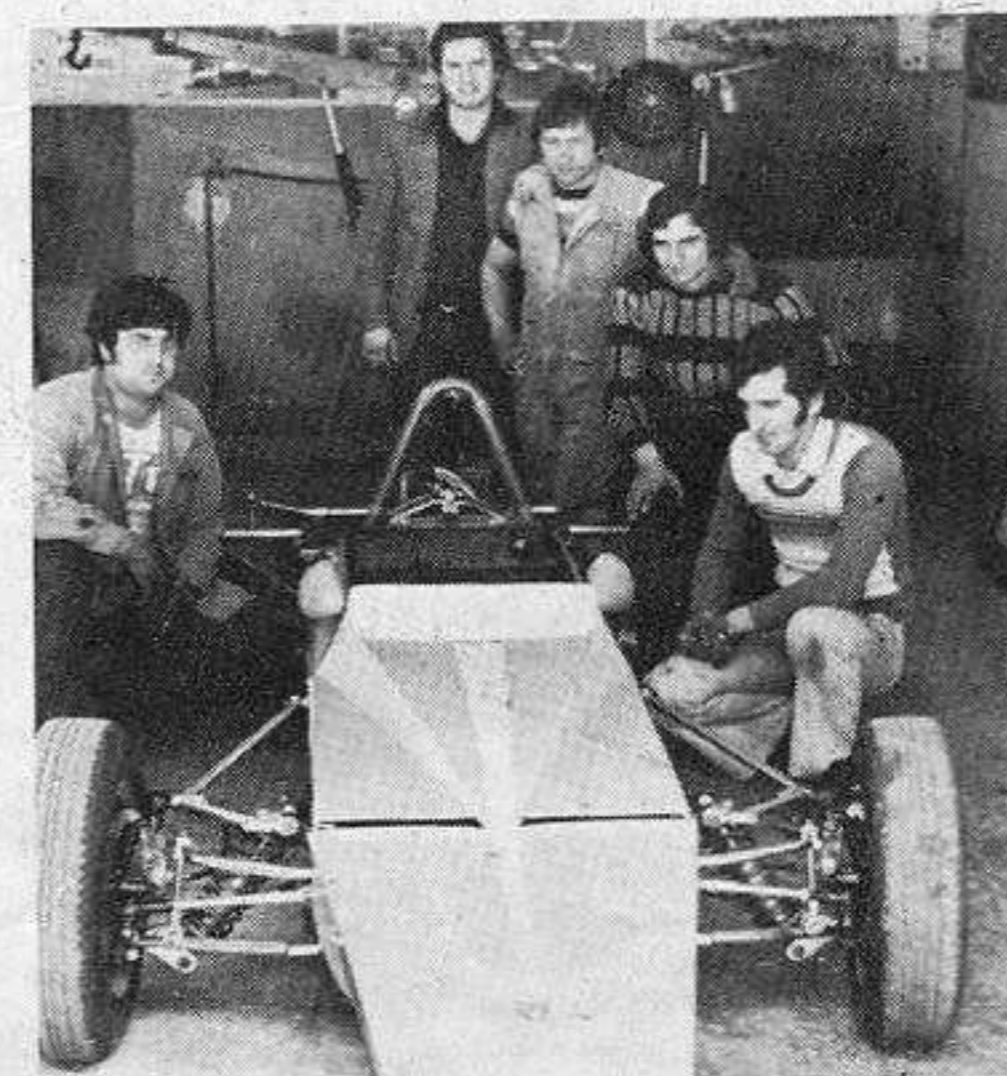
Il posto di guida della Dema, la nuova F. 850 costruita nella capitale



Il retrotreno e il cambio della recentissima March 742-Holbay di Giorgio



Claudio Francischi si appresta a collaudare a Vallelunga la rinnovata Brabham BT 35 di Salvatore Genovese. Sotto, gli artefici della Dema Formula 850



lievo ad indirizzarlo ed incoraggiarlo verso la costruzione della prima monoposto. Angelo Dema non ha comunque deluso le aspettative di tanto maestro, realizzando una macchina molto classica ma di esecuzione decisamente pulita ed elegante.

Caratterizzata da un passo piuttosto lungo (2,30 mentre le carreggiate sono rispettivamente 1,30 anteriormente e 1,42 dietro) la Dema ha un telaio in tubi tondi di varie sezioni mentre la traversa posteriore che sopporta il cambio e quella all'altezza del posto di guida sono in tubo quadro. Sospensione posteriore classica con portamotozzo in lamiera saldata, triangolo inferiore, bielletta superiore e lunghi puntoni paralleli.

Più originale quella anteriore con un lungo braccio che si influcra sulla centina

DEMA 850 dell'allievo di «sor Gino»

ROMA - Ad otto anni dalla presentazione del regolamento pare proprio che la F. 850 non abbia ancora esaurito la sua validità tecnica e sportiva. Ad un campionato vivace fa riscontro una certa vitalità nel settore dei piccoli costruttori sempre impegnati ad aggiornare le macchine in circolazione se non a costruirne di nuove. D'altronde per i nostri artigiani at-

tualmente il campo è estremamente limitato: F. 3 e sport a livelli astronomici, F. Italia esclusiva; non restano che la F. Ford e la più economica 8 e 1/2 a mantenere viva la tradizione dei costruttori italiani.

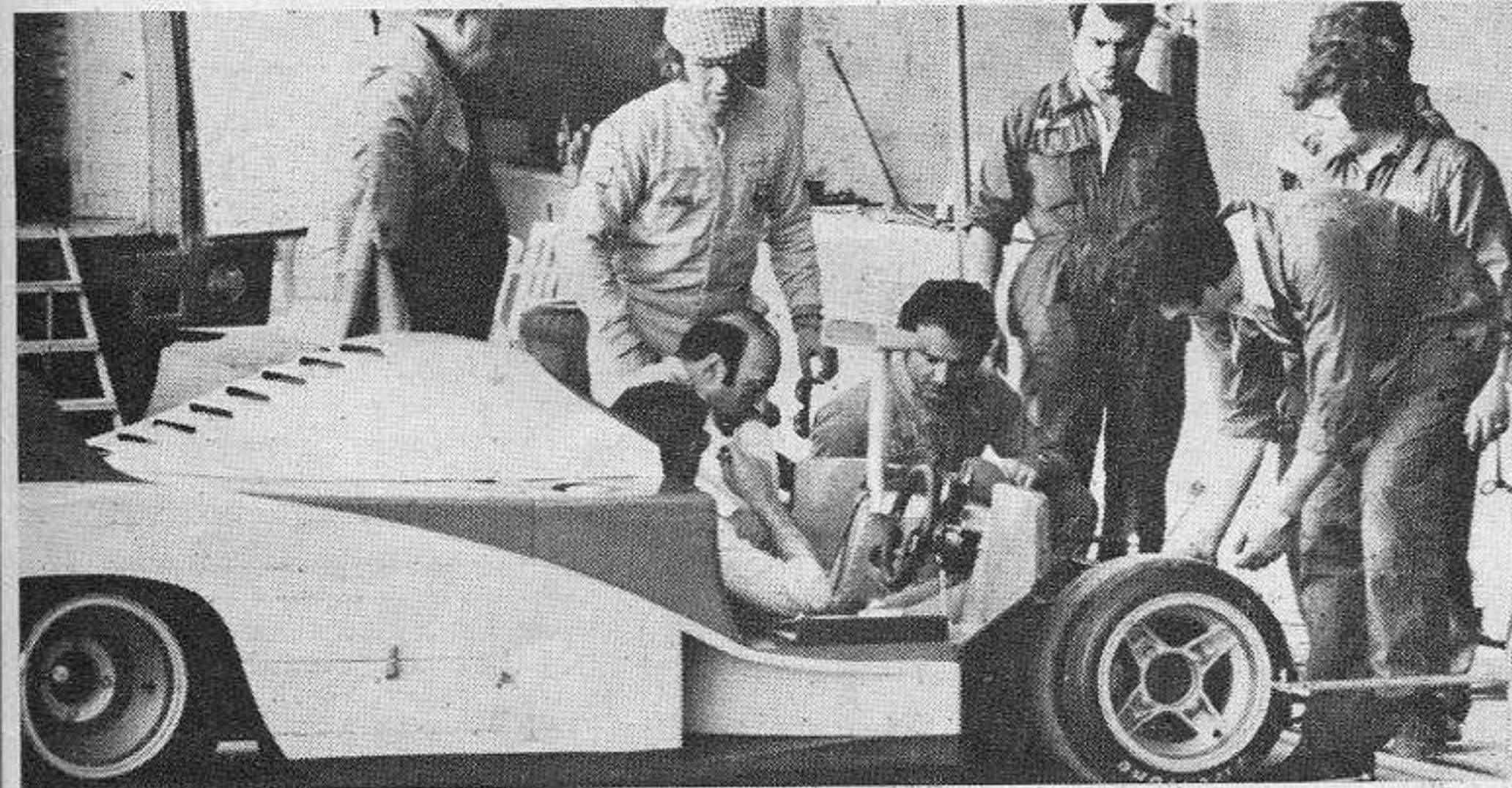
A questi ultimi si è aggiunto recentemente anche il romano Angelo Dema che nella sua officina di Centocelle ha da poco completato la costruzione di una nuova 850, aiutato dai soci Sergio Ferri e Mario Selvaggi. Appena ventisettenne ha comunque una buona esperienza nel settore derivatogli da un fruttuoso soggiorno presso Gino e Lucio De Sanctis, dove ha iniziato a prendere confidenza con motori e telai.

D'altronde è stato lo stesso «Sor Gino», convinto delle possibilità dell'antico al-

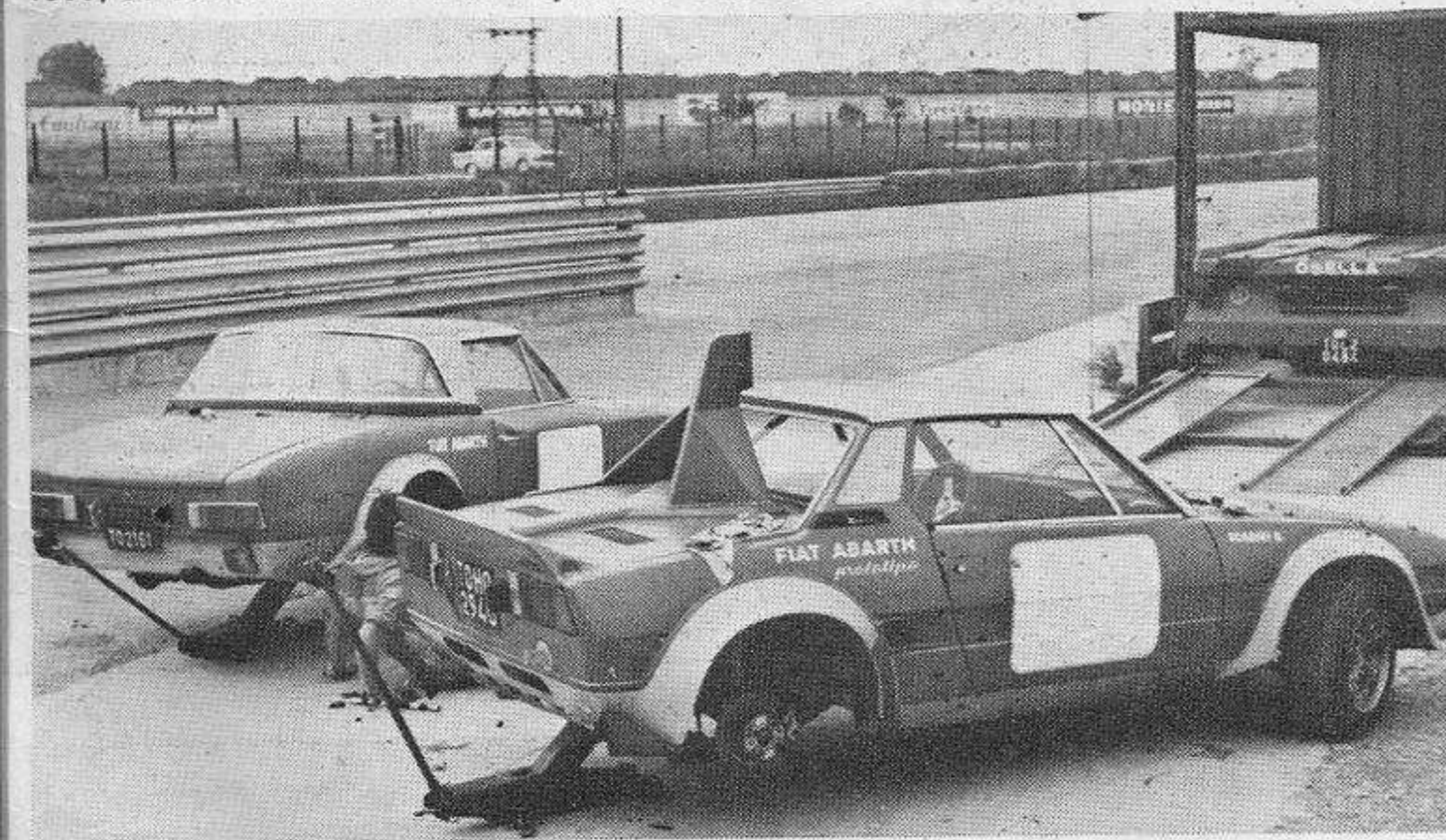
96 ORE ABARTH a Misano

«Cresce» più delle speranze la SE-0-27

Misano Adriatico, prove Abarth. A destra, Carlo Abarth, Giorgio Pianta che sta parlando con lui, Pino Pica ed il nuovo d.s. per le Sport, Rosani. A sinistra, Pianta in prova con la nuovissima Abarth SEO27, alla sua prima uscita ufficiale. Questo è il primo dei due esemplari portati al Santamonica a provare



Con Abarth e Brambilla, Pica ed il progettista Colucci sono chini sul secondo esemplare, nel quale è seduto Rosani. Brambilla si è portato a circa 2" dal suo tempo-record con l'Abarth-Osella. Sotto, c'erano anche due spider 1800, di cui uno con testa a quattro valvole, ed un esemplare di X-1/9 proto



MISANO - La «quattro giorni» di prove Abarth al Santamonica si è conclusa venerdì scorso con un bilancio più che incoraggiante: la nuova 2 litri SEO27, infatti, è molto più vicina ad una competitività corsaiola di quanto forse gli uomini di corso Marche si aspettassero, relativamente alla «giovinanza» della vettura.

L'1'17"2 con cui Vittorio Brambilla ha concluso le prove, infatti, è già un bel tempo se si pensa che la nuova Abarth-Abarth era poco più che una macchina da «esposizione», poco tempo fa al Salone di Ginevra. Certo, non è ancora al livello delle «cugine» di Osella, ma per fare i tempi ci vuole materialmente il... tempo di fare le indispensabili messe a punto. Ed a questo proposito, la trasferta a Misano è stata estremamente utile proprio per i confronti con i preesistenti records.

Le macchine erano due, la prima che aveva già fatto delle prove a Caselle torinese, ed una nuovissima, già con degli aggiornamenti. Con la prima vettura hanno a lungo provato (circa 800 Km in totale) sia Pianta, collaudatore ufficiale, che Pica (venuto a dar man forte al «gemello») che Lele Pinto, che finalmente ha avuto la gioia di salire su una sport, cosa che da tempo ambiva. Il motore di questa vettura non era un granché, e la macchina eccedeva in sottosterzo, per cui Pianta non si è spinto sotto all'1'18"7. C'è stato anche qualche testa-coda, il più serio dei quali il mercoledì, nella curva che immette sul traguardo, quando Pianta si è girato più volte per la rottura (pare) di un puntone della sospensione posteriore destra.

Sono state fatte anche molte prove aerodinamiche, con varie sezioni di coda, la più redditizia delle quali si è mostrata quella con l'alettone spostato indietro sostenuto da due pinne, e sono stati provati anche vari modelli di prese d'aria dinamica. Il cambio era lo Hewland FG 400, ma la centina posteriore permette l'adozione anche di altri cambi, con vari tipi di flange distanziali.

Le due litri erano seguite da uno staff diretto da Carlo Abarth in persona, che continuerà a seguire le vetture dello scorpione sui campi di gara, anche se per ora di date di debutto non si parla. A dirigere le operazioni ai box era Guido Rosani, l'ex-d.s. «lampo» della Ferrari ora in forze all'Abarth, mentre con la seconda macchina e con Brambilla è sceso a Misano anche il progettista, Colucci.

C'era anche una seconda squadra Abarth, ai comandi di Gianfranco Silecchia, con le vetture da rallies. C'erano due spider 124, uno con motore normale 1800 gr. 4 ed un altro con la recentemente omologata testa a 4 valvole per

cilindro, alimentata a carburatori e con poco più di 200 CV in corpo. Con questa macchina, Lele Pinto durante un test di durata (obbiettivo, 24 ore) ha girato con regolarità sull'1'35", spingendosi fino a 1'34"8, a 6/10 dal record dell'Alpine di Paleari. La seconda macchina è stata invece usata per prove comparative dei pneumatici consueti rispetto a dei nuovi tipi di gommature Pirelli, con cerchi da 15" e profilo laterale molto basso, siglati 195/50-15".

C'era poi, a disposizione dei piloti Abarth, un terzo modello di vettura, cioè una X-1/9 prototipo, la stessa dello sfortunato debutto al Rally di Sicilia ma dotata del motore 1800 due valvole. Con questa macchina, Pianta ha spiccato un eccellente 1'34"85, praticamente identico al tempo dello spider 4 valvole. Le vetture da rally proseguono insomma una messa a punto che le sta rendendo poco alla volta estremamente competitive anche in circuito.

mag.

Si è rivisto lo «spazzaneve» a FIORANO

MODENA - Venerdì e sabato è comparsa sulla pista di Fiorano la monoposto Ferrari realizzata, su progetto dell'ing. Mauro Forghieri, nel 1972. La vettura presenta come allora il vistoso anteriore a «spazzaneve» come si disse ed è a passo corto, azionata dal motore boxer di tre litri a dodici cilindri. La macchina è stata pilotata per alcuni giri da Regazzoni.

Subito è corsa la voce che sotto... mentite spoglie si nascondesse la nuova Ferrari che, secondo previsioni che si fanno da più parti, potrebbe essere portata al debutto a Monza (una cosa è certa: la B.4 — o come si chiamerà — sarà a «passo corto»). Ma che in questa vettura che venne presentata ripetiamo nel '72, portata in pista allora per alcune prove ma mai schierata in corsa, si nascondano i nuovi schemi e il nuovo motore di quella che dovrebbe essere la Ferrari F.1-1974, non è stata data in sede competente alcuna conferma.

Dobbiamo, quindi, pensare essendo Forghieri ritornato a capo dello staff tecnico del reparto corse, che abbia voluto una «verifica» da questa che venne definita, allora, una vettura-laboratorio, cioè sperimentale. Pare, comunque, che durante il periodo nel quale Forghieri ebbe la direzione dell'ufficio studi, egli abbia lavorato insistentemente anche su questa vettura definita «laboratorio» portandovi quelle modifiche che potrebbero indurre a pensare alle novità che vedremo nella nuova macchina.

m. m.

che sopporta la strumentazione e che ha lo scopo di diminuire gli effetti di beccheggio. Preoccupazione forse eccessiva, dato il passo della vettura. Ruote da 12", freni Campagnolo e complesso molla-ammortizzatore realizzato da Dal Fiume.

Il motore è stato preparato dallo stesso Dema secondo i canoni appresi a suo tempo in Via Arno ma è molto improbabile che al debutto in pista (il 9 giugno) questa 850 abbia un propulsore curato da un «mago» dalla notevole esperienza. Ugual discorso vale per il pilota: lo stesso costruttore guiderà la macchina ma per i collaudi e per la prima gara sarà un giovane esperto della categoria a saggiarne la competitività.

d. b.

● Augusto Del Giovane, all'indomani delle verifiche che hanno assolto pienamente la sua F. 850 (con la quale il reatino Conti ha debuttato e vinto), ha ormai nella mente solo la F. 3. Sponsorizzato da un commerciante di vini sarà a Monza a fine giugno con una macchina di sua costruzione, mentre il motore sarà il classico Ford-Novamotor. Le verifiche del Texaco sono state invece amare per «Camaleo», primo arrivato della 1300-G. 1 con la Simca-Rally. Il reclamante Schermi, secondo arrivato, si è visto dare ragione: il pilota marchigiano è stato escluso dalla classifica a causa dei molloni della sospensione più bassi di 1 cm. Inoltre, secondo il regolamento del FISA, «Camaleo» non potrà più partecipare al Challenge '74. Da notare che la sua macchina, preparata da Riccietelli è la stessa che aveva impedito a quest'ultimo pilota di prendere parte al Challenge dello scorso anno.

Le sfide alla piemontese decise per otto secondi anche perchè ANASTASIO correva senza rivali

MARTINO-sprint

CASALE - Un gran sorriso « alla piemontese soddisfatto » espresso più negli occhi che nel resto del viso dal patron del Team Monzeglio GRD sintetizza la gioia per la vittoria assoluta (la seconda consecutiva nelle coppe AC del team) conquistata d'un soffio all'ultimo con uno sprint bruciante dal giovanissimo Gianmassimo Martino su F.3 GRD twin Cam per soli 8" alle spese di un ottimo quanto sfortunato Lino Anastasio su Chevron B23, rallentato solo dal non avere avversari.

capofila il casalese Beluardo. La lotta è chiaramente in famiglia. Infatti Martino e Artina (non troppo a suo agio per l'assetto) se ne vanno seminando tutti a « botte » da 6-7" il giro. Gran sarabanda di testacoda nella F. Italia: si esibisce in particolare, senza danno, Bocalero. Intanto colpo di scena: il tornantino tradisce il bravo Artina che perde un giro per farsi risistemare il muso ai box; Martino al comando, ormai senza problemi, insiste con testardaggine tirando come un matto con bella guida da

po 2 da 500 a 700 cc) la saga delle bicilindriche si esibisce con tanti ritiri in una roulette su chi resiste al gran caldo. Il magnifico corpo a corpo tra Calligaro (595 Lavazza) e Scarano (Lavazza) si risolve a favore del secondo dopo una serie di schermaglie che vedono entrambi al comando. Peccato per Calligaro, fermato dal blocco del cambio. Secondo è così Luigi Calzani su Gianni ottimamente preparata. Nella 500 è senza rivali il fuoriclasse Rocco Bolognesi.

Nel 3. raggruppamento (gr. 2

5. COPPA AC TORINO - Gara di velocità riservata - Casale, 19 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Enzo Battiato (A.112) 24'06"4, media 91,842 kmh. (15 giri); 2. Parisi (A.112) 18'55"4 (12 giri).

Classe 1150: 1. Renato Vallania (Fiat 128) 24'46"6, media 95,637 kmh; 2. Barbero (Fiat 128) 24'49"5; 3. Paris (Fiat 128) 25'07"3; 4. Colaprete (Fiat 128) (8 giri).

Classe 1300: 1. Franco Garrone (Simca R) 24'25"1, media 95,714 kmh; 2. Fogliatti (Simca R) 24'26"9; 3. Liprandi (Fiat 128) 25'18"4; 4. Lo Cicero (Fiat 128) 15 giri; 5. Arata

Classe oltre 1600: 1. Stefano Luzzatto (Opel Ascona) 24'04"5, media 98,093 kmh; 2. Scardua (Opel Kadett) 24'22"1; 3. Fraho (A.R. GVT) 25'18"8.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rocco Bolognesi (Giannini) 25'20"7, media 93,178 kmh; 2. Angelillo (Giannini) 25'41"8; 3. Pinardi (Giannini) 15

Classe 700: 1. Claudio Scarano (Giannini) 24'12"4, media 97,560 kmh; 2. Calza (Giannini) 24'27"4; 3. Bille (Giannini) 15 giri; 4. Aimaro (Giannini) 10 giri; 5. Calligaro (Abarth) 9 giri.

Classe 850: 1. Giorgio Boggato (Abarth) 20'47"2, media 99'393 kmh. (14 giri); 2. Romeo (Minor) 12 giri; 3. Cavallo (Abarth) 10 giri.

Classe 1150: 1. Carlo Satta (Fiat 128) 21'00"8, media 98,327 kmh. 14 giri; 2. Bertolo (Abarth) 21'59"4.

Classe oltre 1150: 1. G. Carlo Galimberti (A.R. GTA) 20'39"9, media 114,280 kmh; 2. «Rod» (128) 21'40"0; 3. Calmarini (A.R. GVT)

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine) 20'43"2, media 106,853 kmh. 15 giri; 2. Perotto

(Alpine) 21'04"3; 3. Rua (Alpine) 22'00"1; 4. Boltri (Alpine) 10 giri.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Franco Milano (Abarth OTS) 21'41"2, media 95,261 kmh. 14 giri; 2. Brangero (Fiat 850S) 21'58"4; 3. Pischedda (Fiat 850S) 10 giri.

Classe 1600: 1. Luigi Pozzo (A.R. GTA) 20'43"6, media 113,940 kmh; 2. Gabani (A.R. GTA) 20'47"4; 3. Citterio (A.R. GTA) 21'42"3.

Classe oltre 1600: 1. Pietro Torasso (Opel GT) 20'40"8, media 99,910 kmh. 14 giri; 2. Pedrocchio (Opel GT) 10 giri.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Aldo Crovella (AMS Ford) 18'20"2, media 112,688 kmh. 14 giri.

Classe 1300: 1. Ledy Zampolli (Abarth Os.) 18'40"4, media 126,469 kmh; 2. Petitti (Chevron B21) 15 giri.

Classe 1600: 1. Gianni Varese (Lola Ab.) 18'00"6, media 131,127 kmh; 2. Mussa (GRD) 18'10"2; 3. Mussato (Lola) 15 giri; 4. Mercadante (Chevron B21) 15 giri.

Classe 2000: 1. Pasquale Anastasio (Chevron B23) 17'46"0, media 132,923 kmh; 2. Fossati (Lola Ab. 290) 18'24"7; 3. Tondelli (Chevron B26) 10 giri.

FORMULA 850

1. «Mac Tob» 21'05"4, media 111,977 kmh; 2. Serra 21'07"0; 3. Sereno 21'52"2.

FORMULA MONZA

1. Silvio Averone (Thiele) 21'17"8, media 97,018 kmh. 14 giri; 2. Pavesio (Pavesi) 21'34"5; 3. Chiorazzo (Vargiu) 21'52"1; 4. Lauro (Stylauto) 22'04"6; 5. Quartero (F. Monza) 11 giri; 6. Borrello (Vargiu) 7 giri.

FORMULA FORD

1. Carlo Chiriotti (Lotus) 17'40"0, media 116,959 kmh. 14 giri; 2. D'Angelo (Tecno P.)

FORMULA 3

1. Gian Massimo Martino (GRD) 17'38"0, media 133,928 kmh; 2. Artina (GRD) 15 giri; 3. Sala (Lotus) 15 giri.

FORMULA ITALIA

1. Arriberto Beluardo 17'59"2, media 123,091 kmh; 2. Carbonara 17'59"8; 3. Bocalero

gara nazionale. Ottiene infatti il miglior tempo della giornata, mentre Artina recupera come un dannato. Bei duelli si accendono tra Beluardo, che prevale d'un soffio a fatica su Carbonara, vincendo la F. Italia. Alla fine della gara un attimo di suspense: si scopre che di soli 8" è inferiore il tempo totale sui 16 giri di Gianmassimo Martino a quello di Anastasio, con conseguente sua vittoria assoluta.

Nel primo raggruppamento (gr. 1) un nome solo: « il baffo » rallista Stefano Luzzatto (Ascona Bosato) tanto bravo da permettersi di partire primo, staccare tutti, perdere mezzo giro per un testacoda finito nei trifogli e recuperare staccando di nuovo tutti. A sottolineare la lotta in questo raggruppamento il cadere dei record, due sono quelli migliorati: il record di « Boss » (Ascona) 1'27"2 per opera dello stesso Luzzatto 1'26"4 (media 102,500 kmh) e di Taverna (128 coupé) 1'30"4, per opera dello sfortunato Colaprete (128 coupé) 1,30 netti (98,4 la media), che purtroppo si ritira per rottura del cambio.

Nel 2. raggruppamento (grup-

po 2 da 500 a 700 cc) la saga delle bicilindriche si esibisce con tanti ritiri in una roulette su chi resiste al gran caldo. Il magnifico corpo a corpo tra Calligaro (595 Lavazza) e Scarano (Lavazza) si risolve a favore del secondo dopo una serie di schermaglie che vedono entrambi al comando. Peccato per Calligaro, fermato dal blocco del cambio. Secondo è così Luigi Calzani su Gianni ottimamente preparata. Nella 500 è senza rivali il fuoriclasse Rocco Bolognesi.

Nel 3. raggruppamento (gr. 2

po 2 da 500 a 700 cc) la saga delle bicilindriche si esibisce con tanti ritiri in una roulette su chi resiste al gran caldo. Il magnifico corpo a corpo tra Calligaro (595 Lavazza) e Scarano (Lavazza) si risolve a favore del secondo dopo una serie di schermaglie che vedono entrambi al comando. Peccato per Calligaro, fermato dal blocco del cambio. Secondo è così Luigi Calzani su Gianni ottimamente preparata. Nella 500 è senza rivali il fuoriclasse Rocco Bolognesi.

Nel 4. raggruppamento (Gr. 3 e 4) lotta tra Luigi Pozzo (Alfa 1600 Monzeglio) e l'ottimo Gabani (Alfa Carrabba). Pozzo non ha problemi e vince; anzi si concede distrazioni, mentre in terza posizione è il sempre bravissimo Regis con l'Alpine gr. 3, ma che in sue mani vale quanto un gruppo 4.

Nelle formuline Mac Tob, un casalese super, che nonostante il vistoso cartello (vettura in vendita), non smobilita affatto, regola Serra che non riesce a recuperare nonostante il tifo del suo clan, e Sereno, ottimo non solo meteorologicamente. Nella F. Monza, fermato quand'è al comando, il bravo Quartero, drago locale, da noie di alimentazione, è primo Avarone.

Nel 5. raggruppamento partono in prima fila Anastasio, sempre più determinato, su Chevron B23 2000 e Gianni Varese, vera colonna dello sport automobilistico torinese, quanto mai in giornata di vena, su Lola Abarth 1600; in seconda fila sono Mussa (GRD Ford 1600) e Tondelli su fiammante Chevron B26 1800. Al via scatta fulmineo Varese con Anastasio che lo segue a fatica e lo supera di potenza, seguono Mussa, Fossati su Lola-Motul che, in lotta con Tondelli, precede Zampolli su Abarth 1300. Anastasio allunga e con bella forza se ne va col vantaggio della classe e dei cavalli in più, mentre Varese caparbiamente non molla, dando vita ad una delle più belle prestazioni nonostante gomme non ideali e rifacendosi abbondantemente delle noie al cambio della vigilia; suo è anche il nuovo record dei 1600, ottenuto al penultimo giro con 1'6" (media 134,182 kmh).

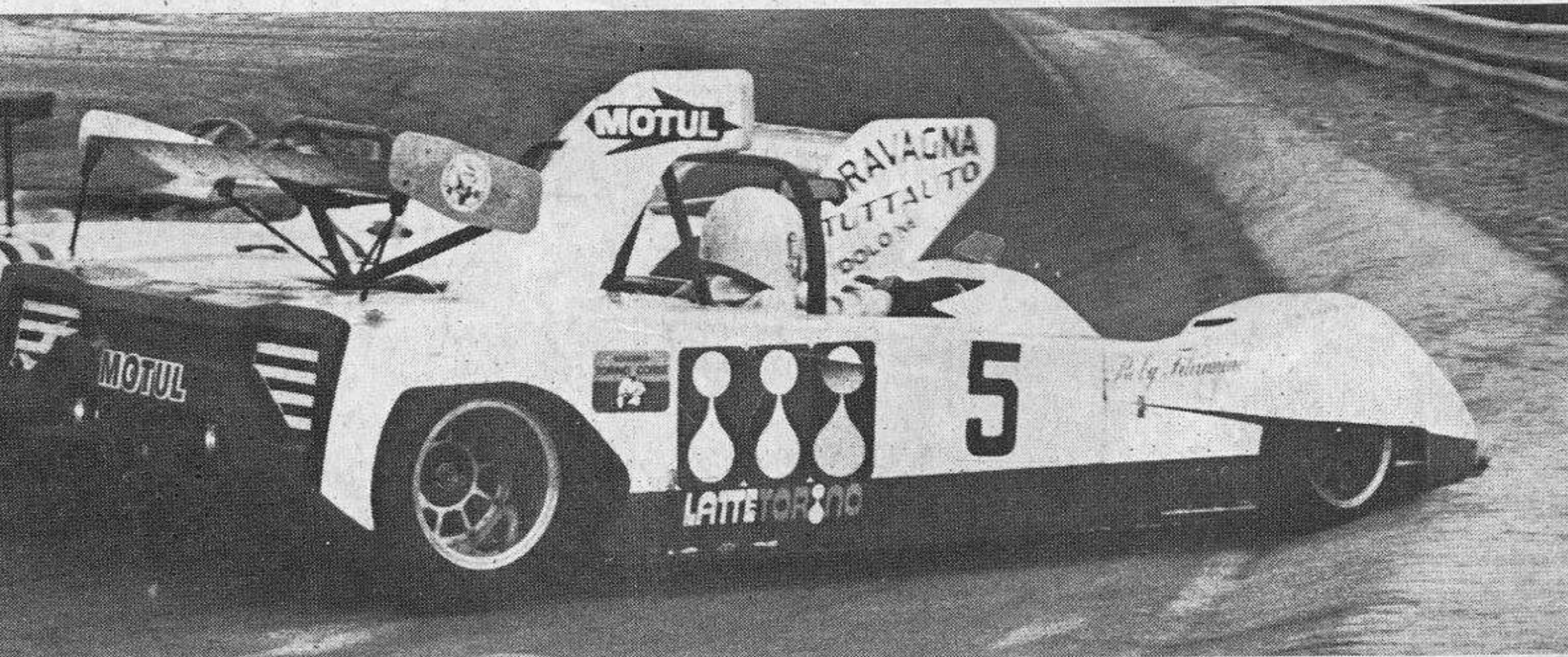
Nell'ultimo raggruppamento partono in prima fila le F.3 GRD-Monzeglio di Artina e Martino; in seconda fila la Lotus 69 1600 F.3 di Sala, promettente esordiente, e poi un nugolo di F. Italia con

gara nazionale. Ottiene infatti il miglior tempo della giornata, mentre Artina recupera come un dannato. Bei duelli si accendono tra Beluardo, che prevale d'un soffio a fatica su Carbonara, vincendo la F. Italia. Alla fine della gara un attimo di suspense: si scopre che di soli 8" è inferiore il tempo totale sui 16 giri di Gianmassimo Martino a quello di Anastasio, con conseguente sua vittoria assoluta.

Nel primo raggruppamento (gr. 1) un nome solo: « il baffo » rallista Stefano Luzzatto (Ascona Bosato) tanto bravo da permettersi di partire primo, staccare tutti, perdere mezzo giro per un testacoda finito nei trifogli e recuperare staccando di nuovo tutti. A sottolineare la lotta in questo raggruppamento il cadere dei record, due sono quelli migliorati: il record di « Boss » (Ascona) 1'27"2 per opera dello stesso Luzzatto 1'26"4 (media 102,500 kmh) e di Taverna (128 coupé) 1'30"4, per opera dello sfortunato Colaprete (128 coupé) 1,30 netti (98,4 la media), che purtroppo si ritira per rottura del cambio.

Nel 2. raggruppamento (grup-

po 2 da 500 a 700 cc) la saga delle bicilindriche si esibisce con tanti ritiri in una roulette su chi resiste al gran caldo. Il magnifico corpo a corpo tra Calligaro (595 Lavazza) e Scarano (Lavazza) si risolve a favore del secondo dopo una serie di schermaglie che vedono entrambi al comando. Peccato per Calligaro, fermato dal blocco del cambio. Secondo è così Luigi Calzani su Gianni ottimamente preparata. Nella 500 è senza rivali il fuoriclasse Rocco Bolognesi.



Alla cosiddetta curva « Ickx », di Varano Melegari, Roby Filannino con la Dallara 1600 cerca invano di scansare la March di Voltolina in testa-coda.

gara nazionale. Ottiene infatti il miglior tempo della giornata, mentre Artina recupera come un dannato. Bei duelli si accendono tra Beluardo, che prevale d'un soffio a fatica su Carbonara, vincendo la F. Italia. Alla fine della gara un attimo di suspense: si scopre che di soli 8" è inferiore il tempo totale sui 16 giri di Gianmassimo Martino a quello di Anastasio, con conseguente sua vittoria assoluta.

Nel primo raggruppamento (gr. 1) un nome solo: « il baffo » rallista Stefano Luzzatto (Ascona Bosato) tanto bravo da permettersi di partire primo, staccare tutti, perdere mezzo giro per un testacoda finito nei trifogli e recuperare staccando di nuovo tutti. A sottolineare la lotta in questo raggruppamento il cadere dei record, due sono quelli migliorati: il record di « Boss » (Ascona) 1'27"2 per opera dello stesso Luzzatto 1'26"4 (media 102,500 kmh) e di Taverna (128 coupé) 1'30"4, per opera dello sfortunato Colaprete (128 coupé) 1,30 netti (98,4 la media), che purtroppo si ritira per rottura del cambio.

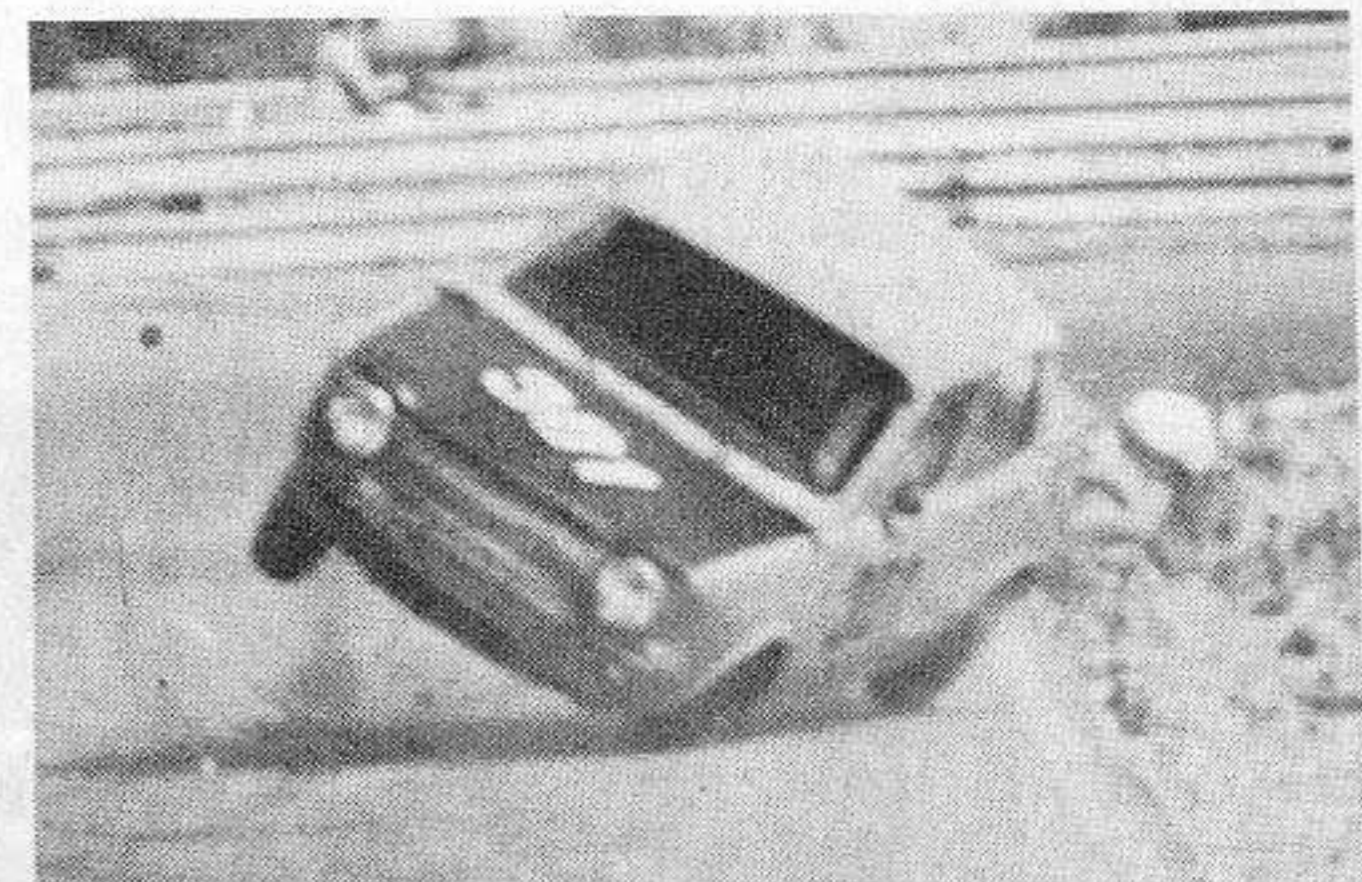
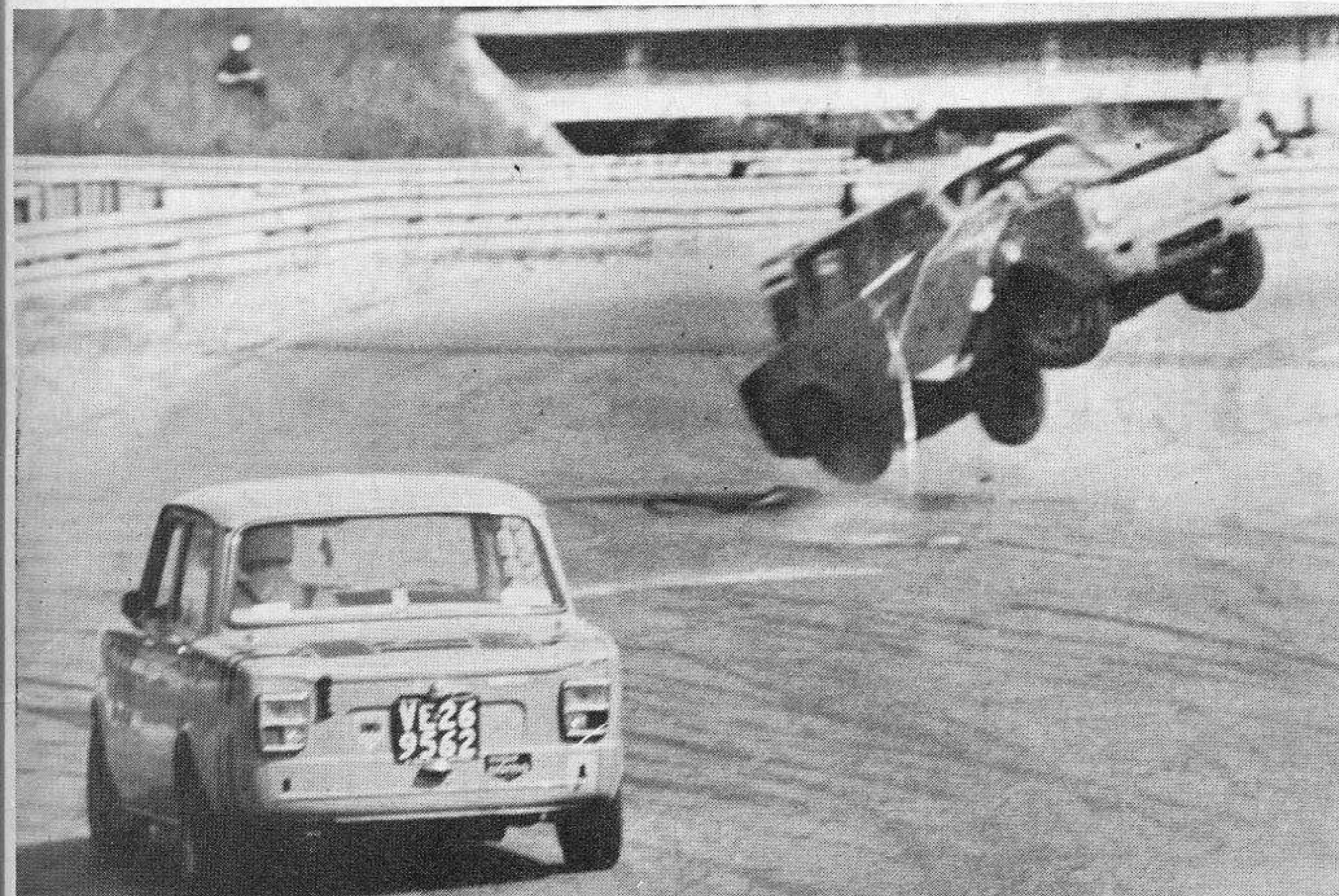
Nel 2. raggruppamento (grup-

po 2 da 500 a 700 cc) la saga delle bicilindriche si esibisce con tanti ritiri in una roulette su chi resiste al gran caldo. Il magnifico corpo a corpo tra Calligaro (595 Lavazza) e Scarano (Lavazza) si risolve a favore del secondo dopo una serie di schermaglie che vedono entrambi al comando. Peccato per Calligaro, fermato dal blocco del cambio. Secondo è così Luigi Calzani su Gianni ottimamente preparata. Nella 500 è senza rivali il fuoriclasse Rocco Bolognesi.

Nel 4. raggruppamento (Gr. 3 e 4) lotta tra Luigi Pozzo (Alfa 1600 Monzeglio) e l'ottimo Gabani (Alfa Carrabba). Pozzo non ha problemi e vince; anzi si concede distrazioni, mentre in terza posizione è il sempre bravissimo Regis con l'Alpine gr. 3, ma che in sue mani vale quanto un gruppo 4.

Nelle formuline Mac Tob, un casalese super, che nonostante il vistoso cartello (vettura in vendita), non smobilita affatto, regola Serra che non riesce a recuperare nonostante il tifo del suo clan, e Sereno, ottimo non solo meteorologicamente. Nella F. Monza, fermato quand'è al comando, il bravo Quartero, drago locale, da noie di alimentazione, è primo Avarone.

Giorgio Rossotto



La sequenza della paurosa sbandata, con capriola, della Simca Rallye 2 di Bologna, nel corso della Coppa AC Verona a Varano Melegari. La sempre combattuta classe 1300 gruppo 2 è stata vinta dal « solito » Ferdinando Giorato al volante della Simca Rallye 2, davanti a Ranzato (Fiat 128 C)

Trofeo veneto per Morelli

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO - Dopo due gare piene di pioggia, il sole è tornato a risplendere sul circuito di Varano Melegari che ospitava la IV edizione del Trofeo Automobile Club di Verona, e con il sole è tornato anche il grande pubblico, valutato sulle 8.000 unità. E' stata una giornata densa di avvenimenti, cominciati in mattinata e terminata nel tardo pomeriggio.

Il vincitore assoluto del Trofeo, messo in palio dell'Automobile Club veneto, è stato il pilota locale Gianni Morelli che, su Lola 2000 ha sbaragliato il campo degli avversari, dimostrando di essere il più meritevole dell'ambito trofeo. La giornata, comunque, è stata quella dell'ultima divisione del Gruppo 4. « Carter » a bordo di un'Alpine Renault 1600 ha tenuto testa, per più di due terzi di gara, alla Porsche Carrera di Capra che è riuscita a passare proprio negli ultimi giri.

Buone anche le prestazioni dei piloti della classe 1000 gruppo 5: Bonvicini e Pain hanno infatti dato vita a una bella lotta e alla fine l'ha spuntata il primo con un paio di secondi di vantaggio.

Ottima anche la vittoria di Pier Bartolomeo Calò nella classe oltre 2000 del Gr. 3, successo ottenuto grazie ad un errore di Parpinelli che stava conducendo. Le Pantera, comunque, che a Varano, negli anni scorsi, avevano dimostrato dei limiti di maneg-

gevolezza, sembrano aver migliorato di molto le loro prestazioni con un miglioramento nell'assetto.

Ci dimenticavamo di segnalare la prestazione positiva della Dallara 1600 che con Roberto Filannino è tornata a gareggiare sul percorso che l'ha vista nascere. La vettura non è in classifica in quanto Filannino è rimasto vittima di un lieve incidente che l'ha costretto al ritiro. Tuttavia la vettura progettata dall'ingegnere varanese si è comportata più che ottimamente.

Alla fine il trionfo di Morelli è stato completato da un giro d'onore della sua Lola 2000 che aveva a bordo anche il direttore dell'Automobile Club di Verona Gianluca Bacchi Modena.

Gianluca Bacchi Modena

Si discute a SOFIA il futuro di F.1 e Sport

ROMA - Lunedì 20 maggio, a Sofia la CSI nel corso della sua prima riunione plenaria del '74, ai fini dell'approvazione, le decisioni già esecutive prese dal Bureau durante le riunioni del dicembre e marzo scorso.

Fra l'altro, vengono discussi i futuri campionati per le Gruppo 2, Gruppo 4, Gruppo 5, Gruppo 6 e il nuovo regolamento Can-Am, ed infine verrà istituito un gruppo di lavoro per lo studio dei problemi di Formula 1, egli studi sulle conseguenze che la crisi energetica ha indotto nello sviluppo dello sport automobilistico oltre ad una serie di proposte riguardanti diverse revisioni di regolamenti sportivi e tecnici.

4. COPPA AC VERONA - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 19 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Ennio Predonzan 11'09"1, media 87,161; 2. Carletto 11'10"4; 3. Saccone 11'27"8; 4. Cinel 11'28"6; 5. Spiller 11'33"9; 6. Ragazzi a 1 giro.

Giro più veloce: Predonzan 1'11"9.

Classe 1000 (tutti su Abarth A 112): 1. Giorgio Cattini 10'37"1, media 91,540; 2. Guidetti 10'48"5; 3. Bonvicini 10'51"4; 4. Giorgi 10'52"8; 5. Compagnoni 10'53"1; 6. « Pironax » 10'55"7; 7. Ferrari 11'00"8; 8. Complay 11'01"9; 9. Mammi 11'07"4; 10. Ferrari 11'38"2. **Giro più veloce:** Cattini 1'09"6.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Giorgio Giorgi 10'35"2, media 91,813; 2. Bottazzi 10'42"7; 3. Grassetto 10'44"9; 4. La Valle 10'51"9; 5. Pradaschia 10'52"9; 6. Bortolami 10'53"4; 7. Picco 11'04"5; 8. Muratori 11'11"7; 9. Voltolina 11'12"4; 10. Ciuti 11'19"5; 11. Mezzaviglia 11'21"5; 12. Bianchi 11'22"1; 3. Paterniti a 2 giri; 14. Zanessi a 4 giri. **Giro più veloce:** Giorgi 1'09"5, media 93,237.

Classe 1300: 1. Ferdinando Giorato (Simca R2) 10'16"1, media 94,660; 2. Ranzato (Fiat 128 coupé) 10'24"5; 3. Torelli (Simca R2) 10'26"1; 4. Chianucci (Simca R2) 10'26"2; 5. De Santis (Simca R2) 10'33"9; 6. D'Agata (Simca R2) 10'35"8; 7. Angerer (Simca R2) 10'39"8; 8. Baresi (Simca R2) 10'40"3; 9. Rabitti (Simca R2) 10'42"1; 10. Callegaro (Simca R2) 10'47"1; 11. Mozan (Simca R2) 10'49"8; 12. Buscarini (Simca R2) 10'57"2; 13. Bugli (Fiat 128) coupé 10'58"1. **Giro più veloce:** Giorato 1'07"5, media 96,000.

Classe 1600: (tutti su A.R. GTV): 1. « El Paso » 10'39"1, media 91,253; 2. Ghidini 10'49"7; 3. Furlanetto 10'52"5; 4. Kircher 11'04"9; 5. Lucini 11'17"6; 6. Profuser 11' e 28". **Giro più veloce:** « El Paso » 1'08"4.

Classe 2000: 1. « Igor » (A.R. GTV) 10'19"7, media 94,110; 2. Boari (A.R. GTV) 10'48"5; 3. Furlanetto (A.R. GTV) 10'50"6; 4. Bettati (Opel Kadett) 10'55"8; 5. Cipolat (Fiat 124 coupé) 11'05"6. **Giro più veloce:** « Igor » 1'07"3, media 95,716.

Classe 3000: 1. « Sprintino » (Opel Commodore GSE) 10'30"9, media 92,439. **Giro più veloce:** « Sprintino » 1'07"7, media 95,716.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Fulvia HF) 10'33"6, media 92,045; 2. Corti (Fulvia HF) 10'34"1; 3. Frisiani (Fulvia HF) 10'46"8; 4. Facco (Fiat X 1/9) 10'51"4; 5. Dal Mas (Fulvia rally) 10'52"8; 6. Conocchi (Matra Simca Bagheera) 10'58"1; 7. Dal Bello (Fulvia rally) a 1 giro; 8. Floc-

chini (Matra Simca 1300 Bagheera) a 1 giro. **Giro più veloce:** Frisiani 1'07"9.

Classe 1600: (tutti su Renault Alpine): 1. Francesco Campaci 9'45"6, media 99,590; 2. Cipriani 9'57"7; 3. Baso 10'04"1; 4. Donà 10'05"5; 5. Busa 10'09"2; 6. « Winchester » 10'16"2; 7. Bergamaschi 10'22"5. **Giro più veloce:** Campaci 1'03"6, media 101,887.

Classe 2000: 1. « R. B. » (Renault Alpine) 9'57"7, media 97,574; 2. Siena (Fiat Abarth) 10'17"1; 3. Torelli (Fiat 124 Abarth) 10'21"5; 4. Ferlito (Fiat 124 Abarth) 10'42"4; 5. Lottici (Renault Alpine) a 1 giro. **Giro più veloce:** « R. B. » 1'05"1, media 99,539.

Classe oltre 2000: 1. Piero Bartolomeo Calò (De Tomaso Pantera) 9'37"1, media 101,057; 2. Donà (Porsche Carrera) 9'48"8; 3. Parpinelli (De Tomaso Pantera) 10'01"6; 4. Simeaner (Porsche 911 S) 10'23"1; 5. Saage (Porsche 911 T) 10'35"8. **Giro più veloce:** Parpinelli 1'01"9, media 104,685.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Idenso Visentin (Fiat Abarth) 10'18"1, media 91,396; 2. Friso (Fiat Abarth) a 2 giri. **Giro più veloce:** Friso 1'07"5, media 96,000.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Renault Alpine) 9'39"2, media 100,690; 2. Giancarlo Ronchi (Fulvia) 9'54"3; 3. Facchetti (Fulvia HF) 10'12"6. **Giro più veloce:** Caffi 1'02"5, media 103,680.

Classe 1600: 1. « Carter » (Renault Alpine) 8'56"3, media 108,745; 2. Caliceti (Renault Alpine) 9'10"3; 3. Rampa (Renault Alpine) 9'15"2; 4. Ciuti (A.R. GTA) 9'17"1; 5. Brunone (A.R. GTA) 9'40"1; 8. Daniele (A.R. GTA) 9'42"8; 9. Lucini (A.R. GTA) 9'49"5. **Giro più veloce:** « Carter » 57"9, media 111,917.

Classe 2000: 1. Massimo Ronconi (Porsche 915) 8'57"4, media 96,464. **Giro più veloce:** Ronconi 1'05"5, media 98,931.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche Carrera 2850) 8'51"8, media 109,665. **Giro più veloce:** Capra 57"2, media 113,287.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Andrea Bonvicini (Abarth) 8'57"1, media 108,583; 2. Pain (Fiat Abarth) 8'59"1; 3. Hanny (AMS) 9'01"1; 4. « Alan » (Fiat Abarth) 9'03"1. **Giro più veloce:** Hanny 57"8, media 112,111.

Classe 1300: 1. Giancarlo Ranzolin (Chevron) 8'23"6, media 115,806; 2. « Pal Joe » (Abarth) 8'23"8; 3. Tesini (Dallara) 8'04"6. **Giro più veloce:** Ranzolin 54"5, media 118,899.

Classe 1600: 1. « Roberto » (Lola) 8'39"9, media 112'175. **Giro più veloce:** « Roberto » 55"9, media 115,921.

Classe 2000: 1. Giovanni Morelli (Lola) 7'59" e 5, media 121,627; 2. Voltolina (March) 8'43".

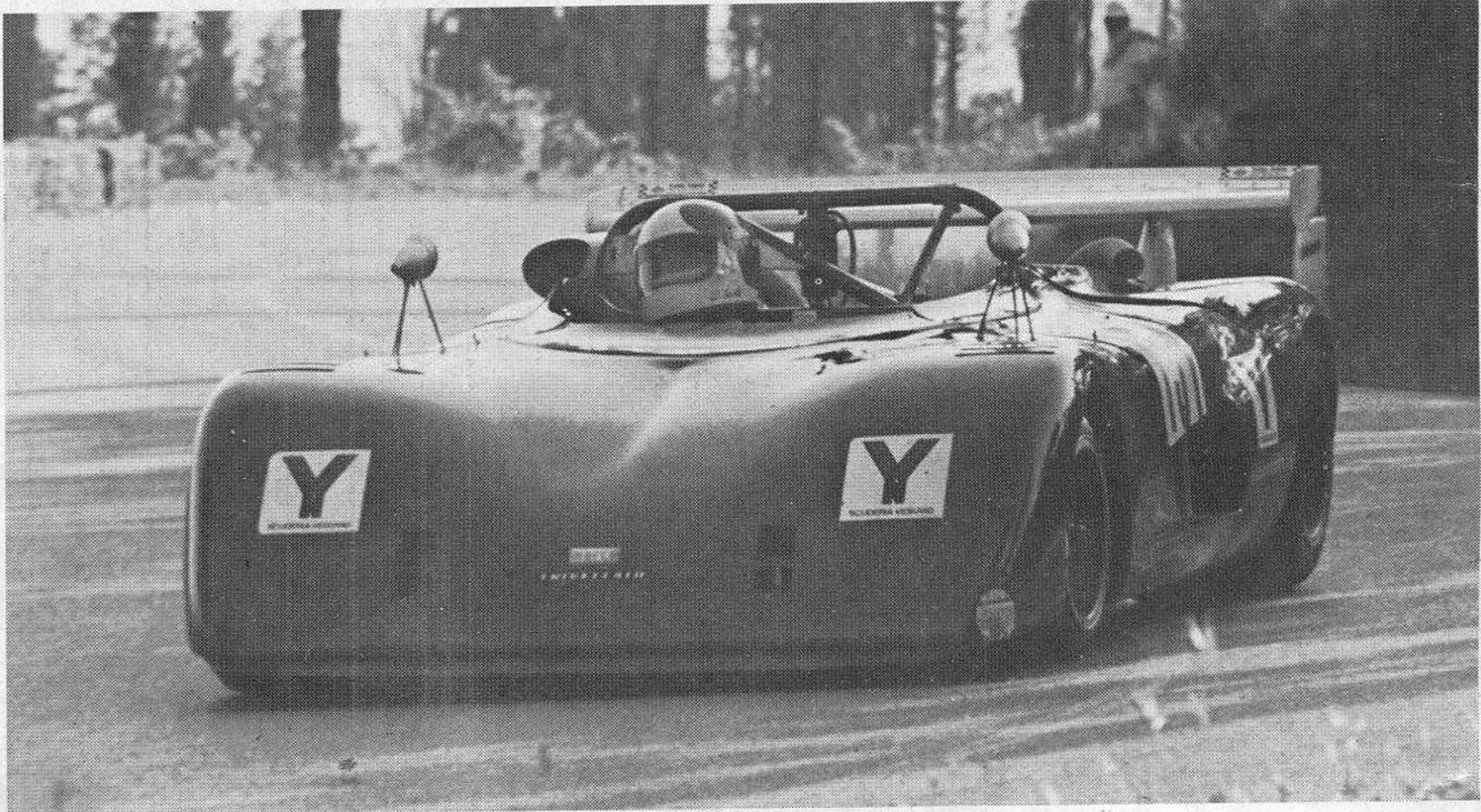
SPECIALE PER AUTOSPRINT

BORMIO - La quinta edizione della cronoscalata Bormio-Stelvio aveva uno schema preciso in cui tutto era previsto alla vigilia. Tutto, compresa la demolizione di molti primati. Ben nove i record battuti e, su tutti, l'acuto di Confortoli, 3'33"5, pari a kmh 101,196. Già nelle prove Confortoli piglia il miglior tempo, 3'35" netti, in gara il bormiese vince in 3'33"5: un problema d'algebra risolto senza il minimo errore, grazie anche alla perfetta Alfa GTAm preparata da Balduzzi.

Tuttavia la pur vertiginosa prova del portacolori della «Città dei Mille» non permette al cronista di bloccare la corsa in un solo giudizio. Savoldi e Perego si son battuti leoninamente e hanno tentato di tutto per assicurarsi la vittoria. E hanno compiuto, battendo il precedente primato, imprese di grande risalto, in special modo l'altro bormiese, Perego, su un'Alfa Romeo GTA 1300 preparata da Balduzzi (la 5. edizione del Trofeo Trilly è stata una beneficiata del bravo preparatore bergamasco) dimostrando la sua classe, è riuscito sulle strade di casa ad avere ragione di macchine di maggior potenza e cilindrata, inserendosi al terzo posto assoluto e stabilendo un nuovo primato della sua classe.

Ed ecco una panoramica delle prestazioni in ciascuna delle classi in gara. Nel gruppo 1 turismo di serie CSAI il miglior tempo, come era nelle previsioni, è stato ottenuto dal vincitore e neoprimitista della classe 2000 Arcadio Pezzali su Alfa Romeo GTV, che ha preceduto di 4"6 l'ex primatista Mario Tacchini, ritornato alle gare dopo un anno di stasi. Nelle altre classi del gruppo tutto o quasi come volevano le previsioni. Nella 850 netto successo di Tortorolo, nella 1000 Riganti ha dovuto sudare più del previsto nel avere ragione del reggiano Sidoli, finito a soli 6/10. Nella 1150 meritissimo successo di Cettuzzi, mentre nella 1300, uscito di strada senza conseguenze il favorito della vigilia, il net-

La cronoscalata di BORMIO all'ALFA GTAm 9 records sullo STELVIO ma CONFORTOLI è solo



Domenico Scola, con la March-BMW, si è preso una bella rivincita su Mauro Nesti, alla salita della Castellana

tuniano Balboni, la vittoria è andata al consocio Bocconi.

Anche nel gruppo 3 Gran Turismo di serie CSAI, la vettura di maggior cilindrata ha ottenuto il miglior tempo: la De Tomaso Pantera di Antonio Finiguerra, peraltro con un tempo non eccezionale, 4'05"8, ben distante dal record fatto segnare nella passata edizione dal modenese Trenti con una identica vettura (3'41"6). Nelle altre classi si imponevano: nella 1000 De Zen dopo una lotta sul filo dei decimi

di secondo con Favelli; nella 1600 nettamente il bormiese Formaggio; nella 2000 il bresciano Dal Ben.

Nel gruppo 2, dove maggiormente sono stati battuti i primati precedenti (cinque su nove classi), detto ormai dei primi attori Confortoli e Perego, non resta che complimentarsi con Tabacco (secondo classificato nella 2000), Castelli (secondo classificato nella 1300) e Rossi (vincitore della 1600) che sono riusciti a inserirsi all'8., 9. e 10. posto della classi-

fica assoluta. Hanno fatto registrare tempi inferiori a quelli stabiliti nelle passate edizioni, Gasperini nella 500, Antonini nella 700 e Carbone nella 850, mentre si sono aggiudicati il successo Potieri nella 600, Liozza, grazie anche alla esclusione dalla partenza del bresciano Zanardelli, autore del miglior tempo in prova, trovato dal commissario tecnico CSAI con le ruote sporgenti dai parafranghi, e Bormiolini dopo un serrato duello con Bommartini, finito a 4/10".

Nel gruppo 4 ha avuto luogo solo la gara per le 1300, che ha visto tornare alla vittoria la bravissima Ivana Giustri della Scuderia Nettuno, la quale si è presa la rivincita sul bresciano Ronchi, che nelle prove l'avevo battuta.

Nel gruppo 4 ha avuto luogo di, resta da parlare di «Ragastas» che su Dallara ha vinto da dominatore la sua classe, di Pogliano che ha avuto la meglio, per soli 2/10, sul bormiese Rebaj, e su Bettoni salito in un tempo modesto causa la non perfetta efficienza della quarta marcia della sua nuova 2000 Armaroli. A seguito del reclamo presentato da «John-John», il concorrente bormiese Rebaj è stato tolto dalla classifica per essere stata trovata la sua Abarth 1300 gruppo 5, sotto peso.

Carlo Burlando

V TROFEO TRILLY - BORMIO - STELVIO - Gara nazionale di velocità in salita - 19 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. P. Giorgio Tortoroli (Fiat 850) 5'00"2, media kmh 71,952; 2. Bortolomeazzi (Fiat 850) 5'11"1.

Classe 1000 (tutti su Abarth A 112): 1. Cornelio Riganti 4'30"5, media kmh 79,852; 2. Sidoli 4'31"1; 3. Baribbi 4'35"5; 4. Bianchi 4'36"1; 5. Danesi 4'41"2; 6. Campani 4'42"2; 7. Decio 4'46"6; 8. «Nike» 4'57"3.

Classe 1150: 1. Alberto Ceccuzzi (Fiat 128 C) 4'31"1, media kmh 79,675; 2. Filippi (Fiat 128 C) 4'36"4.

Classe 1300: 1. Bruno Bocconi (Simca R 1,3) 4'20"9, media kmh 82,790; 2. «Pigi» (Simca R 1,3) 4'22"8; 3. Borrione (Simca R 1,3) 4'24"7; 4. Nava (Fiat 128 SL) 4'25"7; 5. Negro (Simca R 1,3) 4'25"2; 6. Fumagalli (Simca 1,3) 4'29"6; 7. Bernacchi (Simca R 1,3) 4'38"7; 8. Canepa (Simca R 1,3) 4'43"5; 9. Lombardi (Simca R 1,3) 4'44"1; 10. Turani (Fiat 128) 4'49"4.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (A.R. GTV 2) 4'03"7, media kmh 88,633; 2. Tacchini (A.R. GTV 2) 4'08"3; 3. Mottini (Opel K 1,9) 4'36"7.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Luciano De Zen (Fulvia Mont.) 4'36"6, media kmh 78,091; 2. Fanelli (Fiat X-1/9) 4'37"1.

Classe 1600: 1. Bruno Formaggio (Fulvia HF) 4'17"8, media kmh 83,964; 2. Valdina (Alpine 1,6) 4'44"6; 3. Moretti (Alpine 1,6) 6'33"1.

Classe 2000: 1. Luciano Del Ben (Fiat 124) 4'23"5, media kmh 81,973; 2. Panzeri (Fiat 124 R) 4'25"5; 3. Bianchi (Volks-Porsche) 4'37"7.

Classe oltre 2000: 1. Antonio Finiguerra (Pantera De Tomaso) 4'05"8, media kmh 87,876.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Jimmy Gasparini (Fiat 500) 4'47"9, media kmh 75,026; 2. Boschiroto (Fiat 500 G.) 5'24"8; 3. Galuzzi (Fiat 500 G.) 5'56"6.

Classe 600: 1. Bruno Potieri (Fiat 600 G.) 5'01"9, media kmh 71,546; 2. Cantù (Fiat 600 G.) 5'09"1.

Classe 700: 1. Battista Antonini (Fiat Abarth 700) 4'23"7, media kmh 81,911; 2. Valente (Fiat Abarth 700) 4'31"8; 3. Girlando (Fiat Abarth 700) 4'35"5.

Classe 850: 1. Giuseppe Carbone (Fiat Abarth 850) 4'29"4, media kmh 80,178; 2. Gatti (Fiat 850 FL) 4'33"3.

Classe 1000: 1. Giovanni Liotta (Fiat 127) 4'39"9, media kmh 77,419; 2. Abbiati (NSU 1000) 4'52"7; 3. Cordioli (Fiat 127) 4'58"3.

Classe 1150: 1. Luigi Bormiolini (Fiat 128 G.) 4'02"5, media kmh 89,072; 2. Bommartini (Fiat 128) 4'02"9; 3. Partesana (Fiat 128) 4'03"6; 4. Vailati (Daf 66) 4'05"3; 5. Galli (Fiat 128) 4'35"4.

Classe 1300 (tutti su A.R. GTA 1,3): 1. Giordano Perego 3'36"5, media kmh 99,769; 2. Castelli 3'59"6; 3. Tali 4'02"3; 4. Mercandino 4'03"3; 5. Scieghi 4'14"7.

Classe 1600: 1. Giulio Rossi (A.R. GTV 1,6) 4', media kmh 90,000; 2. Pozzi (Opel Ascona) 4'07"5; 3. Freitag (Ford Escort) 4'09"4; 4. Toia (Renault Gordini) 4'17"8; 5. Bolis (A.R. GT 1,6) 4'30"1.

Classe 2000: 1. Giuseppe Confortoli (A.R. GTA) 3'33"5, media kmh 101,196; 2. Tabacco (A.B. GTA) 3'51"1; 3. Nobile (Opel Ascona) 4'32"2; 4. Alvisi (Ford Escort) 4'35"5.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Ivana Giustri (Renault Alpine 1,3) 4'07"5, media kmh 87,272; 2. Ronchi (Fulvia 1,3 Z) 4'08"5; 3. Saccomanno (Fulvia 1,3 Z) 4'13"1.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Ragastas» (Dallara 1000) 4'02"1, media kmh 89,256; 2. Conti (Fiat 127 SL) 4'56"1.

Classe 1300: 1. Paolo Pogliano (Abarth Osella) 3'47"8, media kmh 94,820; 2. Rebaj (Abarth 1,3) 3'48"1; 3. «John John» (Dallara 1300) 3'49"1.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 3'34"8, media kmh 100,558.

Classe 2000: 1. Stefano Bettoni (Chevron 2000) 3'43"1, media kmh 96,860.

7. TROFEO CITTA' DI ORVIETO - Gara di velocità in salita - 19 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1 TURISMO DI SERIE

Classe 850: 1. Giorgio Terracina in 5'46"9, media 79,097 kmh; 2. «Cloubar» 5'51"1; 3. Ghini 5'56"2; 4. Peroni 5'59"9; 5. Cresci 6'04"7; 6. Giannini 6'12"7 (tutti su Fiat 850S).

Classe 1000: 1. Boldrini Adriano 5'29"1, media 83,128 kmh; 2. Gonzi 5'32"1; 3. «Bazooka» 5'36"6; 4. Brenti 5'47"9; 5. Shaft 5'54"6; 6. Coppi 6'39"4 (tutti su A.112).

Classe 1150: 1. Betti Franco (Fiat 128) 5'26"5, media 83,797 kmh; 2. Ferroni (Skoda) 6'02"6.

Classe 1300: 1. Giuliano Cenci (Simca R2) 5'13"3, media 87,324 kmh; 2. Chimenti (Simca R2) 5'13"7; 3. Rossi (Simca R2) 5'17"8; 4. Ricci (Fiat 128) 5'24"5; 5. Sillitti, (Simca R2) 5'33"9; 6. Sisondi (Simca R2) 5'38"9; 7. Bruni (Simca R2) 5'45"2; 8. Benedetti (Simca R2) 5'47"2.

Classe 1600: 1. Mauro Croci (A. Romeo GT) 5'26"8, media 83,714 kmh; 2. Di Blasio (Fiat 124C) 5'30"5; 3. Brucolini (A. Romeo GT) 5'37"4; 4. Bettazzi (BMW 1600) 5'49"4.

Classe 2000: 1. Renzo Ceci (A. Romeo GT) 5'08"9, media 88,570 kmh; 2. Pacetta (A. Romeo 2000) 5'24"1.

GRUPPO 3 GRAN TURISMO

Classe 1300: 1. Giovanni Guerisoli 5'22"5, 84,831 kmh; 2. Salamina 5'23"2; 3. Coscioni 5'23"9; 4. Dionisi Anna Maria 5'27"5; 5. Cianfoni 5'35"1; 6. Rulli 5'44"3 (tutti su Fulvia).

Classe 1600: 1. «Dinos» 4'55"5, media 92,583 kmh; 2. Salvadori 4'55"6; 3. Testi 5'06"1 (tutti su Alpine).

Classe 2000: 1. Bruno Ripani (Lancia Beta coupé) 5'32"2, media 82,353 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Moreschi (De Tomaso P.) 4'45"1, media 95,995 kmh; 2. Nardini (Porsche C.) 4'51"1.

GRUPPO 2 TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Gianni Barbarossa 5'46"6, media 78,933 kmh; 2. Rotti 5'54"9; 3. «Dival» 6'07"1 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Sergio Ferri (Fiat Abarth) 5'20"1, media 85,469 kmh; 2. «ID» 5'58"9.

Classe 850: 1. Claudio Ferretti (Fiat Abarth) 5'15"9, media 86,533 kmh; 2. Broccolino (Fiat Abarth) 6'03"5.

Classe 1000: 1. Armando Turano (Fiat Abarth) 5'14"2, media 87,073 kmh; 2. Vacca (A.112 Abarth) 5'27"6; 3. Baggiani (Fiat Abarth) 5'32"7; 4. Larini (A.112 Abarth) 5'48"4; 5. Paganelli (Innocenti M.C.) 5'51"6.

Classe 1150: 1. Emilio Gonnelli (Fiat 128C.) 5'12"1, media 87,658 kmh; 2. Volpi (Fiat 128C.) 5'49"4.

Classe 1300: 1. Luigi Diaz (Alfa R. GTA) 4'55"3, media 92,644 kmh; 2. Pipino, (Morris C.) 5'31"1.

Classe 1600: 1. Antonio Cortucci (BMW II) 4'48"3, media 94,893 kmh; 2. Jacoangeli (Alfa R. GTV) 4'53"2.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAm) 4'40"7, media 97,470 kmh.

GRUPPO 4 GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Giorgio Pozzuoli (Abarth OTS) 6'36"8, media 68,947 kmh.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Z) 4'44"4, media 96,200 kmh.

Classe 1600: 1. Germano Nataloni (Lancia F.) 4'36"9, media 98,807 kmh; 2. Ottoman (Alfa R. GTA) 4'52"7.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 4'53"2, media 93,343 kmh; 2. Usubelli (Fiat 124) 5'32"7; 3. Zoppis (Porsche 914) 5'42"3.

Classe oltre 2000: 1. Edoardo Govoni (De Tomaso P.) 4'29"7, media 101,444 kmh; 2. Sanai (Porsche C.) 5'34"5.

GRUPPO 5 SPORT

Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (AMS 1000) 4'36"62, media 99,058 kmh; 2. «Roan» (AMS 1000) 4'37"9; 3. Confiotti (AMS 1000) 4'40"5; 4. Bianucci (Fiat Abarth) 4'47"3; 5. Schettoni P. (AMS 1000) 5'05"5.

Classe 1300: 1. Amerigo Giovannelli (Abarth O.) 4'38"8, media 98,131 kmh; 2. Arfè (AMS 1300) 4'39"1.

Classe 1600: 1. «Lucal» (Chevron) 4'38"1, media 98,374 kmh; 2. Smeriglio (Abarth O.) 4'42"1.

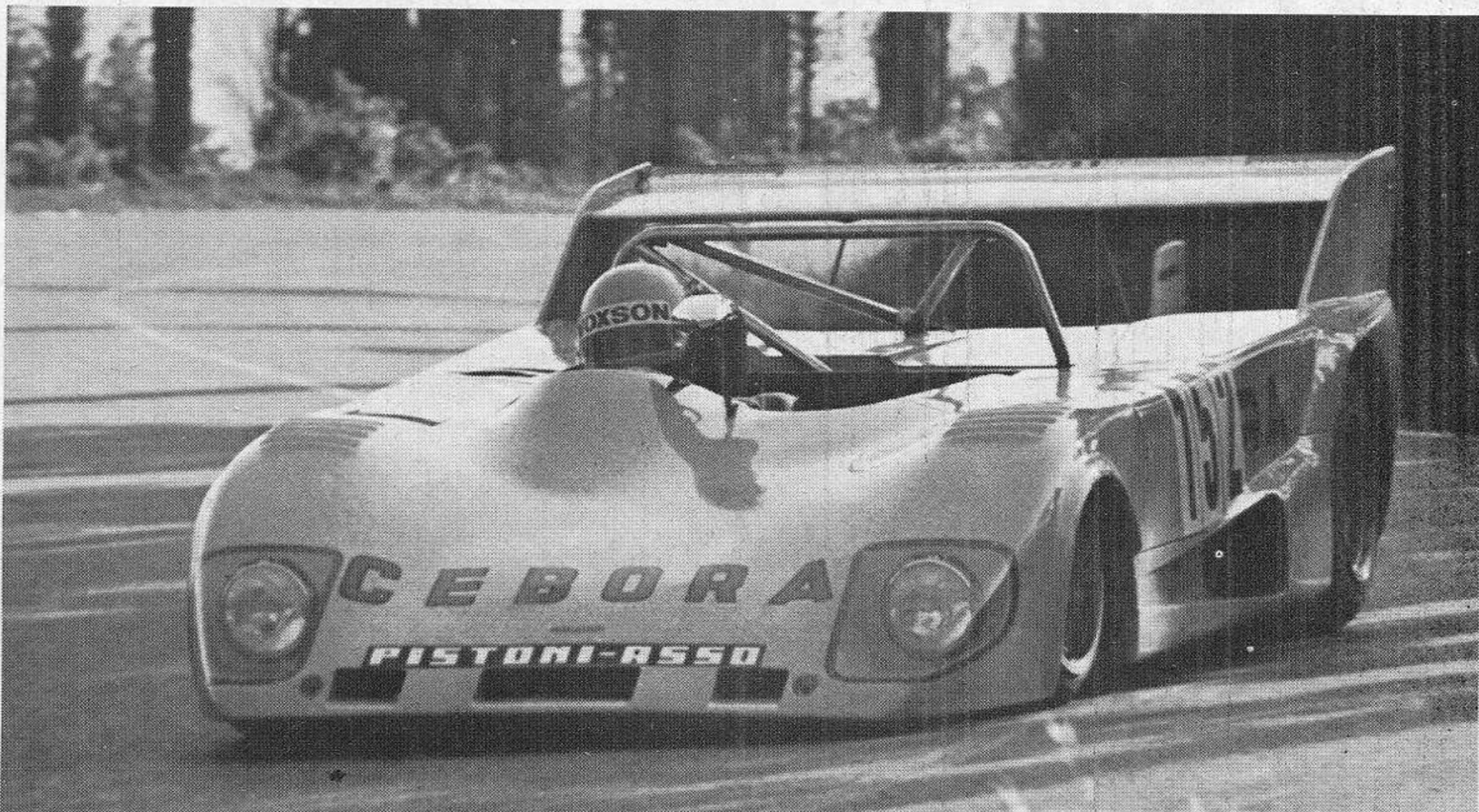
Classe fino 2000: 1. Domenico Scola (BMW 2000) 3'55"3, media 116,272; 2. Nesti (BMW 2000) 3'55"4; 3. «Gianfranco» (Abarth O.) 3'57"8; 4. Laureati (Lola 2000) 4'12"1; 5. Santamarianuova (Abarth O.) 4'17"8; 6. Cochetti (Chevron) 4'23"1; 7. Zaniratti (Abarth 2000) 4'25"5.

Classe 3000: 1. Paolo Gargano (Alfa Romeo 33t3) 4'14"2, media 107,631 kmh.

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. Scola (March-BMW) 3'55"3, media 116,292 kmh; 2. Nesti (Lola) 3'55"4; 3. «Gianfranco» (Abarth Osella) 3'57"8; 4. Laureati (Lola) 4'12"1; 5. Gargano (A.R. 33t3) 4'14"2; 6. Santamarianuova (Abarth Osella) 4'17"8; 7. Cochetti (Chevron) 4'23"1; 8. Zaniratti (Abarth 2000) 4'25"5; 9. Govoni (De Tomaso) 4'29"7; 10. Stefanelli (AMS 1000) 4'36"2.

NESTI a ORVIETO ha giocato tutto, ma...

Per un decimo SCOLA non tradito dal filler



Per Nesti, invece, c'è stato un decimo di secondo in più a causa dei rapporti troppo corti della sua March T294

ORVIETO - Domenico Scola su March BMW 2000 ha vinto la settima edizione del trofeo «La Castellana»: i sette chilometri e seicento metri da San Giorgio a Prodo li ha percorsi in tre minuti, 55 secondi e tre decimi, quanto basta per battere Mauro Nesti di un solo decimo di secondo sulla Lola BMW T294. La gara fra i due si è decisa nella parte iniziale della gara, nel tratto più veloce. Secondo quanto ci ha detto Nesti il suo rapporto della quinta si è dimostrato troppo corto ed il pilota della Ceбора non ha spinto oltre i 9300 giri, cioè una velocità di 193-194, per paura di rompere. In prova era salito in 3' e 57" e non gli è bastato scendere di un secondo e sei decimi per vincere. Scola invece è salito in un secondo e tre decimi di più che nelle prove, quando aveva fatto segnare 3' e 54" netti. Dopo l'arrivo il pilota cosentino ci ha detto che ha dovuto rallentare in segnito al troppo filler trovato in alcuni punti dove era stato segnalato olio: «Il polverone in una leggera scodata è stato tale — ha detto Scola — che si è dovuto perfino pulire la visiera del casco col braccio». Il vincitore ci ha poi confermato che ad Orvieto la scelta dei rapporti è decisiva in quanto in quinta a 9300 giri la sua March BMW viaggiava a 208 orari. Scola ha fatto anche il nuovo record strappandolo al vincitore dell'anno scorso, (Abarth) che aveva segnato 3'58"6 alla media di

114,912. Quest'anno la media è salita a 116,292.

Durante le prove, alle spalle di Scola e Nesti si era piazzato Alberto Rosselli con l'Abarth Osella 2000, ma il pilota fiorentino ha poi avuto noie tecniche (sembra al cambio) e così non è partito lasciando a bocca asciutta i tifosi che sono stati privati di una bella lotta a tre. In gara il terzo posto è andato a «Gianfranco» che ha preceduto Laureati su Lola e Gargano sull'Alfa Romeo 33. Seguono nell'ordine Cochetti (Chevron), Zaniratti (Abarth), Govoni con la Pantera e Stefanelli con la AMS 1000, decimo assoluto.

Nonostante le corse a Vellelunga un centinaio di piloti hanno preso il via della corsa di Orvieto, mentre fra gli iscritti, ma non poi partita, vi era anche la Stratos di Nataloni. La vettura non è stata in gara in quanto ancora priva dell'impianto antincendio ed anche, come ci ha detto Nataloni, poiché era stata ritirata nei giorni scorsi ed era da mettere a punto. Se l'avesse fatto partire avrebbe comunque fatto una prova test senza troppe velleità.

In gara anche una Lancia Beta coupé che ha vinto la sua classe... e con un tempo più che normale. Vedremo in seguito. Per quanto riguarda le altre classi nulla di particolare e tutto è filato via senza incidenti ed interruzioni. Fra le turismo sempre accesa la lotta nella 1300: fra le Simca: oggi ha vinto per quattro

decimi Cenci su Chimenti. Anche nel GT 1600 un solo decimo fra le Alpine di Dinos e Salvadori. Altre lotte interessanti nelle Sport 1000 fra Stefanelli, «Roan» e Gonfiotti terminati nell'ordine e fra Giovannelli ed Arfè nel 1300 separati da soli due decimi. Poi la volata dei grossi calibri ed ancora un successo di Scola.

Marco Grandini

• La Scuderia Carpine conferma la gara del 26 maggio a Magione con validità FISA; prove il sabato, gare la domenica.

• Nessun incidente ha turbato la corsa orvietana. Solo nelle prove una vettura si è incendiata, la 128 di Gonnelli dei Piloti Senesi, mentre in prova la Fulvia di Palmas ha avuto bisogno di un po' di polvere degli estintori. Sul percorso gli organizzatori disponevano anche di una potente Ford Mustang trasformata in mezzo veloce anticendio.

• Nella classe 1000 Turismo la classifica è provvisoria in quanto il secondo arrivato Gonzi ha presentato reclamo contro il vincitore Boldrini.

La GARESSIO S. BERNARDO
si farà (13 giugno)

• L'Azienda Autonoma di Soggiorno di Garesio, comunica che la 18. edizione della gara in salita GARESSIO-S. BERNARDO è stata inclusa nel secondo elenco delle gare autorizzate dal ministero dei Lavori Pubblici. Pertanto, ogni timore per la sua effettuazione viene a cadere, e la corsa sarà regolarmente in calendario il 13 giugno.

Le strade del MAROCCO mietono favoriti (e gli italiani): ed è il rubicondo NICOLAS a sorridere

Il festival ALPINE giova al più prudente

CASABLANCA - Scesa in Marocco con un massiccio schieramento di forze, unica squadra ufficiale nel rally che quest'anno aveva perso la validità per il mondiale, l'Alpine Renault non ha mancato il trionfo massiccio piazzando 5 macchine (le prime due naturalmente ufficiali) ai primi 5 posti di questo 17. rally del Marocco, prova sempre particolarmente dura anche se da qualche anno a questa parte si cerca di mitigarla per cercare di fare arrivare qualche macchina sana al traguardo di Casablanca.

Partiti quindi con il favore del pronostico, con macchine efficientissime, assistenza perfetta e ottima conoscenza del percorso, i quattro cavalieri di messier Chenisse hanno lottato praticamente soli contro gli ostacoli del percorso, ostacoli che sono riusciti anche questa volta a dimezzare la pur forte compagine francese.

Scomparso quindi Darniche dopo pochi km, via libera a Nicolas, marsigliese ventinovenne che ha condotto una gara molto saggia lasciando il più delle volte l'effimero successo delle speciali ai colleghi Therier e Piot con le R 17 Gordini per le quali pare la Renault abbia gran interesse. Poi anche Piot, in seguito a una serie di « botte » incredibili ha dovuto abbandonare, mentre ormai il rubicondo Nicolas coglieva i frutti della sua tattica prudente andando a tagliare per primo il traguardo di Casablanca.

Rimarchevole varamente l'exploit del terzo arrivato, il marocchino « Le Taithien » che ha portato al traguardo la sua Alpine (la vettura è lo stesso muletto di Nicolas) superando una serie di avversità che lo hanno colpito a ripetizione: avversità che purtroppo hanno perseguitato anche i tre equipaggi italiani in gara costretti al ritiro più o meno a metà gara.

Primo ad arrendersi è stato Dall'Ava (con la Fulvia HF gr. 3 del Jolly) che è però riuscito, con l'aiuto della sola carta topografica e privo di assistenza meccanica (quella per i pneumatici è



stata egregiamente curata dalla Kleber che ha mandato dall'Italia il materiale necessario assieme al direttore sportivo Valla e al « monteur » De Felice) a superare le prime due tappe, giungendo però al parco chiuso in condizioni tali da non poter più ripartire.

Poi è stata la volta di Giraud (Fiat 125) anch'egli partito privo di assistenza per la grande avventura, terminata ben presto con la rottura del motore in seguito alla perdita del bullone che tiene assieme albero motore e puleggia e infine si è dovuto fermare anche Merlone (Volvo) decano di questa gara per il distacco completo del supporto che sostiene il motore e tutto l'avantreno. Un vero peccato questo per il torinese, già quinto lo scorso anno nello stesso rally e che si è dovuto fermare quando ricopriva con sicurezza la quinta posizione assoluta e avrebbe potuto certamente aspirare a un risultato di grande rilievo.

RABAT - Partenza alle ore 8 per la prima tappa, Rabat-Fez di 810 km, tappa d'assaggio con già però quattro prove speciali, una sola delle quali in asfalto. Colpo di scena dopo sole due speciali: Bernard Darniche, già vincitore dello scorso anno e nettamente più veloce nelle due prime speciali è costretto all'abbandono dopo aver inchiodato letteralmente il cambio. Ci dirà sconcolato al termine della tappa che già dai primi metri il cambio della sua Alpine (noto punto dolente della peraltro efficientissima berlinetta) perdeva olio: il rabbocco è stato fatto prontamente alla prima assistenza, ma ciò non è bastato e rimasto senz'olio il cambio ha cominciato a indurirsi fino al suo completo bloccaggio. Regolari le altre vetture: Dall'Ava inizia col pagare lo scotto dell'inesperienza in terra africana e sbaglia un bivio perdendo una decina di minuti. Si rifarà nell'ultima speciale della giornata, classificandosi 5. assoluto.

Da Fez si riparte per Marrakech, 1018 km con le prime prove vera-

un briciolo di fortuna in più (bastava che nel controllo della sera precedente i meccanici si fossero accorti della perdita dei bulloni che tenevano tale parte per porvi rimedio facilmente) poteva aspirare a un quarto posto assoluto. Tra i nomi « grossi » che devono dare forfait anche quello dell'austriaco Bohnicek, sempre tra i primi cinque nelle speciali precedenti, che rompe in maniera definitiva una sospensione della sua Alpine.

E da Marrakech si ritorna a Casablanca (1179 km) con ancora due chiari che ormai la gara volge al termine, anche se i mezzi meccanici ridotti allo stremo delle forze dovranno ancora macinare km per 16 ore consecutive. Questa volta Nicolas, già nettamente in testa non forza l'andatura e lascia le vittorie nelle speciali preferendo controllare la situazione: giungerà puntuale all'appuntamento con la bandiera a scacchi in piazza delle Nazioni Unite a Marrakech concludendo vittoriosamente la sua galoppata di oltre



A sinistra, alla partenza di Rabat ecco schierata l'Alpine che dominerà il rally. Sopra, Nicolas e Delfrier in piedi sulla vettura all'arrivo. A destra, un passaggio dell'HF 1600 di Dall'Ava-Maiga durante la prima del rally, quella da Rabat a Fes

mente impegnative. Nella speciale di Missouri, 175 km di piste veramente incredibili, molte vetture accusano avarie di vari generi: è qui che Dall'Ava rompe il tubo dei freni posteriori (schiacciato dalla marmitta) e in seguito distrugge il retrotreno giungendo miracolosamente a Marrakech. Dopo Missouri aspetta i concorrenti la prova di Rich, una delle più dure (205 km) durante la quale le due R 17 di Therier e Piot riescono ad avere la meglio su Nicolas alle altre Alpine: nella classifica provvisoria, al termine della seconda tappa, è appunto Piot che precede Nicolas e Therier nettamente staccati da tutti gli altri.

Da Marrakech si parte per la terza tappa, 881 km con tre speciali tremende, in mezzo al deserto, per ritornare a sera nello stesso luogo di partenza. Anche qui i ritiri si susseguono a ripetizione: questa volta è la fine per la R 17 di Piot, che perde un ammortizzatore anteriore in maniera tale da non poter essere riparata. Si deve fermare anche Merlone, che accusa il distacco completo della traversa che sorregge il motore: un vero peccato questo per il forte equipaggio italiano, che con

cinquemila km sotto il tremendo sole marocchino leggermente sudato, ma « pronto a ripartire » come ha dichiarato ai giornalisti inondandoli di champagne.

Leopoldo Canetoli

CASABLANCA - Viste in sede di verifiche le due Alpine ufficiali e le due R 17 con i soliti attacchi per i radiotelefonisti, già usati anche al Safari: solo che questa volta tali apparecchiature erano vietate (almeno sul regolamento). Ma è bastato un piccolo aut aut dell'unica casa ufficiale per fare uscire poche ore prima del via un circolare che autorizzava l'uso di tali apparecchiature.

● Nel completo dossier che la Promocourse (efficientissima come sempre tempestivamente diretta da J.F. Rageys) oltre a una lunga serie di utili indicazioni forniva ai giornalisti, vi era anche una lista di locali consigliati: a fianco al nome e indirizzo di una botte a Mohamedia compariva la descrizione: « ... locale esclusivamente per uomini soli: noi non siamo di legno! ».

● Fra i partecipanti alla dura prova, oltre a mr. Bertrand, organizzatore del Bandama che è giunto ottimo sesto assoluto assieme alla giovane Marie Christine Palacio, anche il console belga a Casablanca, che si è però dovuto ritirare dopo aver distrutto le sospensioni durante la seconda tappa.

17. RALLY INTERNAZIONALE DEL MAROCCO - Prova valevole per i campionati africano, francese e marocchino - Casablanca, 15-19 maggio 1974.

Classifica generale al termine della 1. tappa Rabat-Fez

1. Nicolas (Alpine) 2.04'23"; 2. Piot (R 17) 2.05'02"; 3. Therier (R 17) 2.06'59"; 4. Bochnicek (Alpine) 2.12'43"; 5. «Le Tahitien» (Alpine) 2.12'59"; 6. Turcot (Alpine) 2.16'51"; 7. Hoepfner (R 12 G) 2.19'08"; 8. Noujaim (Datsun) 2.20'13"; 9. Merlone (Volvo) 2.21'35"; 10. Bertrand (Datsun) 2.23'58".

Classifica generale al termine della 2. tappa Fez-Marrakech

1. Piot (Renault 17) 7.05'17"; 2. Nicolas (Alpine) 7.06'39"; 3. Therier (R 17) 7.13' e 55"; 4. Bochnicek (Alpine) 7.20'50"; 5. «Le Tahitien» (Alpine) 7.45'30"; 6. Merlone (Volvo) 7.53'58"; 7. Heyder (Alpine) 8.03'40"; 8. Hoepfner (R 12 G) 8.06'17"; 9. Prive (Range Rover) 8.36'32"; 10. Bertrand (Datsun 240 Z) 8.36'36".

Classifica generale al termine della 3. tappa Marrakech-Marrakech

1. Nicolas (Alpine) 12.15'2"; 2. Therier

(R 17) 12.37'27"; 3. «Le Tahitien» (Alpine) 13.20'59"; 4. Heyder (Alpine) 13.44'07"; 5. Hoepfner (R 12 G) 14.23'17"; 6. Bertrand (Datsun) 14.47'43"; 7. L'Algerien (Alpine) 15.00'48"; 8. Prive (Range Rover) 15.05'05"; 9. Puigsegur (Peugeot 504) 15.55'52"; 10. Flottard (Ford Escort) 15.56'13".

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1. Nicolas-Delferrier (Alpine A 110) in 18.43'08"; 2. Therier-Vial (Renault R 17) 18.59'29"; 3. «Le Tahitien-De Warren» (Alpine A 110) 19.53'49"; 4. Heyder Bruckner-Vuillemin (Alpine A 110) 20.12'52"; 5. Hoepfner-Fourton (Renault 12 Gordini) 21.13'27"; 6. Bertrand-Palacio (Datsun 240 Z) 21.37'02"; 7. Puigsegur-Hoerni (Peugeot 504) 23.18'46"; 8. Flotard-Choay (Ford Escort) 23.25'43"; 9. Prive-Metge (Range Rover) 24.08'26"; 10. Hadley-Wiltshire (Opel Ascona) 25.27'41"; 11. Boucham-Resfaoui (Peugeot 504) 25.43'13"; 12. Nachat-«Le Basque» (Renault 12 G) 26.05'07"; 13. Chamagne-Junguenet (Peugeot 504) 26.32'41"; 14. Bour-Ferry (Citroen GS) 26.49'19"; 15. Pena-Rouffiance (Citroen DS 23) 28.23'24"; 16. Portier-Vaderbeke (Peugeot 504) 29.05'26".

Vinta l'austerità (ma non l'entusiasmo del pubblico) per lo Challenge veneziano

TAUFER si è fatto il regalo di nozze

VENEZIA - A Casier, una frazione alla periferia di Treviso divisa in due dalla strada jesolana, si è fatto festa.

La partenza e l'arrivo di questa ormai classica competizione, che da quattro anni è organizzata puntualmente dalla Commissione Sportiva dell'Automobile Club di Venezia di cui il Presidente è il dottor Antonio Giorgio, sono avvenute nel cortile antistante la fiorente industria locale di ceramiche gremito di appassionati ed anche di numerosi curiosi. Una festa insolita alla quale la gente di Casier non era abituata ma che in fondo è servita ad accrescere nei giovani la passione per lo sport del volante.

La decisione adottata dal Governo proprio alla vigilia della corsa in materia di austerità, che ha autorizzato la libera circolazione alla domenica, ha fugato di colpo le giustificate preoccupazioni degli organizzatori.

Il regolamento della corsa prevedeva che in caso di limitazione della circolazione a targhe alterne la gara sarebbe stata anticipata di ventiquattro ore. Ma quanti sarebbero stati i partenti? Lo stesso presidente della commissione sportiva dell'Automobile Club di Venezia ha così commentato:

«E' un momento delicato per l'automobilismo. La massiccia partecipazione al Challenge '74 da parte dei piloti conferma quanto sia vivo ancora nei soci delle varie scuderie l'interesse per le corse. Direi invece che il problema più grosso negato alle competizioni rimane il pubblico. Per motivi di sicurezza abbiamo dovuto eliminare la quarta ed ultima prova speciale, quella di ritorno sul monte Tomba. Eravamo venuti a conoscen-

za che lungo la linea del Tomba c'era assiepato una enorme folla di appassionati per cui abbiamo ritenuto necessario eliminare la prova di ritorno. Gli stessi piloti hanno accolto con soddisfazione la nostra decisione».

L'equipaggio Tauffer-Bonelli è stato trionfatore di questa classica veneziana disputata su un tracciato di 180 km con tre prove speciali e precisamente sul monte Tomba di 10 chilometri, Vastagna di 10 chilometri e Valnevera chilometri 6,620.

E' questa la prima affermazione assoluta del portacolori della Bassano-Corse. Sempre sfortunato, costretto quasi a tutte le corse al ritiro per guasti meccanici, questa volta Tauffer su Porsche Carrera c'è l'ha fatta. Dicono che a portargli buono è stato il recente matrimonio al quale è coinvolto con una graziosa signorina di Siror. E noi non possiamo che fare gli auguri al bravo Tauffer che proprio da questa competizione abbia ad iniziare un periodo di maggiore soddisfazione.

Delle tre prove speciali, Tauffer ne ha vinte due personalmente, mentre l'altra l'ha dovuta dividerla con il suo più pericoloso avversario quel «Tony» della Scuderia Giada Auto classificatosi brillantemente al posto d'onore con affianco il validissimo De Marco.

Il campione Polese della Pordenone Corse si è inserito al terzo posto. C'è da dire che il pilota trevigiano ha esordito con una Alpine 1800 il cui motore gli era stato consegnato proprio alla vigilia della corsa.

Attilio Trivellato



Cammelli e miraggi

CASABLANCA - Nelle pause intercorse tra le verifiche e le partenze molti hanno approfittato dell'occasione per visitare le varie Medine o mercati orientali: pare che in uno di questi un ricco berbero abbia offerto ben 40 cammelli in cambio di Margherita, simpatica mascotte del ristretto clan di italiani. Indispettito Giorgio Leonetti, navigatore di Merlone, ha risposto che non se ne parlava per meno di 60.

● Già da tempo sulle orme del più noto fratello, in Marocco anche Sergio Maiga sempre al fianco di Dall'Ava (nella buona o nella cattiva sorte): lo si è visto però distratto diverse volte nel deserto. Qualche maligno dice che il nostro navigatore, forse in preda a miraggi, sognava troppo spesso la Peroni...

● Subito a ridosso delle due macchine ufficiali è giunto l'equipaggio marocchino «Le Tahitien»-De Warren: il pilota, abitante a Casablanca, aveva da tempo chiesto di avere una Alpine per il rally di casa, finché pochi giorni prima di iniziare Nicolas gli ha lasciato il suo «muletto» con il quale il giovane marocchino, che lavora alla Renault, ha potuto esprimersi al meglio delle sue possibilità.

RALLY CHALLENGE 74 - Valido per il Trofeo Rallies Nazionali - Treviso, 19 maggio 1974.

1. Tauffer-Bonelli (Porsche Carrera) p. 63; 2. «Tony»-De Marco (Renault Alpine 1800) 70; 3. Polese-Perissinot (Renault Alpine 1800) 117; 4. Casarotto-Serafini (Fulvia HF 1600) 133; 5. Gianrosso-Daltron (Fiat Abarth 124) 143; 6. Liviero-Sacco (Porsche 911) 144; 7. Gregori-Antonello (Fiat Abarth 124) 162; 8. Gregori-Ceccherello (Fiat Abarth 124) 167; 9. Vudafieri-Bonaga (Porsche 911 SR) 163; 10. Fasan-Canal (Renault Alpine 1800) 164; 11. Svizzero-Braitto (Ascona 1900) 165; 12. Bossetto-Pernigai (Fiat Abarth 124 S) 170; 13. Cavriani-Ronconi (Porsche) 180; 14. Marin-Tauffer (Fulvia HF 1600) 180; 15. Marchiol-Del Fabbro (Fulvia HF 1600) 182; 16. Presotto-Massoncini (Ascona 1900) 183; 17. Cantelli-Paccagnella (Fulvia HF 1600) 185; 18. Baldacci-Zafferani (Simca R 2) 190; 19. Biasuzzi-Gasparoli (Fulvia HF 1600) 190; 20. Cecato-Zerbato (Fiat 124 ST) 194; 21. Simon-tacchi-Buzzati (Fiat 128 SL) 197; 22. Gardino-Girardi (Fiat 124 Spyder) 198; 23. Pasetti-Gariboldi (Fiat 124 Abarth) 200; 24. Albano-Toff (Fulvia HF 1600) 200; 25. Tognano-Gabriel (Fiat 124 ST) 203; 26. Brion-Rossi (Fulvia HF 1600) 104; 27. Tormene-Degan (Ascona SR 1900) 210; 28. Aguzzoni-Lenardi (Alpine-1600 S) 218; 29. Battistolli-Fredi (Ascona 1900) 218; 30. Muratori-Pelliccioni (Fiat 124 Spyder) 221; 31. Distasi-Barbini (Ascona SR) 226; 32. Saccon-Antoniazzi (Ascona 1900) 229; 33. Stiller-Santodin (Fiat 124 ST) 232;

34. Maikol-Frison (Gordini 1600) 235; 33. Giancanaro-Donzello (Ascona 1900) 235; 36. Sala-Manci (Fulvia HF 1600) 236; 37. Pasutti-Nardi (Ascona 1900) 237; 38. Mazzega-Gazzo (Porsche 914) 247; 2; 39. Giordan-Dalla Venetta (Fiat 128 SL) 248; 40. Ivoli-Ferramosca (Ascona 1900) 253; 41. Dorzoi-Francescon (Simca R 2) 261; 42. Bacciocchi-Roll (Fiat Abarth 1000) 264; 43. Vettorello-Calvani (Mini-Cooper 1300) 266; 44. Boff-Bassani (Fiat 128 C) 268; 45. Danielis-Ninini (Fulvia HF 1600) 269; 46. Santacatterina-Brogardo (Escort Mexico) 273; 47. Marini-Boco (Fulvia HF 1600) 280; 48. Danielis-Blasig (Fulvia HF 1600) 283; 49. Cecchet-Lizzini (Fiat 127) 291; 50. Curtol-Curtol (Alpine 1600 S) 294; 51. Fioravanti-Corazza (Ascona 1900) 296; 52. Marchi-Marchi (Fulvia HF 1600) 297; 53. Crispani-Scaravacca (Alpine 1600) 304; 54. Merlin-Serena (Fulvia HF 1600) 306; 54. Curretta (Vedu Fiat 128) 306; 56. Zanot-Oscar (Porsche 911 S) 307; 57. Berardi-Illi (Simca R 2) 310; 58. Bisiol-Fracasso (Ascona 1900) 311; 59. Lionello-Bendini (Fiat 128 C) 312; 60. Bodini-Sarti (Fiat 128 C) 316; 61. Baradell-Friso (Simca R 2) 318; 62. Fugaro-Degan (A-112) 319; 63. Cibetta-Pescarin (Fulvia HF 1600) 320; 63. Farina-Grandesso (Fiat 128 X1-9) 320; 63. Rosa-Gaspari (Simca R 2) 320; 66. Scalabrin-Ginetto (Fiat 128 B) 322; 67. Negri-Veritti (A-112) 324; 68. Sercello-Giabelli (Fiat 128 SL) 331; 69. Comelli-Mezzavilla (A-112) 332; 70. Cunini-Piccoli (Mercedes) 333; 71. Rimondi-Bettega (Ascona 1900) 335; 72. Schirato-Fiorese (Fiat 127) 337; 73. Cosatti-Vertello (A-112 Abarth) 338; 74. Smoqu-

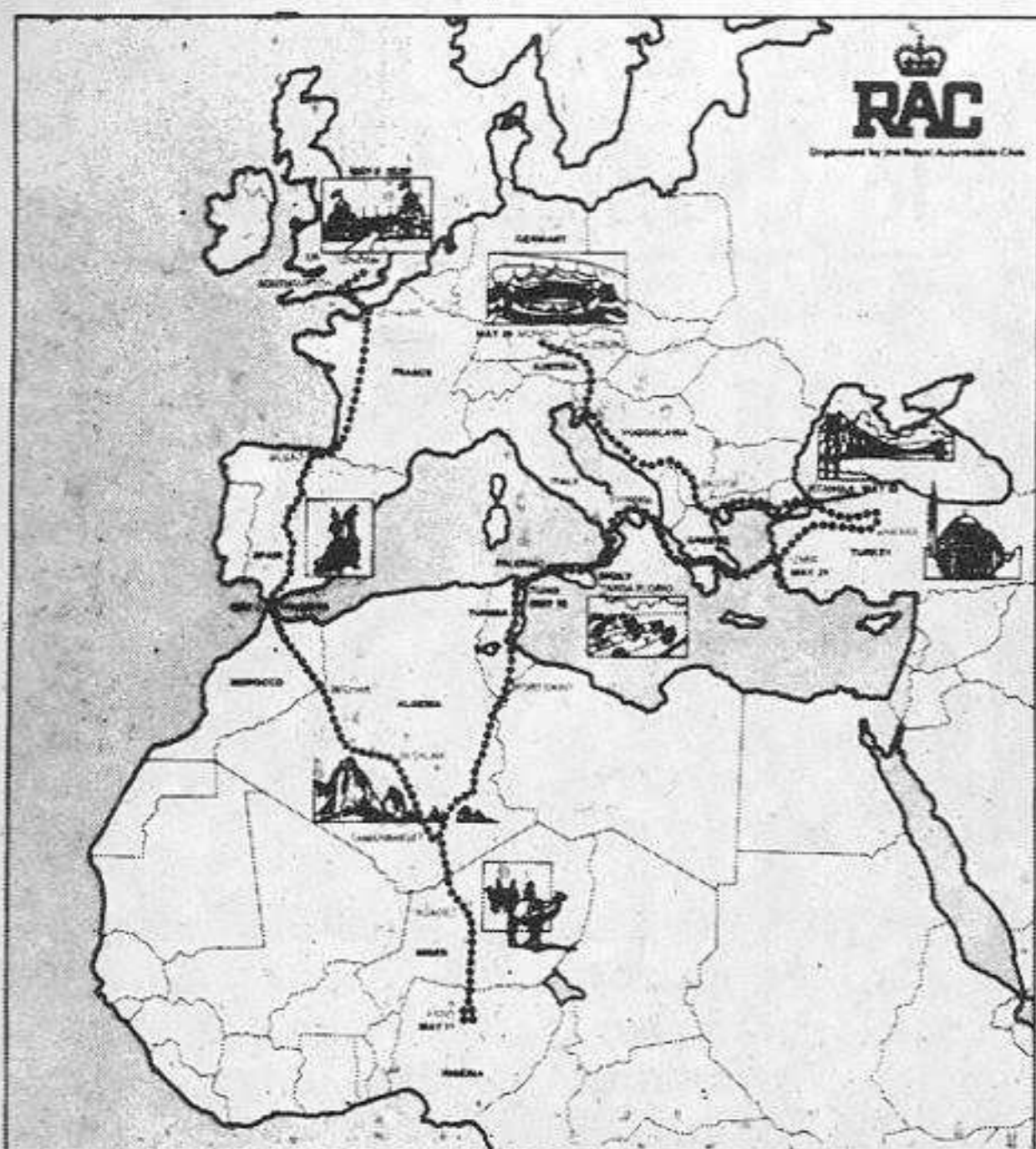
lina-Amato (Fiat 124 Spyder) 341; 75. Codi-ferro-Donà (Fiat 125) 344; 76. Passina-Brandi (Fiat 128 SL) 346; 77. Tomacchio-Muraretto (Ascona 1900) 349; 78. Bianco-Zanon (Fiat 124 ST) 350; 79. Nono-Ceccherello (A-112) 351; 80. Chioccarello-Coassin (Simca R2) 355; 81. Tontini-Pozzer (Renault R 5 TI) 356; 81. Maraglino-Pellin (Fiat 128 S) 356; 83. Mapfrinato-Bedin (Mini Cooper 1000) 358; 84. Caruso-Lizzi (Simca R 2) 367; 85. Perneri-Sfoglio (Fiat 128) 369; 86. Giada-Biasi (Fiat 128 R) 370; 87. Gianette-Boschetti (Simca R 2) 371; 88. Daltron-Graziani (Fiat 128 R) 374; 89. Lonardi-Lorenza (Volkswagen) 376; 90. Gianlunaro-Bedin (Ascona 1900) 384; 91. Riolo-Fusetti (Fiat 128) 389; 92. Rigo-Cappello (Fiat Abarth) 390; 93. Solda-Giarabara (Fiat 128) 391; 94. Carozzi-Foiana (Gordini R 12) 393; 94. Spadoni-Visentin (Fulvia HF 1600) 393; 96. Luciano-Mauro (Fiat 128 S) 397; 97. De Stefano-Bozzolotto (Fiat 124) 398;

CLASSIFICHE PROVE SPECIALI

I Prova - Monte Tomba: 1. Tauffer-Bonelli 23"; 2. «Tony»-De Marco 25"; 3. Polese-Perissinot 40"; 4. Giandonà-Proggio 53"; 5. Casarotto-Serafini 53"; 6. Gianrosso-Daltron 53".

II Prova - Valstagna: 1. «Tony»-De Marco e Tauffer-Bonelli 38"; 3. Casarotto-Serafini 49"; 4. Gregori-Antonello 52"; 5. Polese-Perissinot 53"; 6. Leviero-Sacco 54".

III Prova - Valnevera: 1. Tauffer-Bonelli 2"; 2. «Tony»-De Marco 7"; 3. Svizzero-Braitto 16"; 4. Polese-Perissinot 24"; 5. Gianrosso-Daltron 27"; 6. Fasan-Canal 28".



UDT WORLD CUP RALLY 1974
La UDT World Cup Rally, di cui vediamo qui sopra il tracciato, è giunto in Sicilia ed ora va verso Monaco via Asia Minore. A destra, la Leyland P 76 viene scaricata a Londra. E' stata questa la prima apparizione in Europa



«Abbottonati» sulle strade della TARGA i rallisti destinazione Monaco

Si è perso anche MOSS in AFRICA

SCILLATO - Messo fuori per quest'anno dal « gran giro » del Campionato del mondo marche, il « piccolo circuito delle Madonie » che ha finora ospitato la Targa Florio, è stato teatro domenica mattina di un'avvenimento sportivo di livello internazionale. Il tracciato madonita infatti era, per i circa 25 chilometri che separano bivio Montemaggiore (subito dopo l'abitato di Cerda) da Scillato, la settima prova speciale dell'« UDT World Cup rally 1974 », giunta in quel punto a 11.868 dei 17.490 km del percorso previsto.

I superstiti del tratto africano, in tutto 24 vetture erano sbarcati a Trapani provenienti da Tunisi verso le nove di domenica mattina, quindi si erano diretti a Palermo. Qui c'era la prima sorpresa in quanto il « cervello » della gara, Henry Liddon, aveva deciso di annullare la prova speciale di Bellolampo, una quindicina di chilometri di micidiale sterrato sulle colline alle spalle di Palermo, che avrebbe finito per decimare ancora di più lo sparuto gruppo di vetture. Quindi, via autostrada Palermo-Catania, direttamente verso le Madonie, per la prova speciale « Targa Florio », la settima dopo oltre diecimila chilometri di percorso!

Il più rapido nel tratto cronometrato risultava il leader provvisorio della classifica, l'australiano Welinski, che — per la cronaca — impiegava 17'29" a percorrere la prova speciale (il tempo massimo prescritto era di 15').

L'unica assistenza « ufficiale » è risultata quella fornita per i piccoli lavori di manutenzione dal locale concessionario Peugeot, visto che quasi tutte le vetture, nonostante la fatica, si presentavano ancora in condizioni onorevoli, se si esclude una certa strage di frizioni, giunti e sospensioni...

Col rally sono arrivate le prime no-

KANO - Un poco di confusione nel cervello di chi era incaricato di comunicare alla stampa l'andamento del Rally Coppa del Mondo ha fatto nascere qualche inesattezza. Per esempio, si è detto che fra i « recuperati » di Tamanrasset c'era Zasada, e invece la sua Porsche non era più in grado di essere riparata. Così soltanto venti vetture sarebbero ripartite da quel luogo privo d'acqua! Oltre a questo soltanto sette, e non otto, vetture sono giunte a Kano. Era attesa la Marina, ma prima di arrivare l'equipaggio, Hemsley-Skinner ha deciso di fare marcia indietro fino a Tamanrasset per eseguire meglio una necessaria riparazione (nella classifica data dal signore distratto erano invece presenti).

Si deve ammettere che le comunicazioni col personale del rally



La Coppa del Mondo Rally è giunta in Sicilia. Nella foto, la Citroen DS 23 di Welinski-Tubman-Reddiex, attualmente è al comando della durissima gara

erano praticamente non esistenti giunti al Sahara, ma tutto sommato a questo punto praticamente non esistente il rally stesso. Le strade erano infatti in condizioni assai peggiori di quanto lo fossero durante tutte le attente ricognizioni effettuate prima da Liddon. Le notizie arrivavano per lo più errate e come esempio delle « comunicazioni » non è male la storia di Cowan (uno di quelli ripartiti da Tamanrasset). Ha avuto un guasto nel deserto e gli occorrevo pezzi di ricambio. Lo ha detto per radio a Liddon, che era a bordo dell'aereo che controllava la zona e la conversazione è stata ripresa da un radioamatore in Scozia! Questi si è messo in contatto con la moglie di Cowan, che ha potuto poi fare in modo che venissero spediti in volo da Londra i pezzi. Il messaggio altrimenti non sarebbe mai arrivato e Cowan sarebbe stato fra i numerosi piloti ritirati.

tizie dei « dispersi » nel tratto africano. La Fulvia HF semiufficiale di Metha-Drew, che fino al controllo di Kano risultava seconda, si era fermata nel Niger, fra Agadez ed Arlit con un pistone K.O.; Zasada pare si sia fermato in Algeria, fra Reiggani e In Salah col motore del Porsche fuori uso, mentre Stirling Moss, quando era sulla via della Tunisia, ha dovuto mollare a Hirahfok col ponte posteriore della sua Mercedes 280 distrutto.

La nuova classifica, mentre conferma la posizione di leader di Welinski, vede l'affermazione, grazie a una clamorosa rimonta, della Peugeot di Christine Dacremont, seguita da Robert Neyret, dal « gipponese » dello statunitense Chuchua e dall'incalzante Claudine Trautmann in coppia con la bionda Desvignes.

La Fiat 124 turca (infatti si chiama « Murat ») di Bruno Sipahli naviga in undicesima posizione. Un'altra Murat di un equipaggio greco è un 128 coupé degli jugoslavi Vukoja-Benedik. Sono le uniche vetture italiane ancora in corsa.

Sabato prossimo il rally, se ci saranno ancora vetture in gara, si dovrebbe concludere allo stadio di Monaco. Intanto la impolveratissima carovana, proseguendo per Catania, Messina e Brindisi, ha preso la via della Turchia. Primo contatto con l'orientale a Izmir.

g. m.

U.D.T. WORLD CUP RALLY - Classifica generale dopo la settima prova speciale (Targa Florio) e 11.868 km di percorso.

1. Welinski-Tubman-Reddiex (Citroen DS 23) 10.10'40";
2. Dacremont-Vanoni (Peugeot 504) 30.21'59";
3. Neyret-Terramorsi (Peugeot 504) 33.58'18";
4. Chuchua-Fortin (Jeep) 63.00'57";
5. Trautman-Desvignes (Peugeot) 71.25'13";
6. Ingleby (Jeep) 90.51'53";
7. Vanson (Citroen) 188.51'14";
8. Jackson (Ford) 230.03'36";
9. Wadman (Peugeot) 240.12'49";
10. Laurent (Citroen GS) 242.23'29".

David Hodges

Dalla SICILIA a PAVIA si cimentano Munari e C.

Giugno STRATOS all'italiana

PALERMO - Si sono concluse mercoledì pomeriggio le prove Stratos in Sicilia, riprese dal lunedì dopo la parentesi elettorale che aveva riportato a casa Munari, Ballestrieri e i tecnici torinesi per votare.

I due piloti della Lancia hanno fatto un lavoro monotono ma assai proficuo, inanellando in totale una trentina di tornate di Targa Florio (quest'anno la corsa del 9 giugno si correrà su appena sette giri) lavorando sodo soprattutto sugli assetti. Il fondo estremamente scivoloso e il pessimo stato dei tratti montani (che si spera verranno sistemati nei prossimi giorni dall'Anas) hanno spesso costretto i piloti a interrompere le prove per far ritorno alla «base» — via autostrada — per affidare la vettura alle cure di Mike Parkes che ha lungamente controllato e regolato la con-



Sandro Munari fa questa volta da «secondo» a Ballestrieri, durante un giro di ricognizione sulle strade della Targa con la Stratos 4 valvole «muletto»

Anche due prototipi FIAT potenziati a Pavia

PAVIA - Saltato per quest'anno il 999 Minuti (lo si sapeva ma è pur sempre doloroso constatare la rinuncia di una delle prove più vecchie del nostro calendario), l'appuntamento per il rallysmo italiano è a Pavia il 31 maggio quando si correrà il «Quattro Regioni». Gli organizzatori si attendono per questa edizione un record di adesioni: all'A.C. pavese si parla di un traguardo intorno ai centoquaranta, centocinquanta equipaggi al via e la cosa sembra possibilissima.

Gli iscritti, al momento attuale, superano già la sessantina ed i giorni che ci dividono dalla chiusura (fissata al venticinque maggio) sono ancora parecchi. Al 4 Regioni ci sarà per cominciare il debutto continentale italiano (in rally) della Stratos di cui saranno in gara tre esemplari, quelli ufficiali di Munari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga e quella privata di Bobo Cambiaghi. Sempre nel gruppo 5 sarà presente anche la Fiat, probabilmente con due macchine. Uno spider Abarth 4 valvole ulteriormente modificato per Paganelli-Russo ed una X-1/9 magari per il collaudatore ufficiale Pianta.

● **La «CICA» per ANNA.** Sempre al 4 Regioni Leo Pittoni si presenterà con un nuovo (per lui) co-pilota. E' il sanremese Bottini che lo scorso anno ha corso diverse volte con Vanni Tacchini. «Cica» Lurani, che all'Elba era con Pittoni, sarà invece al fianco di Anna Cambiaghi in sostituzione della (ancora) infortunata Maria De Dominicis.

● **BACCHELLI VELOCISTA.** Sempre meno nascoste le ambizioni velocistiche di Fulvio Bacchelli. Il triestino della Fiat avrebbe voluto cimentarsi già alla Targa Florio, magari con un'Abarth due litri, ma non se ne è fatto niente anche perché i responsabili della Casa torinese non vedono di buon occhio un suo eventuale distacco dai rallies. «Finisce che prima della fine della stagione mi procuro una vettura di formula e mi dedico ai circuiti...» avrebbe confidato Bacchelli agli amici.

Si scalda l'autotorneo (1. FARALDI)

MILANO - L'ottava prova dell'Autotorneo italiano 1974 organizzato dalla scuderia Sporturismo è stata vinta da Carmine Faraldi su Abarth 850 con il tempo di 45'45.

Questa gara, più delle altre, ha sensibilizzato la supremazia dei terzetti di punta che si sono andati formando in tutte le classi dell'Autotorneo. Infatti nella classe 800 Bernardi, Aliotta e Vallania occupano nell'ordine i primi posti e nella classe 1250 il vincitore assoluto Faraldi precede Dones e Bruzzese. Molto avvincente la lotta nella classe oltre 1250, tra Romanello, Turatti e Azzolari classificati nello spazio di soli 4 decimi mentre il quarto è classi-

ficato ad oltre 2 secondi dal primo. La classe mini A 112 con Bianchi, Preti e Campora e la classe prototipi con Fricker, Foralosso e Caci concludono i terzetti maschili mentre rimane quello interessantissimo femminile composto da Scutella, Gorni e Lisimberti. La giornalista Rosalba Lisimberti si è classificata soltanto a 1 centesimo da Oriana Gorni che nel 1973 è stata la migliore guidatrice dell'Autotorneo.

AUTOTORNEO ITALIANO 1974 - TROFEO TCHEN-AGOPUNTURA CINESE - Milano - Idroscalo Pista rossa - 19 maggio 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Carmine Faraldi 45,45; 2. Dones 45,79; 3. Bruzzese 46,21; 4. Romanello 46,33; 5. Turatti 46,48; 6. Azzolari 46,77; 7. Bianchi 47,18; 8. Bernardi 47,29; 9. Fricker 47,56; 10. Aliotta 47,78.

Criterion BIANCHI

tutto dei belgi

Ha vinto VAILLANT (con Pedro)

CHARLEROI - Il Criterion Lucien Bianchi è il primo dei cinque rallies già disputati, valevoli per il campionato belga, che sia stato vinto da un equipaggio belga. Infatti si sono imposti Pedro-Vaillant, dopo una lotta accanita con l'Alpine dei francesi Develay-Develay. Lotta che si concludeva nel quinto e ultimo giro, quando il carter dell'Alpine veniva spaccato da un sasso.

Fino a quel momento i due equipaggi erano stati più o meno a parità e si aspettavano le ultime prove speciali per vedere quale dei due avrebbe avuto la meglio. L'incidente occorso ai Develay poneva ovviamente fine a questa suspense, decisamente appassionante.

Il rally è stato contrassegnato dal numero di piloti non presenti al via, infatti dei novanta iscritti alla partenza ce n'erano soltanto sessantacinque. Poi, altro punto saliente, le molte uscite di strada, per fortuna senza danni ai piloti, quindi i numerosissimi ritiri: all'arrivo a Charleroi, la domenica mattina, si sono viste soltanto ventinove vetture.

Fino alla partenza i concorrenti hanno dovuto affrontare la prova in salita di Bomercée, ove il miglior tempo è stato segnato da Coenille-Jimmy su Alpine, i quali uscivano però di strada nella seconda «speciale», prima del vero inizio delle «boucles», cinque di km. 125, ognuna con quattro prove a cronometro molto difficili.

Nella prima Plas-Maes (Gordini), leaders del campionato belga uscivano a loro volta di strada e, intanto, risultavano in testa Pedro-Vaillant, tallonati però dappresso da Develay-Develay. Le altre «boucles» presentavano le stesse caratteristiche, coi suddetti leaders sempre molto vicini. Alle loro spalle battaglia altrettanto combattuta, di nuovo fra una BMW, quella di Gustafson-Declercq e l'Alpine del francese Musbaumer che correva col belga Doum. Poi la quinta boucle e il ritiro di Develay-Develay.

Da quel momento Pedro-Vaillant non avevano più problemi, o per lo meno di scarsa entità. Bisogna dire che anche se hanno vinto, per la prima volta quest'anno, i belgi hanno dovuto ricorrere a tutte le loro risorse e la loro vittoria non è stata facile.

Nonostante il ritiro di Plas-Maes, nel campionato belga nulla è cambiato dato che si sono ritirati anche i loro avversari diretti. Quanto al «criterium», si può dire di nuovo che è stato un rally veramente bello. Del resto già da tempo è considerato, come le Boucles de Spa (già disputate) e come la 12 Ore d'Ypres del prossimo giugno, (sarà valevole per il campionato europeo) fra le migliori prove iscritte nel calendario belga.

André Royez

CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - Rally valevole per il campionato belga - 18-19 maggio. LA CLASSIFICA

1. Pedro-Vaillant (BMW); 2. Nusbaumer-Doum (Alpine); 3. Gustafson-Declercq (BMW); 4. Louvay-Hendrickx (BMW); 5. Didi-Lux (Fiat spider); 6. Mercier-Grandgagnage (BMW).



Munari con Mike Parkes, che sta curando la messa a punto delle Stratos

vergenza e il camberaggio. Inoltre sono stati provati diversi tipi di moltoni, di ammortizzatori e di barre di torsione.

Il nove giugno, comunque, questa la più concreta indicazione delle prove siciliane, Munari, Andruet, Ballestrieri e Larrousse non dovrebbero avere la Stratos-turbo, ritenuta troppo brusca nell'erogazione di potenza, ma quella col quattro valvole aspirata già impiegata in questi collaudi.

Nei prossimi giorni, salvo imprevisti, dovrebbe scendere in Sicilia per le ricognizioni anche Jean-Claude Andruet. Forse in questa circostanza la Stratos '74 potrebbe ricevere quella messa a punto più completa e definitiva che il fondo dissestato non ha permesso nei giorni passati. Certamente il team torinese resta in ogni caso il favorito d'obbligo, se non ci saranno clamorose e qualificate adesioni dell'ultim'ora a questa edizione in tono minore, della Targa Florio, dal 9 giugno.

NEVE... a Silverstone in F. FORD

LONDRA - Prima dello svolgimento del Martini Trophy a Silverstone c'è stata una gara di Formula Ford, vinta dal belga Patrick Neve su Lola T340 alla media di 165,63 orari, davanti alla Royale di Lee e alla Van Diemen di Vermilio. E' interessante notare che il pilota un tempo parte della squadra JPS di F. 3 cerca di riaffermarsi, quest'anno, correndo in Formula Ford.

Dopo la « manche sprint » dell'Interserie, la noia è stata fugata da una bellissima gara per turismo gruppo 1. E' stata condotta per quasi tutto il suo svolgimento da Stuart Graham su Camaro, ma a un giro dalla fine la prima posizione è stata occupata da Woodman su analoga vettura. Alle spalle dei due per quasi tutta la gara si è assistito a un dello ruota a ruota fra la Opel di Hanson, la BMW di Lanfranchi e la Capri di Walkinshaw ha fatto due testa-coda. La classe fino a 2500 cc è stata vinta da Barrie Williams su Mazda RX3, mentre nella classe minore Stan Clark ha fatto un duello dal principio alla fine con le Chrysler Avenger quasi ufficiali, pilotate da Unett e da Bell. I tre sono arrivati al traguardo affiancati e Clark è stato dichiarato vincitore per solo mezzo metro circa, con la sua Alfa junior GT; conserva così il suo primo posto nella classe, nell'importante campionato Castrol gruppo 1.

Fra quelle di contorno, la gara più interessante è stata quella di Formula A-

Piloti, attenzione:

NO alle scritte-cifrate

ROMA - La CSAI ha ricevuto dal Ministero dei Lavori Pubblici una segnalazione a riguardo della consuetudine diffusa tra i piloti partecipanti alle gare automobilistiche su strada di tracciare (nei giorni precedenti le prove ufficiali) segni convenzionali lungo il percorso, sui muri, paracarri ed anche su segnali stradali, con vernice a smalto talvolta difficilmente deletibili.

Per scongiurare maggiori difficoltà nelle concessioni di autorizzazione e per evitare osservazioni da parte degli Enti stradali competenti (che comunque esigono il risarcimento dei danni procurati alle pertinenze stradali) la CSAI ha sollecitato gli organizzatori ad esercitare la loro azione sui piloti affinché questi si astengano dal tracciare sul percorso segni di qualunque genere.

Parallelamente sarà svolta una capillare campagna di sensibilizzazione presso i piloti (rammentando tra l'altro le sanzioni previste per danneggiamento di cose pubbliche) per la quale la CSAI conta sulla collaborazione della stampa specializzata.

Basta un giro per qualificarsi

Sempre la CSAI, ha modificato la norma relativa alle prove ufficiali delle gare automobilistiche italiane che si disputano in circuito. Fermo restando l'obbligo di provare, i conduttori non sono più tenuti per essere ammessi alla gara, a compiere un minimo di cinque giri del circuito. Ora per l'ammissione è sufficiente un solo giro, cronometrabile, effettuato durante uno qualsiasi dei due turni di prova (che gli organizzatori devono prevedere per consentire accurate messe a punto delle vetture), il cui tempo servirà per stabilire la posizione di partenza.

La nuova norma, oltre a semplificare il lavoro del servizio di cronometraggio, tende ad evitare l'esclusione dalla gara di conduttori che, pur essendo competitivi, siano costretti ad interrompere le prove, con conseguenti danni materiali e morali, indotti dalla non partecipazione

INTERSERIE aperta a tutti (per far numero)

LONDRA - Al Martini International Supersports di Silverstone per la prima volta erano disponibili i regolamenti dell'Interserie che chiariscono quali cinque tipi di motori che possono essere usati sulle vetture gruppo 5 e 7 della serie, cosa che da tempo lasciava perplessi. Sono ammessi motori ad aste e bilancieri fino a 8300 cc, ma, se viene usato un compressore, la cilindrata è ridotta a un massimo di 5928 cc. Sei litri è il massimo per i motori da corsa liberi (cioè bialberi ecc). Questi se hanno il compressore non debbono superare i 4500 cc. Nel sottogruppo sport, il massimo per i motori, ad aste e bilancieri è di cinque litri, 3571 con compressore; quattro litri per motori di vetture di serie dei gruppi 1-4 (2857 cc) e tre litri (2142 cc) per vetture con motori da corsa liberi.

Queste regole, all'atto pratico, ammetteranno in gara più o meno tutto, dalla McLaren M20 di Kelleners fino alle sport due litri. Allo stesso modo la « manche sprint » pare essere una trovata per permettere agli organizzatori di fare partire nella gara che dà diritto al punteggio l'optimum dei piloti, dato che hanno il diritto di ammettere al via vetture scelte che non hanno partecipato alla manche sprint (il caso di Lepp, che si è visto a Silverstone). La distanza di questa manche sarà fra gli 80 e i 100 chilometri, la finale di 150-200. Se si può giudicare dalla corsa di Silverstone, i concorrenti delle due litri (un poco delusi per i tagli dati al calendario del campionato) possono sperare d'intascarsi utili somme di denaro.

d. h.

Non sfigurano le belle ragazze nell'autocross

ORNAVANO - Pubblico numeroso e gare « Napoleoniche » per la grinta dei piloti alla prima prova del Trofeo Bognanco Terme di autocross.

Nella classe sino a 1300: Zocca (su 500 DKW 1000 Ceppa e Ferreri) riesce ad aver ragione, in una gara molto combattuta, di Franco Negro su 500 DKW 1200. Gli inseguitori brillano più per le scorrettezze che per la bravura.

Nella 1600, Reila va via di brutto a Isoardi partito male che è autore di una rimonta rabbiosa coronata da un ottimo 2. posto.

Oltre 1600, Ferrari su DS Citroen, molto cattiva, a sportellate per dire poco e tacere il resto, prevale su Martino (Porsche 911 T), terzo è il bravo Cesari su 125/132.

Nei prototipi lotte avvincenti e combattutissime: Fontanili spinto da una paurosa Bora Maserati (solo il motore) su telaio a 4 ruote motrici, nonostante problemi di assetto se ne va subito al comando davanti a Fanetti. Fontanili poi va in testa-coda, Fanetti lo supera ma gli deve nuovamente cedere il comando agli ultimi giri.

Nell'ultimo gruppo, vetture secondo l'annesso J, la gara vive del duello tra Badarello (Draghi Rossi) e Decè. Badarello va via in partenza con la sua 124 Abarth ma Decè con la sua Alpine 1600 nel finale riesce ad infilargli. Alle loro spalle è la bella Manuela Del Fabbro su Francis Lombardi FLI che riesce a domare il mezzo sul duro percorso.

1. PROVA DEL TROFEO « BOGNANCO TERME » DI AUTOCROSS - 2. PROVA DEL CAMPIONATO FAI DI AUTOCROSS.

Classe fino a 900 cc.: 1. Bosco (Fiat 850) 5 giri in 6'25"9 punti 9; 2. Amerio (Fiat DKW 800) 6'36"5 punti 6; 3. Bielli (Fiat 850 Sport) 6'39"4 punti 4.

Classe da 900 a 1300 cc.: 1. Zocca (Fiat DKW 1000) 6'18"1, punti 9; 2. Negro (Fiat DKW 1200) 6'20"7, punti 6; 3. Guaitolini (Fiat 128 Rally) 6'33"9, punti 4.

Classe da 1300 a 1600 cc.: 1. Deila (Lancia HF) 5'57"4, punti 9; 2. Isoardi (Lancia HF) 6'03"2, punti 6; 3. Bellina (VW 1200) 6'05"3, punti 4.

Classe oltre 1600 cc.: 1. Ferrari Gianfranco (Citroen DS19) 5'57"5, punti 9; 2. Martino (Porsche 911T) 5'57"8, punti 6; 3. Cesari (Fiat 125) 6'00"2, punti 4.

Prototipi: 1. Fontanili (Maserati 4700 4x4) 5'37"7, punti 9; 2. Fanetti (Porsche 2700), punti 6; 3. Loro (Ford 2000) 5'53"8, punti 4.

Vetture Gruppi 1-5 All. J - Classe oltre 1300: 1. Decè (Alpine 1600) 6 giri in 6'55"5, punti 9; 2. Badarello (Fiat 124 Abarth 6'59"3, punti 6; 3. Manuela Del Fabbri (FL 1) 7'04"4, punti 4.

Pioggia e squalifica a Occhiobello

OCCHIOBELLO - La « seconda » stagionale di autocross sulla modificata pista di Occhiobello, è stata avversata da un violento temporale che ha indotto gli organizzatori a sospendere per un certo tempo la gara. A pioggia cessata e con gomme nuove, sia pure con notevole difficoltà le gare sono state riprese facendo registrare le vittorie di Iseppi, Gnani, Brazzarotto e Perelli. Non è mancata neppure una squalifica che purtroppo ha colpito D'Arcangelo, autore di una spericolata manovra dopo un entusiastico inseguimento dovuto ad un precedente capottamento. Il prossimo appuntamento sulla pista di Occhiobello è stato fissato per il 23 giugno.

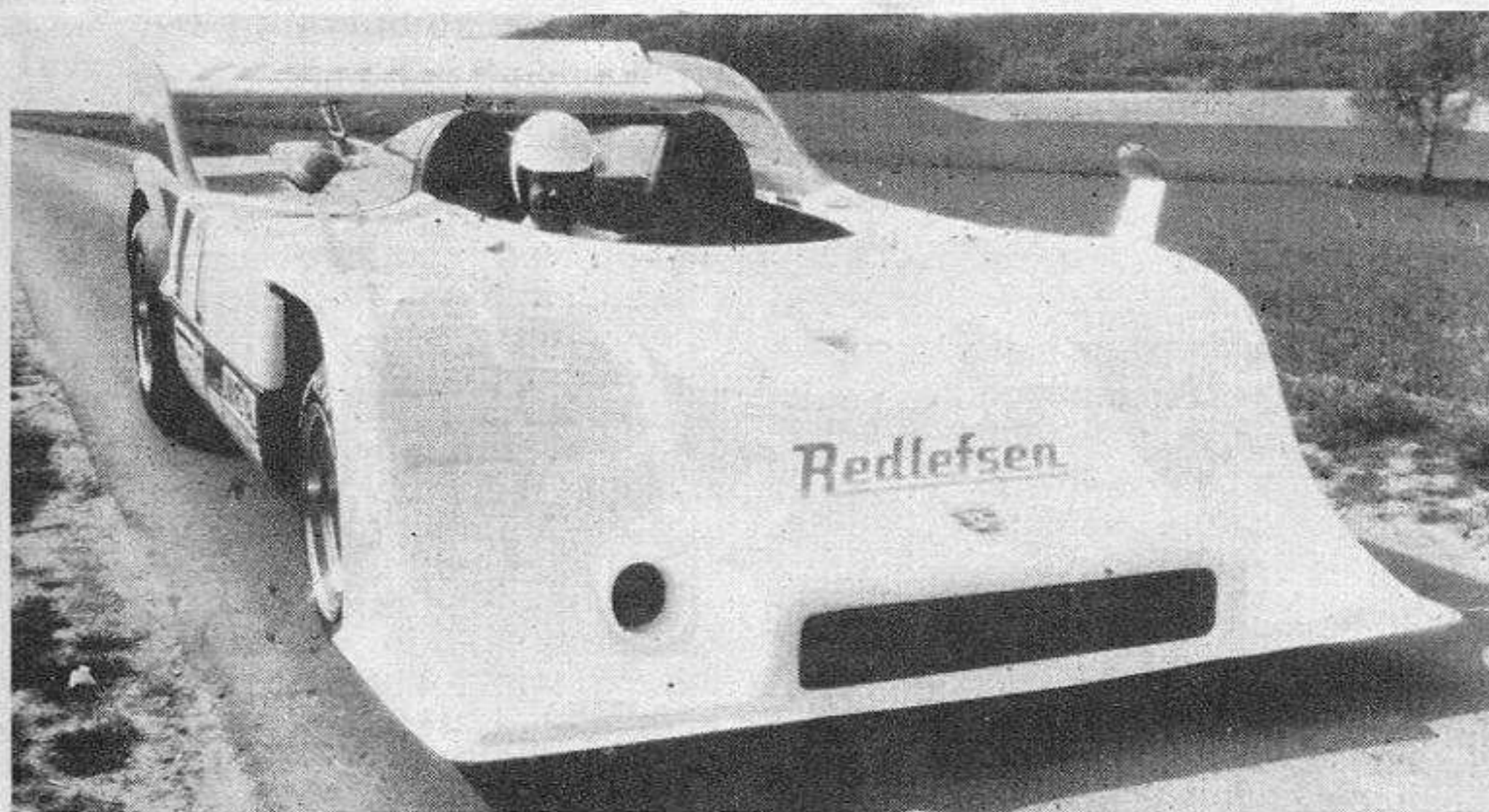
LE CLASSIFICHE

Classe 1.: 1. Iseppi (Fiat 850) in 6'38"1; 2. Tosi (Mini) 6'52"6; 3. Lorenzetti (Fiat 850) 7'16"5.

Classe 2.: 1. Gnani (Fiat 128) in 7'04"5; 2. D'Arcangelo (Fiat 127) 7'12"5; 3. Succi (Fiat 1300) 8'18"2; 4. Zappaterra (NSU tt) 8'55"7; 5. Dalla Regina (Mini Cooper) 9'41"3.

Classe 3.: 1. Brazzarotto (VW 1500) 6'08"4; 2. Guberti (Fiat 1500) 7'00"7; 3. Donà (Primula) 7'15"4; 4. Lionzo (A.R. SS) 7'15"8.

Classe 4.: 1. Perelli (VW Porsche) 7'14"4; 2. Di Francesca (Citroen) 7'25"5; 3. Zappaterra (Lancia) 8'15"5; 4. Succi (Fiat 2300 c) 8'49"6. Il pilota D'Arcangelo giunto secondo è stato squalificato.



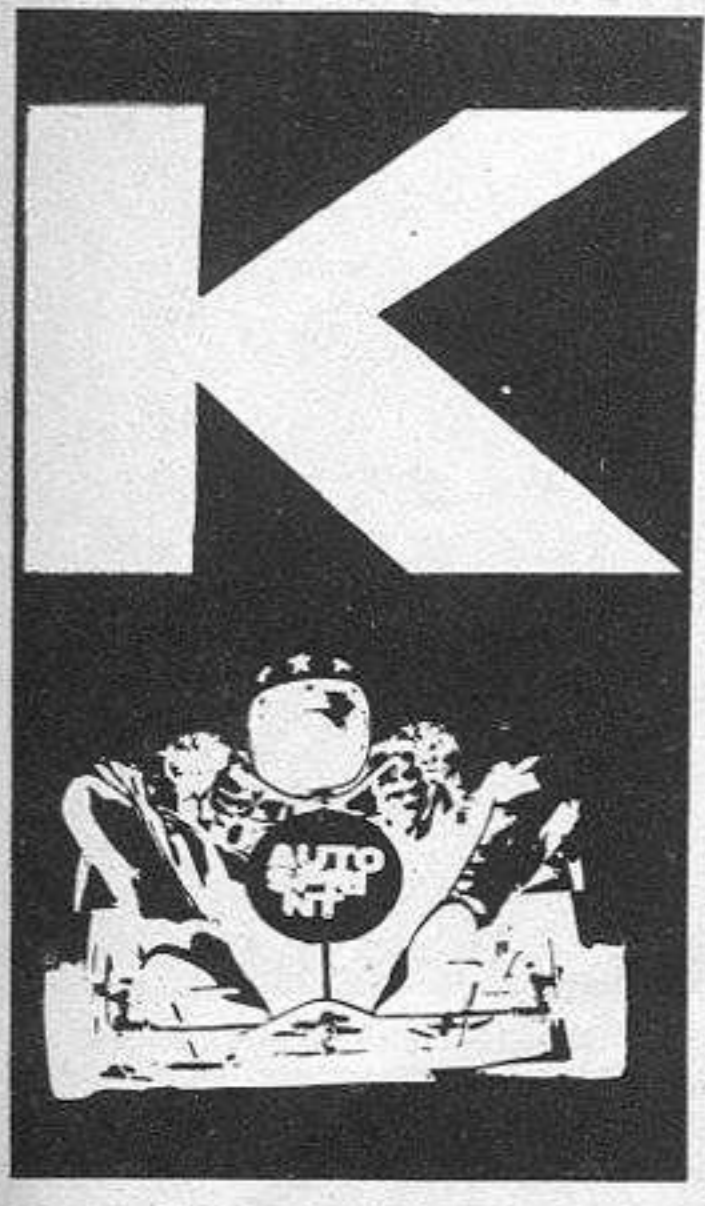
Willi Kauhsen, il pilota tedesco da tempo leader dell'Interserie, ha debuttato a Silverstone nel Martini Trophy, prima gara dell'Interserie quest'anno, con la Porsche ora sponsorizzata dalla Redlefsen, una ditta della Germania del nord che lavora carne di maiale. Il nuovo sponsor ha garantito a Kauhsen l'uso di due di queste Porsche 917-10 da 4500 con turbo-compressori. Il precedente sponsor del tedesco, cioè la Bosch, si è fatta da parte dopo un ridimensionamento dei suoi programmi promozionali in seguito alla crisi energetica del dicembre scorso. Con la seconda Porsche-Turbo di Kauhsen, come abbiamo già annunciato, dovrebbe correre Emerson Fittipaldi, in almeno tre corse: Nurburgring, Hockenheim ed Enna, più altre due da stabilire, compatibilmente con gli impegni F. 1

tantic. Bond su March è partito al palo e con lui in prima fila c'erano Scott (su una Lola che sostituiva la Scott che il pilota aveva ridotto a un rottame in un incidente a Oulton Park la settimana prima) e Wentz su March. Poi Morgan su Chevron e Brise con la nuova Modus che ha fatto ottima impressione.

Brise ha subito preso il comando, ma poi il suo alettone posteriore si è staccato sicché è passato in testa Scott, che ha dato prestazioni veramente lodevoli. Pareva che si accingesse a dominare la gara, cosa che ha fatto fino all'undicesimo giro, quando è arrivato lentamente al box col motore che non andava. E' allora passato al comando Morgan, ma non è riuscito a rilassarsi (tipico di questo conduttore) tanto che è uscito di pi-

sta e ha ammaccato il muso della sua Chevron. E' così passato al comando Alan Jones, su March, (dopo ha osservato di essere stato l'uomo più stupito di Silverstone!) però sembrava che Nicholson stesse per strappargli la posizione, invece all'ultimo giro la sospensione anteriore della sua Lynca si è rotta.

Alle spalle di Jones si sono piazzati piloti che sulla carta gli erano certamente superiori, cioè Spitzley su March, Crawford su March, Bond su March, Wardle su Surtees. Forse erano stati troppo occupati nei loro serrati duelli personali. Musetti si è piazzato decimo, con la Royale per la quale aveva dovuto prendere un motore in prestito.



LE PROSSIME GARE 23 maggio, PISTA S. PAN-
CRAZIO - Parma - 3. prova Camp. Scuderie cl. 125;
 23, PISTA S. PAN**CRAZIO** - Parma - Incontro squa-
 dra azzurra A - squadra azzurra B; 26, **CIRCUITO**
DI FOSSOMBRONE (PS) - gara naz. cl. 100 e 125
 cc, 1. prova Camp. Regionale; 26, PISTA **D'ORO** -
 Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 26, PISTA **LE**
SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 cc; 26, **PI-**
STA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl.
 100 e 125 cc; 2 giugno, **NIVELLES (B)** - 2. prova
 Campionato d'Europa; 2, PISTA **TRICOLORE** - **Reg-**
gio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 2, PISTA
KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc,
 3. prova Campionato Regionale; 2, **CIRCUITO DI**
ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

**AT
 TEN
 ZIO
 NE!**

REGGIO EMILIA - Ecco le notizie definiti-
 ve ricevute dagli organizzatori circa i
 premi in palio per il «1. Trofeo Luciano
 Lombardini». Il monte premi finale viene
 confermato in L. 600.000, equamente sud-
 diviso fra le varie categorie di piloti am-
 messi alla gara, oltre a coppe, trofeo e
 materiale vario.

Rosso; 4. Betrinelli; 5. Pivato.
 Cl. 125, 2. cat.: Vischioni; 2. Rosso; 3. Chia-
 sa; 4. Gardoni; 5. Bressan.
 Cl. 125, 1. cat.: 1. Vitali; 2. Silvestri; 3. Maz-
 zola; 4. De Biasi; 5. Miotti.

Colpito a fondo il giallo-motori

ROMA - Il giallo-motori scoppiato sulla Pista d'Oro di Roma, dove i tecnici si trovarono a discutere con quattro motori differenti nella terza categoria (è la classe propedeutica del karting, che non ammette alcuna «toccatina» da parte dei preparatori) ha avuto un seguito veramente clamoroso sulle piste di Napoli e Parma. Una nutrita collezione di altri sei motori, vedi caso, tutti difforni, si è andata ad aggiungere alla prima serie. La FIK di concerto con la CSAI, nel prendere la decisione di sospendere le gare della terza categoria, sino ad una revisione ed aggiornamento delle schede di omologazione è decisa ad andare sino alle estreme conseguenze consentito dalla prassi sportiva, pur di far rientrare la classe economica nel suo alveo naturale.

Così tre i motori ritirati a Napoli e sei a Parma, tutti non conformi alle schede di omologazione. Piloti, naturalmente, per il momento tolti dalle classifiche, in attesa di ulteriori accertamenti. Uno scandalo veramente diventato «cancrena» che come tale va trattato senza remore ed esitazioni, ma lasciando naturalmente ad ognuno il diritto-dovere della difesa. Anche i telai, a questo punto, fanno parte dello scandalo, con il vezzo dilagante della personalizzazione che ha portato a trasformazioni inusitate. Sono delle anomalie sportive, naturalmente alla rovescia delle solite, che vanno condannate senza falsi pudori.

Veniamo alle gare. A Parma, nella seconda categoria della classe 100 vittoria facile dello scatenato Bernazzoli su Scarabelli e Edgardo Bianchi, mentre ancora una volta Massignan ha dovuto mordere il freno perché non assecondato dal mezzo. Sempre a Parma, vittoria di Sassi su Marino e Cavalleri nella terza categoria, a conclusione di una bella gara. Classifica sospesa però. Nella classe 125 Pasquale Zullo, ha ottenuto una perentoria vittoria su Gardoni e Corradini.

A Napoli stessa musica tecnica nella terza categoria con facile vittoria di Pirro su Arturo e Giuseppe Scarpa. Classifica sospesa. Nella seconda categoria vittoria solitaria di Evangelista, mentre la prima categoria, è appannaggio di Nanni su Adaggio, Morra e De Bellis in avaria. Gardelli per vincere nella 125 1. categoria ha dovuto penare e soffrire la vittoria, perché gli avversari a cominciare dai due Campostella, e De Bellis, l'hanno impegnato sino al limite di ogni risorsa. Più facile e meno contrastata la gara di Senese nella seconda categoria, risultato alla fine vincitore su Ferrara.

CLASSIFICA PISTA S. PANCRAZIO - ROMA
 Cl. 100, 2.: 1. Bernazzoli; 2. Scarabelli; 3. Bianchi; 4. Gallina; 5. Massignan.
 Cl. 100, 3. cat.: 1. Sassi; 2. Marino; 3. Caval-
 leri; 4. Bendinelli; 5. Miliziano.
 Cl. 125, 2. cat.: 1. Zillo; 2. Gardoni; 3. Cor-
 radini; 4. Tafuni; 5. Ganapini.

CLASSIFICHE PISTA KENNEDY - NAPOLI
 Cl. 100, 1. cat.: 1. Nanni; 2. Adaggio; 3. Mor-
 ra; 4. De Bellis; 5. Ferrara. Cl. 100, 2. cat.:
 1. Evangelista. Cl. 100, 3. cat.: 1. Pirro; 2.
 Arturo Esposito; 3. G. Esposito; 4. Zitiello;
 5. De Maio. Cl. 125, 1. cat.: 1. Gardelli; 2.
 De Bellis; 3. Compostella; 4. Compostella G.
 Cl. 125, 2. cat.: 1. Senese; 2. Ferrara.

terza posizione l'altro barese Alvaro Ghergo, mentre Losco va diventando un interlocutore di tutto rispetto nel vertice dei valori. La prima categoria della classe 125 è stata riportata da Silvano Giardinieri in modo netto su Zucchelli, un pilota questo tenace oltre che ben preparato. In terza posizione Domenichini ed in quarta Vitali ancora una volta attardato da avaria meccanica. Marinelli inoltre, nella seconda categoria, ha avuto tutto un gran da-

fare per avere la meglio su un folto gruppo di avversari che a turno hanno insediato la sua posizione di capo fila.

LE CLASSIFICHE
 K 250: 1. Ider I.; 2. Ider U.; 3. Gherbo Al-
 varo; 4. Losco; 5. Larussa; 6. Marino.
 Cl. 125, 1. cat.: 1. Giardinieri; 2. Zucchelli;
 3. Domenichini; 4. Vitali.
 Cl. 125, 2. cat.: 1. Marinelli; 2. Panzolini A.;
 3. Peticaroli; 4. Venturi; 5. Flenghi.

Il fondo stradale ha deciso a Castelraimondo

CASTELRAIMONDO - Un fondo stradale non proprio ideale ha fatto un po' da protagonista al circuito di Castelraimondo, peraltro perfettamente organizzato ed ancor meglio diretto. I piloti, specie quelli del K 250, hanno dovuto assorbire rotture tali da rendere le rimonte assai problematiche. Deludente, invero, la seconda prova della Formula 4 K 250 soprattutto per la mancata presenza di un folto gruppo di piloti. Appena dodici alla partenza che lottano per tenere in vita una formula, sempre valida sul piano tecnico, ma sempre meno seguita anche perché le nuove vetture del clan bolognese sono solo in «mentis Dei».

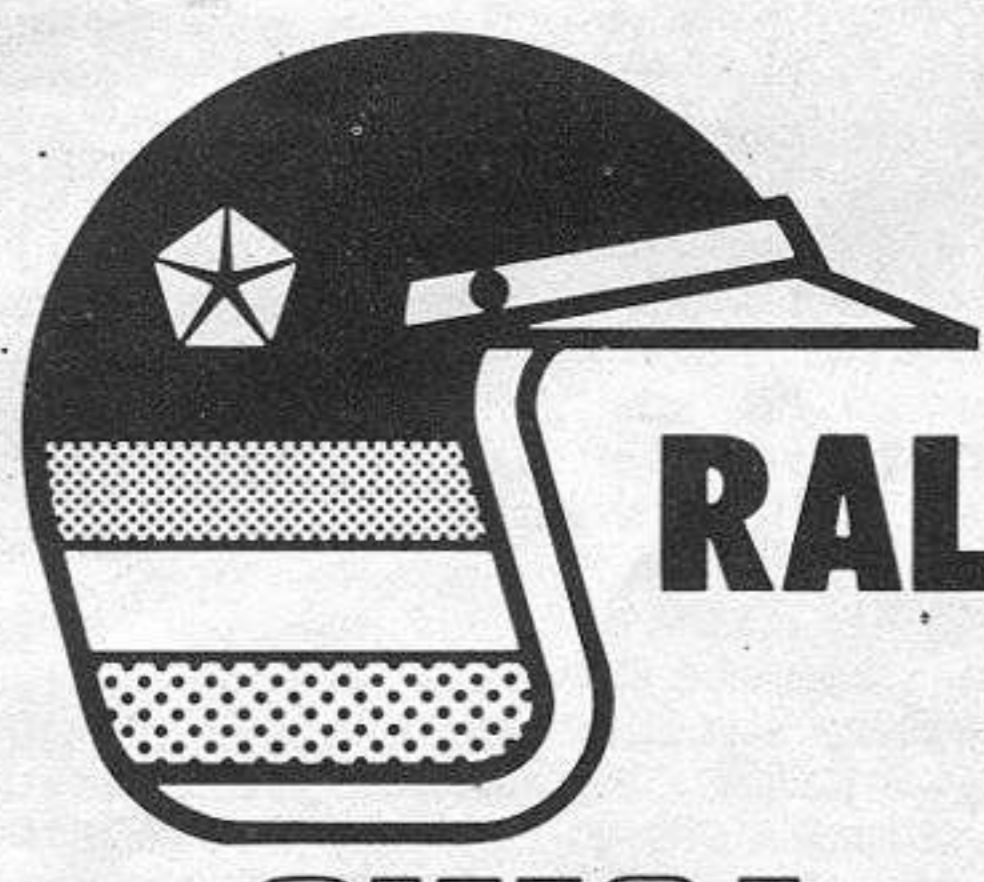
Italo Ider, seguito dal cugino Ulisse, è il vincitore. Un ritorno simpatico, una vittoria meritata quella del veneto, anche se è stata in un certo modo propiziata dal fermo del barese Paolo Ghergo per avaria allo sterzo. In

VITALI si riscatta a Jesolo

JESOLO - Tradizione oramai annosa vuole che la pista Azzurra di Jesolo apra i battenti con la prima festa di maggio e che poi esaurisca l'attività sportiva, con l'ancora più tradizionale Coppa dei Campioni d'Europa od altra prova internazionale di enorme levatura sportiva. Così anche nel 1974 siamo nel filone tradizionale e l'apertura di Jesolo ha segnato il riscatto del Campione d'Europa della 125, ritornato alla vittoria dopo tante amare delusioni. Vitali, pensiamo che a Jesolo abbia principalmente riscattato se stesso, anche perché gli avversari di turno, Mazzola nella prima batteria e Silvestri nella seconda, non si sono di certo risparmiati pur di prevalere.

Nella sempre più affollata e tecnicamente validissima seconda categoria della stessa classe, duello ad oltranza tra Gianni Rosso e Vischioni vincitori entrambi delle due finali. I due hanno dovuto tenere a bada piloti del calibro di Bressan, Gardoni e Chiesa, il che non è stato facile.

LE CLASSIFICHE
 Cl. 100, 3. cat.: 1. Lusuardi; 2. Peruzzetto; 3. Vit; 4. Amadio; 5. Tubiana.
 Cl. 100, 2. cat.: 1. Ravaglia; 2. Boldrin; 3.



TROFEI RALLYES E VELOCITÀ

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CAMPIONATI 1974

II° TROFEO RALLYES Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 19 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

I° TROFEO VELOCITÀ Per i piloti di vetture Chrysler-Simca e Sunbeam, partecipanti a 40 gare velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi per L. 8.500.000 pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



**CHRYSLER
 ITALIA**

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kleber

**AUTO
 SPRI
 NT**

dolci italia

Il pubblico è sempre più entusiasta, ma le giovani leve non hanno mezzi adatti (anche economicamente) per cimentarsi

S.O.S. Argentina: mancano piloti!

BUENOS AIRES - La situazione che passa l'automobilismo sportivo argentino è senza dubbio alquanto grave; non per la tanto menzionata mancanza di benzina, (che si fa sentire perché la locale YPF non distilla più aerobenzina di elevati ottani) ma soprattutto perché detto automobilismo ha raggiunto un punto limite del suo sviluppo. A questo punto è necessario pensare alla creazione di altre categorie che diano un poco vita alla anemia che sembra essersi impossessata di tutti, tanto da creare uno stato di neurosi che si è manifestato col famoso confronto dei piloti contro gli enti direttivi delle corse.

Ma non solamente le corse hanno raggiunto un punto limite di saturazione, anche nell'ambito umano il deficit si fa sentire molto forte, anche se sono molti gli uomini che si iscrivono e corrono. Piloti che hanno dato lustro all'Argentina o si sono ritirati e si vedono nei box, con pancione e capelli bianchi, guardare con sconforto l'attuale situazione, quando non hanno sacrificato la vita sull'altare della loro passione.

Fangio ha portato l'automobilismo a una vetta eccelsa. Mai l'Argentina avrebbe sognato cinque campionati del mondo che attualmente, visto la parità di forze meccaniche e umane, sono impensabili per chiunque. Poi ha avuto grandi emuli di rinforzo, come Froilan Gonzales e Marimon, scesi nelle piste mondiali in difesa della loro bandiera: il TC ha dato pure piloti la cui fama è passata at-

traverso le frontiere. Lentamente il tempo ha cancellato questi nomi ed oggi ben poco rimane in vista salvo Reutemann che mantiene alto il decoro argentino nella F. 1, nonostante il suo patron Ecclestone non lo faciliti.

Sorgono indubbiamente le nuove generazioni, molti ragazzi fanno fuoco e fiamme nelle corse di TN, midgets, ma le categorie in cui si corre oggi in Argentina obbligano a un prolungato esame di esperienza che non dà spazio alla gioventù. Mentre la massa si fa largo nelle corse, nelle quali le capacità si dimostrano pilotando vetture di tutti i giorni come le Fiat IAVA o le Peugeot, per arrivare al TC bisogna avere molti denari per preparare una vettura specialmente adatta a questo duro tipo di corsa. Occorre avere alle spalle una organizzazione tecnica che, molte volte (per non dire la maggior parte delle volte) dipende direttamente dalle fabbriche che fanno i motori. E poi c'è la preparazione necessaria per guidare questi carrozzoni che non sono facili nella guida normale e tanto più difficili nelle corse tirate a tutto gas.

Un esempio caratteristico di questa situazione è stato data dalla prima corsa di TC di quest'anno, avvenuta dopo mesi di diatribe e litigi. Ha vinto Giordano su «Torino». Molti saranno stati felici del ritorno alla vittoria delle vecchie e gloriose Torino con motore Tornado ma, se si osserva la classifica della corsa, che ha visto molte poche vet-

ture al via, si nota che erano tutte Torino e con piloti che non vanno per la maggiore, anzi in gran parte erano nomi nuovi.

Questo significa che la ripresa del TC non è avvenuta come tutti speravano. Invece ecco quattro gatti al via in una corsa che non aveva neppure problemi strategici perché era un circuito con una sola curva a novanta gradi e le altre ben rotonde, da affrontare a tavoletta. I novellini in corsa sono arrivati a fare un testa-coda nella curva secca a 80 km orari, cosa che penso non succede neppure ai nostri figli quando «rubano» la macchina per cullare l'illusione di essere dei Merzario.

La penuria delle macchine, l'alto costo delle vetture e della organizzazione individuale di corsa, porta così a valutare sul problema piloti. Cioè l'Argentina deve creare categorie promozionali che diano sangue nuovo alle piste, tipo F. Ford o Italia e che permettano pure l'uso di vetture tipo le Brabham usate da Reutemann in Europa due anni fa e che oggi, assieme a parecchie vetture sport prototipo, sono piene di polvere in un deposito. Rispolverarle significa avere vecchie vetture a disposizione che possono essere utili all'apprendistato come erano utili le vecchie macchine che alcuni europei portavano qui in Argentina negli Anni 50 e che servivano, non per un confronto, ma per abituare i piloti locali a mezzi più veloci e di formula.

Augusto C. Bonzi



A Rafaela, Luis Di Palma rientra infuriato ai box dopo la bandiera nera

Un errore di consumo fa vincere PLA

RAFAELA non vuole bene a DI PALMA

RAFAELA - Nonostante le restrizioni del combustibile la F. 1 Nazionale non ha potuto essere assente nella tradizionale corsa nell'ovale di Rafaela, per la «500 Miglia» ormai tale solo di nome. Invece dei tradizionali 174 giri, ne sono stati percorsi solamente 120.

La corsa era su misura per Luis Di Palma, che fino ad oggi non aveva lasciato una prova senza vincerla. Ma Rafaela nega a concedersi a questo pilota e ancora una volta di Palma, pur ottenendo il giro più veloce e rimanendo in testa per circa 70 giri, con la solita superiorità tecnica che lo distingue dagli altri, non è riuscito a far sua questa gara che ancora manca nel suo albo dei trionfi.

Al via si delinea una lotta fra Monguzzi,

Bianchi e Di Palma, che vanno attruppati per dieci giri. Poi Di Palma si invola e, giro per giro, aumenta il suo vantaggio. La gara perde interesse, ma all'83. giro, quando tutto fa pensare a un monologo conclusivo, la vettura lo tradisce: cambio rotto.

Non sembra vero agli inseguitori vedere Di Palma andare a passo di lumaca verso i box. La lotta si riaccende di colpo e la lotta diventa bruciante fra Pla e il novellino Guagliano. Il distacco che il primo aveva sul secondo non era esagerato, ma Guagliano, sfoggiando una tecnica di guida notevolissima, guadagna secondi preziosi ogni giro.

Fatti i calcoli, quando mancano solo 20 giri, Guagliano dovrebbe farcela. Dietro intanto riparte Di Palma, ma qualche giro dopo la bandiera nera lo ferma decisamente per essersi fatto rimorchiare. Lo stesso succederà a Guimard per ostruzione e lentezza come per Requejo, un veterano della corsa, spinto da alcuni spettatori.

I giri passano lentamente e nei box di Guagliano si gusta il sapore del trionfo quando, inaspettatamente, questi deve entrare al box per rifornirsi di benzina. Un errore che consente a Pla di riaccumulare un concreto vantaggio anche se il rivale si batterà forsennatamente alla sua caccia. Forse qualche giro in più gli darebbe la vittoria ma la bandiera finale scende su Pla, 20" ancora li separano. Un eroe quindi Guagliano, ma tradito da un errore.

LA CLASSIFICA

1. Pla (Tornado) in 2.36'16"4, 120 giri, media 213,063 kmh; 2. Guagliano (Chevrolet) 2.36'36"5, 120 giri; 3. Sancho (Chevrolet) 112 giri; 4. Bianchi (Tornado) 111 giri; 5. Sedano (Tornado) 95 giri; 6. Calamante (Chevrolet) 95 giri; 7. Di Palma (Tornado) 89 giri. **Giro più veloce:** Di Palma, a 234,810 kmh. **CLASSIFICA CAMPIONATO ARGENTINO** (dopo Rafaela): Di Palma 83; Guagliano 53; Pla 36; Monguzzi 26; Sancho 18; Bianchi 14.

«Parzializzato»
per il CAN-AM il
turbo-PORSCHE

STOCCARDA - Dagli USA giunge conferma di un non improbabile impegno nel Can-Am di Porsche 917 Turbo con motore 5400. Il problema consiste nel riuscire ad arrivare in fondo alle gare con la quantità di benzina assegnata, che non favorisce certo i motori sovralimentati. Si pensa che i piloti di Porsche potrebbero utilizzare solo per il 20% della corsa la potenza globale disponibile, correndo «al risparmio» per il rimanente 80%. Non è escluso che si decida di parzializzare la sovralimentazione in maniera fissa, per restare dentro i limiti di consumo che sono 85 litri per 100 chilometri. Per ottenere ciò, la pressione di sovralimentazione non dovrebbe superare le 0,6 atmosfere.

● Da tempo, una delle vetture più interessanti dell'Interserie è la KMW, la piccola (relativamente ai mostri da 7 litri) vettura artigianale che monta motori Porsche 3 litri derivati dalla serie. Ora, anche la KMW passa al turbocompressore: utilizzerà un sei cilindri boxer Porsche ridotto a 2600, con distribuzione bialbero, che con il turbo dovrebbe superare i 600 CV. Si tratta di alcuni motori studiati tempo fa dalla Porsche per un eventuale uso nella Formula USAC. Infatti, con l'alimentazione al alcool questo 6 cilindri arriverebbe a potenze competitive rispetto ai 4 cilindri Offy che spopolano ad Indianapolis.

● La squadra personale di George Loos, il Gelo Racing Team, si sta ingranando. Dopo la Porsche 917-10 già vista lo scorso anno, Loos disporrà di una nuovissima 917-20. Fra i piloti disponibili, oltre a Loos, Fitzpatrick, Juergen Barth e Vic Elford. Nella scuderia ci sono anche una McLaren M8F ed un'altra Porsche 917 spider. La 917-20 è un'evoluzione «intermedia» che utilizza telaio e carrozzeria posteriore della 917-30 per il Can-Am, e la carrozzeria anteriore della 917-10 dell'Interserie.



SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

giannini

PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI 
CANDELE 

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA
L. 1.200.000 IVA COMPRESA