

PESCAROLO  
LARROUSSE  
anche a IMOLA

log Sports  
**domenica SPRINT**

20 minuti è durata la speranza ALFA  
di puntare sul MERZARIO guastafeste

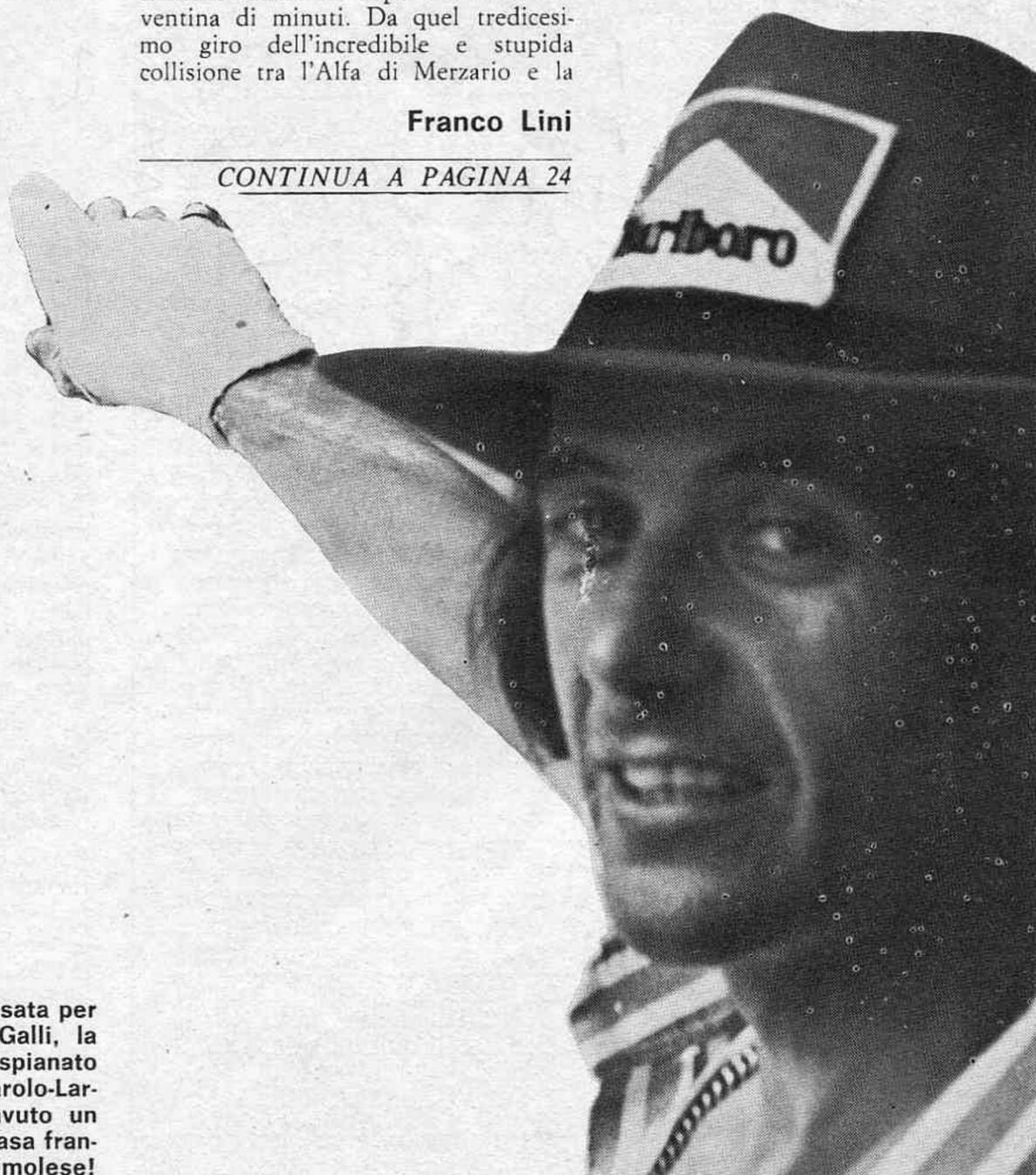
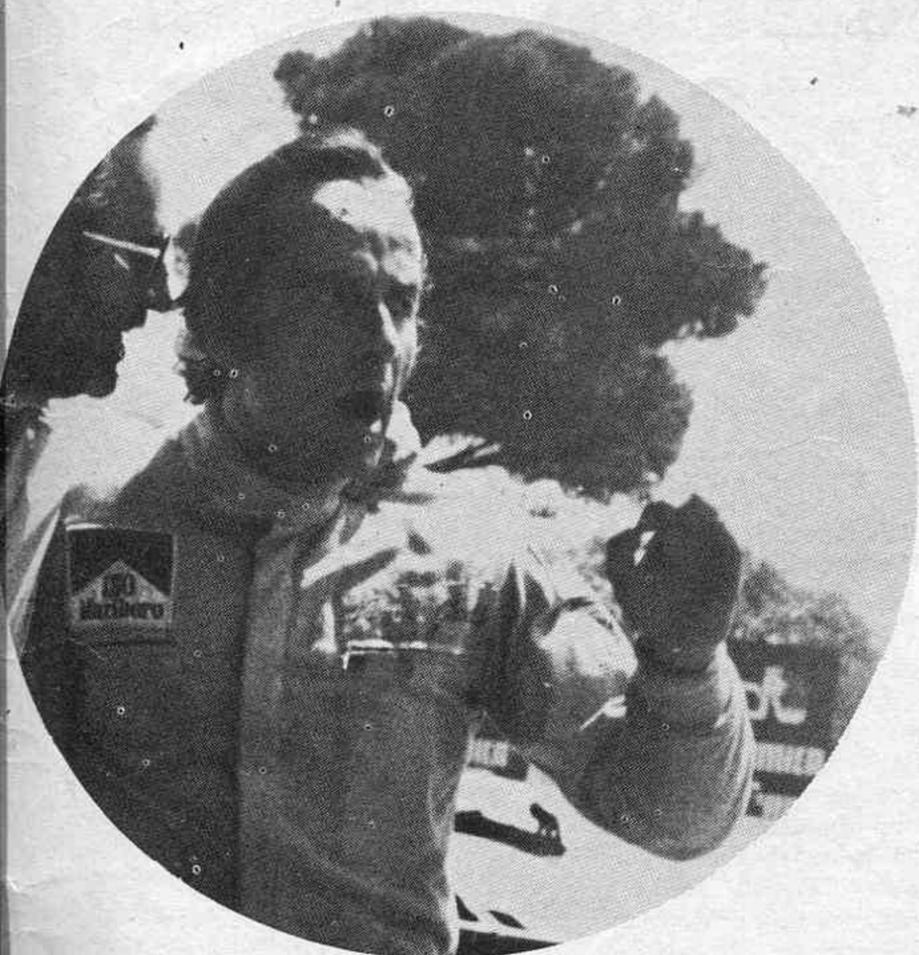
# Un... GALLI in più nel «marchio» MATRA

DALL'INVIATO

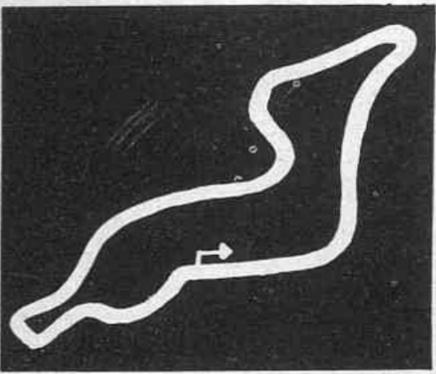
IMOLA - E fu subito ed ancora Matra. Una corsa che prometteva di diventare epica, e che l'avvio generoso ed anche audace di Merzario stava facendo diventare appassionante, è stata praticamente distrutta dopo soltanto una ventina di minuti. Da quel tredicesimo giro dell'incredibile e stupida collisione tra l'Alfa di Merzario e la

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



Merzario, con la mano ingessata per via del dito rotto, indica Galli, la causa del suo ritiro che ha spianato la strada alla Matra di Pescarolo-Larrousse. Le Matra, hanno avuto un «gallo» (è il simbolo della casa francese) in più, nella 1000 Km imolese!



# 1000 KM IMOLA

Gara internazionale di velocità e durata valida quale quarta prova del Campionato Mondiale Marche. Autodromo Dino Ferrari di Imola, di 5.060 metri. 198 Giri, pari a km 1001,880. 2 giugno 1974

## Così (in 38) al via

Beltoise-Jarier (Matra-Simca) 1'40''17	Larrousse-Pescarolo (Matra-Simca) 1'40''91
Merzario-Ickx (Alfa Romeo) 1'41''31	Stommelen-Reutemann (Alfa Romeo) 1'41''54
de Adamich-Facetti (Alfa Romeo) 1'44''19	Van Lennep-Muller (Porsche Martini) 1'47''68
Mohr-Finotto (AMS 2000) 1'47''96	Jost-Casoni (Porsche 908-3) 1'48''00
Galli-Rosselli (Abarth-Osella) 1'49''15	Turizio-Nappi-Radicella (Lola 2000) 1'49''19
Lafosse-Bell (Abarth-Osella) 1'49''45	Migault-Jaussaud (Ligier-Maserati) 1'50''57
Manfredini-Gagliardi (Lola 3000) 1'52''10	Nesti-Morelli (Lola-BMW) 1'52''12
Zorzi-Buonapace (Chevron) 1'52''40	«Gianfranco» (Abarth-Osella) 1'53''33
Cerulli-Lucien (AMS 2000) 1'54''71	Filannino-Marzi (Dallara 1600) 1'55''73
Blancpain-Lehman (Porsche 908-3) 1'55''96	«Tatog»-Voltolina (March 73 S 2000) 1'56''24
Fitzpatrick-Loos (Porsche Carrera) 1'56''53	Francisci-Tonelli (Chevron B 26 1300) 1'56''77
Schurti-Koinigg (Porsche Martini) 1'56''90	Efford-Pesch (Porsche Carrera) 1'57''06
Heyer-Keller (Porsche Carrera) 1'57''25	«Pam»-Berruto (Lola 2000) 1'57''51
Wöllek-Seguín (Porsche Carrera) 1'57''78	Schickentanz-Deutsch (Porsche Carrera) 1'58''16
Schon-Borri (Porsche Carrera) 1'58''21	Bonomelli-Ballot Lena (Porsche Carrera) 1'58''50
Haldi-Bosch (Porsche Carrera) 1'58''51	Barberio-Bilotti (Abarth-Osella 1600) 2'01''16
Ilotte-Zbinden (Porsche Carrera) 2'01''60	Fossati-Mola (Lola-Abarth 2000) 2'02''59
«Tambauto»-«Pam» (Porsche Carrera) 2'03''61	«Brämen»-Garrone (AMS 1300) 2'03''66
Ranzolin-Moreschi (Chevron 1300) 2'03''74 (n.p.)	«De Tomaso Pantera» 2'04''13

N.B.: il primo pilota nominato è quello che ha preso la partenza

## ...e in 15 al traguardo

1. Matra-Simca 670 C (Pescarolo-Larrousse). 198 giri pari a 1001,880 km in 2 ore 13'36"0, media 160,901 kmh. (2) Alfa Romeo 33tt12 (Stommelen-Reutemann) a 2 giri; (3) Alfa Romeo 33tt12 (de Adamich-Facetti) a 9 giri; (4) Matra-Simca 670 C (Jarier-Beltoise) a 14 giri; (5) Porsche Carrera RSR (Keller-Heyer) a 21 giri; (6) Porsche Carrera (Schon-Borri) a 25 giri; (7) Porsche Carrera RSR (Seguín-Wöllek) a 26 giri; (8) Porsche 908-3 (Blancpain-Lehman-Jost) a 29 giri; (9) Chevron-Ford B 26 1300 (Francisci-Tonelli) a 34 giri; (10) AMS 1300 «Bramen»-Garrone a 42 giri; (11) De Tomaso Pantera (Gallo-Loatelli) a 46 giri; (12) March 73S 2000 («Tatog»-Voltolina) a 49 giri; (13) Ligier-Maserati (Jaussaud-Migault) a 50 giri; (14) Abarth-Osella PA 1 1600 (Barberio-Bilotti) a 56 giri; (15) Lola-BMW 2000 T 294 (Nesti-Morelli) a 58 giri.

## I nuovi primati

Sulla distanza: Pescarolo-Larrousse, media 160,901 kmh. Non esistono records precedenti.

Sul giro: il 10. di Gerard Larrousse, in 1'40"8, media 180,714 kmh. Non esistono records automobilistici sul tracciato con le due chicanes.

## Classifica del Mondiale Marche dopo 4 prove

	MONZA	SPA	NURBURG	IMOLA	TOTALE
Matra-Simca	—	20	20	20	60
Alfa Romeo	20	—	15	15	50
Gulf	10	15	10	—	35
Porsche	8	12	6	8	34
Lola	6	—	—	—	6
Chevron	1	—	3	2	6
Ligier	3	—	—	—	3
Alpine Renault	—	—	1	—	1
AMS	—	—	—	1	1

## TUTTI I RITIRATI

pilota	macchina	giro	perché
Beltoise-Jarier	Matra-Simca 670	184	motore
Nesti-Morelli	Lola BMW	139	motore
Efford-Pesch	Porsche RSR	125	motore
Bonomelli-Ballot Lena	Porsche RSR	115	rottura sterzo
Muller-Van Lennep	Porsche Turbo	106	cambio
Haldi-Bosch	Porsche RSR	90	motore
«Gianfranco»-Melville	Abarth Osella	69	
Cerulli-«Lucien»	AMS Ford	65	
Schickentanz-Deutsch	Porsche RSR	48	motore rott. puleg.
Jost-Casoni	Porsche 908	43	
Ilotte-Zbinden	Porsche RSR	37	motore
Lafosse-Bell	Osella PA 2	35	pistone
«Pam»-Berruto	Lola T 282	26	motore
Turizio-Nappi-Radicella	Lola T 292	22	motore sbiellato
Fitzpatrick-Loos	Porsche RSR	22	motore
Zorzi-Buonapace	Chevron Ford	22	principio d'incendio
Manfredini-Gagliardi	Lola T 280	13	pressione benzina
Galli-Rosselli	Osella PA 2	13	incidente
Merzario-Ickx	Alfa 33tt12	13	incidente
Filannino-Marzi	Dallara	12	motore
Mohr-Finotto	AMS 2000	4	incidente
«Tambauto»-«Pam»	Porsche RSR	1	rottura puleggia

## CONTINUAZIONE DA PAG. 23

Abarth di Galli, fino al tredicesimo giro prima della fine, questa mille chilometri imolese che di giri ne contava 198, si è trascinata stanca e anche scialba, nella noia solo ravvivata di tanto in tanto da qualche episodio che ha attirato la attenzione soltanto perché non vi era nulla di meglio da fare.

La gente tutta, quella delle tribune colme, quella che faceva siepe in 50 mila attorno al circuito o era muro umano nella scalinata della Rivazza, quella che seguiva la corsa per professione o per interesse diretto, tutta questa gente aveva perduto il gusto della vicenda proprio mentre si apprestava a goderla al massimo.

Merzario partito bene e che era stato leggermente distanziato nella fase iniziale dall'avvio discutibile della Matra n. 1, stava recuperando, e si avvicinava ad una delle due macchine



E' il 13. giro di gara, Merzario ha appena superato la Matra di Beltoise, quando alle Minerali si urta con Nanni Galli, che sta per superare. Ecco l'Abarth-Osella di Galli ferma contro il guard-rail. Anche Lafosse, in precedenza, si era lamentato di qualcosa nei confronti del rientrante toscano

blu che baldanzosamente erano scappate via. Merzario riusciva a superare Beltoise verso la Rivazza, approfittando di una occasione favorevole che due macchine da doppiare gli offrivano, offrivano soprattutto al suo rapidissimo giudicare le situazioni ed agire. Infilato Beltoise, che pur gli rimaneva alle costole, Merzario era cuscinetto rosso tra le due Matra, filo tagliente a spezzare il legame della coppia che non poteva più far giuoco facile.

E' durata pochissimo, e molti non l'hanno neppure veduta, questa macchina rossa che stava pungolando le Matra. Nemmeno mezzo giro, eppoi il brutto fattaccio, che non trova giustificazione in alcun caso, nonostante i tentativi di difesa d'ufficio che di certo vedremo scritti da qualche parte.

Non è giustificato dalle circostanze, per le tante bandiere blu sventolanti ad avvertire del sopraggiungere delle due macchine più veloci. Non è giustificato dalla eventuale scusa della svista, perché la grossa macchina rossa era avvertibile chiaramente e di lato. Non è giustificabile con la difesa della posizione, che non può mai es-

sere fatta superando le regole e soprattutto il buon senso.

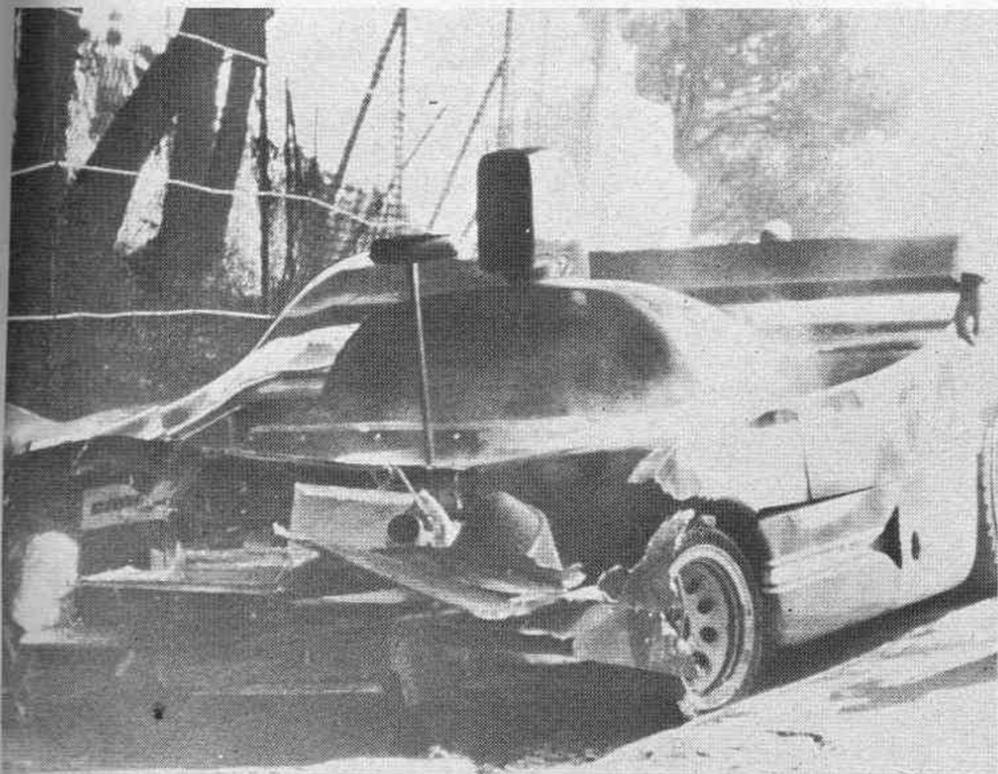
Poteva essere solo un episodio dei tanti, pur spiacevoli ma frequenti, che infiorano, questo genere di corse troppo promiscue in qualità umane e tecniche. E sarebbe stato in ogni caso riprovevole e da condannare. Nel caso specifico, oltre ad aver tolto ogni interesse alla corsa, l'errore di Galli è costato all'Alfa Romeo la possibilità di continuare ad infliggere nelle pelle del toro francese le punzecchiate irri tanti che Merzario «picador» aveva appena iniziato a distribuire.

Cosicché adesso siamo qui soltanto a recriminare, soltanto a far supposizioni sul come le cose avrebbero potuto andare, congetture che, essendo astratte, possono giungere fino ai limiti della immaginazione, ma che lasciano le cose come stanno. Per la statistica, e per la aritmetica del campionato mondiale, adesso rimane soltanto il fatto certo di un altro van-

taggio acquisito dalla marca francese, che ha riscattato in Emilia la grossa magra raccolta a Monza, riabilitandosi agli occhi del pubblico italiano, ma soprattutto acquisendo una buona dose di morale per la prossima fatica di Le Mans.

Tutto questo perché al tredicesimo giro c'è stata quella sciocca collisione, che non è opinabile interpretare, poiché la accurata prevenzione degli avvenimenti da parte degli organizzatori bolognesi aveva fatto predisporre i mezzi tecnici avanzati che hanno permesso, a fine gara, e con tante ripetizioni veloci e lente, di rivedere fin che si è voluto la sequenza degli avvenimenti, la loro meccanica precisa.

Poi c'è stata soltanto cronaca, e leggerete a parte quel che è accaduto. Se la battaglia fosse continuata forse avremmo potuto scaldarci anche per gli altri avvenimenti della corsa, così come avrebbe potuto farlo la gente. Forse avremmo potuto dar maggior peso e attenzione alle prodezze di Stommelen e di Reutemann, costretti a guidare una macchina menomata, dopo che il tedesco era andato anche lui «a muro» danneggiandola. Ed avremmo potuto seguire anche il rab-

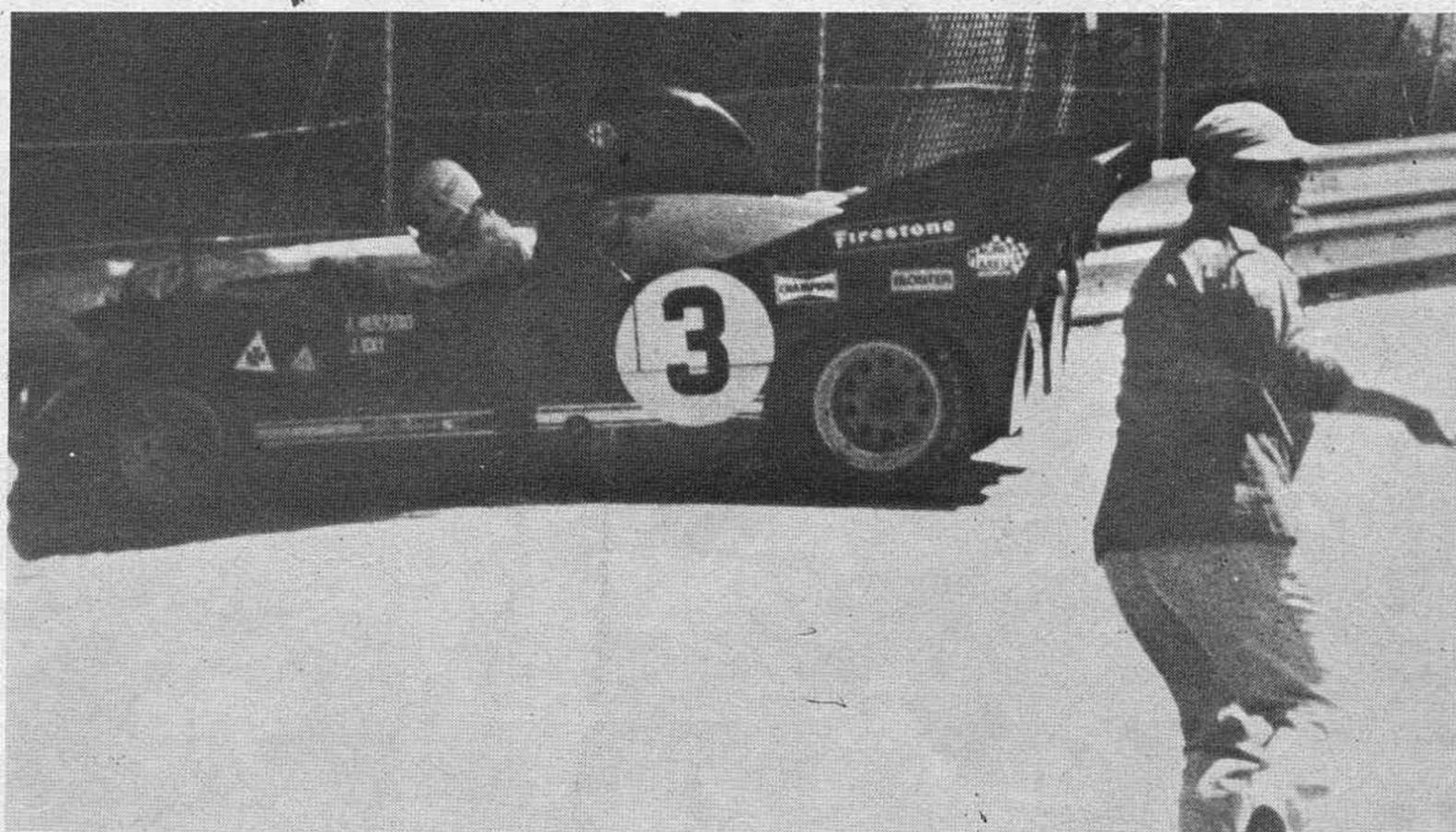


tuto dar molto fastidio alle Matra se sottoposte a tirare obbligate. Ecco quindi che il verificarsi della stupefacente vicenda del tredicesimo giro ha tolto alla Casa italiana una possibilità di successo che era legata, appunto, all'obbligare le macchine francesi ad una andatura costantemente elevata.

Abbiamo visto e ve lo spieghiamo nelle note delle osservazioni tecniche, come alla Matra non fossero poi tanto tranquilli sulla resistenza dei loro motori, tanto è vero che hanno sperimentato nuove soluzioni, rivelatesi poi molto azzeccate. Abbiamo visto che, anche senza lo stimolo costante di un avversario alle costole, la Matra Simca ha perduto una macchina per cedimento del motore, e non è stato un fatto casuale e improvviso, perché ha ripetuto la avaria di Monza e poiché sul nostro taccuino abbiamo scritto: « **Ore 15,31, Matra Jarier motore duro, forse valvola che sta bruciando** ». E' poi regolarmente accadu-

che in sala stampa si era soffermato sulle indicazioni delle lavagne che tenevano aggiornati sulle fasi della gara. Un ditone che, simbolicamente, potremmo definire un dito sulla piaga non soltanto delle corse di durata, che di questi episodi ne hanno tanti, ma anche sulla piaga ben più grave perché più sottilmente pericolosa, di certi atteggiamenti istrionici che vediamo assunti con allarmante frequenza da troppe parti.

Una piaga che, essendo tipicamente nostrana, con atteggiamenti pseudo moralistici che sono soltanto nostrani, è davvero avviata alla purulenza: è quella della creazione ad ogni costo di situazioni polemiche, che hanno avuto nella pretesa feroce rivalità tra Lauda e Regazzoni in seno alla Ferrari, tanto per fare un esempio, una dimostrazione non soltanto di misconoscenza della realtà, ma di una volontà da seminazzannie che è squalificante. Soprattutto quando questo genere di



In alto, l'Alfa di Merzario dopo l'urto, quasi frontale, con il guard-rail non è più recuperabile. Ecco, qui sopra, Merzario mentre abbandona l'auto subito dopo l'urto. A sinistra, il comasco accompagnato da moglie e figli già in borghese dopo essersi fatto medicare il dito indice della mano destra, fratturato nell'incidente

bioso continuare di De Adamich e Facetti che, con la terza e meno « assestata » Alfa Romeo, sono apparsi meno bravi, a chi ignorava come anche la loro macchina fosse menomata. C'era stato, però, quel tredicesimo giro, e noi come la gente abbiamo avuto dalla delusione lo smorzamento degli entusiasmi e quindi quella attenzione acuta. Peccato, peccato davvero, quel tredicesimo giro!...

Sarebbe azzardato e non onesto dire che l'Alfa Romeo avrebbe potuto, senza questa spiacevolissima vicenda, battere le Matra Simca. Le prove avevano dimostrato che le Matra sono migliori, soprattutto sui circuiti più tortuosi, per determinate qualità complessive, la più importante delle quali

consiste nel minor peso. Era quindi prevedibile che le Matra riuscissero ad imporsi, perché oltre tutto avevano anche piloti molto efficaci ed affiatati.

La coppia Larrousse-Pescarolo, regina del campionato 1973, e quella Beltoise-Jarier senza dubbio più veloce nel suo insieme, erano migliori di quelle dell'Alfa Romeo, poiché Ickx non poteva avere la stessa padronanza del mezzo che ha Merzario, e Reutemann era nelle stesse condizioni nei confronti di Stommelen. Tutto sommato quindi ecco che le previsioni erano favorevoli alla Matra.

Tuttavia c'era da tener conto delle circostanze, cioè dello sforzo che la pista di Imola impone alle macchine, e delle temperature, che avrebbero po-

to, e per noi non è stata sorpresa e vedi caso è accaduto allo stesso modo di Monza ed alla macchina che era nelle condizioni di Monza. Tutto senza che vi fosse stata, come a Monza, la costante presenza degli avversari vicini, a far tirare il collo ai motori.

L'interrogativo, che purtroppo rimane senza risposta, è quello di sapere se anche il motore della macchina arrivata fino in fondo poteva cedere, una volta sottoposto a sforzi prolungati. ed è un interrogativo che continuiamo a porci, con irritazione. E' andata così, e adesso ormai non c'è più rimedio.

E' andata malissimo anche alla macchina di Stommelen, costretta a continuare la corsa senza la sporgenza a labbro che nella parte posteriore assicura maggior aderenza alle ruote direttrici, e per Stommelen e Reutemann l'aver potuto finire la corsa abbastanza bene è titolo di merito.

E' andata bene anche per Merzario e Galli, che dall'incidente spettacolare che tutti abbiamo potuto rivedere sono usciti senza conseguenze apprezzabili. Merzario ne ha tratto un dito ingessato, un ditone bianco e rigido che poi ha dovuto tener puntato, e

atteggiamenti viene da famiglie che, contemporaneamente o quasi, fanno del moralismo gratuito, con altri atteggiamenti — incoerentemente opposti — altrettanto assurdi ed istrionici.

Una piaga nostrana, ho detto, e non è difficile rilevarlo, poiché soltanto da noi si continua ad ingigantire cose che in contrade più evolute almeno sul piano della serenità, sono valutate per quello che sono, cioè trascurabili. Meraviglia (ma forse non dovrebbe meravigliare?) che uomini di molto peso — pezzi da novanta dell'automobilismo sportivo italiano — si prestino a giochetti del genere, senza avvertirne la incongruenza ed anche la pericolosità. Oppure il solletico della popolarità da rinnovare di continuo è più forte delle considerazioni sensate?

Il ditone di Merzario, che gli auguriamo sia presto di nuovo un dito, normale, tale da permettergli di continuare a correre, già magari in Svezia, questo ditone messo su una piaga simbolica ci ha portati fuori tema,

f. l.

### I tempi migliori in corsa dei maggiori protagonisti

LARROUSSE	Matra	10. giro	1'40"8	media 180,714 kmh
BELTOISE	Matra	11. giro	1'41"8	media 178,939 kmh
MERZARIO	Alfa	9. giro	1'41"9	media 178,763 kmh
STOMMELEN	Alfa	11. giro	1'42"7	media 177,370 kmh
DE ADAMICH	Alfa	5.-16. giro	1'47"4	media 169,608 kmh
VAN LENNEP	Porsche	51. giro	1'51"1	media 163,960 kmh



In queste foto, la sequenza dell'uscita di strada dell'Alfa Romeo di Rolf Stommelen nella fase iniziale della corsa. Il tedesco ha sbagliato l'entrata alla nuova variante nella parte alta del percorso, ed ha urtato i paletti di sostegno della rete di protezione, rovinando il « baffo » anteriore che è stato poi sistemato ai boxes



#### CONTINUAZIONE DA PAG. 25

anche se a guardar bene non tanto.

Torniamo a Imola ed alla corsa smoncata. E' stato davvero peccato, lo ripeto come certo se lo stanno ripetendo le decine di migliaia di spettatori, soprattutto quelli che non hanno nemmeno avuto il piacere di vedere l'Alfa rossa davanti ad almeno una Matra.

C'era da vedere anche il resto della gara, oltre al duello tra Alfa e Matra. C'erano le Porsche turbo, ma hanno avuto un sacco di guai, eppoi il circuito non era il meglio auspicabile, per le caratteristiche di questa macchina veramente ancora troppo sperimentale. C'era la Ligier Maserati, che stava provando qualcosa che permettesse di andare a Le Mans senza i patemi che la relativa fragilità del cambio ha procurati a Monza e Spa. C'erano le Abarth Osella.

Abbiamo visto poco, da queste parti, e quindi non possiamo dirvi molto. Interessante, ma senza novità, la corsa delle Porsche Carrera, coi soliti protagonisti di quella che è ormai diventata la « Coppa Porsche », cioè la lotta per la categoria Gran Turismo. Poi la miriade di macchine piccole, qualcuna delle quali meriterebbe di essere più seguita con attenzione, come la Dallara e le AMS.

Siamo, a questo punto, ad un altro punto « piagoso », ad un'altra peste delle gare di durata. Imola ha accentuato i fenomeni negativi che la simultanea presenza in pista di macchine e piloti, in troppo accentuata differenza, creano dappertutto. Imola molto selettiva e molto sportiva, uno dei migliori circuiti da vero sport, se in campo ci fossero solo macchine simili e piloti di valore ravvicinato, ha fatto scoppiare con virulenza i bubboncini delle troppo differenti prestazioni. E così molte delle cose che vi sono accadute hanno avuto origine proprio da questi aspetti negativi.

Francamente verrebbe da dire che Imola è molto più adatta ad ospitare un Gran Premio di Formula uno,

che una gara di durata, almeno finché la formula è questa. Imola inaugurava la nuova variante, che non è chicane ma vero nuovo tracciato, e la selezione l'ha prodotta, insieme però con un aumento delle difficoltà tra i più bravi e veloci.

Carluccio Facetti, serio e applicato come sempre, ci diceva ad un certo punto che Imola è un circuito senza ombra di rettilinei, perché alle chicane e curve fisse ne aggiunge una miriade di mobili, per cui non hai mai la macchina diritta.

Imola tuttavia è stata esemplare per la efficienza di tutti i servizi, ed ha persino peccato in eccesso, perché la gente di percorso, nella comprensibile ambizione di dimostrare che era all'altezza del compito, ha un poco esagerato, per esempio nello spandere la polvere bianca antiolio, che ad un certo punto ha ridotto le macchine ad un colore uniforme, quello dei veicoli degli imbianchini. E qualche pilota, di quelli che sono più esperti, ci ha detto che anche le segnalazioni erano troppe, quando in qualche punto si verificavano circostanze da attenzione. E' chiaro, comunque, che il peccato di eccesso è da preferire sempre a quello di carenza.

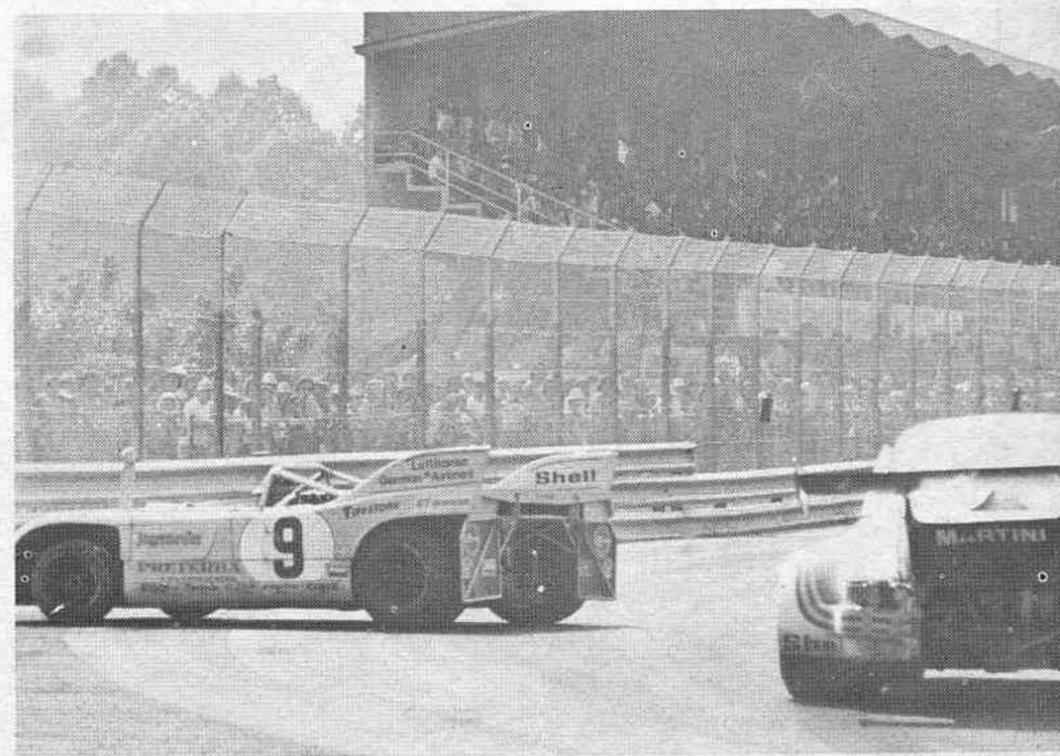
Il Mondiale Marche vuole corse di mille chilometri o sei ore. Quindi la inevitabile necessità della distanza ha imposto a Imola questa gara. Noi stiamo pensando ad una corsa più breve, con una trentina di macchine sullo stesso piano. Delle Matra-Simca, delle Alfa Romeo, delle Gulf e Lola e Porsche e... delle Ferrari. Ne verrebbe fuori una gran corsa!

Il campionato mondiale non è di certo finito. La Matra-Simca adesso va a Le Mans ad incontrare le Gulf, in assenza delle Alfa Romeo. Ci sarà anche una Ferrari Dino 308, quella che vi abbiamo mostrata su queste pagine la settimana scorsa. Se le Gulf tengono e sono pari all'attesa, chissà che anche per le Matra non vi sia un... « tredicesimo giro »!...

f. l.



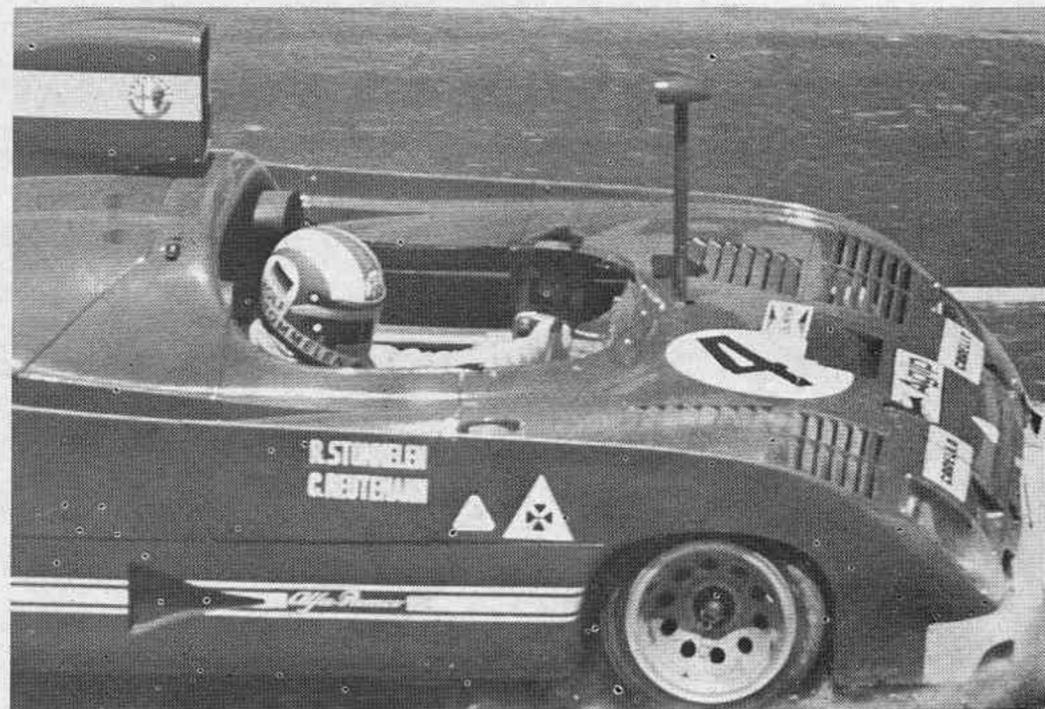
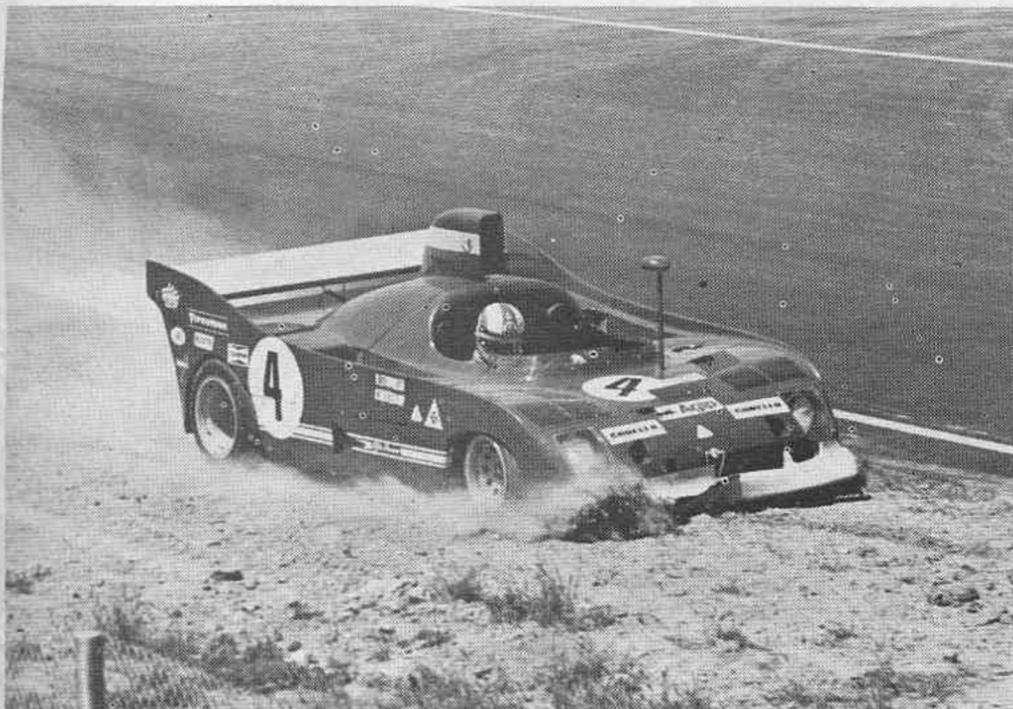
Ancora nella nuova chicane della via di Pediano, nella zona alta della pista vediamo un testa-coda della Porsche di Haldi. Passano Beltoise e «Tatog»



La pista, dopo un poco si è molto rovinata, ed in particolar modo la chicane dei box era unta e cosparsa di brecciolino. Molti quindi i testa-coda in uscita, fra cui questo della Porsche 908-3 del tedesco Lehman

Per la prima volta giornalisti ed esperti hanno potuto visionare «a caldo» un incidente di corsa e stabilirne l'esatta meccanica e le responsabilità

# La moviola è per MERZARIO



IMOLA - Imola alla moviola, per l'incidente fra GALLI e MERZARIO al tredicesimo giro. Abbiamo parlato con i due protagonisti del «fattaccio»: le versioni come al solito sono contrastanti.

Dice NANNI GALLI: «Io seguivo la mia traiettoria, quando Merzario nel cercare di passare all'interno mi ha tamponato all'altezza della mia ruota posteriore destra, mandandomi fuori strada e andoci lui stesso. Non si fa così a gareggiare! Bisogna che la gente guardi dove va. Ci saranno senz'altro foto e testimoni come i commissari che possono confermare quanto ti ho detto...»

Dice MERZARIO: «Ho visto chiaramente che i commissari sventolavano la bandiera azzurra sin dalla Piratella per avvisare Nanni che stavo sopraggiungendo per superarlo. Prima della curva delle Acque Minerali l'ho infilato all'interno, l'ho passato. Ma quando gli ero davanti Nanni, come se non mi avesse visto, ha impostato la traiettoria come se io non esistessi. E' stato inevitabile che mi sia venuto addosso. Mi ha toccato con la sua ruota anteriore destra la mia anteriore sinistra siamo andati in testa-coda e abbiamo terminato la corsa contro il guard-rail. Non riesco a capire un comportamento simile oltre tutto lui aveva una 2000 e io una 3000, non poteva pensare di starmi davanti».

La corsa è stata tutta registrata dall'impianto televisivo interno, perciò dopo la gara tutti i giornalisti hanno potuto vedere alla moviola quanto segue: prima della curva delle Acque Minerali, si vede chiaramente un commissario che sventola la bandiera blu a Nanni. All'inizio della curva a destra, Merzario ritarda la frenata e passa all'interno la vettura di Nanni. Al centro della curva, sono appaiati, Merzario anzi lo so-

pravanza leggermente, Nanni, prima lo illude con l'apertura sulla sinistra, poi però non rallenta e imposta la curva come se Merzario non esistesse: stringe sulla destra andando a colpire Merzario che viene spedito sulla tangente frontale. Questo il fatto. Ora leggiamo cosa dice il regolamento internazionale.

**Annuario CSAI art. 93, comma b: il conduttore deve attenersi alle segnalazioni degli ufficiali di gara. Il condutto-**

## DITO ingessato (ma forse in SVEZIA)

IMOLA - Dopo l'incidente del 13. giro con Galli, Merzario accusava un dolore alla mano destra. Per precauzione si è fatto visitare all'ospedale imolese dove, con una radiografia, si è potuto constatare che il pilota aveva riportato una frattura della prima falange del secondo dito della mano destra. Il dito è stato subito ingessato. Merzario si è preoccupato di telefonare subito a Frank Williams alla ISO-Marlboro per assicurarlo. Egli spera, se il dito non gli farà male di poter essere regolarmente al via al GP di Svezia.

re che si trova davanti ad altri sopravanzando chi lo segue di almeno una vettura ha diritto di scegliere in curva la traiettoria più conveniente... egli deve peraltro assicurarsi prima di spostarsi... di poterlo fare senza interferire con la traiettoria di altri veicoli... agevolare i sorpassi tenendo presente che possono avvenire da entrambi i lati...

Invece è avvenuto che:

- ① GALLI non ha tenuto conto delle segnalazioni dei commissari;
- ② GALLI non sopravanzava «almeno di una macchina» Merzario che quindi gli aveva tolto il diritto alla corda;
- ③ La moviola non ammette giudizi di parte, se non per scelta non in buona-

fede.

Tutto questo lo scriviamo anche per quei catoni-per-dispetto i quali, dopo aver «linciato» Regazzoni a Montecarlo per un errore che forse può avere origini come nell'episodio imolese (sia pure a... contatto posteriore), probabilmente non mancheranno l'occasione di mettere sotto accusa il «pulcino nero» che ha fatto rabbia a certuni solo perché ha avuto il coraggio umano di dire NO a sprezzanti offerte di stagione limitata ad Enzo Ferrari, qualche mese fa. Un articolo apparso proprio alla vigilia di IMOLA sul quotidiano milanese cosiddetto più importante ha dimostrato proprio come «si smussano gli angoli (della polemica) in questo sport». Chi ha coraggio si guardi allo specchio, ma la smetta, per partito preso, di trasformare i meriti di un pilota in un disprezzo umano.

Merzario, che è uso prendere sonno istantaneamente quando si mette a letto, sabato sera vigilia di Imola dopo mezz'ora di sonno, si è svegliato improvvisamente alle 11 e fino alle 3 non è riuscito a riprendere sonno! Chi può considerarsene la causa non può certo vantarsi di aver contribuito alla vigilia di un impegno così difficile a una attenzione psicomotiva tanto preoccupante.

Per la cronaca: proprio nello stesso punto della curva Acque Minerali e allo stesso modo tre giri prima Larrousse ha infilato l'altra Matra. C'era Beltoise al volante. Quello stesso Beltoise che due giri dopo ha ceduto, pur nel maggior diritto agonistico che certo aveva rispetto al doppiato ma irriducibile NANNI (in 2 litri) il secondo posto a Merzario nell'altrettanto severa curva della RIVAZZA.

Solo **MERZARIO**  
ha messo paprika

# LARROUSSE in testa già prima di... esserci

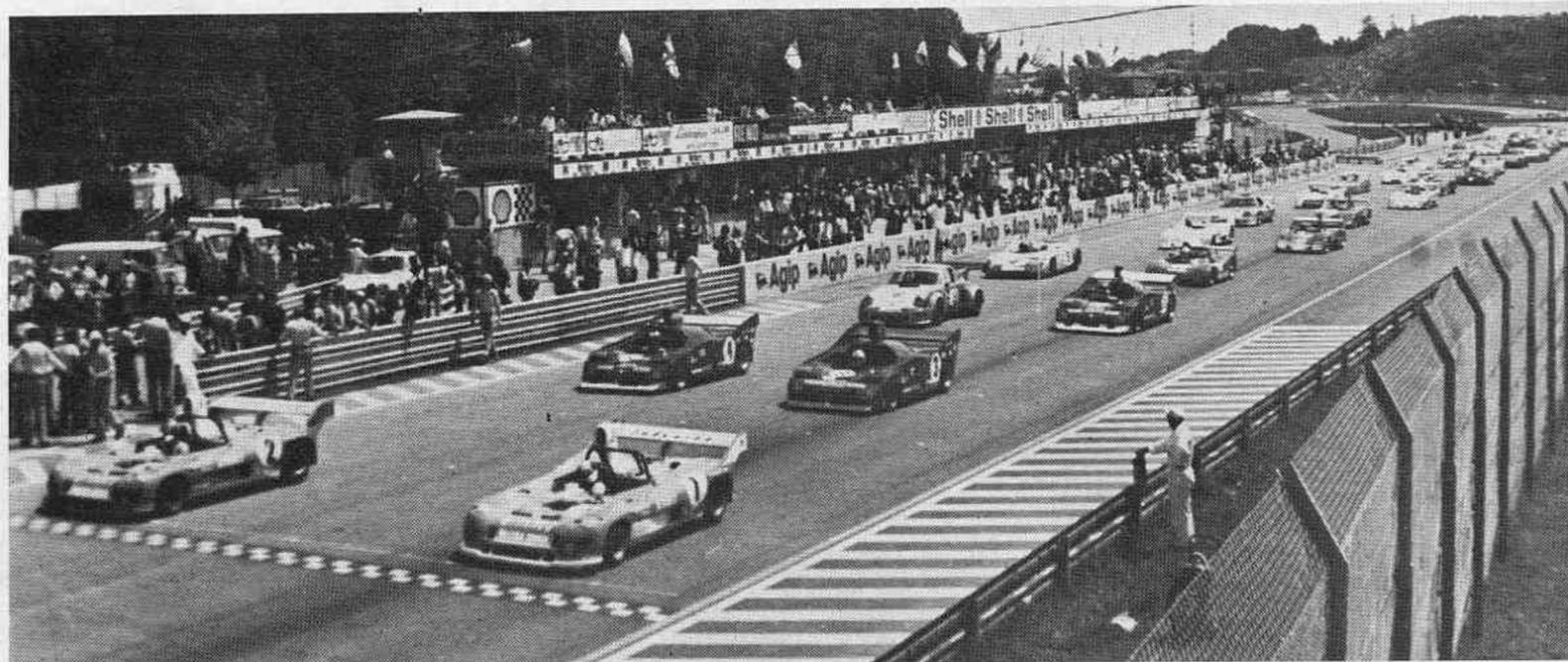
IMOLA - Trentasette vetture alle ore 12 precise si sono scatenate sull'autodromo Dino Ferrari di Imola per dar vita alla prima gara di validità mondiale che questo circuito abbia mai avuto nel campo automobilistico. Uno splendido sole e una temperatura di 26 gradi riscalda gli oltre 45.000 presenti. Dei 38 qualificati non prende il via Moreschi con la Chevron 1300 perché ha rotto il motore nelle prove libere della mattina. Parte invece la Porsche Turbo sperimentale di Schurt, che farà solo alcuni giri per rientrare ai box e far quelle modifiche al compressore che stavano terminando di fare i meccanici quando la gara è partita. I tecnici della Porsche hanno voluto ad ogni costo che la vettura partecipasse alla Mille di Imola per saggiare appunto tutte le nuove soluzioni che la macchina ha.

La partenza sarà discussa a non finire. Dietro la vettura tutti allineati i 37 equipaggi fanno il giro di ricognizione quando la vettura staffetta si mette da parte, Beltoise appena fuori dalla chicane schiaccia a fondo l'acceleratore, prende un bel vantaggio lasciando tutti di stucco. Tutti i piloti erano stati avvertiti dal direttore di corsa che dovevano mantenere le loro posizioni fin sulla linea di partenza, invece i matristi ripetono... il Nurburgring e Larrousse è svelto a pigliare la scia del compagno e subito le due Matra sono in testa.

Alla fine del primo giro (compiuto in 1'42"2 alla media di 178,238 kmh) transita per primo davanti ai box Beltoise come era prevedibile, seguito da Larrousse, poi leggermente staccato Merzario, Stommelen, De Adamich, Van Lennep, Jost, Mohr, Galli, Lafosse e Manfredini, questi ultimi già molto staccati.

La partenza anticipata che ha fatto Beltoise, viene prontamente e giustamente punita dai commissari sportivi con un minuto di penalizzazione. Così, praticamente, per 9 giri transita in testa Beltoise mentre praticamente è Larrousse che guida la corsa. Al terzo giro sempre le due Matra-Simca in testa, Beltoise ha un vantaggio sul compagno di 3", mentre Merzario con l'Alfa Romeo è terzo a 3"4. Il comasco in mattinata aveva montato dei rapporti del cambio più lunghi che gli facevano perdere oltre 400 giri rispetto al giorno delle prove. Alle spalle di Merzario,

Qui sotto, lo schieramento con le due Matra in prima fila. A destra, la partenza lanciata vede le Matra troppo in anticipo: per Beltoise, un minuto in più di penalizzazione



Stommelen a 3"6, de Adamich a 13" poi Joest con la vecchia ma sempre valida Porsche 908, Galli con l'Abarth Osella è ottavo e primo della categoria 2000, mentre Van Lennep con la Porsche Turbo della Martini è settimo.

Al giro successivo le due Matra transitano assieme, mentre inizia il carosello dei primi doppiati. Le posizioni dietro ai due leader non cambiano, Merzario si avvicina ai due di testa e sta per lanciare il suo attacco ai battistrada francesi. Infatti al quinto giro Merzario farà segnare il giro più veloce in 1'41"7 alla media di 179,115 kmh.

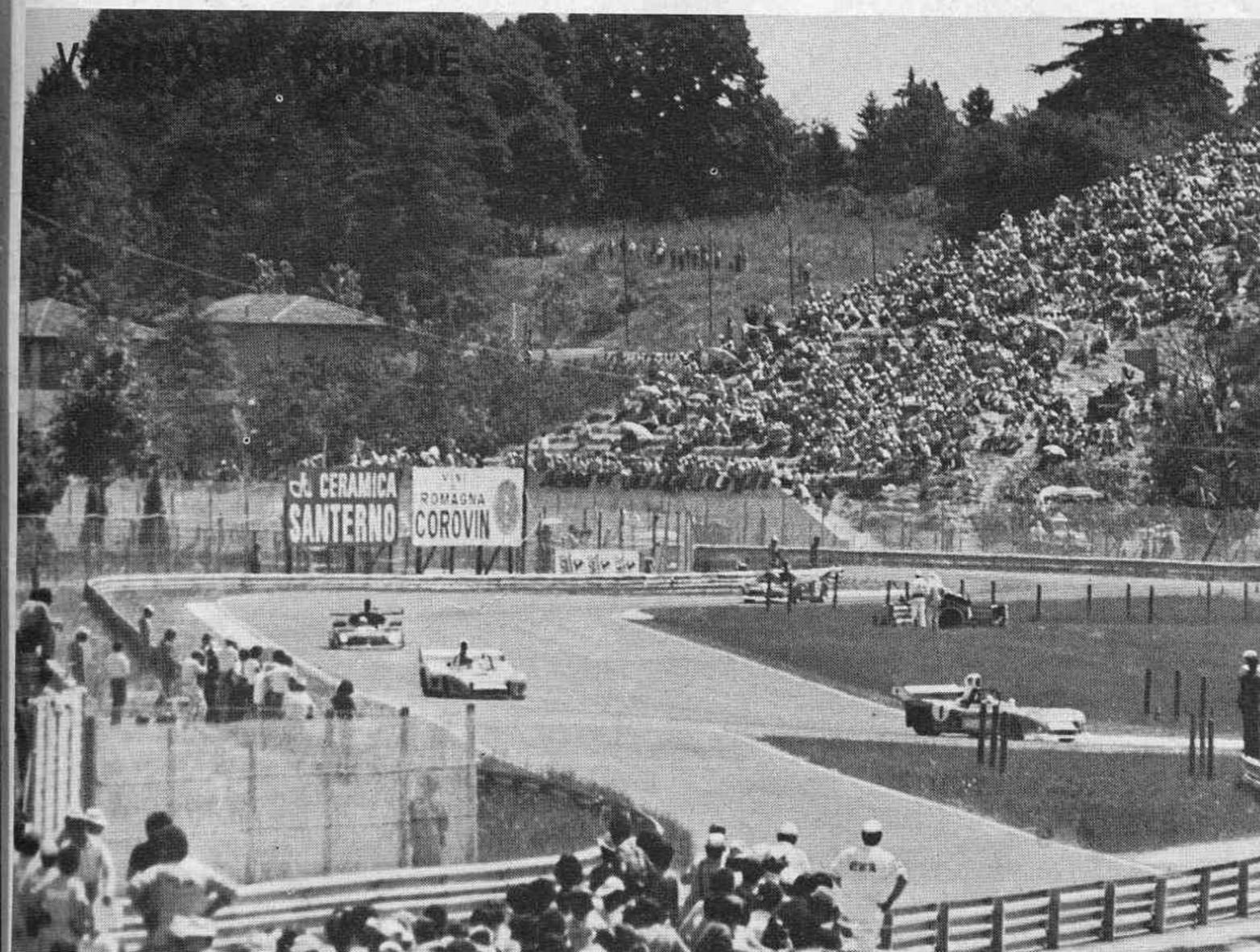
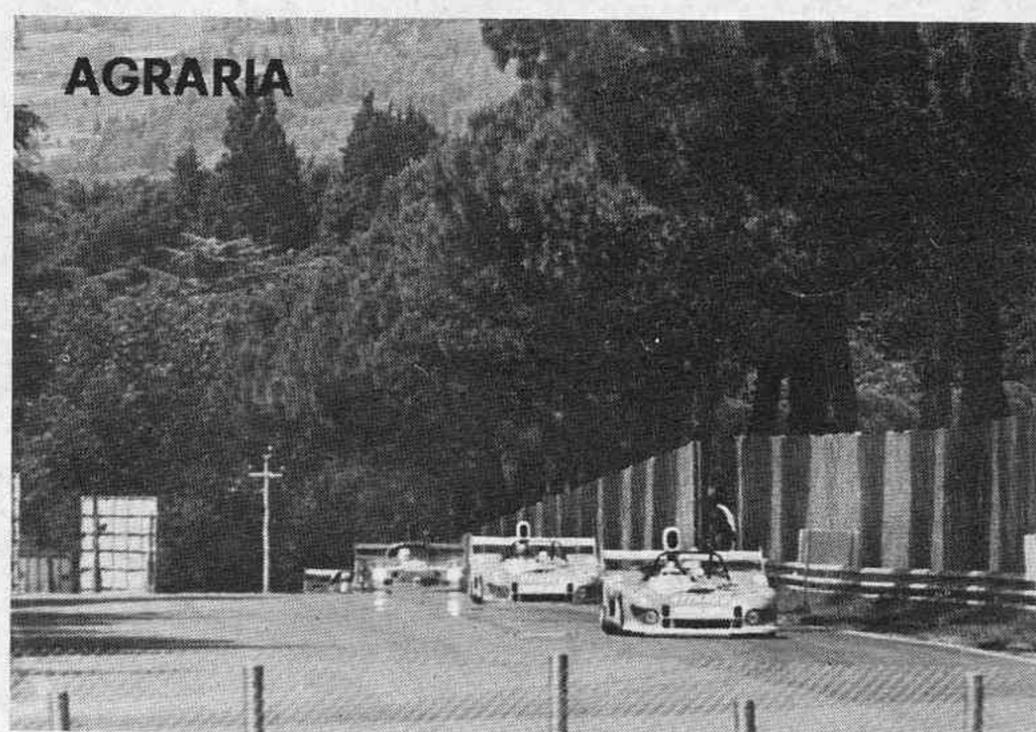
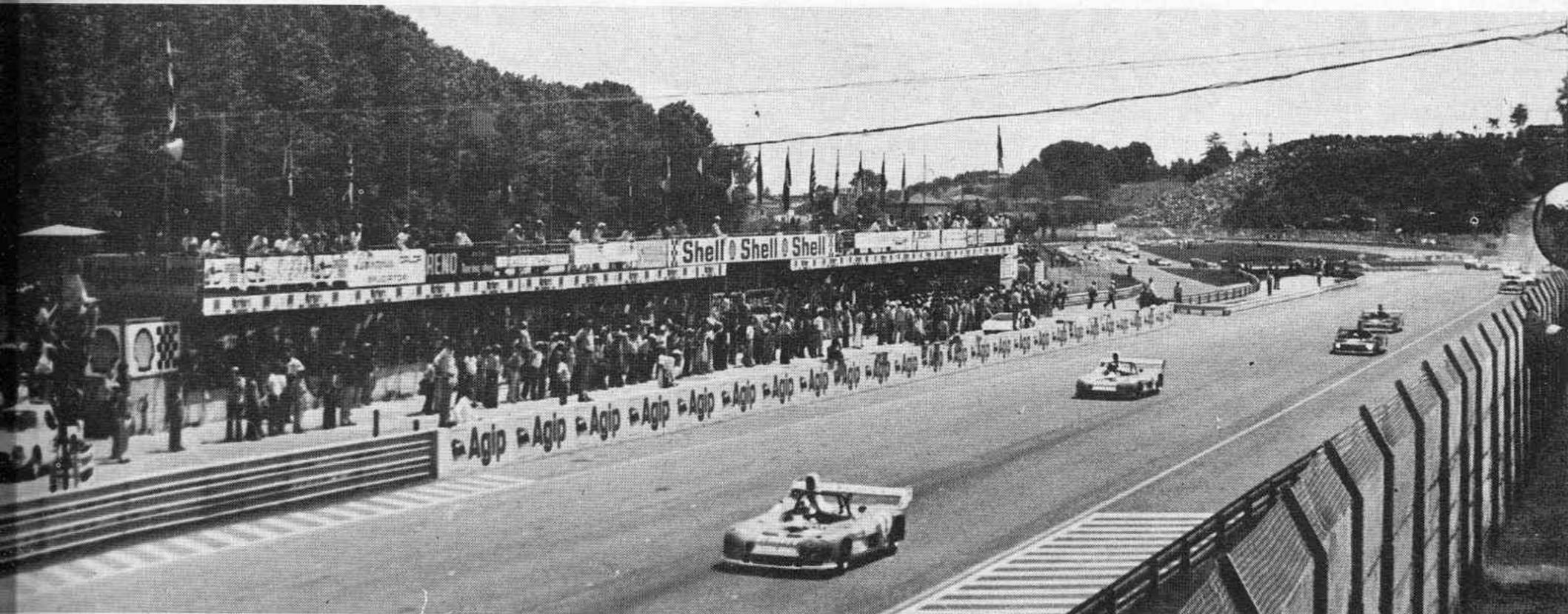
Le posizioni restano invariate fino al 10. giro, quando si ha il colpo di scena di Larrousse che si era avvicinato sempre di più a Beltoise e ora passa in testa e distacca il suo compagno di 1"8, terzo è Merzario che si sta scatenando anche grazie alla sua Alfa Romeo veramente in ordine. Lungo tutto il tragitto si può vederla nei monitor molto stabile nelle curve e superiore alle Matra in accelerazione. Il distacco di Merzario dal battistrada è di 2"5, quarto è Stommelen a 17"1, quinto de Adamich a 55"9, sesto Reinhold con la Porsche 908, settimo Galli primo delle 2000 ottavo Van Lennep con la Porsche Turbo, nono Lafosse con l'Abarth Osella decimo Turizio con

# La partenza punita

## TUTTO IL PRIMO GIRO

In queste foto, tutto il primo giro di gara in una sequenza fotografica che si « legge » così: Tosa, Acque Minerali, rettilineo scuola Agraria, variante alta, Rivazza, ed infine variante delle tribune. Nell'ordine, passano Beltoise, Larrousse, Merzario, Stommelen, de Adamich. Poi il vuoto





la Lola T 294.

E' di Larrousse anche il giro più veloce, proprio quando passa in testa al decimo, compiuto in 1'40"8 alla media di 180,714 kmh. Si ferma intanto ai box la vettura di Manfredini che accusa qualche problema al motore.

L'attacco di Merzario riesce in pieno all'undicesimo giro. Infatti il pilota dell'Alfa, chiaramente il più in forma di tutta l'equipe milanese, corona con successo l'attacco a Beltoise e lo passa di prepotenza installandosi al secondo posto a 3"4 dal battistrada e si accinge a portare il suo attacco anche allo scatenato Larrousse.

C'è un attimo di smarrimento nei box francesi davanti a tanta tracotanza del pilota della rossa Alfa, ma dura poco (purtroppo) per noi italiani e invece va molto bene per la Matra-Simca al giro dopo, quando una manovra non regolare di Galli che, superato chiaramente da Merzario (e lo dimostrerà poi la ripresa in raplay della TV), lo «stringe» alle Acque Minerali, impostando la sua traiettoria senza tenere conto dell'altra macchina che all'interno ha acquisito il diritto ad avere la precedenza. L'urto è inevitabile. Le due macchine ad una velocità di circa

**Giancarlo Cevenini**

CONTINUA A PAGINA 30

	KM 100	KM 200	KM 300	KM 400	KM 500	KM 600	KM 700	KM 800	KM 900	KM 1000
1	MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT	2 MAT
2	MAT	MAT	1 MAT	1 MAT	1 MAT	1 MAT	1 MAT	1 MAT	1 MAT	1 ALF
3	ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	4 ALF	5 ALF
4	ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	5 ALF	1 MAT
5	POR	8 POR	152 POR	152 POR	6 POR	152 POR	152 POR	152 POR	152 POR	152 POR
6	ABT	35 LOL	149 POR	6 POR	152 POR	149 POR	149 POR	151 POR	151 POR	144 POR
7	6 POR	9 POR	151 POR	151 POR	149 POR	151 POR	151 POR	9 POR	144 POR	151 POR
8	43 LOL	151 POR	6 POR	149 POR	151 POR	6 POR	9 POR	144 POR	9 POR	9 POR
9	35 LOL	33 ABT	33 ABT	9 POR	141 POR	9 POR	144 POR	35 LOL	87 CHV	87 CHV
10	12 LIG	152 POR	141 POR	141 POR	9 POR	143 POR	35 LOL	87 CHV	90 AMS	90 AMS
	MEDIA GENERALE 176.665	MEDIA GENERALE 168.273	MEDIA GENERALE 166.108	MEDIA GENERALE 163.947	MEDIA GENERALE 164.716	MEDIA GENERALE 164.848	MEDIA GENERALE 164.225	MEDIA GENERALE 162.757	MEDIA GENERALE 161.536	MEDIA FINALE 160.901

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

180 kmh, finiscono contro il guardrail e rimangono inutilizzate. Nanni non si fa fisicamente nulla, mentre Merzario accusa un dolore alla mano destra. Subito vengono fatte le radiografie e si vedrà che il comasco ha riportato la frattura della prima falange del secondo dito della mano destra. Sarà ingessato.

Ritiratosi Merzario le posizioni al tredicesimo passaggio, dei 198 in programma, per un totale di 1001,880 km, sono le seguenti: in testa Larrousse, seguito da Beltoise, Stommelen, de Adamich, Reinhold e Muller.

Al 15. giro Stommelen esce alla variante nuova e perde una posizione, oltre ad avere rotto il musetto anteriore della sua Alfa. Sarà questo il guaio maggiore per la coppia tedesco-argentina, in quanto la macchina da questo momento diverrà inguidabile per la rottura dello spoiler e ai box non si farà cambiare il musetto. La conseguenza sarà di non poter poi portare un attacco valido alle due Matra in testa alla corsa.

Larrousse guida la gara al 20. giro con un margine di 17"6 su Beltoise. Sono gli unici a pieni giri. L'Alfa Romeo che con de Adamich, autore di una corsa regolare come si conviene a chi deve fare una 1000 km è a un giro, quarto è Stommelen con l'altra Alfa che sta rinvenendo molto bene, dopo una confidenza in variante, quinto è Joest, sesto Lafosse con l'Abarth Osella, settimo van Lennep, ottavo Turizio, nono Nesti decimo Migault con la Lijier Maserati, che ha qualche problema alla pompa della benzina ed è a due giri dalla coppia di testa.

Al 21. giro si ritira Manfredini con la Lola per problemi di motore, De Adamich ai box al 23. giro per far controllare la frizione, mentre al 30. giro alle « Minerali » si incendia la PAUS di Buonapace. Il pilota è illeso e l'incendio viene prontamente domato.

Trentacinquesimo giro la Matra-Simca di Larrousse entra ai box per fare rifornimento, sale Pescarolo che perde 36"8, tre giri dopo anche Beltoise che ora andato in testa si ferma ai box, gli fanno il pieno di benzina e gli cambiano anche il cofano posteriore che ha strisciato contro il guardrail perde in tutto 52"8 e riparte sempre in seconda posizione.

Quarantottesimo giro Casoni con la Porsche 908 si deve ritirare per la rottura del motore. Intanto ai box i piloti si lamentano per la pista che causa il grande caldo si disfa l'asfalto e fuori dalle traiettorie si trova molto brecciolino pericoloso.

Sempre in testa Pescarolo al quarantesimo giro con a ruota Jarier, mentre Stommelen è terzo ad un giro e Facetti è quarto a due giri. Le posizioni non cambiano neppure 10 giri dopo, mentre al 52. giro per una

fermata di Pescarolo che cambia il cofano, Stommelen passa secondo. Ma tre giri dopo si deve fermare perde 1'6 per cambiare l'incidenza dell'alettone posteriore e cercare di eliminare i problemi all'avantreno, che fin dai primi giri è duro per la rottura degli spoiler e riparte Reutemann. Al 50. passaggio due Matra in testa a pieni giri, seguite dall'Alfa di Stommelen a un giro e da quella di Facetti a tre giri, poi tre Porsche Carrera, sono quelle di Seguin, Keller e Haldi a 5 giri di distacco, Blancpain è ottavo con la Porsche 908 mentre Barth è decimo con la Carrera.

La vettura di testa ha impiegato a percorrere i 50 giri 1'30'45"2 alla media di 167,266 kmh, il giro più veloce è sempre il decimo di Larrousse.

La marcia trionfale della Matra



Merzario ha resistito bene alla partenza veemente delle due Matra, ed anzi subito prima dell'incidente alle Minerali ha superato Beltoise. In alto, la sintesi della corsa nel tabellone ogni 100 km di gara esposto in sala stampa

continua. Sembra che nessuno le possa più fermare, ma... ad un certo momento si sente uno strano rumore uscire dagli scarichi della vettura di Beltoise, che però continua imperterrito. Ci si aspetta che si fermi, invece tutto continua per il meglio per i francesi. De Adamich, saldamente in quarta posizione, ha assieme al compagno Facetti problemi e adopera solo la 1. la 3. e la 5. marcia, Stommelen, anche lui con problemi di tenuta di strada e di guida molto faticosa è alle spalle dei due battistrada a tre giri. La media è bassa per la facile corsa della Matra, all'80. giro è di 163,947 kmh, viene respinto il reclamo della Matra per la penalizzazione inflitta a Beltoise.

Sembra ormai tutto fatto, anche ai box dell'Alfa si è ormai rassegnati alla doppietta Matra e si maledice la sfortuna, quando mancano 14 giri alla fine, Beltoise arriva in un bagno d'olio ai box con il motore che ha un grosso buco. La Matra vince ma perde il secondo posto a favore dell'Alfa che guadagna così 15 punti in classifica mondiale. Si ride dalla contentezza in tutti e due i box; in quelli Matra per la vittoria, in quelli Alfa per l'insperato (a questo punto) secondo posto.

Terzi gli ottimi de Adamich-Facetti autori di una gara regolare ma sfortunata e vincitori del Trofeo Sireneti.

Finisce come al solito con i vincitori che spruzzano champagne addosso al pubblico che li applaude, hanno anche a disposizione del Lambusco ma quello è troppo buono e se lo portano a casa... Il momento è commovente quando la mamma di Giunti consegna il trofeo dedicato al figlio ai due piloti italiani su macchina italiana che l'hanno vinto: De Adamich e Facetti, baciandogli sulle guance e dicendogli con le lacrime agli occhi, « Sono contenta che l'abbiate vinto voi... ».

Giancarlo Cevenini

# Gioie e recriminazioni «dopo»: per CHITI il K.O. di MERZARIO ha forse salvato le MATRA dal bis di Monza

## L'ALFA ha un motore da LE MANS

IMOLA - Mancano 70 km alla fine di una corsa che ha vissuto attimi esaltanti nella sua prima parte. Le due Matra-Simca saldamente in testa sono perfino spavalde nella loro marcia, ma improvvisamente la vettura di Beltoise-Jarier arriva ai box malinconicamente muta. Subito si affannano i meccanici ma Beltoise alla guida fa segno che non importa, alzano il cofano posteriore i bravi meccanici transalpini, e vediamo il motore in un bagno d'olio. La seconda Matra è fuori uso, la costanza della coppia Stommelen-Reutemann con l'Alfa 33TT12 è premiata: un secondo posto meritatissimo e con 15 punti nella classifica mondiale che pone l'Alfa dietro la mattatrice di questa prima parte di campionato mondiale marche, la Matra-Simca.

Sul podio della 1000 KM di Imola, validamente organizzata dall'automobile club di Bologna, abbiamo parlato con la coppia alfista tutta italiana che ha vinto il trofeo intitolato a Ignazio Giunti, dopo che la madre del pilota scomparso baronessa Gabriella Giunti ha consegnato il trofeo dedicato al figlio. De Adamich ha detto: « Peccato che per

l'olio che era andato a finire nella frizione, non abbiamo potuto sfruttare in pieno la macchina! Per non compromettere la posizione che avevamo, abbiamo adoperato solo la prima, la terza e la quinta marcia per non affaticare la frizione mandata, tutto è andato OK. E' un peccato che la frizione abbia avuto questo guasto proprio quando eravamo in terza posizione, perché Stommelen aveva fatto un testa e coda alla chicane nuova, altrimenti il secondo posto avrebbe potuto essere il nostro. Ed è un peccato non andare a Le Mans, perché abbiamo dei motori che durano. Se oggi il nostro motore ha fatto 1000 km senza rompere in quelle condizioni (senza frizione), penso che possa corrispondere non a una 24 ma a una 48 ore ».

Anche Facetti è dello stesso parere: « E' un motore eccezionale — esordisce — pensa che andava meglio alla fine che in principio. Senza quel maledetto guasto alla frizione avremmo potuto impensierire la Matra-Simca e farla tirare di più con il rischio di farla rompere. Siamo comunque contenti lo stesso del risul-

tato principalmente perché abbiamo dimostrato che le nostre Alfa sono più resistenti delle rivali francesi ».

I vincitori sono come al solito con il morale alle stelle, in particolare Larrousse che esordisce dicendoci: « A Monza, a Spa e al Nurburgring ho avuto sempre problemi di motore, oggi finalmente il motore non mi ha tradito e io e il mio compagno abbiamo vinto. E' la prima vittoria quest'anno che cercherò in tutti i modi di non far restare sola. La Matra-Simca vincerà senz'altro la 24 Ore di Le Mans. Peccato che oggi qui l'Alfa sia riuscita a prendere 15 punti in classifica mondiale. E' una brutta cliente la vettura italiana sarebbe meglio non averla così alle costole ». Mentre ce ne andiamo Larrousse ci richiama indietro e ci fa vedere che al collo porta la medaglia d'oro del Casco d'oro di Autosprint, e ci dice: « Vedi, forse questa nella sua terra mi ha portato fortuna... ». Speriamo non lo sappia l'ing. Chiti..

Anche Pescarolo è al settimo cielo dalla contentezza, il pilota della vettura vincitrice ci prega di dire che quest'inverno gli organizzatori rifac-

ciano il manto stradale, perché era impossibile guidare per il brecciolino sulla pista. Dice: « Sono stanchissimo perché è un circuito molto bello, ma molto guidato, certo che la soddisfazione è grande. Principalmente devo ringraziare il mio compagno che è andato fortissimo e ha sempre riportato la vettura al box in perfetto stato. Ora ci aspetta Le Mans, non mi dispiacerebbe vincersela... ».

Questo dell'asfalto che si è sbriciolato è un problema che tutti i piloti hanno fatto rilevare. Alcuni come Stommelen, al rientro ai box, sono scesi con la tuta piena di brecciolino lanciogli addosso dalle macchine che sorpassava. Un nuovo manto, e il circuito che tutti apprezzano per il suo tracciato è a posto!

Stommelen e Reutemann, degni secondi in questa 1000 imolese con l'Alfa che è andata benissimo. Dice Stommelen: « Ho fatto un testa e coda per del brecciolino alla nuova chicane e ho danneggiato il cofano anteriore, la macchina era molto faticosa da guidare e non abbiamo potuto tentare di attaccare le Matra-Simca che guidavano la corsa per cercare di farle tirare di più e passarle oppure tentare di farle rompere ».

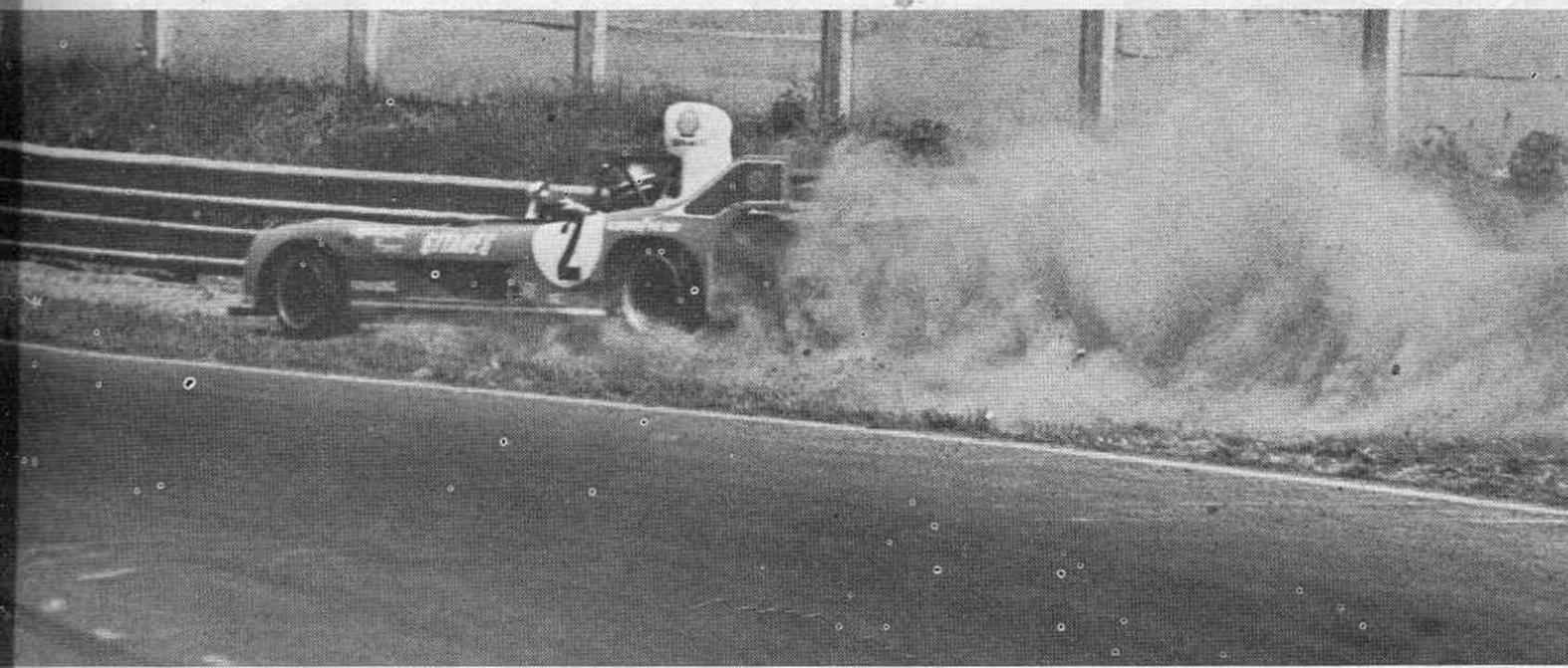
Anche Reutemann è dello stesso parere, « due sono i grossi guai che ci hanno impedito di attaccare a fondo le Matra-Simca con le nostre Alfa: uno quello detto da Stommelen, l'altro è lo stato della pista, sembrava di ghiaccio, bastava uscire dalla traiettoria di 30 cm per essere in testa e coda e uscire di strada. Oltre a ciò c'era anche il problema dei sorpassi veramente difficili da fare, sia per lo stato dell'asfalto che per i piloti più lenti che sembra non abbiano gli specchietti retrovisori ».

Per ultimi i due tecnici il vincitore e il vinto. L'ing. Martin per la Matra è contento, come è ovvio, della vittoria, ma è arrabbiato per il minuto di penalizzazione che i commissari hanno dato a Beltoise per la partenza anticipata. Ha fatto un reclamo che è stato respinto. Ci ha detto che farà ancora reclamo alla CSI, « per una questione di principi... ».

Per l'ing. Chiti c'è solo il rimpianto di non aver potuto avere le macchine di punta, quella di Merzario e quella di Stommelen in gara per poter attaccare a fondo la grande rivale Francese.

« Se Merzario non fosse stato eliminato da un incidente causato da altro pilota banale finché si vuole, perché bastava dare la precedenza a chi spetta o per lo meno guardare gli specchietti retrovisori, e se Stommelen non avesse rotto il musetto anteriore per un banale testa e coda, avremmo potuto impegnare come già facemmo a Monza la Matra e costringerla a tirare con il rischio di farla rompere. Sono convinto che la nostra macchina è più resistente di quella francese: mai un nostro motore si è rotto, mentre agli altri è capitato spesso. Non andremo a Le Mans e me ne dispiace, ma ci prepareremo bene per la corsa in Austria, i 15 punti di oggi sono un grosso incentivo per cercare di vincere il mondiale marche... ».

cev.



Larrousse in sbandata nella sabbia, alla Rivazza. Proprio all'ultima sosta, la Matra n. 2 vincitrice ha rischiato la squalifica, quando è stata rimessa in moto a spinta e poi riaccesa con un po' di furbizia prima che si fermasse

## Hanno studiato IMOLA per rifarla in UNGHERIA

IMOLA - Una delegazione ungherese composta dal signor Wilhelm Wessely, membro della Commissione esecutiva dell'Automobile Club ungherese, e dall'ing. Valyi Laslo, ha assistito alla 1000 Km di Imola ed ha compiuto una attenta visita al circuito del Santerno e a tutte le installazioni. Il motivo della visita sta nella volontà dell'AC magiaro di realizzare, a 50 km da Budapest, nelle vicinanze dell'autostrada che dalla capitale ungherese conduce al lago Balaton, un autodromo permanente. L'Ente ungherese si è già interessato in passato dell'autodromo del Santerno in vista di questa nuova realizzazione e sembra che, nelle sue caratteristiche di tracciato, come pure negli impianti ausiliari, incontri particolari consensi da parte degli esperti ungheresi.

La delegazione presente a Imola si è incontrata con i massimi dirigenti dell'AC Bologna che, naturalmente, hanno avuto un motivo in più di giustificato orgoglio nel giorno della « vernice » mondiale automobilistica del Dino Ferrari. La delegazione ungherese alla quale sono stati illustrati anche i particolari dei servizi di sicurezza e assistenza sanitaria ha lasciato l'autodromo soddisfatta della positiva « ricognizione ». Resta ora da vedere quali saranno i tempi di realizzazione dell'autodromo ungherese. Sportivamente ci auguriamo un « battesimo » a breve scadenza. I presupposti sono buoni e il « gemellaggio » con il Dino Ferrari potrebbe aprire nuovi orizzonti allo sport automobilistico.

Qualche novità c'era

# ALFA corte e occhi a mandorla

IMOLA - Esternamente identiche a quelle viste fino alla Mille chilometri del Nurburgring, le Matra Simca si sono presentate a Imola con una spiritosa verniciatura sulla carenatura dei fari, tale da simulare un occhio a mandorla con una grossa palpebra. Non avevano apparentemente altro di nuovo, ma osservando attentamente si è potuto rilevare che tra le due macchine c'era effettivamente qualcosa di diverso. Ed anche se apparentemente di poco conto, si è capito che si trattava di una sperimentazione alla quale i tecnici della Casa francese attribuivano molta importanza.

La vettura di Larrousse-Pescarolo, infatti, aveva l'alternatore sistemato a sbalzo accanto al cambio di velocità, ed azionato con una cinghia attraverso due semplici puleggie. Sulla macchina di Beltoise-Jarier l'alternatore era invece nella abituale posizione, vale a dire coassiale con il distributore dell'accensione, in uscita di un albero a cammes sulla bancata di sinistra.

La innovazione è molto interessante, e sintomatica. La Matra, a Monza, ha lamentato la rottura degli alberi a cammes, proprio quelli che sopportano anche lo sforzo di trascinamento dell'alternatore e del distributore. Poiché queste rotture non sono state normali, e poiché anche all'esame successivo non sono state riscontrate debolezze anormali nei due pezzi rotti, i tecnici della Matra hanno supposto che fosse stato lo sforzo derivante dal troppo carico, a provocare il cedimento. Così, nonostante che nelle prove in officina tutto sia andato bene anche con la soluzione abituale, hanno voluto fare questo esperimento.

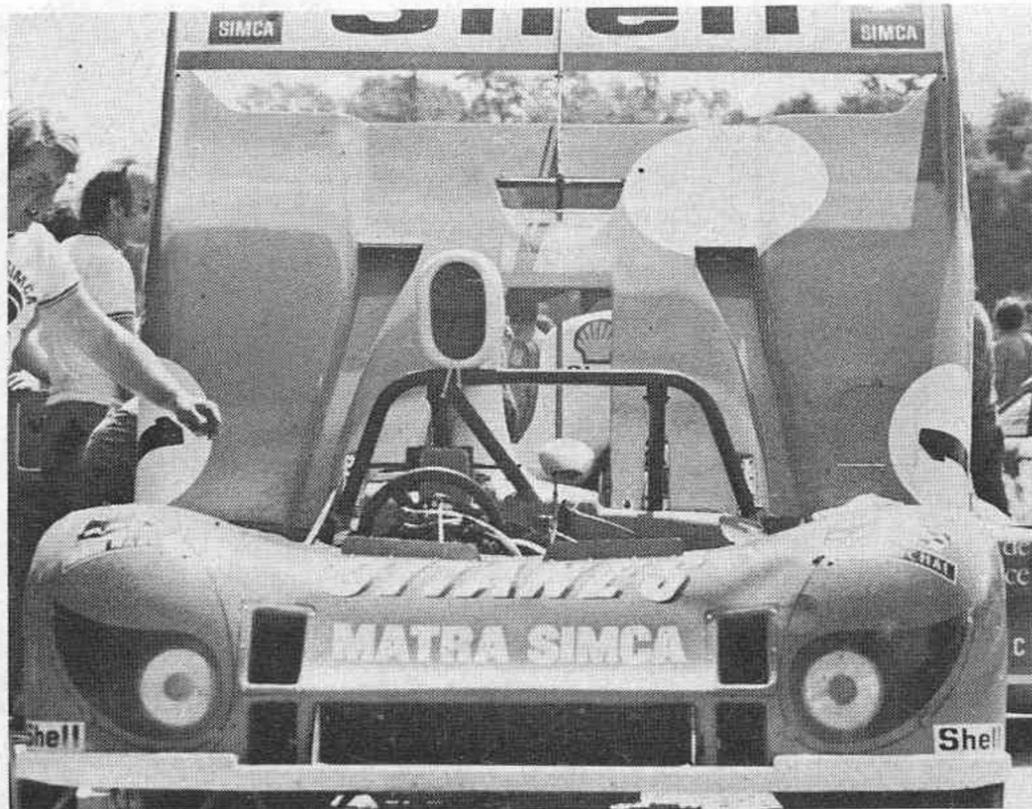
Durante le prove alla Matra hanno avuto anche dei problemi coi freni, di usura e di raffreddamento.

Novità importanti sulle Alfa Romeo. Due delle tre macchine avevano non soltanto la carrozzeria posteriore corta, con un alettone di disegno differente da quello finora visto, ma soprattutto il passo ridotto di 15 centimetri, ottenuto con la semplice eliminazione del distanziale che era stato applicato tra motore e cambio.

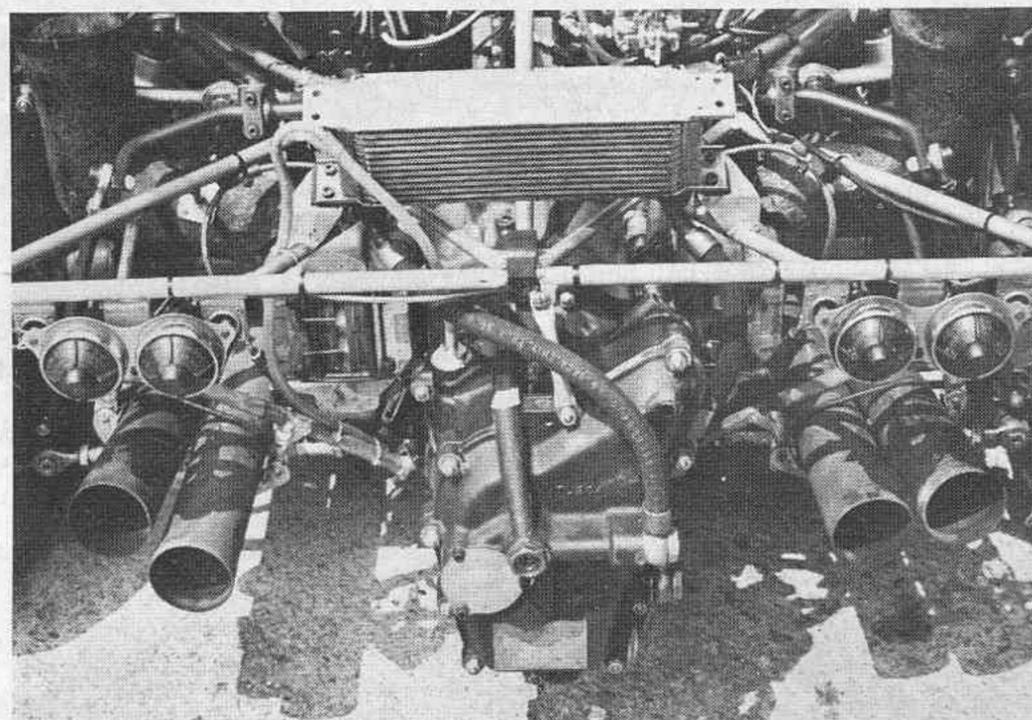
Le prove preliminari che l'Alfa aveva fatte sul circuito di Imola la settimana precedente la corsa avevano dimostrato che questa soluzione era migliore di quella abituale, e quindi è stato deciso di adottarla per la gara imolese.

In funzione delle temperature di esercizio che si erano rivelate molto elevate, per gli sforzi cui le macchine sono sottoposte sul difficile circuito emiliano, una particolare cura è stata posta al raffreddamento dei freni. Fin dalla prima giornata di prove sulla macchina di Merzario-Ickx erano applicati due grossi tubi di convogliamento aria, che andavano dalla parte posteriore dei radiatori laterali fino ai freni, in aggiunta a quelli abituali che vanno dalla presa d'aria dinamica ai freni. Anche il raffreddamento dei freni anteriori è stato migliorato, con la apertura di due bocche supplementari sul frontale della carrozzeria.

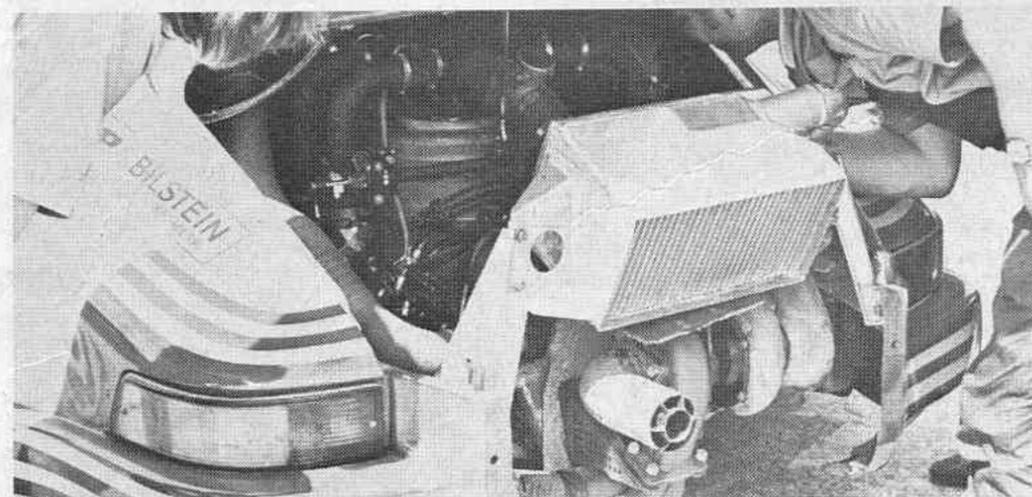
La Porsche, a conferma di quanto vi avevamo annunciato due settimane fa, ha portato una macchina con un sistema di raffreddamento del motore completamente diverso da quello finora usato. Era la macchina di Schurti-Koinigg, che anziché avere il raffreddamento con una ventola verticale, posta subito dietro il motore e vicina alla carrozzeria, aveva una ventola orizzontale, del tipo già usato sulle Porsche 917. Lo scopo era quello di offrire maggior flusso di aria fredda alle testate, il che permetteva non soltanto un miglior rendimento ma anche una maggior sicurezza in durata. Quali siano stati i risultati effettivi di questa



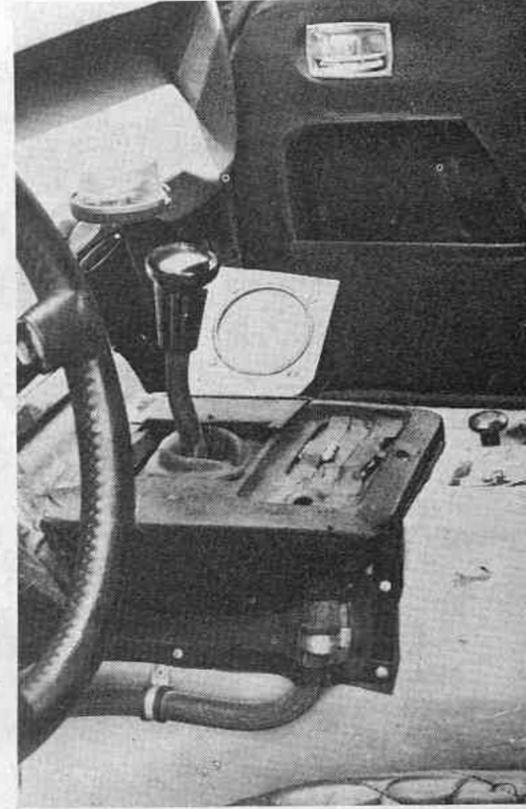
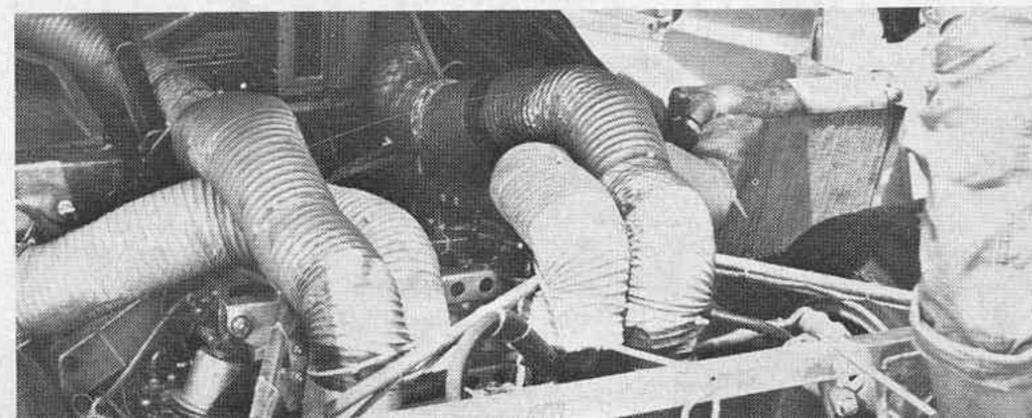
L'aspetto anteriore della Matra-Simca Gitanes nella sua ultima versione, quella con il muso corto vista quest'anno. Le Sport francesi hanno raggiunto una messa a punto veramente invidiabile, specie come tenuta di strada



Questo forse è il « perché » una Matra ha vinto e l'altra ha rotto. Qui sopra il retrotreno della Matra n. 1: l'alternatore è sulla camma. A destra, sulla n. 2 l'alternatore è comandato dal cambio, e le camme non si rompono



Sopra, la novità della Porsche Martini era questo nuovo motore Turbo con la ventola orizzontale. Il radiatore in primo piano è per l'aria di sovralimentazione. Sotto, condotte doppie per i freni posteriori provati sull'Alfa n. 3



Alla destra del pilota, sulla Ligier era montato questo termometro dell'olio collegato alla scatola cambio



innovazione non è stato possibile giudicare. La macchina di Schurti-Koinigg infatti non era una delle « Turbo » che la squadra Porsche-Martini ha finora usate, ma una delle prime macchine sperimentali, costruite partendo da una scocca di acciaio della 911. Il peso di questa macchina era di quasi duecento chili superiore a quello della macchina di Muller-van Lennep, per cui quello che eventualmente il motore ha potuto guadagnare in efficacia lo ha perduto nello sforzo di vincere le maggiori inerzie derivanti dal peso.

La ventola orizzontale è azionata da una cinghia verticale, che prende il moto dall'albero motore, e che attraverso una seconda puleggia lo trasmette ad un albero orizzontale, il quale a sua volta aziona la ventola orizzontale attraverso un rinvio a ingranaggi conici.

La rottura di una testata, ed una perdita d'olio nella seconda giornata di prove, non hanno permesso di avere idee chiare su questa innovazione. Quel che è evidente è che il sistema può essere buono, ma è un poco macchinoso, ed inoltre che la cinghia di azionamento, così come è posta, ci sembra pochissimo raffreddata, il che potrebbe portare a un cedimento.

Altra novità importante sulla Ligier-Maserati, dotata di un nuovo cambio di velocità, messo a punto alla Maserati, costruito con lo scopo di evitare la ripetizione degli inconvenienti che le Ligier avevano avuti a Monza ed a Spa. In queste due corse si era verificato il blocco del cambio, in conseguenza delle troppo elevate temperature di lavoro del lubrificante (arrivava a oltre 160 gradi). Per questo è stato costruito il nuovo cambio, dotato di un sistema di lubrificazione che assicura maggior circolazione del fluido, che viene anche raffreddato. I risultati sono stati molto buoni, almeno a giudicare dalle prime prove.

# Tre giorni intensi di PROVE: ecco tutti i TEMPI

## L'acquazzone non «raffredda»

IMOLA - L'autodromo Dino Ferrari di Imola ha cominciato a vivere la sua prima esperienza mondiale già nel pomeriggio di mercoledì, quando i due grandi avversari di questo campionato mondiale marche, Matra-Simca e Alfa Romeo, hanno chiesto ed ottenuto di avere a disposizione la pista per poter saggiare prima delle prove ufficiali questo magnifico tracciato imolese.

I tempi non ufficiali di questa seduta privata sono stati subito appannaggio della Matra-Simca che, con Beltoise, gira in 1'39"8 alla media di 182,520 kmh, mentre l'Alfa Romeo ottiene il suo migliore exploit con Merzario in 1'40"4, anche se

selli, che corre in coppia con Nanni con l'Abarth Osella 2000 con la quale gira in 1'50"24.

Le avveniristiche Porsche Turbo della Martini non hanno particolarmente brillato girando in 1'53"06 con Muller, buon conoscitore di questo tracciato. Anche la Ligier-Maserati con Migault ha ottenuto un tempo al livello delle Turbo Porsche: 1'53"95.

Due incidenti di lieve entità accadono durante la prima sessione di prove. Ickx, appena presa la vettura di Merzario in mano, si trova davanti l'Abarth Osella alla cui guida era Bell, andata a finire contro il guard-rail di destra dopo la nuo-



Durante le prove del venerdì, ha fatto una grandissima visita ad Imola Enzo Ferrari; eccolo fotografato con Ickx, uno dei suoi tanti ex-piloti presenti

multi presenti hanno preso un tempo al pilota dell'Alfa inferiore a quello di Beltoise di un decimo di secondo.

Larrousse con la Matra-Simca gira in 1'41"2, un decimo in meno di Pescarolo, mentre tra gli altri tre alfisti presenti, Stommelen ha un 1'42"6, Facetti 1'43"6 e de Adamich 1'44"7.

Mancavano Jarier, Reutemann e Ickx a questa prova privata. Sono arrivati nella nottata addirittura dalla Svezia come Jarier, che era andato a provare sul circuito di Anderstorp in vista del G.P. di Svezia. Venerdì mattina inizia la «prova verità» con i cronometri ufficiali che prendono i tempi di tutti coloro che si presentano in pista.

Nella prima parte di prove, che dura quasi due ore, il miglior tempo è ancora della Matra di Jarier che gira in 1'41"91 alla media di 178,745; alle sue spalle Larrousse, Merzario, Pescarolo, Reutemann, Stommelen, Ickx.

La Matra-Simca dà subito l'impressione di essere a posto; solo quella di Larrousse accusa qualche problema al cambio che è subito eliminato. Indovinato subito anche il tipo di gomma da adoperare (lo stesso che è stato collaudato in vista di Le Mans).

Per l'Alfa Romeo non vi sono stati grossi problemi da risolvere. Solo sulla vettura di Merzario, che è più corta di 12 cm come quella di Stommelen, si sono avuti problemi ai freni: dopo pochi colpi non rispondevano più bene.

Ha girato poco Merzario, solo 9 giri, mentre Jarier ne ha compiuti 16. Si aspettava evidentemente di poter girare di più nella seconda tornata di prove quando doveva essere più fresco e quindi si sarebbero dovuti ottenere dei tempi migliori. Ma un violento acquazzone ha praticamente eliminato le ultime due ore di prove a tutto vantaggio della Matra-Simca.

I tempi sono rimasti validi quelli ottenuti nel mezzogiorno e, dietro le mattatrici di questa 1000 Km di Imola, Matra e Alfa, ad ottenere il miglior tempo è Ros-

va variante alla zona Scuola Agraria; Ickx tenta di evitarlo, ma lo colpisce leggermente nel posteriore con il suo musetto dalla parte anteriore sinistra. L'Abarth di Bell risulterà poi irrecuperabile, mentre per l'Alfa di Ickx solo piccoli danni alla carrozzeria.

All'ultimo giro, prima che venissero interrotte le prove, alla Tosa la Lola di Manfredini imposta la curva senza accorgersi che sta arrivando la macchina di Merzario (perché è senza specchietti retrovisori): le due macchine si toccano. Per Manfredini si rompe la carrozzeria all'altezza del passaruota posteriore destro, mentre l'Alfa di Merzario ha un braccetto della sospensione piegato che verrà riparato immediatamente.

Poco prima, ancora alla nuova variante, la Porsche di Schon si gira e viene colpita dall'altra Porsche di «Tambauto». Le due vetture riportano solo danni alla carrozzeria mentre i piloti sono illesi.

Piove a catinelle, come già detto, nel secondo turno, e provano solo alcune macchine. Qualche giro lentissimo più che altro per conoscere il circuito. Il miglior tempo è della Porsche Turbo di Muller che gira in 2'11"32. Tutti i protagonisti stanno fermi ai box, ma in mezzo a tanta acqua arriva «un raggio di sole» (per i giornalisti che non avrebbero altrimenti argomenti), è l'ing. Ferrari che come sempre tiene banco parlando di svariati problemi e riparandosi dalla pioggia incedente con un colorato ombrello della Martini. Enzo Ferrari se ne va promettendo che manderà domenica mattina Regazzoni con la Ferrari di F.1

Fa molto caldo sabato mattina quando iniziano le prove del secondo turno, nella notte le Alfa Romeo come è loro abitudine, hanno cambiato il motore in vista della gara di domenica, non entra in pista la vettura di Stommelen che è in ritardo nell'approntare il nuovo motore, ma sarà pronta poi per le ultime due ore di prove. Larrousse è il mattatore di questa sessione, infatti gira lungamente (oltre

Conduuttori	Marche	1. turno	2. turno	3. turno	4. turno
BELTOISE	MATRA S.	2'02"91		1'42"05	1'40"17
JARIER	MATRA S.	1'41"91		1'42"45	1'40"19
LARROUSSE	MATRA S.	1'42"40		1'40"91	
MERZARIO	ALFA R.	1'42"86		1'43"16	1'41"31
STOMMELEN	ALFA R.	1'45"92			1'41"54
PESCAROLO	MATRA S.	1'43"27			1'42"05
ICKX	ALFA R.	1'47"03		1'43"47	1'42"20
REUTEMANN	ALFA R.	1'44"66			1'43"79
FACETTI	ALFA R.			1'44"19	1'45"53
DE ADAMICH	ALFA R.	1'48"18		1'44"36	
MULLER	PORSCHE	1'53"06	2'11"32	1'49"70	1'47"68
MOHR	AMS	2'16"15	2'42"13	1'49"91	1'47"96
JOST	PORSCHE		2'39"59	1'48"90	
GALLI	ABARTH O.	1'50"83		1'49"15	1'54"33
TURIZIO	LOLA	1'52"18		2'31"84	1'49"17
VAN LENNEP	PORSCHE	2'00"17		1'49"92	1'49"44
LAFOSSE	ABARTH	2'14"66		1'49"45	1'51"37
BELL	ABARTH			1'50"46	1'49"77
CASONI	PORSCHE			1'51"91	1'49"84
ROSSELLI	ABARTH O.	1'50"24		1'52"21	1'50"83
JAUSSAUD	LIGIER M.	1'58"70	3'05"92	1'52"33	1'50"57
VENTURI	AMS				1'50"61
MIGAUT	LIGIER M.	1'53"95		2'01"53	1'51"69
GAGLIARDI	LOLA	1'59"83		1'52"10	1'54"81
MORELLI	LOLA			1'52"12	
ZORZI	GRD				1'52"40
NESTI	LOLA			1'52"83	1'55"19
« GIANFRANCO »	ABARTH O.			1'53"33	
MANFREDINI	LOLA	1'54"14		1'55"45	
CERULLI	AMS	1'56"90	2'24"74	1'54"71	1'54"90
FILANNINO	DALLARA F.		2'19"90	1'58"32	1'55"73
BUONAPACE	GRD			2'01"72	1'55"88
LEHMAN	PORSCHE			1'57"31	1'55"96
« TATOG »	MARCP			2'06"34	1'56"24
MELVILLE	ABARTH O.			1'57"53	1'56"45
FITZPATRICK	PORSCHE C.	2'03"71	2'11"75	1'57"74	1'56"53
« LUCIEN »	AMS	2'53"39	4'02"08	2'09"50	1'56"72
FRANCISCI	CHEVRON		2'25"65	2'00"04	1'56"77
KOINIGG	PORSCHE C.	2'05"39	2'30"18	1'56"90	
ELFORD	PORSCHE C.		2'14"85	1'59"40	1'57"06
HEYER	PORSCHE C.		2'20"38	1'57"25	
BLANCPAIN	PORSCHE		2'20"90	1'57"35	2'09"05
« PAM »	LOLA		2'33"26		1'57"51
WOLLEK	PORSCHE C.			1'57"89	1'57"78
KELLER	PORSCHE C.		2'12"98		1'57"91
SCHICKENTANZ	PORSCHE C.		2'30"37	1'58"87	1'58"16
SCHON	PORSCHE C.	2'04"50		2'02"90	1'58"21
MULLER	PORSCHE C.			1'58"28	
SCHURTI	PORSCHE C.	1'59"25		1'58"38	2'19"11
BALLOT-LELLI	PORSCHE C.		2'20"48	2'00"77	1'58"50
HALDI	PORSCHE C.			2'00"86	1'58"51
FINOTTO	AMS	2'03"63			1'58"61
BONOMELLI	PORSCHE C.	1'58"83			
BORRI	PORSCHE C.	2'02"79	2'23"53	2'00"45	1'59"11
LOOS	PORSCHE C.	2'03"62		2'03"88	1'59"77
SEGUIN	PORSCHE C.	2'09"31		2'00"24	2'04"45
BRAMBILLA	ABARTH	2'00"51			
BARTH	PORSCHE C.	2'11"77		2'01"42	2'00"56
HALDI	PORSCHE C.			2'01"15	
BILOTTI	ABARTH O.	2'05"61			2'01"16
PESCH	PORSCHE C.	2'06"39	2'48"59	2'04"37	2'01"18
GRANO	MARCH BMW		3'36"41	2'01"37	2'12"03
ZBINDEN	PORSCHE C.				2'01"60
DEUTSCH	PORSCHE C.		2'26"47	2'02"19	2'03"01
VOLTOLINA	MARCH	2'08"05			2'02"37
ILOTTE	PORSCHE C.				2'02"42
FOSSATI	LOLA ABARTH	2'24"87		2'02"59	
BARBERIO	ABARTH O.			2'04"96	2'03"10
MARZI	DALLARA F.			2'03"33	2'26"67
ILOTTE	PORSCHE C.			2'05"28	2'03"44
ZBINDEN	PORSCHE C.			2'03"51	
« TAMBAUTO »	PORSCHE C.	2'03"61		2'05"53	
« BRAMEN »	AMS	2'07"23		2'03"66	2'22"26
MORESCHI	CHEVRON	3'21"06		2'10"63	2'03"74
MOLA	LOLA A.	2'23"90		2'03"85	
GALLO	DE TOMASO P.	2'17"80		2'08"02	2'04"13
FRANZOLIN	CHEVRON	2'17"47	2'44"61	2'08"99	2'04"20
« PAM »	PORSCHE C.			2'05"15	
LOCATELLI	DE TOMASO P.	2'08"25			2'05"25
NAPPI	LOLA P.				2'05"47
TONDELLI	CHEVRON	2'06"93		2'11"42	2'05"81
GARRONE	AMS			2'05"99	2'06"47
BERRUO	LOLA T.		2'46"76	2'06"96	
RADICELLA	LOLA T.	3'08"00			2'06"98
« PAL JOE »	ABARTH O.			2'09"44	
MUSSA	GRD			2'09"58	2'14"39
POZZO	GRD		2'25"96		
COLZANI	ABARTH O.			2'30"26	
BELL	ABARTH P.	2'31"03			

quaranta giri) e alla fine ottiene il miglior tempo con 1'40"91. Come al solito il miglior tempo degli uomini Alfa è di Merzario, nettamente il più veloce su questo circuito, ma è a tre secondi dalla Matra. La Porsche Turbo di Muller ha fatto il miglior tempo dietro alle Alfa e alle Matra con 1'49"70, mentre Mohr con la AMS gli è superiore di appena 21 centesimi di secondo.

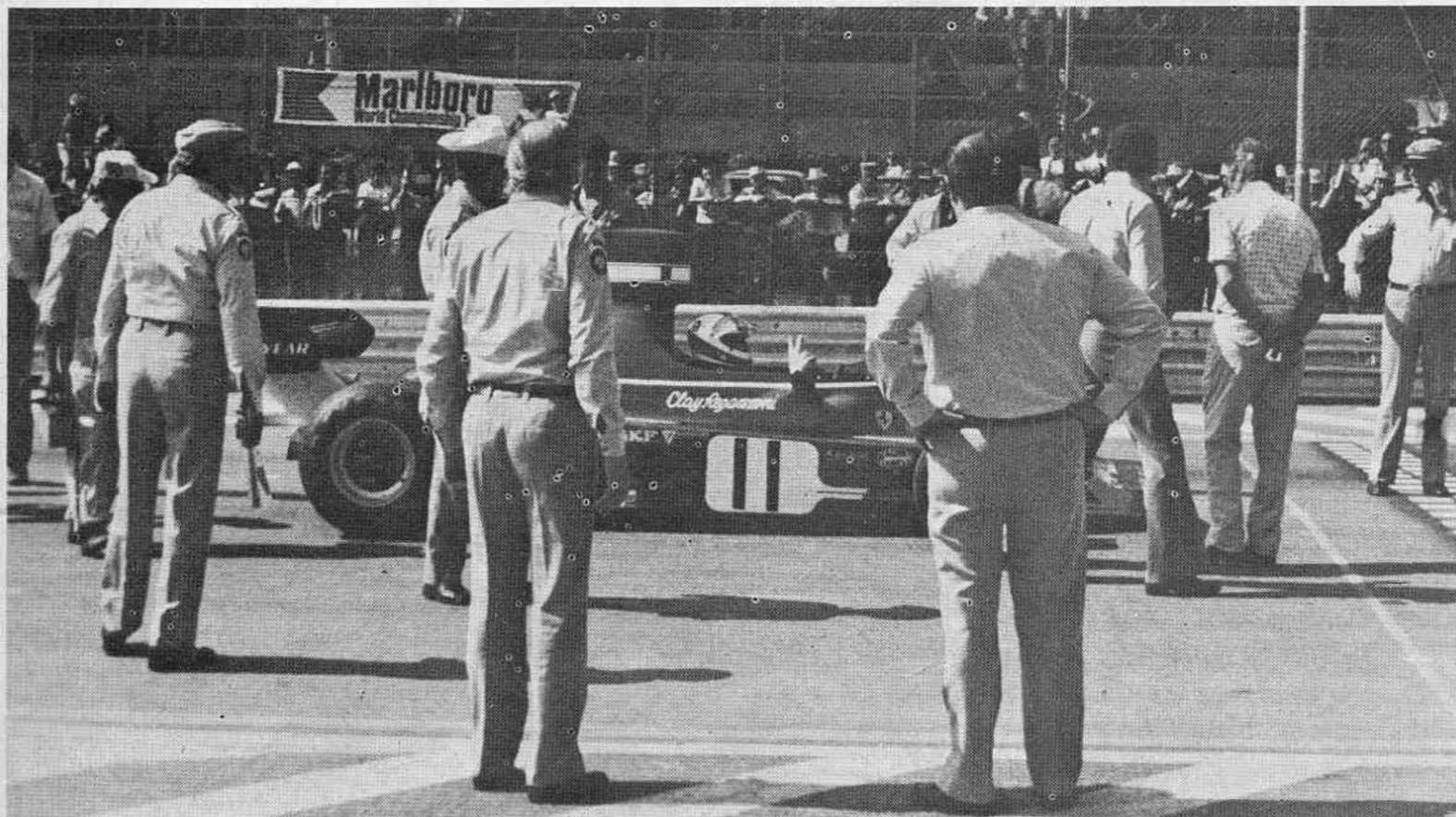
Ultime 8 ore di prove. I piloti e le Case tirano fuori le unghie in questa sessione per cercare di ottenere la «pole position». Alfa e Matra hanno fretta e sono le prime a mordere l'asfalto del Dino Ferrari, Merzario entra in pista ad un certo punto con il muletto a passo lunga ma la vettura non perfettamente a punto rientra al parco mentre sulla pista tutti coloro che hanno verificato stanno provando ripetutamente, infatti per partire il tempo

minimo che hanno comunicato a termine di regolamento i cronometristi è di 2'04"52.

Beltoise e Jarier migliorano le prestazioni fino ad ora ottenute e hanno diritto alla posizione di testa al via di domenica. Beltoise gira in 1'40"17, mentre due decimi di più ottiene Jarier. Merzario, migliore degli alfisti, riesce a fare il tempo di 1'41"31, ma grossi problemi ai freni affliggono questa vettura che accusa questo handicap perché gira più forte di tutte le altre. Si delinea già quello che sarà poi lo schieramento di partenza, due Matra in prima fila, poi tre Alfa che partono con chances di vittoria puntando sulla durata, dietro tutti gli altri. Muller con la Porsche è a fianco di Facetti, mentre l'AMS di Mohr-Finotto e la Porsche 908 di Casoni-Jost sono in quarta fila. Sono ammesse al via 38 vetture.

Show della B.3 di REGAZZONI prima della 1000

# Una FERRARI per il popolo



Regazzoni, la mattina della corsa, ha fatto un applauditissimo show con la Ferrari 312 B3. Molti piloti presenti, di quelli del « giro » F.1, si sono meravigliati per il fatto che non si faccia ad Imola il Gran Premio d'Italia

IMOLA - Con ammirevole sportività l'ing. Enzo Ferrari, dopo essere venuto sul circuito di Imola che porta il nome del figlio Dino durante le prove, e aver ancora una volta riconfermato che l'impegno e le forze di Maranello sono per ora tutte rivolte alla F. 1. « Anche se forse entro fine anno qualche gara si farà con la Sport... » ha voluto che domenica mattina prima del via Regazzoni provasse davanti al pubblico accorso per assistere alla 1000 KM di Imola la Ferrari F. 1, era la macchina ritornata dalle recenti prove effettuate in settimana a Digione dopo il deludente G.P. di Montecarlo.

Puntuale Regazzoni, accolto da una ovazione dei presenti si è presentato in pista per collaudare la macchina e per « correre per il popolo... ». Era la prima volta che Clay girava con la nuova « chicane » che è stata allestita nella parte alta per frenare la velocità verso la discesa lungo la Rivazza. Alcuni giri per riconoscere il percorso, poi alcune tiratine per la gioia degli oltre 45.000 presenti. Tempi non eccezionali ma buoni. Chiaramente lo svizzero non cercava l'exploit. Comunque il suo giro migliore è stato percorso in 1'45"2 alla media di 173,153 kmh.

Alla fine Regazzoni chiesto di un parere sul circuito di Imola ci ha detto: « E' un circuito guidato che mi è sempre piaciuto, ora con la nuova chicane è ancora migliorato. Se dipendesse da me darei parere favorevole per correrci anche con la F. 1, dopo quello che ho visto a Digione, è perfino peggio di Vallelunga, immagina te un po'... ».

## IL « MISTERO » DI MONTECARLO

### Bollita

## la batteria di LAUDA?

MILANO - Il mistero di quella Ferrari « 312 B3 » che a Montecarlo pianta Lauda senza corrente alla curva della « Rascasse » per tornare cinque minuti più tardi a funzionare senza alcun problema, non è stato risolto. Come è noto la prima reazione da parte dei tecnici modenesi è stata quella di addossare la responsabilità dell'accaduto al « Dinoplex » l'accensione elettronica che la Marelli fornisce alla Ferrari.

Ad avvalorare questa tesi c'era il precedente illustre del Sud Africa dove non più tardi di mesi fa sempre Lauda aveva subito la medesima sorte di Montecarlo. Allora alla Marelli si era fatto buon viso a cattivo gioco e si era pensato che qualcosa alle alte temperature di Kyalami nel nuovo « Dinoplex » più contenuto di dimensioni e più leggero di peso di quello versione 1973 non fosse andato bene.

Infatti, in laboratorio, ci si era accorti che poiché la scatola era posizionata vicino ai tubi del circuito dell'acqua, probabilmente il vapore acqueo aveva esaltato le caratteristiche di conducibilità elettrica del bicromato di potassio presente nell'apparechiatura, interrompendo così la erogazione di corrente elettrica al motore.

A Montecarlo però si è visto che questa soluzione teorica non è stata valida, anche perché nel Principato il sole non scaldava certo come quello sudafricano. Perciò dopo la decisione della Ferrari di portare a Digione per le prove di gomme immediatamente successive alla corsa monnegasca la vettura di Lauda nelle identiche condizioni in cui era ai boxes di Montecarlo, da Milano sono immediatamente partiti due tecnici della divisione « Fivre » di Pavia della Marelli, che è quella che si occupa della costruzione dei « Dinoplex ».

Naturalmente poiché a Digione la monoposto non ha accusato il minimo in-

conveniente (come dimostrano i tempi delle prove di Lauda) i due tecnici hanno dovuto al termine smontare il pezzo e riportarlo a casa per saggiare nuovamente in laboratorio le condizioni in cui il guasto potrebbe verificarsi. Queste prove saranno lunghe, ma da quel poco che è stato possibile vedere ai due uomini della Marelli a Digione, sembrerebbe che la causa della fuga d'acqua sudafricana sarebbe solo una causa accessoria che, essendosi verificata a Kyalami in coincidenza con quella vera, ha purtroppo portato come conseguenza chi ci si è dedicati a risolvere solo questo problema trascurando il principale che poi puntualmente si è nuovamente verificato a Montecarlo.

Stando ai « se e ai ma » l'origine vera del guasto infatti dipenderebbe secondo quelli della Marelli dalle dimensioni del « Dinoplex ». Nella sua forma attuale, anche se appunto si sta cercando di scoprire cosa è che materialmente eccita la sensibilità dei componenti elettronici, che come è noto al variare delle temperature mutano considerevolmente il loro comportamento.

Lo scrupolo della Marelli è apprezzabile in quanto l'industria milanese si è vista buttare addosso a Montecarlo una croce che non è certo piacevole a portarsi. Però nelle speranze dei tecnici di Sesto San Giovanni, tra cui milita anche l'ex d.t. ferrarista ing. Colombo, che oggi dichiara di seguire le corse da lontano solo per attaccamento e nostalgia ad un passato che (tutto sommato) ha lasciato il segno nella sua vita, è che non sia stato il « Dinoplex » a tradire Lauda ma bensì qualcos'altro che già a Montecarlo a freddo è stato ipotizzato ai boxes Ferrari.

In altre parole la « 312 B3 » di Nicki

## LAUDA record in « vasca »

DIGIONE - Ancora una volta il più veloce, Niki Lauda ha concluso le prove sulla pista-vasca di Dijon con la stessa Ferrari con la quale aveva corso a Montecarlo, facendo fermare i cronometri su un buon 59"3 precedendo Regazzoni (59"6), Reutemann (1'00"4), Ickx (1'01"1), Depailler (1'01"4) e von Opel (1'01"6).

Durante i due giorni di prova le Ferrari di Lauda e Regazzoni hanno inanellato una serie sostanziosa di giri, circa 200 senza denunciare problemi: naturalmente i tecnici ne hanno approfittato per adattare le sospensioni al circuito francese, dove si svolgerà il prossimo GP di Francia.

Regazzoni poi è partito per Lugano per assistere ai funerali di Moser, mentre Lauda con la vettura si è spostato in Svezia, sull'autodromo di Anderstorp dove si sono svolte le prove indette dalla Goodyear per saggiare i pneumatici da usare nel GP di Svezia, che si svolgerà domenica prossima.



Già che c'era, Clay ha provato la Lancia Stratos. A proposito di Formula 1, Beltoise è stato deferito alla GPDA per i « fatti » di Montecarlo, inoltre ad Imola ha avuto problemi alle verifiche con la sua patente di guida

Lauda sarebbe rimasta ferma perché l'alternatore, caricando troppo, avrebbe bruciato il relai di controllo facendo così bollire l'acqua della batteria che dopo aver provocato il patatrac come già a Kyalami raffreddandosi avrebbe nascosto il tutto (a proposito il Dinoplex di Montecarlo era proprio quello di Kyalami!).

Ammesso che ciò fosse vero rimane perciò da chiedersi come mai per due volte l'inconveniente sia successo a Lauda.

Tito Zogli

## Diventa sponsor nel golf la « MARELLI »

● Sabato 8 e domenica 9 giugno sul percorso del Golf Club di Carimate (una località situata tra Milano e Como) si giocherà una Amateur Pro, una gara cui prenderanno parte professionisti e dilettanti. Accanto a una graduatoria « pro am », ve ne sarà un'altra riservata ai soci professionisti. Si giocheranno 18 buche ogni giorno e ogni professionista (25 in tutto) sarà accoppiato a un dilettante. L'iniziativa della Marelli, destinata a ripetersi con cadenza annuale; vanta una ricca dotazione di premi (oltre due milioni di lire e apparecchi radio e tv Marelli). Non è la prima volta che un gruppo industriale vicino all'automobile patrocina gare di golf, uno sport questo che va sempre più diffondendosi. Uno sponsor del prossimo « open » internazionale d'Italia (che si giocherà in ottobre al Lido di Venezia) sarà la Goodyear, il gigante dei pneumatici, nel rispetto di una tradizione tipicamente americana.



Con Enzo Ferrari, era venuto ad Imola anche Luca di Montezemolo. Anche lui, ha discusso affabilmente con Ickx, che, vediamo a destra, si è incontrato anche con Merzario e gli ingegneri Alfa, Marelli e Tetu

Detto queste righe giovedì 30 maggio alle 4 pomeridiane. Sono rientrato da Monaco a mezzogiorno, passando dal circuito di Digione dove ho fatto due giorni di prove, e da Parigi dove avevo dei contatti da prendere. Fra tre ore e dieci minuti esattamente mi troverò nel DC9 dell'Alitalia che decollerà per Milano. Fra il mio ritorno da Imola e la mia partenza per Anderstorp e il Gran Premio di Svezia, passerò 24 ore a casa mia. Se il lettore non lo sa, questa è la vita del pilota.

Non mi sento per nulla  
la vittima di una squadra  
che lascia liberi i suoi  
piloti nelle loro decisioni



# Perché la mia LOTUS...

Ho avuto il tempo di buttare un occhio sui giornali e vi noto un ritorno della simpatia della stampa belga. Questo mi fa evidentemente molto piacere nelle difficoltà che attraverso, e sono molto sensibile alle reazioni talvolta vivaci dei miei compatrioti, ma non mi sento per nulla la vittima di JPS-Lotus.

Oltre che è del tutto normale e classico, quando i problemi sono tali che il tempo manca per perfezionare la messa a punto di due vetture, che la squadra preferisca prepararne una per benino piuttosto che due ai 9/10, l'anzianità di Ronnie Peterson giustifica che la precedenza gli sia accordata in tali casi. Ciò che credo importante da stabilire, è che fra tutte le squadre di cui ho fatto parte, JPS-Lotus è senza dubbio quella dove il pilota è più libero nelle sue decisioni.

Così, quando ho rinunciato alla frizione automatica (cosa in cui Peterson mi ha imitato un po' più tardi) non mi ha minimamente portato delle nuvole. Ed è stato esattamente la stessa cosa quando a sua volta, e dopo il GP del Belgio, Ronnie Peterson ha rinunciato a condurre ancora la JPS 9. Infine e del tutto liberamente ancora che ho scelto di provare ancora una volta la JPS 10 zavorrata di qualche chilo sull'avanti, esperienza che non è stata produttiva a Monaco e non di più a Digione-Prenois. Eccoci dunque ritornati alle vecchie Lotus 72 fino a quando una nuova vettura sarà venuta alla luce.

Con questo ritorno mi trovo un poco svantaggiato, ma di nuovo, nel modo più regolare. Bisogna sapere in effetti che avremmo dovuto incominciare la stagione con le JPS (che furono a lungo ritardate dai disordini sociali della Gran Bretagna) di modo che Colin Chapman aveva già venduto la vettura di Fittipaldi e la vettura di riserva prima che la necessità di utilizzare ancora le 72 sia apparsa.

Quella di Ronnie Peterson (72/8) essendo

sempre là, l'ha evidentemente conservata. Mentre che per servirmi, Colin Chapman ha dovuto rimettere in ordine di marcia la vecchia 72/5, che conservava per la sua collezione e che era stata la vettura di Fittipaldi nel 1971 e in seguito la sua vettura di riserva in diverse occasioni.

E' da notare che questa 72/5, riportata al suo ruolo di riserva, tuttavia ha vinto il Gran Premio di Spagna nel 1973. Per di più, essa è stata evidentemente rimessa a nuovo e sia il motore che il cambio sono recenti. Infine è la vettura che ho guidato in Argentina e nel Brasile. Se è con la 72/8 di Ronnie Peterson che ho corso a Brands Hatch, non è perché è la migliore, ma perché era quella che era stata preparata.

In poche parole, i guai attuali non provengono dall'età della vettura, ma da una serie di noie meccaniche provenienti da una certa sfortuna.

E nemmeno bisognerebbe credere che sia per cattiva volontà che non ho potuto disporre a Monaco dello stesso motore di Peterson. Bisogna sapere anzitutto che John Wyer aveva preparato per Chapman un Cosworth modificato di modo da fornire la coppia massima a spese della potenza massima, cosa che era sicuramente un'esperienza interessante da tentare su di un circuito così particolare come Monaco. Se mi è toccato di farne l'esperienza, era su mia richiesta, e precisamente ogni ricerca sperimentale mi interessa.

Mi affretto a dire che la prova si è rivelata integralmente negativa e che sono ritornato al motore normale. Ma questo ha messo il cambio in malattia il sabato, ed è stato necessario rimettere il motore speciale per la casa. Tuttavia, essendo stato obbligato dal mio cattivo posto alla partenza a battermi nel cuore del plotone, credo volentieri che vi avrei trovato vantaggio se la corsa si fosse svolta regolarmente. Del resto,

la viva battaglia che ho dato a Fittipaldi per sforzarmi (invano) a sorpassarlo, mi sembra esserne la prova.

Sfortunatamente, ci furono dapprima gli scontri a catena del primo giro che sono successi davanti a me. E se ho potuto fermarmi quasi a tempo, ho tuttavia perduto la metà del mio alettone anteriore, cosa che ha squilibrato la vettura.

Dopo di che, senza sospettarlo minimamente, ho perduto un pezzo di cerchione posteriore che aveva dovuto essersi staccato ad un certo momento (si trattava evidentemente di un pezzo del bordo verticale). La fortuna ha voluto che Jochen Mass assistesse all'incidente. Ha raccolto il pezzo e si è affrettato di riportarlo al box JPS. Così mi hanno fermato, cosa che è stata fatta al 28. giro, e se ne è approfittato per cambiare anche il muso della vettura, cosa che mi rimandava sfortunatamente al dodicesimo e ultimo posto.

Ero dunque già « out », ma c'è ancora voluto prima che il motore speciale rompesse una biella alla « chicane » cinque giri più tardi, cosa che terminava la lunga serie di amarezze delle quattro giornate di Monaco.

Ma vorrei che i miei amici sapessero che questo non ha intaccato il mio buon umore, checché se ne pensi. So perfettamente che sono in questo momento « in galleria » come si dice, ma una galleria ha sempre un'uscita che bisogna attendere.

E poi c'è qualcosa di più importante che riuscirete nella competizione ed è la gioia di vivere. E la mia gioia di vivere nulla finora è riuscito ad intaccarla.

Ancora una parola. Ho letto con sorpresa nel numero 20 di Autosprint e con la firma di Franco Lini, una frase sibillina che dice che « non sono di grande aiuto ai tecnici ». Il mio amico Franco, generalmente ben informato, ignora forse che Ronnie Peterson si allinea volentieri sulle mie messe a punte di sospensioni?

Jacky Ickx

Nelle altre classi

# Sempre le PORSCHE resistono

**IMOLA** - A infoltire la schiera dei partenti, oltre alle grosse tre litri erano schierate una serie di sport, 1300, 1600 e 2000 oltre al lotto delle Porsche e all'unica Pantera.

**COPPA BENAGLIA** - Gara di F. Italia valevole per il girone con numeri pari - Imola, 1 giugno 1974

**LE CLASSIFICHE**

**PRIMA BATTERIA**

1. Pio Peruzzi in 12'56"8, media 140,700 kmh;
2. Branca 13'15"1; 3. Prossliner 13'16"4; 4. Castiglioni 13'17"3; 5. Boccalero 13'22"8; 6. Abate 13'23"5; 7. Simonetti 13'23"8; 8. Riva 13'29"2; 9. Pagnoncelli 13'34"8; 10. Miolo 13'35"7; 11. Gianni 14'24"2; 12. Negro 14'24"5; 13. Buratti 15'07"8; 14. Piccolomini a 2 giri; 15. Brantelli a 2 giri; 16. «Mitia» a 2 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Brancatelli in 2'05"8, media kmh 144,801.

**SECONDA BATTERIA**

1. Lamberto Leoni in 12'46"3, media 142'442 kmh; 2. Ponzzone 12'47"7; 3. Cavina 12'52"7; 4. Baiagura 13'05"8; 5. Schwarz 13'06"0; 6. Pedersoli 13'06"3; 7. Lombardi 13'07"0; 8. Lenardon 13'11"0; 9. Forini 13'24"7; 10. Pressa 13'25"6; 11. Carbonaro 13'31"9; 12. Brossino 13'39"1; 13. Mava 13'40"4; 14. «Hego» 14'09"4; 15. Fasolino a 3 giri. **Giro più veloce:** il 6. di Ponzzone in 2'05"3, media kmh 145.379.



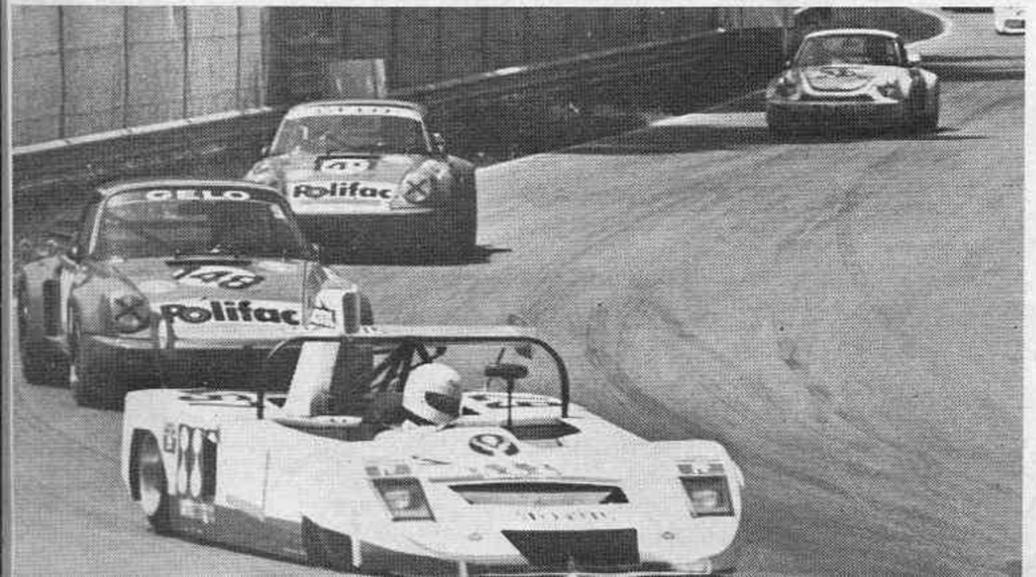
Alla Rivazza, Nesti conduce nelle prime battute di gara un gruppo piuttosto folto, composto anche da Manfredini, Melville, Zorzi, Cerulli e Blancpain



Nella GT, la vittoria (ed un'ottima posizione in assoluto) è andata alla vettura di Heyer-Keller, qui davanti a Wollek, Schickentanz e alla Lola di Pam



Le Porsche-Martini turbo hanno avuto molte noie. Quella di Muller (nella foto) e Van Lennep ha rotto il cambio. Vediamo anche le 2000 di Mohr e Galli. Sotto: alla Rivazza, la Dallara 1600 di Filannino (alla guida) e Marzi, seguita dalle Porsche Carrera di Fitzpatrick, Elford e di Wollek, nell'ordine



Dopo un urto alle Minerali, ecco il retrotreno della Porsche di Loos

Nelle gran turismo subito lotta aperta tra le Porsche Kremer di Schickentanz e Keller, seguite da presso dalle due Porsche del team Loos: alle loro spalle ancora le vetture di Haldi, Wollek e gli italiani Bonomelli e Borri. «Tambauto» è fuori gara al primo giro, avendo rotto la puleggia del motore mentre la Pantera di Gallo non sembra impensierire le Porsche.

Nelle sport due litri, dopo la sfuriata di Bell e Galli, fermi molto presto il secondo per incidente e il primo, che si era fermato con problemi al motore, arrosto in una nuvola di fumo, va in testa la coppia Nesti-Morelli sulla Lola BMW che manterranno questa posizione fino a pochi giri dalla fine. Anche Mohr è fuori gara per incidente così come Buonapace: Turizio sbiella e «Gianfranco» è presto eliminato. Lascieranno via libera al terzetto «Tatog»-Grano-Voltolina che con la March BMW riusciranno a giungere indenni alla fine.

Nella 1600, dopo l'uscita di scena di Filannino al volante della Dallara pochi problemi per l'Abarth di Barberio-Bilotti che giunge alla fine classificandosi 14. assoluta. Più battaglia nella 1300, almeno nei primi giri: non partiti Ranzolin-Moreschi. Subito via libera alla Chevron di Tondelli-Francisci, regolarissima che otterrà un lusinghiero 9. posto assoluto davanti alla coriacea AMS di «Bramen»-Garrone.

Ritorando alle GT successo infine della Porsche Kremer di Keller-Heyer, davanti alla zoppicante vettura di Wollek, mentre terzi giungono Borri-Schon autori di una gara veramente convincente con la Porsche TamAuto dell'Harper Bazaar.



**IMOLA** - Si sta ripetendo anche quest'anno lo stesso iter della passata stagione, quando Giancarlo Martini dominava incontrastato questa F. Italia. Quest'anno è la volta di Lamberto Leoni, stessa scuderia, sempre romagnolo: e davanti ai suoi romagnoli ancora una volta Leoni non ha veramente avuto avversari. Quattro gare di F. Italia (con numeri pari) tre vittorie e un secondo posto: sono risultati che si commentano da soli. Se poi si va a vedere la gara di Vallelunga, dove Leoni era nettamente in testa e poi per una crisi di stanchezza ha dovuto cedere la prima piazza, si può benissimo affermare che questo girone ha un unico dominatore.

A Imola si è verificata la stessa cosa, lo stesso tipo di gara che si è già visto sugli altri circuiti: Leoni in testa dal primo momento, una corsa alla Jim Clark, per di più con le spalle coperte dal compagno di squadra Peruzzi. Piuttosto di quest'ultimo vale la pena di parlare: dopo aver vinto la batteria ha rimontato in finale molto bene Ponzzone per poi stabilizzarsi al secondo posto, risultato molto buono per il giovane ragazzo di Padova, passato da poco tra le file della scuderia del Passatore.

Molto bene si è comportato anche Baiguera, risalito molto forte e già in terza posizione da metà gara, quando si è svolto l'unico incidente abbastanza grave di tutta la corsa.



Per la terza volta sul podio, Lamberto Leoni e i suoi «valetti» Peruzzi 2. (a sinistra) ed il 3., Baiguera

## FINALE

1. Lamberto Leoni 21'10'', media 143,433 kmh;  
2. Peruzzi 21'17''8; 3. Baiguera 21'22''; 4. Branca 21'33''1; 5. Ponzone 21'35''4; 6. Lombardi 21'47''9; 7. Riva 21'48''9; 8. Abate 21'50''1; 9. Pressa 22'07''9; 10. Miolo 22'10''2; 11. Brossino 22'11''; 12. Schwarz 22'13''; 13. Leanardon 2'18''5; 14. Pagnoncelli 22'28''; 15. Simonetti 22'30''1; 16. Negro a giro; 17. Gianni a 1 giro. Giro più veloce: il 2. di Leoni in 2'05''5, media 145,147 kmh.

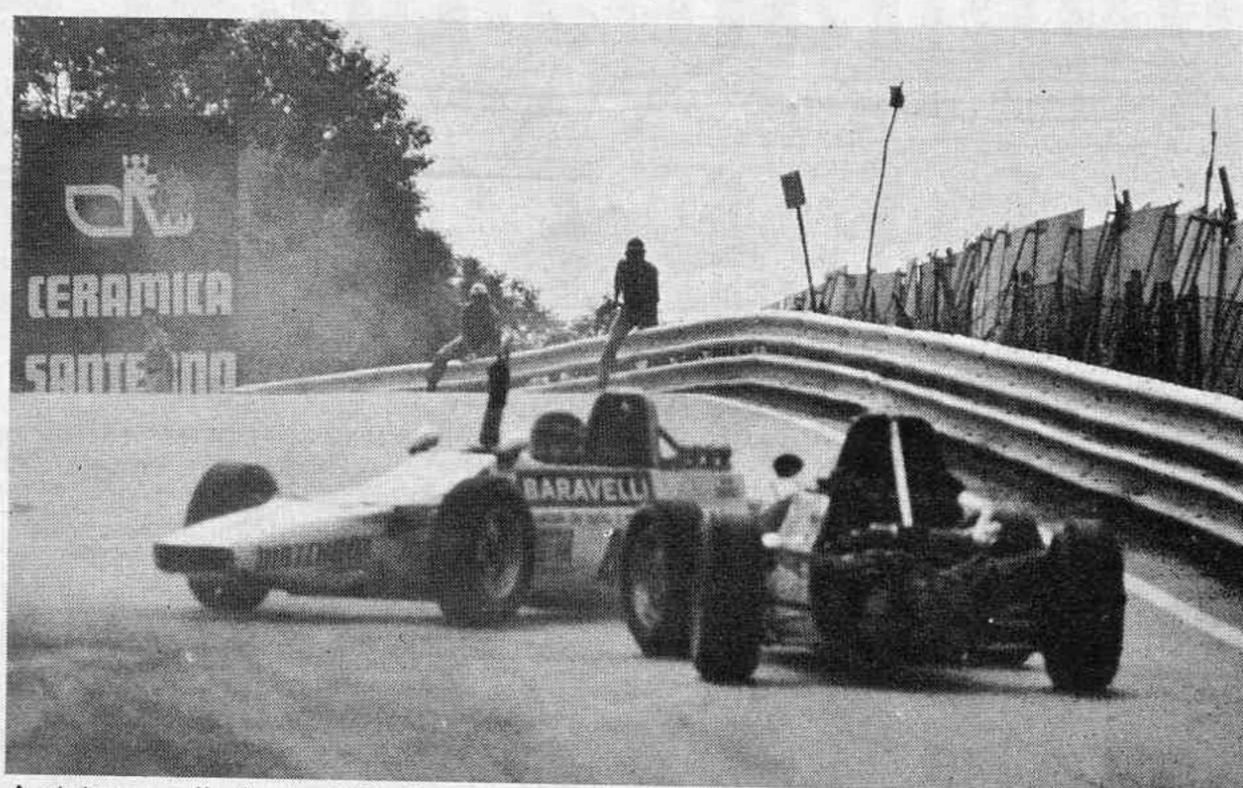
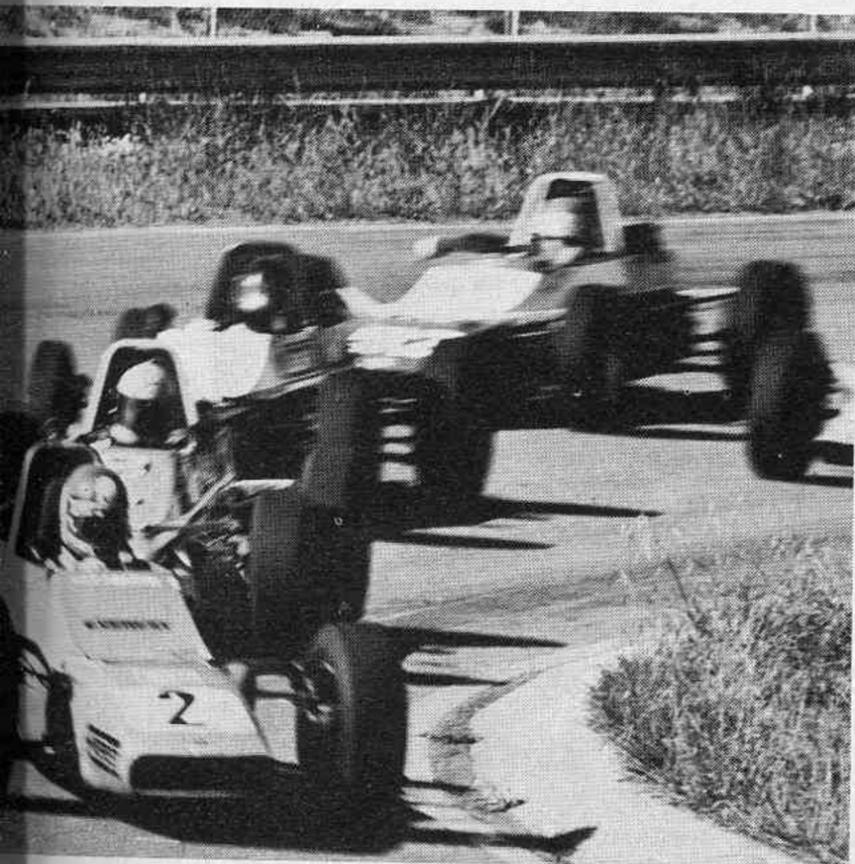
Sempre troppo  
calde le sfide  
in F. ITALIA

CLASSIFICA  
TROFEO F. ITALIA  
(numeri pari)

## DOPO 4 PROVE

Leoni p. 33, Brancatelli e Buratti 10, Pedersoli 9, Peruzzi 6, Ciccozzi 5, Campominosi, Ponzone e Baiguera 4, Abate, «Mitia», Piccolomini e Branca 3, Stefanoni, Serena e Lombardi 1.

# Pugni e... LEONI



A sinistra, nella finale della Formula Italia ecco Leoni, al primo giro, precedere già alla Tosa i suoi avversari, fra cui Ponzone e Peruzzi. Qui sopra, l'urto alle Minerali che nella prima batteria ha messo fuori causa Brancatelli e Buratti, della Nettuno-Dreherforte

Nel tratto velocissimo che va dal curvone del Tamburello al tornante della Tosa, Castiglioni si gira davanti a Prossliner e Cavina coinvolgendoli in un incidente che poteva veramente essere pericoloso, data l'elevata velocità. Dai rottami sono scesi i tre piloti, che toltisi i caschi hanno ingaggiato una violenta spiegazione a suon di pugni (o meglio, pare che Cavina abbia colpito con un diretto Castiglioni rompendogli un labbro subito ricucito in infermeria). Chissà cosa dirà mamma CSAI a questo punto? Due licenze sono già state ritirate!

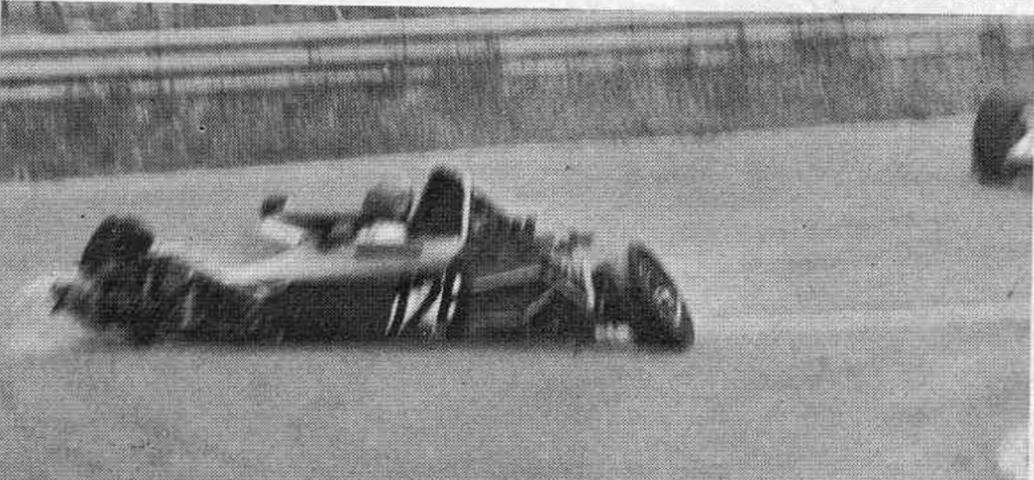
## Le corride

In 18 al via della prima batteria: sei giri, partono in prima fila le due bianche monoposto dello sponsor Baravelli di Brancatelli e Buratti. E' il secondo a prendere subito il comando, seguito da Peruzzi, Piccolomini e «Mitia», riagganciati ben presto da Brancatelli. Le posizioni si alternano per tutti i 5 giri, fino a quando, nel corso della penultima tornata Buratti si gira nell'intento di infilare Peruzzi alle Minerali, costringendo fuori traiettoria gli stretti inseguitori che si girano anch'essi. Risultato, Peruzzi vince da solo, seguito da Branca e Prossliner, mentre Brancatelli, Piccolomini e «Mitia» rimangono sul percorso.

Assente Brunner partono in 17 per la seconda batteria: Ponzone



Le Formula Italia spiccano balzi anche al di là dei guard-rails. Sotto, la vettura di Fasolino dopo un urto al curvone. Per il pilota nessun danno



scatta molto bene, ma Leoni lo prende quasi subito e comincia la sua solita gara, solo contro il tempo. Alle sue spalle lottano Ponzone e Cavina: Baiguera guadagna posizioni mentre Fasolino è fuori gara per un incidente alla curva della Tosa. Gli ultimi giri sono senza storia, con Leoni che controlla molto bene la situazione e taglia il traguardo davanti a Ponzone, Cavina e Baiguera.

Ventiquattro le macchine per la finale, con i due vincitori delle batterie schierati in prima fila. Tra i due ha subito la meglio Leoni, che in tre giri accumula un vantaggio di circa 3" su Ponzone e Peruzzi. Subito fuori gara per un brusco contatto all'uscita della chicane bassa, Pedersoli e Boccalero, si giunge all'incidente di Castiglioni, Cavina e Prossliner nel corso del terzo giro. Leoni continua la sua fuga indisturbato: alle sue spalle il compagno di colori Peruzzi che ha vinto il suo duello con Ponzone e Baiguera, risalito dalla quinta posizione. Ormai le cose sono stabilizzate e gli ultimi giri passano senza mutamenti di sorta: Leoni è indiscusso vincitore, davanti alla rivelazione Peruzzi e al positivo Baiguera. Al termine verifiche d'ufficio per il primo e il terzo classificato: se ci saranno irregolarità lo sapremo appena i motori mandati a Torino saranno aperti dai commissari tecnici.

**Errori organizzativi, eccessivo  
agonismo ed anche il maltempo  
fanno sorprese in AUSTRIA**

# Carambola gigante gode LAFFITE



Jacques Laffite, ex-astro della F. 3 francese, è arrivato finalmente alla vittoria anche in Formula 2 dopo un inizio di stagione piuttosto stentato

**SALISBURGO** - Quando tutto lasciava prevedere che nessuno potesse più insidiare in F. 2 Depailler e Stuck e le loro March ufficiali è accaduto invece l'imprevisto, Jack Laffite con la sua March privata è riuscito infatti ad inserire a Salisburgo il suo nome nell'elenco dei vincitori delle prove del campionato europeo. Vi sono state in questa corsa austriaca tali e tante coincidenze strane, da lasciare il dubbio che Laffite il suo successo lo abbia ottenuto con l'apporto della dea bendata.

Tuttavia in tutta sincerità bisogna riconoscere che non c'è nulla da dire sul successo del promettente pilota francese che sia in prova che in gara ha dimostrato di sapere andar forte e soprattutto di aver ottenuto, sulla sua vettura un ottimo grado di messa a punto anche se indubbiamente il suo motore è di quelli che a Monaco la BMW etichetta come «speciali».

A sovvertire le carte hanno contribuito un po' tutti: dagli organizzatori, al tempo, agli stessi concorrenti. Gli organizzatori, perché hanno apertamente dimostrato, attraverso una serie di vicende, di non essere in grado di condurre come si deve una gara titolata ed importante.

Il tempo, perché con la pioggia del secondo giorno di prove ha impedito a quelli che sapevano andare forte di impegnarsi a fondo, arrivando addirittura, come nel caso di Depailler, a privare la gara, prima ancora che cominciasse, di uno dei suoi previsti prim'attori.

Infine i concorrenti. Perché l'agonismo, con l'ausilio di una tecnica che per telaio, motori e

gomme ha pareggiato anche in Formula 2, come in Formula 1, molti dei valori umani, ha finito per far verificare ancora una volta una «carambola» alla prima curva, dove come al solito per l'errore di uno o due, hanno finito per pagare in sei o sette, compresi i più innocenti. E' il caso dei nostri Serblin e Truffo, che dopo cinquecento metri, avevano finito la loro corsa senza nessuna colpa. E dispiace perché in particolare Serblin da come si erano messe le cose, avrebbe certamente potuto aggiungere qualche altro comodo punto alla sua classifica europea.

Per fortuna, ora in classifica accanto a Serblin si è inserito Flammini; il romano, non ostante l'apprendistato ancora relativo che può vantare in F. 2, è riuscito con una gara dove accanto alla sua solita foga è riuscito a sfoggiare anche notevoli qualità tecnico-tattiche da vero professionista, a terminare in quinta posizione. Per Maffezzoli, neo d.s. degli «azzurri», l'impresa di Flammini è servita a compensare l'amarezza per il ritiro di Truffo. Bozzetto, dal canto suo, pur avendo qualche problema con le gomme, ha guidato saggiamente la sua March arrivando buon settimo al termine.

Domenica prossima questi ragazzi saranno ad Hockenheim, tracciato veloce come quello di Salisburgo, e quindi è facile immaginare che saranno in molti a pensare a delle rivincite. Soprattutto perché Elf, Surtees e Chevron hanno fatto vedere che possono essere competitive.

Tito Zogli

**GRAN PREMIO DI SALISBURGO** - gara internazionale valida per il campionato europeo piloti di Formula 2 - Salisburgo, 2 giugno 1974

#### LA CLASSIFICA

1. Jacques Laffite (March-BMW) 1.00'33", media 210,130 kmh; 2. Purley (Chevron-BMW) 1.00'37"9; 3. Dolhem (Surtees-Ford) 1.00'38"5; 4. Tambay (Elf-BMW) 1'01"32; 5. Flammini (March-BMW) a 1 giro; 6. Palm (GRD-BMW) a 1 giro; 7. Bozzetto (March) a 1 giro; 8. Paoli (March-BMW) a 2 giri; 9. Watson (Surtees-BMW) a 3 giri; 10. Quester (Chevron-BMW) a 5 giri.  
Giro più veloce: non comunicato.

#### Classifica Euro 72 dopo 4 prove

	Montjuich	Hockenheim	Paoli	Salisburgo	Totale
STUCK	9	9	—	—	18
DEPAILLER	6	3	9	—	18
LAFFITE	—	—	6	9	15
JABOUILLE	4	—	3	—	7
LECLERE	1	4	2	—	7
PURLEY	—	—	1	6	7
WATSON	—	6	—	—	6
SUTCLIFFE	2	—	4	—	6
TAMBAY	—	2	—	3	5
DOHLEM	—	—	—	4	4
SERBLIN	3	—	—	—	3
FLAMMINI	—	—	—	2	2
ROSS	—	1	—	—	1
PALM	—	—	—	1	1

## Nel «Mucchio» SERBLIN e TRUFFO

**SALISBURGO** - Nessuno conosce esattamente l'orario di partenza. Quanto le 23 vetture qualificate per la corsa si schierano, per la partenza tipo Indianapolis, il via non viene dato subito, in quanto i concorrenti restano sulla linea di partenza per circa 40 minuti in attesa che gli organizzatori finiscano di discutere con i commissari sportivi per poter trovare un sistema per ammettere anche i primi due non qualificati, cioè Favre e Depailler.

Riusciranno a fare entrare solo

Favre, mentre Depailler, che è pronto sulla vettura di riserva, non riesce a prendere il via. Al via, scatta in testa Pryce, tallonato da Schenken, Jabouille, Laffite e Paoli. Schenken sfiora alla prima curva Pryce, e mentre questi riesce a proseguire, l'australiano si intraversa; alle sue spalle ci sono Serblin, Gubellann, Truffo e Coulon, ed in un attimo si forma il «mucchio». Nessun danno ai piloti, ma vetture inservibili.

Al primo giro è in testa Pryce, seguito da Laffite, Jabouille, Paoli, Stuck e Quester. Stuck, sia pur partito in sesta fila, cerca di far bella figura di fronte al suo pubblico e si impegna a fondo. Infatti, mentre al 4. giro Pryce comincia a lamentare noie alla frizione, e cede la prima posizione a Laffite, Stuck è già risalito in quarta posizione. All'ottavo

giro, è Jabouille a prendere il comando; alle sue spalle, sempre i due della March-BP di Laffite e Paoli. Stuck nel frattempo insiste ed al 17. giro riesce a coronare la sua ambizione di passare in testa davanti al non certo numeroso pubblico.

La lotta fra Jabouille e Stuck si protrae per circa sette giri, fino a quando, al 24. giro, Stuck è costretto a fermarsi lungo il percorso per la rottura del motore. Jabouille, però, lo imita al giro dopo, lui per la rottura della pompa dell'olio. Quindi, automaticamente in testa si trova Laffite, che ha un buon margine di secondi su Paoli. In terza posizione c'è ora Quester, seguito da Purley, Serpaggi, Tambay e da Flammini, che è in lotta con Watson e con i due della Elf. Laffite ha un buon vantaggio anche perché è Paoli a do-

versi arrestare ai box al 33. giro per far rimettere la leva del comando cambio che era sfilata dalla sua sede.

Al giro precedente si era nel frattempo arrestato ai box anche Quester per sostituire il pneumatico posteriore sinistro che si era forato. Nel frattempo Flammini, accortosi di poter figurare brillantemente, sferra un attacco a fondo a Serpaggi, e riesce ad inserirsi in quinta posizione al 32. giro. Queste le posizioni: Laffite, Dolhem, risalito molto bene dopo essere stato anche lui coinvolto nell'incidente del primo giro, poi terzo Purley, Tambay, Flammini.

Ultima sorpresa all'ultimo giro, in quanto anche Dolhem è costretto a rallentare, e Purley strappa la seconda posizione.

# MARCH e ELF scavalcano il regolamento

## Gli alettoni esagerano

**SALISBURGO** - Il velocissimo tracciato di Salisburgo, che tra l'altro è in calendario solo una settimana prima di un'altra pista ultraveloce come Hockenheim, ha eccitato la fantasia dei progettisti sul tema « alettoni posteriori ». Infatti, sia le Elf che le March ufficiali si presentano con un'appendice posteriore che sporge molto al di là del metro dal mozzo delle ruote, previsto dai regolamenti per le monoposto.

Herd si giustifica dicendo che questa norma è valida solo per la Formula 1, d'altronde la preparazione tecnica dei commissari austriaci preposti alle verifiche deve essere molto sommaria, poiché nessuno a livello ufficiali se la sente di contestare questi alettoni.

La March, oltre a questo alettone più sporgente e più piccolo, con delle grandi labbra laterali, presenta sui lati una specie di carenatura panciuta che, applicata al di sopra dei serbatoi serve a migliorare la sicurezza in caso di incidente, oltre che la penetrazione aerodinamica. Il cupolino coprimotore,

infine, è tagliato in cima e non ha più l'aspetto spigoloso delle corse precedenti.

La Elf, oltre all'alettone posteriore sostenuto da un complicato telaio in tubi che lo fanno assomigliare ad un traliccio con il centro scavato secondo un andamento rettangolare rispetto ai bordi laterali.

Le Chevron B 27 infine, anche se non inedite, sono d'attualità ed oltre che competitive sembrano molto curate nei particolari, con un posto guida molto ampio e sospensioni anteriori e posteriori abbondantemente dimensionate, anche se di disegno consueto, con il puntone di reazione anteriore saldamente ancorato alla monoscocca e quelli posteriori molto avanzati rispetto l'attacco del motore al telaio stesso.

Per i motori infine, dopo il forfait di Carlo Giorgio e del suo nuovo Holbay-Ford, successo assoluto della BMW, che equipaggia ben 22 delle 23 vetture partite, essendo l'unico a non avere il BMW il francese Dolhem, che sulla sua Surtees ha un Ford di Brian Hart.

## Vigilia tempestosa nel MID OHIO

# ANDRETTI record si arrende al REDMAN

**MID OHIO** - Dopo una vigilia tempestosa, seguita da un sole impetuoso, le prove di qualificazione hanno visto trionfare, con una media abbastanza elevata, il pilota di Nazareth Mario Andretti, che a bordo della nuova Lola della Scuderia Parnelli Jons, ha sfiorato le 103,763 miglia orarie sul tortuoso percorso dell'Ohio, situato in quella che gli americani definiscono « terra di Dio » desolata e sperduta.

Andretti ha occupato la prima posizione di partenza senza forzare eccessivamente e ha dato scaccomatto a Brian Redman che tutti avevano definito il sicuro mattatore della prima gara valevole per il campionato F. 5000. Brian, infatti, pur dando tutta la corda alla sua vettura è riuscito soltanto a girare alla media di 102,679 miglia. Comunque, durante la gara, Redman si è scatenato e con la sua magnifica macchina è riuscito a sua volta a dare scaccomatto al pilota di Nazareth il quale, sfortunatamente, al 37. giro era costretto al ritiro per noie alle sospensioni.

« Siamo all'inizio, e questo posso capirlo, ma a Mosport sono certo che ci presenteremo con la vettura a posto », ha commentato Mario Andretti con palese disappunto.

Sorprendente la gara di Brett Longner che sulla blu Gurney ha tenuto testa a Redman, che tuttavia ha distaccato il tenente dei marines di 74" per un testa-coda di un partecipante, il quale non ha riportato alcuna conseguenza fisica ma ha ostacolato la via a Longner.

« E' andato al di là delle mie previsioni — ha commentato Gurney — il quale era proprio convinto che la sua macchina non sarebbe arrivata al traguardo.

Oltre ventimila spettatori hanno salutato il vincitore il quale alla fine non ha potuto fare a meno di elogiare gli avversari, « tenaci, testardi, pericolosi ».

man.

### LA CLASSIFICA

1. Brian Redman (Lola) media 99,023 miglia orarie;
2. Brett Longner (Gurney) a 74";
3. Ever Nays (Lola).

• **IAN TAYLOR** ha detto che la sua iscrizione nelle gare di F. 5000 con una seconda March Dempster è ora molto improbabile. Doveva parlare col suo patrocinatore, ma l'esito era già più o meno scontato. Ora spera però di ottenere un patrocinio per una guida ufficiale in Formula Atlantic, con la possibilità di qualche gara di F. 2 con un team annunciato di recente.

## Il brutto incidente delle prove per una foratura

# Da tre capriole illeso DEPAILLER

**SALISBURGO** - Sono 35 gli iscritti a questa gara di Salisburgo, valevole quale 5. prova del campionato europeo di Formula 2. Come sempre le March-BMW 742 fanno la parte del leone, ma si osserva anche un buon numero delle nuove Chevron B 27, fra cui quella di Quester e di Purley, che hanno sostituito le loro March del team Harper perché non apprezzano le continue modifiche che Herd apporta sulle vetture ufficiali di Stuck e Depailler rendendo meno competitive le vetture private.

Le verifiche sono passate però da 32 monoposto. Il programma prevede per la prima giornata di prove una ora di allenamenti. Dopo nemmeno 10 minuti però Depailler, nel rettilineo opposto ai box, si « imbarca » con la sua March a circa 230 orari, e si ferma 300 metri più avanti dopo essersi capotato per tre volte. Il roll-bar compie il miracolo ed il francese esce completamente indenne dal gravissimo incidente.

Secondo fonte ufficiale, la causa è da ricercarsi nella foratura di un pneumatico, però si sospetta anche la rottura di una sospensione. I relitti della March ingombrano la pista nella sua totalità. Per sgomberarli occorre circa un'ora, per cui gli organizzatori decidono di recuperare il tempo perso prolungando le prove del sabato, e fanno entrare in pista

le vetture delle gare di contorno. Trascorsa circa un'altra ora, però, gli altoparlanti invitano i concorrenti della F. 2 a scendere in pista per un supplemento di prove, senza nessuna altra giustificazione. Molti hanno le vetture in mano ai meccanici, altri sono andati via; altri, come Truffo e Flammini, credono che si tratti di prove libere.

Mentre al termine di questo caos ci si accorge che queste prove erano cronometrate. Ne godono i più fortunati, come Pryce, che si vede accreditare con la sua Chevron nuova di zecca, del miglior tempo in 1'11"68, e Laffite con la March in 1'11"94. Serblin è quinto con 1'12"6, dietro Schenken (Surtees) in 1'12"30, e Dolhem, sempre su Surtees, in 1'12"41.

Stuck, che ha il motore vicino a rendere l'anima, è solo undicesimo in 1'13"86. Truffo è tredicesimo in 1'14"04, Flammini sedicesimo in 1'14"50, e Bozzetto ventunesimo in 1'15"63. Vi sono però molti dubbi su questi tempi, anche perché prima di avere l'allineamento definitivo, i cronometristi ne diramano almeno quattro diversi. Sebbene allibiti, per questo strano modo di procedere, tutti se la prendono comoda pensando di recuperare al sabato. Invece la mattina dopo, Salisburgo riserva agli uomini della F. 2 una giornata in linea con le sue migliori tradizioni di cir-

cuito « impossibile », cioè pioggia battente e temperatura polare. Depailler, il primo a « fiutare » la fregatura, con la sua March di riserva, poiché la sua è andata completamente distrutta, si butta subito in pista per cercare di qualificarsi. Ma la pioggia forma sull'asfalto delle ampie pozzanghere, per cui i piloti, anche in rettilineo, sono in difficoltà per il verificarsi del pericoloso fenomeno dell'acquaplaning.

D'altronde, poiché il tempo non accenna a cambiare, cercano tutti di trovare l'assetto per la non improbabile eventualità che anche la corsa si disputi sotto l'acqua.

Al mattino il più veloce è ancora Pryce, in 1'27"61, davanti a Palm, su GRD, in 1'27"69. Terzo è Purley in 1'32"86, davanti a Schenken in 1'34"93 e Serblin in 1'35"30.

Nel pomeriggio, mentre Serblin rinuncia a provare, e Carlo Giorgio decide di rientrare in Italia con la sua March-Holbay, appena ritirata e che non ha potuto provare il primo giorno, il più veloce è ancora Pryce in 1'26"51, davanti a Stuck, 1'26"92, Flammini in 1'28"24. Depailler, che fra l'altro non ha la vettura a posto, è solo sesto in 1'31"32, dietro a Truffo in 1'30"10. Per Depailler, che nella somma dei tempi è solo 25., tutto ciò significa la non qualificazione poiché la pista è omologata per soli 23 partenti.



## Sotto accusa i grafomani allo spray

**SALICE**. I grafomani dello spray questa volta hanno passato la misura: non paghi di avere largamente imbottito i muri del percorso con scritte di pessimo gusto oltre che volgari, hanno rivolto la loro attenzione alla segnaletica stradale. La cosa ha provocato vivaci proteste da parte degli abitanti dei paesi attraversati dalla gara (e c'è stato qualche parroco che ha provveduto a censurare quelle vietate ai minori) e della stessa maggioranza dei piloti che, tramite l'ANCAI, si sono offerti per cancellarle prima del via. La stessa Sottocommissione Rally della CSAI ha deciso di riservare una punizione esemplare (si parla di un anno di sospensione) agli autori di tale inqualificabile e squalificante impresa, se verranno identificati.

● Tiramolla alle verifiche per l'ammissione alla gara di Suzzi, iscritto con una « Buggy » Autozodiaco con motore Porsche. I Commissari non volevano farla partire perché il conduttore non era in possesso della licenza di prima categoria e perché il prototipo non è stato costruito da una sola casa, come prevede il particolare regolamento per i rally italiani. Tutto si è risolto con una dichiarazione all'Autozodiaco che si è proclamata unica costruttrice della vettura e con una autorizzazione telegrafica di Saliti in favore di Suzzi.

● Due FIAT-ABARTH spider gruppo 4 (con motore a 16 valvole) saranno in partenza alla Ronde Cevenole di domenica prossima. A guidarle saranno Lele Pinto e Sergio Barbasio.

● SILVIO MAIGA ci teneva doppiamente a vincere la gara pavese: il primo posto al « 4 Regioni » era il regalo che voleva farsi per le sue imminenti nozze (saranno officiate giovedì prossimo) con il neo-architetto Giusy Giffredi.

● Ennesimo cambiamento d'indirizzo per il Rally di Antibes che ora si chiama Criterium Antibes-Grasse. La gara si svolgerà dal 14 al 16 giugno con rinnovata validità europea. Così non ci saranno le annunciate Stratos di Andruet e Ballestrieri e non ci sarà neppure la nazionale CSAI.



Al secondo posto, con l'altra Lancia-Marlboro Stratos, ecco Ballestrieri

● Forfait della Beta coupé gruppo 5 iscritta dalla Lancia per Pregliasco-Garzoglio: il quattro valvole Abarth che doveva muoverla si è rotto dopo qualche giro di prova a Casale. Pregliasco si è diretto subito in Sicilia per provare la Targa che correrà con Paleari su una Stratos curata da Facetti.

● Verifiche di punta per la Fiat-Abarth di Verini, le Fulvia di Ambrogetti e Bagna e le Ascona di Presotto e Baron. I commissari tecnici hanno constatato alla Fulvia

del Jolly la mancanza del cavo del freno a mano; a quella di Bagna alcuni rattoppi sul pianale della scocca (ormai alla terza stagione di corse). Dopo una laboriosissima riunione i commissari sportivi hanno deciso di infliggere ad entrambi i concorrenti un'ammenda di centomila lire.

● Sul finale del primo giro un momento di apprensione: un pilota è uscito di strada e il commissario di percorso della zona ha richiesto l'intervento dell'ambulanza, bloccando necessariamente le partenze. Fortunatamente si è trattato di una pre-

cauzione inutile che ha tuttavia provocato un distacco fra la coda e il resto del gruppone delle vetture in gara. Visto che i permessi di transito stavano per scadere, gli organizzatori hanno stabilito per la dozzina di involontari ritardatari, un « taglio » che li riportasse insieme agli altri e permettesse loro di concludere il rally, naturalmente classificandoli (e dando loro dei premi) a parte.

## Anche a PAVIA confermato lo straordinario equilibrio tattico ed umano della LANCIA

Ancora loro, Munari e Mannucci, a stappare champagne: « ma 'sto Munari, come va », sembra dire Ballestrieri, secondo assoluto con Maiga

# MUNARI

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**SALICE TERME** - Quando la sagoma della Stratos n. 1, quella di Munari-Mannucci è sbucata dall'ultima curva, il ds Lancia, Daniele Audetto, ha tirato un sospiro. Da Rocca Susella erano arrivate notizie poco rassicuranti: il motore del « Drago » emetteva uno strano rumore fatto di colpi brontolii e battiti irregolari. Una candela — confermerà più tardi Mike Parkes — aveva fatto le bizze per la rottura degli elettrodi, un guasto da nulla, insomma.

### Il manicotto di Ballestrieri

Questa è stata la sola emozione del finale con l'alta classifica svuotata di ogni interesse con quei Munari-Mannucci in testa della prima speciale che a terminare la danza non avevano che da amministrare il vantaggio accumulato nella prima parte della gara. E quei Ballestrieri-Maiga subito dietro, impegnati a far proprie più prove possibili, ma sempre bene attenti a non rischiare oltremisura. Perché, ovviamente, gettare alle ortiche l'« uno-due » della Stratos al debutto sullo sterrato sarebbe stata cosa alla quale, pur con gli avversari diretti fermi a metà percorso oppure (è il caso di Verini che ha concluso sul cambio in disordine) afflitti da problemi.

Diversa la musica nella prima parte della gara. Ballestrieri, partito fortissimo, doveva concludere la prima parte a ritmo ridotto per la rottura di un manicotto dell'acqua e alla quinta prova perdeva oltre un minuto e mezzo per essere rimasto completamente senza fari, rotti dalle pietre schizzate dal prototipo Fiat Abarth 1800 di Pianta-Scabini, dalla quale erano stati raggiunti per una scelta più felice di gomme per quel percorso. Con fondo viscido e con i continui richiami alla prudenza che da casa Lancia venivano ripetuti ad ogni assistenza, Mu-

A destra, Sandro Munari impegnato in un tratto asfaltato in discesa del Rally Internazionale «4 Regioni», con la Lancia Stratos vincitrice



# SuperSTRATOS

nari era sì in testa, ma alle sue spalle incalzavano i soliti Paganelli-Russo sull'altro gruppo 5 iscritto dalla Fiat, quello più tradizionale, ma con motore a 16 valvole.

Ma si sa che la fortuna non è mai nel bagaglio dei due forlivesi, che toccavano Pian dell'Armà perdendo 5' (quando erano a una trentina di secondi da Munari) e infine toccavano a Ca' del Diavolo e dovevano ritirarsi; la stessa sorte toccava in precedenza a Bacchelli (rottura di una biella) sempre fortissimo, ma che quest'anno quando corre con Rossetti non riesce

dato i suoi frutti ed è così che in classifica finale lo si ritrova ad un secondo posto peraltro meritatissimo. Come è meritato il terzo di Verini-Macaluso.

Ci si poteva attendere dai due leaders della graduatoria tricolore una gara di attesa, e invece hanno dato prova di una intelligenza tattica non comune viaggiando sempre nelle posizioni di testa e attaccando finché il mezzo glie l'ha consentito. Da quando il cambio ha smesso di funzionare come si deve (ed è stato poco dopo l'inizio del secondo giro) anche loro hanno tirato i remi in barca

essere abbastanza vicino), nella immediata posizione di rincalzo del campionato.

Dietro le due triestine si sono classificati Svizzero e Stranetto con l'Ascona gruppo 2 di Conrero, ed è un risultato molto positivo per il veneto, partito con febbre alta e imbottito di sulfamidici, e arrivato stringendo i denti e tirando fuori le unghie nel finale quando le sue condizioni fisiche sono (sia pure di poco) migliorate.

La gara, una gara bellissima che ha dimostrato come, avendone la capacità, si possa allestire un rally veramente valido pure stando entro i 700 km. di percorso delle norme «austere», ha premiato la gara di altri. Quella di Angelis-Caielli, sesti con la Fulvia che nel finale dava chiari segni di stanchezza lasciandosi dietro una lunga traccia di olio, quella di Ambrogetti-Gigli, che ha agguantato per i capelli con la Fulvia del Jolly il gruppo 3, quello (ed è una regolarità proporzionalmente a livello più veloce) di Presotto-Perissinotto, l'Ascona.

## Bisulli a tre, poi il cambio

La classifica purtroppo non porta traccia di altri protagonisti. Non vi compaiono Bisulli-Zanuccoli, la gara dei quali è stato un vero calvario col motore che si è intestardito ad andare a tre per un bel pezzo malgrado le continue soste alle assistenze Fiat. Quando a smesso di fare i capricci, qualche tempo lo ha ottenuto prima di fermarsi definitivamente nelle ultime prove speciali — quando erano quarti assoluti — col cambio a pezzi. Non vi compare neppure la Fulvia di Dall'Ava-Maiga, ed è stata l'ennesima beffa per il ligure che ha rotto la frizione a meno di 8 km dall'arrivo. Erano sesti e quindi primi di gruppo: una constatazione che va al di là di ogni commento.

Guido Rancati

I rally ANCAI

## Chiedono inchiesta in SICILIA

**SALICE TERME** - Riunione sotto tono alla vigilia della gara del Gruppo Piloti Rally dell'ANCAI. Poco più di una decina i presenti che hanno rinnovato le richieste alla Sottocommissione Rally riguardo la supervisione di un rappresentante della associazione sui percorsi di gara, la presenza di vetture apri-chiudi pista in ogni prova speciale, nonché una ambulanza e un carro attrezzi.

I piloti hanno anche sollevato il problema delle troppe prove speciali nell'ultimo Rally di Sicilia, chiedendo un supplemento di inchiesta da parte della CSAI, e la nomina di un consulente (con poteri decisionali) presso gli organizzatori siciliani, da scegliersi fra gli organizzatori continentali più preparati.

Sempre nel corso della riunione sono stati nominati segretari permanenti del G.P.R. **Maurizio Ambrogetti** e **Attilio Rossi** ed è stato stabilito che due associati siano a disposizione dei piloti in ogni gara, possibilmente scelti fra quelli non impegnati in corsa.

Le richieste delle parti sono state esposte alla successiva riunione della Sottocommissione Rally della CSAI da Nando Tecilla, molto attivo e bravissimo a difendere gli interessi dei rallyisti presso gli organizzatori.



L'interessante Fiat X-1/9 prototipo di Pianta-Scabini si è dovuta ritirare

a terminare una gara, e a Pianta, arrivato alla fine del primo giro col cambio quasi inservibile e ripartito per il secondo soltanto per continuare a far fare esperienza alla X 1.9 «prototipo», la cui messa a punto non è ancora finita ma che ha confermato di poter arrivare a livello di competitività davvero alto.

Con Munari e Mannucci al solito standard di prestazioni e con la graduale scomparsa degli avversari a ridosso, la rimonta di «Balestra» ha

difendendo quel terzo posto che portava loro i voluti venti punti per il campionato italiano.

Non hanno stupito, perché ormai non stupiscono più tanta è la loro regolarità nell'ottenere risultati eclatanti, Donatella Tominz e Gabriella Mamolo. Col quarto posto assoluto sono state catapultate a fianco dello sfortunato De Eccher (costretto a rinunciare a questa gara per l'incidente avuto nel corso delle prove, e ci auguriamo che il suo rientro possa



Ancora una volta (c'era da aspettarselo...) la fortuna non è stata dalla parte di Paganelli e Russo, ritirati con la Fiat-Abarth 124 prototipo

## CONTINUAZIONE DA PAG. 40

● Fausto Carello con Folletti sulla Fulvia gruppo 2 stava facendo una gara molto bella quando scorie nella benzina gli hanno otturato il tubo. I due non si sono rassegnati subito al ritiro e prima di rinunciare hanno spinto per quasi un chilometro la macchina sulla salita davvero ripida del Cerro.

● La lunga assenza dalle gare non ha influito sulle doti del rientrate «Bafford» (sotto lo pseudonimo si cela un noto ralista filiforme biellese) che ha portato al debutto la Skoda 10 gruppo 2. Prima di fermarsi ha ottenuto tempi notevoli, addirittura il 15. assoluto nella prova di Ca' del Diavolo (tutta sulla terra).

## RALLY INTERNAZIONALE DELLE 4 REGIONI - Salice Terme, 31 maggio 1974. Partiti 224, classificati 85.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos HF) 3.46'03"; 2. Ballestrieri-Maiga (Stratos HF) 3.48'15"; 3. Verini-Macaluso (Fiat-Abarth 124) 3.53'58"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat-Abarth 124) 3.59'12"; 5. Svizzero-Strametto (Opel Ascona 1900) 4.01'20"; 6. De Angelis-Caielli (Lancia HF 1600) 4.08'37"; 7. Ambrogetti-Gigli (Lancia HF 1600) 4.08'57"; 8. Preotto-Peressinot (Opel Ascona 1900) 4.09' e 04"; 9. «Tony»-De Marco (Alpine-Renault 1600) 4.12'18"; 10. Bagna-Sanfront (Lancia HF 1600) 4.12'35"; 11. De Marco-Ferrari (Opel Ascona) 4.16"; 12. «Iccudrac»-Defendenti (Porsche Carrera) 4.16'11"; 13. Bianchi-Cislighi (Porsche Carrera) 4.16'32"; 14. Bellosta-Bondesan (Opel Ascona) 4.16'45"; 15. Baron-Santi (Opel Ascona) 4.17'16"; 16. Alberti-Bariani (Alpine-Renault) 4.19'11"; 17. Zandonà-Roggia (Fiat-Abarth 124) 4.20'05"; 18. Illicher-Bocca (Opel Ascona) 4.21'41"; 19. Codognelli-Ramari (Lancia HF) 4.22'23"; 20. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 4.23'51"; 21. Bramino-Cesano (Opel Ascona) 4.24'06"; 22. Cuccirelli-Aspesi (Lancia HF 1600) 4.24' e 11"; 23. Magnani-Valentino (Lancia HF 1600) 4.24'29"; 24. Toriani-Toriani (Fiat-Abarth 124) 4.26'17"; 25. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona) 4.26'36"; 26. Giovannone-Tinto (Fiat 124 1600) 4.30'19"; 27. Beretta-Pirovano (Alfa 2000 GTV) 4.30'31"; 28. Muscioni-Muscioni (Lancia HF 1600) 4.31'30"; 29. Buaciarì-Di Muzio (Fiat 128 C) 4.34'24"; 30. Nesti-Amassari (Simca Rallye 2) 4.34' e 28"; 31. Baroschi-Visigalli (Simca R2) 4.

● Più grave del previsto l'incidente capitato a De Eccher. Nel corso delle prove preliminari si è ritrovato in pieno controsterzo con una ruota nella cunetta. Il violento contraccolpo gli ha provocato uno strappo ai legamenti della spalla, per cui il suo rientro in gara non sembra vicino. Cavallari, d. s. della formazione biancoazzurra, ha comunque preparato un piano di emergenza per salvaguardare la posizione di dominio del suo pupillo nel gruppo 3: se la completa guarigione del bravo Claudio andrà per le lunghe, sarà proprio Cavallari a rinnovare la licenza per far coppia con De Eccher. «Ho un po' di ruggine addosso — dice Arnaldo — e non andrò come una volta, ma qualche punto sono certo di farglielo prendere».

g. r.

35'35"; 32. Schiavi-Crespi (Lancia HF 1600) 4.37'13"; 33. Rivaroli-Panelli (Opel Ascona) 4.37'42"; 34. Novarese-Marchese (Opel Ascona) 4.38'20"; 35. Filippa-Filippa (Fiat 128 C) 4.38'23"; 36. Masnata-Preda (Fiat-Abarth 124) 4.39'05"; 37. Achilli-Defilippi (Opel Ascona) 4.39'11"; 38. Tony Carello-Rosaenda (Lancia Beta coupé) 4.39'12"; 39. Paganini-Schenone (Alpine Renault 1600) 4.39'21"; 40. Malfatto-Perisanti (Simca R2) 4.41'15"; 41. Cerrato-Nigrisolo (Fiat-Abarth 124) 4.41'32"; 42. Musti-Poggi (NSU) 4.41' e 32"; 43. Negri-Zarabara (Abarth A 112) 4.41'58"; 44. Fancelli-Giubbilei (Opel Ascona) 4.43'25"; 45. Biondi-Jannone (Lancia HF 1600) 4.44'10"; 46. Leo Pittoni-Bottini (Porsche Carrera) 4.45'50"; 47. Sisto-Ghesso (Renault-Gordini) 4.46'28"; 48. Borsoli-Piacenza (Simca R2) 4.46'47"; 49. Faggio-Confosi (Fiat 128 C) 4.46'54"; 50. Canevari-Nobile (Citroen DS 21) 4.47'03"; 51. Maggi-Biondi (Skoda 1200) 4.47'03"; 52. Stassano-Valsecchi (Simca R2) 4.48'10"; 53. Vai-Belli (Peugeot 304) 4.48'26"; 54. Tosi-Riccio (Fiat 128 R) 4.48'43"; 55. Bonamico-Calanna (Opel Ascona) 4.48'55"; 56. Ostinelli-Fantoni (Lancia HF 1600) 4.50'05"; 57. Bacchella-Gnemmi (Fiat 128 R) 4.50'53"; 58. Comandulli-Misioli (Fiat-Abarth 124) 4.51'05"; 59. Sganzerla-Roggia (Alfetta) 4.52'49"; 60. Madero-Rosolen (Fiat 128 C) 4.56'05"; 61. Isabella-Garrino (Alfetta) 4.57'14"; 62. De Margariti-Trovato (Fiat 128 C) 4.57'31"; 63. Beltrami-Lastrucci (Fiat 124 ST) 4.58'06"; 64. Bicchieri-Zanoboni (Simca R2) 4.58'45"; 65. Berselli-Vecchi (Opel Ascona) 5.00'08"; 66. Covotto-Borghi (Fiat 128 C) 5.04'02"; 67. Pagano-Motta (Fiat 125) 5.04'10"; 68. Pambianchi-Vitali (Fiat 128) 5.04'59".

## Bis della IMERITO

# LUIGINA anche nel SALENTO

LECCE - Ennesimo successo di Luigina Imerito che alla terza Coppa del Salento ha bissato l'assoluto dello scorso anno. La gara, ottimamente organizzata dall'AC Lecce, e dalla scuderia Piloti Salentini, prevedeva quattro prove speciali con 50 rilevamenti ed era valida per il Trofeo Italiano della Regolarità, seconda zona.

Annulata la prima prova speciale, prevista per sabato sera, a causa del cattivo funzionamento delle apparecchiature, la seconda prova vedeva al comando la vincitrice, seguita da Saccone, e racchiusi in un centesimo di secondo, Cavallucci, Di Capua, Taloni e la Rovere, mentre Aimone con una prova al di sotto delle sue possibilità, risultava staccato di qualche decimo di secondo.

La terza prova, prevedeva la penalizzazione da parte del miglior tempo di tutti i concorrenti della stessa classe, e la classifica subiva un primo scossone; la Imerito conservava il primo posto grazie ad un errore clamoroso di Cavallucci che, come un principiante, sbagliava a contare un secondo. I napoletani Di Capua e Saccone venivano scavalcati da Taloni e La Rovere, mentre rinveniva fortissimo Aimone che realizzava la miglior prova. Terza ed ultima prova, nel pomeriggio, e nuove emozioni.

La Imerito cedeva ma rimaneva al comando, mentre Aimone scavalcava Taloni di 1/100 di secondo finendo al posto d'onore, La Rovere 4. e Cavallucci 5., benché avesse realizzato la miglior prova seguito da Zuccarino.

Nella classifica Scuderia, la Piloti Salentini è stata preceduta dalla Grifone-Abruzzo, che, a parte la vittoria morale del proprio presidente Cavallucci, ha vinto la classifica degli esordienti, con Alvisi primo e Rizzi secondo.

La classifica per il Trofeo della regolarità, seconda zona, vede attualmente al comando Aimone con 36 punti, Cavallucci con 34, seguiti da Taloni, La Rovere e Di Capua.

Vito Lattanzio

TERZA COPPA DEL SALENTO - gara nazionale di regolarità - Lecce, 2 giugno 1974

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Luigina Imerito (Fulvia coupé) pen. 21,0; 2. Aimone (Fulvia) 22,2; 3. Taloni (Mini Cooper) 22,3; 4. Rovere (Fulvia) 25,2; 5. Cavallucci (Fulvia) 28,4; 6. Menichetti (Fiat 128) 43,6; 7. Garrisi (Fiat 128) 43,7; 8. Saccone (Fulvia) 46,1; 9. Menichetti Maria Grazia (Fiat 127) 46,7; 10. Zuccarino (Lancia Fulvia) 52,3; 11. Rivellini (Alfasud) 64,8; 12. Pappalardo Enrichetta (Fiat 127) 65,9; 13. Imparato (Fiat 500) 186,5; 14. Donato (A 112) 95,3; 15. Alvisi (Fiat 127) 95,5; 16. Sicchi (Fiat 128) 110,6; 17. Bianco (Fiat 125) 120,5; 18. Marzo Annarita (Fulvia) 132,8; 19. Uccioni (Fiat 127) 145,2; 20. Di Capua (Fulvia) 150,4; 21. Tamborino Anna (Fiat 127) 153,6; 22. Angelillo (Fiat 128) 164,7; 23. Mitrugno (Fiat 500) 186,5; 24. Ferraresi (Fiat 128) 200,6; 25. Rizzi (Fulvia) 212,2; 26. Tommasi (Alpine) 264,2; 27. Persico Gabriella (Mini Minor) 281,3; 28. Toscano (Simca) 223,8; 29. Caracciolo (R 15) 380,3; 30. Iannone (Fiat 124) 750,2; 31. Pernice (Fiat 850) 14,268.

## L'autodromo fantasma

# MODENA rally si accalora per la pista

SERRAMAZZONI - Nella quiete di una serata mite al Valverde è stato presentato il Rally Nazionale, prova di campionato, 3. Coppa Città di Modena, 3. Trofeo Messaggeria Emiliana, 2. Trofeo Marlboro, 1. Trofeo Serramazzone, 1. Trofeo Marmite Ansa, organizzato dalla «Modena Corse» in collaborazione con l'AC di Modena, col Comune e con la Pro Loco di Serramazzone. Oltre 120 sono gli equipaggi iscritti nelle diverse classi. A causa del caos delle Poste il regolamento non era ancora giunto dalla CSAI ed è stato necessario inviare un messaggero a Roma per avere copia conforme.

Il presidente della «Modena Corse», Marcello De Niederhauser, non ha fatto mistero delle difficoltà (soprattutto d'ordine economico) per mettere in cantiere la manifestazione che avrà luogo fra l'8 e il 9 giugno.

Il percorso è interessante e molto impegnativo, svolgendosi sull'Appennino. Si toccheranno Pompeano, Polinago, Pavullo, Gaiato, Bivio Lama Mocogno, Bivio San Pellegrinetto, Serramazzone, Bivio da ripetere due volte.

Tre le prove speciali a San Martino, a Gaiato e a San Pellegrinetto. Tutto pronto, dunque, e come primo assaggio si sono avute prove indicative nella notte di mercoledì sui tornanti di San Pellegrinetto. Alcuni che volevano assistervi, però, ingannati dalle frecce di indicazione stradale, hanno sbagliato percorso e hanno preferito rientrare a Modena, via Sasuolo.

Si è parlato anche molto degli autodromi di Modena vecchio e (fantasma) nuovo nel corso di una riunione a Serramazzone. Gli interventi sono stati tutti interessanti e ne riferiamo le fasi salienti.

De Niederhauser (presidente Modena Corse): «Sono del parere che sia possibile ancora col miliardo costruire un autodromo moderno».

Comm. Luigi Vecchi: «Se sono stati fatti i conti constatando che ormai l'autodromo nel miliardo ci sta stretto o non ci sta perché vogliamo insinuare dei dubbi?».

Comm. Walter Bellei (Ford): «Perché non costituimo una S.p.A. che possa avere il mutuo del miliardo?».

Stefanini (Modena Corse): «Io ne so qualcosa; l'ACI non ha chiesto il mutuo, ma si è impegnato ad assumersi gli interessi passivi».

De Niederhauser: «Le cose cambiano, a me risultava diversamente; è l'ACI che deve costruire l'opera».

Vecchi: «Possibile che non si trovasse tre persone garanti presso la Banca?».

Ne Niederhauser: «Se la stampa ci dà una mano cercheremo di riaprire il vecchio è agibilissimo».

De Niederhauser: «E' l'unico modo per sollecitare la costruzione del nuovo».

Voce: «La costruzione di un autodromo, forse, è il minor male; è la gestione che preoccupa...».

De Niederhauser: «Vi dico che con una buona gestione ci si può guadagnare».

Voce: «A chi lo racconti? Tutti gli autodromi italiani hanno bilanci deficitari».

Pilota: «C'è una carenza negli AC, che sono diventati unicamente Enti amministrativi; nessuno considera seriamente lo sport, fatta eccezione dell'AC Milano...».

Voce: «Inesatto anche questo; e dove metti Palermo, Bari, Brescia, Pescara, Enna che si sono visti sospese le loro prove, ma che hanno sempre sostenuto lo sport anche con gravi sacrifici? E Torino non organizza il Giro d'Italia?».

Vecchi: «Per concludere, sono del parere che occorre costituire una S.p.A.».

De Niederhauser: «E io propongo la riapertura del vecchio autodromo; mettiamoci subito al lavoro, mi recherò dal prefetto...».

Cadalora (giornalista): «Cerchiamo di costruire il nuovo, faremo un regalo al sindaco che ha progetti per l'area di San Faustino-Formigine».

Bellei: «Credo sia l'idea migliore».

Voce: «Dubito sull'esito di queste vostre lodevoli iniziative».

## I RITIRI PRINCIPALI (QUANDO E PERCHÉ)

### PRIMO GIRO

Cambiaghi-Bertozzi (Porsche 2400) Ca' del Diavolo - motore fuso; Serena Pittoni-Manzi (Fulvia HF), Cerro - rottura motore; Brambilla-Laera (Fulvia HF) Pradovera - rottura braccetto sospensione; Betti-Betti (Opel Ascona), Pradovera - rottura guarnizione testa; «Bafford»-Cartotto (Skoda 120), Giovà - surriscaldamento.

### SECONDO GIRO

Bacchelli-Rossetti (Fiat Abarth Rally), Giovà - rottura motore; Del Prete-Dallamano (Fiat Abarth 1800 prototipo), Bivio Pometo - rottura cambio; Bral-«Rudy» (Opel Ascona), Bivio Pometo - impianto elettrico; Pelganta-Orlando (Stratos), Bivio Pometo - incidente; Paganelli-Russo (Fiat Abarth Rally prototipo), Ca' del Diavolo - incidente; Anna Cambiaghi-Lurani (Fiat spider 1600), Ca' del Diavolo - persa una ruota; Fausto Carello-Falletti (Fulvia HF), Cerro - alimentazione; Bossetti-Simoni (Beta coupé gr. 5), Pradovera - rottura coppa; Bisulli-Zannucoli (Fiat Abarth Rally), S. Paolo - rottura cambio; Dall'Ava-Maiga (Fulvia HF), S. Paolo - rottura frizione.

Sulla SCALA PICCARDA K.O. le CHEVRON favorite

Presto con l'IVA

rincarano le auto

# IL COCCHETTI dell'isola

## Resistono solo i «limiti»

SASSARI - Finalmente dopo tanta attesa e tanta austerità, la prima gara automobilistica in Sardegna e il vincitore dell'assoluto è stato Cocchetti su Chevron B. 23. Purtroppo, e non si sa di chi sia la colpa, nella nostra isola gli appassionati dello sport motoristico hanno poche occasioni per appagare la loro passione e venire appassionati dallo spettacolo che dona una gara di velocità in salita.

Anche quest'anno nomi notevoli hanno preso parte a questa 3. Coppa Mario Farris, che si corre sui tornanti di Scala Piccarda. I vari Loci, Galeno, «Il brizzolato», sono ormai diventati i beniamini degli sportivi sardi e in gara ripagano tutti i loro fans dandosi battaglia viso a viso fin dalle prove.

Il miglior tempo in prova è stato ottenuto dalla Chevron B 23 di Sacchetti. Il pilota di Ascoli Piceno ha dimostrato subito l'intenzione di farsi conoscere, essendo la prima volta che veniva in Sardegna. Loci è stato attardato da un guasto meccanico e il secondo miglior tempo è stato di «Il brizzolato».

In gara, poi, i due rivali con la Chevron ha avuto entrambi un po' di sfortuna. Loci ha rotto la leva del cambio e ha dovuto finire il percorso con la prima marcia; Occhetto è stato attardato da una sbandata e, proprio vicino all'arrivo da una segnalazione per la presenza di olio sulla sede stradale. Al traguardo 4" dividevano i protagonisti e il tempo era in favore del marchigiano.

Nel gruppo 1 vittoria del nuorese Pellegrini nella classe 1000. Non poteva esordire in modo migliore, trattandosi della prima gara di questo giovane pilota. Nella classe 1300 vittoria di Vintaloro e nella 1600 del solito Meloni. Nel gruppo 2 — gara valevole per il trofeo nazionale della

montagna — come per il gruppo 4 e 5, nella classe 500 affermazione di Ragus, mentre nella 600 Dettori non ha avuto difficoltà ad affermarsi. Nella 1150 Poci ha avuto la meglio su Cossu. Nella 1300 Diaz ha dominato sia Mannoni che Galeno. Nella 2000 Murru col GTA dell'organizzatore Farris, ha fatto il miglior tempo di classe e il quarto miglior tempo assoluto. Nel gruppo 4 classe 1300 vittoria di Deiana con ben 4" su Palmas e nella 1600 dell'ormai senza avversari «Il brizzolato». Nel gruppo 5 il duello tra Loci e Cocchetti, come si è detto appiedati entrambi per sfortuna, veniva risolto in favore del secondo.

### Salvatore Ciusa

3. COPPA MARIO FARRIS - Corsa in salita LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

Classe 500: 1. Antonio Capra (Fiat 500) 7'04"8; 2. Sesti (Fiat 500) 7'28"3.

Classe 850: 1. Giuseppe Sias (Fiat 126)

Classe 1000: 1. Carlo Pellegrini (A 112) 5'27"3; 2. Sanna (A 112) 5'28"5; 3. Sotgiu (A 112) 5'28"9; 4. Serra (A 112) 5'33"2; 5. Polo (Fiat 127) 5'42"5; 6. Vanacore (A 112) 5'43"6; 7. Deledda (Fiat 127) 5'47"3.

Classe 1150: 1. Bruno Sias (Fiat 128) 5'31"7.

Classe 1300: 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 coupé) 5'02"9; 2. Menichetti (Simca R2) 5'08"2; 3. Sellitti (Simca R2) 5'12"6; 4. Belloi (Simca R2) 5'18"5; 5. Cardegna (Fiat 128 coupé) 5'22"3.

Classe 2000: 1. Antonio Mastroni (A.R. GTV) 5'14"9; 2. Bolacchi (Opel Ascona)

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giovanni Salamina (Fulvia HF) 5'05"3; 2. Melloni (Fiat X-1/9) 5'17"4.

Classe 1600: 1. Salvatore Melloni (Alpine Renault) 5'04"3; 2. Pisano (Fulvia HF)

#### GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500 Giannini): 1. Gianni Barbarossa 5'34"1; 2. Velli 5'37"5; 3. Magliona 5'51"7; 4. Ragus 7'12"6.

Classe 600: 1. Gianni Dettori (Fiat 595 Abarth) 5'23"7; 2. Angius (Fiat 595 Abarth)

Classe 700: 1. Eligio Vanni (Fiat Abarth 695) 5'22"8; 2. Meloni (Fiat A. 695) 6'02"4; 3. Derosas (Fiat A. 695) 6'14"4.

Classe 850: 1. Claudio Ferretti (Fiat Abarth 850) 5'40"2; 2. Carta (Fiat A. 850) 5'47"9; 3. Fanti (Fiat A. 850) 5'53"4.

Classe 1000: 1. Giorgio Orrù (Mini Cooper) 5'11"1; 2. Farris (Fiat 127) 5'12"1; 3. Cucca (Fiat 127) 5'43"1; 4. Aritzu (A 112) 5'52"2; 5. Grandi (Fiat 127) 5'53"9; 6. Vacca (A 112) 10'09"9.

Classe 1150: 1. Cesare Poggi (Fiat 128 coupé) 5'15"6; 2. Cossu (Fiat 128) 7'05"4.

Classe 1300: 1. Luigi Diaz (A.R. GT) 4'34"3; 2. Mannoni (A.R. GTA) 4'40"3; 3. Galeno (A.R. GT) 4'44"7; 4. Bertoloni (Cooper) 5'16"1

Classe 1600: 1. Mario Mura (A.R. GTAm) Classe 2000: 1. Antonio Murru (A.R. GTAm) 4'29"9; 2. Virdis (A.R. GTAm) 4'45"8.

#### GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Ferruccio Deiana (Alpine Renault) 4'32"1; 2. Palmas (Lancia Zagato) 4'44"1; 3. Persico (Alpine Renault) 4'52"3; 4. Porcu (Fulvia HF) 5'16"4.

Classe 1600: «Il brizzolato» (A.R. GTA) 4'20"3; 2. Tarasconi (A.R. GTA) 4'36"3.

Classe oltre 2000: 1. Francesco Pusceddu (Porsche Carrera) 5'23"4.

#### GRUPPO 5

Classe 1600: 1. Ignazio Pusceddu (A.R. GTA)

Classe 2000: 1. Alessandro Cocchetti (Chevron B 23) 4'05"6; 2. Loci (Chevron B 23)

Assoluto: 1. Alessandro Cocchetti (Chevron B 23) 4'05"6; 2. Loci (Chevron B 23) 4'09"1;

3. «Il brizzolato» (A.R. GTA) 4'20"3; 4. Murru (A.R. GTAm) 4'29"9; 5. Deiana (Alpine Renault) 4'32"1; 6. Diaz (A.R. GT) 4'34"3;

## La SIMCA regina mini consumi

## Il DINotto subito a LE MANS

LE CASTELLET - Mercoledì scorso si è svolto sul circuito Paul Ricard il Mobil Economy Run, gara tradizionale ma particolare, nella quale in questi due ultimi anni avevano avuto più risalto le prestazioni dell'economia. Inutile dire che nell'attuale situazione gli organizzatori si sono affrettati a tornare all'antica formula, cioè alla prova di consumo; una sola classifica all'indice, rimetterà in ballo le prestazioni.

Ahime', i paragoni sono stati resi difficili per vari motivi: prima di tutto alcuni equipaggi non si sono affatto preoccupati del fattore economia, poi certi costruttori, come la Chrysler-France, si erano preparati in modo speciale a questo scopo e infine per via delle omologazioni alcune vetture, pur di turismo di serie, erano piuttosto diverse dalle berline attualmente in commercio.

MOBIL ECONOMY RUN - Circuito Paul Ricard, 29 giugno 1974.

#### LE CLASSIFICHE

Classe 2 (1000 cc): 1. Bertaut-Maicher (Autobianchi A112 - Abarth), 615,686 km in 8 ore, 5,21 litri ogni 100 km; 2. Bussolino-Nofenzo (Fiat 127) 692,62 km, 5,30 lt.; 3. Foulon-Farenc (Autobianchi A112 - Abarth)

Classe 4 (1300 cc): 1. Lelong-Lelong (Simca Rallye 2) 639,1 km, lt. 5,60; 2. Guillaume-Clugnac (Simca Rallye 2) 639,1 km, lt. 6,01; 3. Nietvelt-Vabutti (Honda Civic) 627 km.

Classe 5 (1600 cc) 1. Holvoet-Holvoet (Toyota Celica) 726,2 km, lt. 9,38; 2. Bancal-Aouate (Opel Manta) 766,9 km, lt. 9,61; 3. M.C. Beaumont-Giganot (Opel Manta) 708

Classe 6 (2000 cc): 1. Van Hovo-Stessens (Ford Escort Mexico) 662,3 km, lt. 7,05; 2. Meregali-Manga (Fiat 132) 656,5 km, lt. 7,52; 3. Metge-Chauvin (Triumph Dolomite) 685,5

Classe 7 (oltre 2000 cc): 1. Maurel-Fouillet (Citroen DS23) 720,44 km, lt. 10,67; 2. Sourd-Snebeck (Opel Commodore) 737,87 km, lt. 12,15; 3. Lagniez-M.me Lagniez (Opel Commodore) 790,16 km, lt. 13,96.

Classe sperimentale: 1. Grue-Lebris (Fiat 127) 761,4 km, lt. 7,91; 2. Dupre-Soulard (Audi 80 GT) 929,6 km, lt. 14,92; 3. Charrier-Gaudin (Audi 80 GT) 929,6 km, lt. 15,19.

Indice di prestazione: 1. Saliba-Maurel (Simca Rallye 2) media kmh 106,7, lt. 9,5 per 100 km, indice 3,463; 2. Lelong-Lelong (Simca Rallye 2) 79,69 km, 5,6, 3,309; 3. Greder-Thomas (Opel Manta) 102,95, 10,8, 3,1231;

4. Chevalier-Beguain (Alfa Romeo coupé 1300) 93, 8,47, 3,1151; 5. Guillaume-Chignac (Simca Rallye 2) 79,29, 6,2, 3,0480.

MODENA - I «misteri» delle due nuove vetture Ferrari e Maserati comparse furtivamente, si vanno un po' chiarendo, per quanto non vi siano comunicazioni ufficiali. Per la Dino 308 si parla della presenza di questa macchina a Le Mans, ma non schierata direttamente, anche se assistita da tutti i tecnici. Sarà iscritta dalla North American Racing Team. Chinetti è stato a Modena spesso in questi ultimi tempi e avrebbe lui stesso proposto una soluzione di questo genere. Una «Dino 308» privata, G. 5 potrebbe anche sorprendere con un piazzamento indicativo. La macchina è in produzione in versione normale e ha suscitato moltissimi consensi, tanto che c'è chi sostiene come in periodo difficile, e anche tuttora, la «DINO» abbia un po' sostenuto il mercato consentendo di porre le premesse per una ripresa.

Per la Maserati si conferma trattarsi di una QUATTRO PORTE con sospensioni pneumatiche, si chiamerà Maserati e per il motore sembra si tratti di un tre litri a sei o a otto cilindri, resta da stabilire. In fatto di «quattro porte» Maserati ha ottenuto grandissimi successi ed è chiaro che in via Ciro Menotti si insista su questo tema. Naturalmente le sospensioni pneumatiche sarebbero del tipo Citroen. Quindi una collaborazione sempre più stretta fra Modena e Parigi per ricercare sbocchi in un momento che, per quanto meno drammatico, non si può certo definire tranquillo.

Così, dell'austerità estiva (e autunnale) si riparerà forse dopo le elezioni in Sardegna, specie per quanto riguarda l'aumento del prezzo della benzina. Frattanto su quest'ultimo argomento il gruppo comunista del senato ha manifestato in aula la sua opposizione al rincaro del prezzo dei carburanti. Nel corso del dibattito sulla conversione in legge del decreto, il senatore Piva ha dichiarato che il PCI continua ad essere favorevole al doppio mercato della benzina, pur nell'ambito di un sistema differenziato.

In assenza di provvedimenti governativi, sono state varate (mercoledì 29 maggio) nuove misure che allentano la pressione dell'austerità. Il comitato tecnico per il contenimento dei consumi energetici (presiduto dal sottosegretario Sarti) ha liberalizzato la circolazione domenicale e festiva infrasettimanale, nello spirito di una decisione presa dal consiglio dei ministri la settimana precedente e relativa alla domenica 26 maggio. Quindi dal 2 giugno decorre la sospensione di qualsiasi divieto che riguardi gli automobilisti, con la sola eccezione dei limiti di velocità.

In concomitanza che l'adozione dell'ora legale, il comitato tecnico ha disposto la protrazione alle ore 20 della chiusura dei negozi e alle ore 2,30 degli esercizi pubblici (ristoranti, bar e night club); il mantenimento dell'attuale orario (0,30) di chiusura dei cinema, teatri e circhi; lo spostamento alle 23,15 della fine delle trasmissioni TV e alle 22 dell'orario di spegnimento delle insegne pubblicitarie. Per queste disposizioni è stata decisa la decorrenza del 1. giugno. Le trasmissioni TV saranno però completamente adeguate al nuovo orario la prossima settimana (TG 20,30 sul primo e TG 21 sul secondo canale) per rispettare quanto già annunciato dal Radiocorriere.

In attesa di un prossimo consiglio dei Ministri (con l'austerità all'ordine del giorno) sono state rese pubbliche alcune proposte. Il ministro Tanassi (Finanze) ha confermato l'intenzione del governo di inasprire per certi prodotti l'imposta sul valore aggiunto, elevando le aliquote soprattutto per uniformarle a quelle adottate dai paesi della Comunità Europea. Le auto di media cilindrata (superiori forse ai 1200 cc.) pagherebbero un'IVA del 18 per cento e quelle oltre i due litri, un'IVA del 24 per cento. Staremo a vedere.

L'ultima settimana di maggio è stata particolarmente importante per due avvenimenti fondamentali del settore economico-monetario. Si sono tenute a Roma l'assemblea della Confindustria (29 e 30) e della Banca d'Italia (31) con le relazioni — che fanno testo — del neo-presidente Gianni Agnelli e del governatore Guido Carli. L'avv. Agnelli, votato all'unanimità (solo 25 schede bianche) a scrutinio segreto, un favore chiesto e ottenuto dal presidente uscente Lombardi, ha fatto un quadro piuttosto pessimistico delle condizioni in cui versa il nostro paese: «il momento è il più difficile degli ultimi decenni non solo per l'economia per tutta la società. I prossimi sei mesi saranno ancora peggiori: soltanto alla fine dell'anno potremo dire se saremo in ripresa o sull'orlo della catastrofe», ha detto Agnelli senza mezzi termini. Una volta insediato il presidente della Confindustria (che ha voluto con sé come vicepresidenti, Eugenio Cefis, Giuseppe Locatelli, Leopoldo Pirelli e Bruno Visentini) è stato intervistato nello studio televisivo n. 11 di via Teulada dal collega Franco Colombo, neo-esperto in economia (ha preso il posto di Gianni Pasquarelli, passato alla direzione de «Il Popolo»). L'intervista è durata cinque minuti e 45 secondi: Agnelli è riuscito, con una frase alla portata di tutti, a far capire come stanno le cose in Italia: «Occorre produrre per 13 mesi ciò che prima si produceva in 12», ha ammonito Agnelli.

Nel suo intervento all'assemblea della Banca d'Italia il governatore Carli è stato esplicito, avvertendo la necessità di «gravi decisioni nel campo delle retribuzioni e delle imposte», che porterebbero ad un aumento dell'IVA, allo sganciamento dei salari dalla scala mobile, ad una maggiore pressione fiscale, ad un ritocco delle tariffe dei trasporti pubblici.

Tempi duri, insomma, si annunciano: e a far fronte alla nuova «stretta» sono chiamati i cittadini, ancora una volta in sostituzione dello Stato. Speriamo che sia l'ultima volta.

Verifiche calde a **MAGIONE**  
e squalifica di **DINOS**

## Il giallo di una «sagoma»

**MAGIONE** - L'ultimo atto delle laboriosissime verifiche tecniche relative alla gara di domenica scorsa a Magione è stato piuttosto amaro per «Dinos» che con la Alpine aveva vinto la classe 1600 del G. 3. Il pilota francese che corre con licenza italiana è stato squalificato perché immediatamente dopo la gara, al parco chiuso, la sua macchina risultava priva della protezione inferiore del motore. «Dinos» tentava timidamente di protestare la propria innocenza dichiarando di avere perso il copri-carter durante la gara ma il delegato CSAI Cenciarini non aveva dubbi nell'accettare la tesi del Commissario Tecnico Mantovani: sicuramente il particolare incriminato era stato tolto per ovviare al controllo dell'altezza della vettura.

La decisione dei commissari metteva a tacere una serie di voci maligne, messe in circolo da alcuni piloti, tendenti a colpire un presunto protezionismo della scuderia Carpine-Ruffo, organizzatrice della gara, nei confronti del pilota francese che corre per i colori del sodalizio umbro. L'accusa non era certo leggera (non sarà la sola comunque) ma in definitiva «Dinos», autore tra l'altro di una gara molto generosa, ha avuto il trattamento peggiore. Infatti gli altri piloti esclusi dopo le verifiche ante-gara possono continuare tranquillamente a disputare il Challenge FISA mentre per «Dinos» il campionato delle scuderie quest'anno è ormai tabù.

Il caso «Dinos» comunque non era che l'epilogo di una vera giornata campale per i commissari tecnici, più che mai decisi a non ammettere alla seconda prova del FISA (girone centrale) le macchine che denunciavano irregolarità facilmente riscontrabili. Numerosissimi a esempio sono stati i piloti (soprattutto nelle classi 1000 e 1300) invitati a sostituire i pneumatici lisci se non con il battistrada ricalcato, secondo gli ultimi dettami della moda che per i gruppi 1 e 3 quest'anno richiede le slicc casalinghe. Al parco chiuso poi i verificatori Tagliamonte e Drisaldi controllavano la marca ed il tipo delle candele ma si è piacevolmente constatato che nessuno era «fuorilegge».

Molto meno limpida la situazione assetti tanto che dopo il passaggio sulla pedana regolamentare alta 12 cm. ben dodici piloti venivano invitati a prendere la strada di casa. Al mattino il posto scelto per questa verifica era il corridoio dei box ma, visto che i piloti (e soprattutto i quattro esclusi della 1000 con in più Gentile della 1600) non digerivano la leggera pendenza del terreno, al pomeriggio i commissari si spostavano sul marciapiede in cemento antistante il ristorante dell'autodromo. Qui, pur tra consumatori di gelati bibite nell'afoso primo pomeriggio, non veniva meno il rigore ed a farne le spese erano tre piloti della 1600 G. 3 (Alpine) e quattro della 1300 G. 1 (Simca).

Alcuni di costoro però non accettavano serenamente l'esclusione e anche perché poco prima della gara si erano accorti che l'Alpine di «Dinos» aveva superato l'esame «tavola» solo per la mancanza del carter, iniziavano a parlare di favoritismi e passavano decisamente all'attacco. In attesa del giudizio «Dinos» presentavano un esposto (firmato da Sanguolo, Galli, Salvatori, Testi, Chianucci, Donnini, Gentile, Menichetti e Campanella) mettendo in discussione la levigatezza del piano-verifiche, a loro dire troppo sconnesso ed in grado di aumentare la altezza della sagoma falsando i risultati. In conclusione insomma si chiedeva l'annullamento della gara.

La richiesta comunque, ammettendone anche la fondatezza, aveva un vizio di base. Infatti per le loro controprove questi avevano arbitrariamente sottratto la sagoma da un ripostiglio e l'azione era stata del tutto privata con poca o nes-

Soltanto le **PORSCHE** dei «locali» sfidano la **LANCIA**

# VACCARELLA ci ripensa per la TARGA in STRATOS

**PALERMO** - Alla vigilia della 58.a Targa Florio e quando ormai le iscrizioni chiudendosi — nonostante gli ormai cronici ritardi postali — vanno dando alla gara una sua fisionomia più precisa, la macchina organizzativa dell'A.C. Palermo gira in vista dell'impegno del prossimo 9 giugno.

Intanto, mentre sulle Madonie continua gli allenamenti con la Stratos Jean Claude Andruet (che qualche sera addietro ha tenuto «lezioni» di Targa Florio agli ospiti del Club Mediterraneo di Cefalù dopo la proiezione dei films della corsa del '65 e del '71) in attesa che alla equipe del team Lancia Marlboro si aggiungano dalla prossima settimana Larrousse (reduce dalla 1000 km imolese), Munari e Ballestrieri di ritorno da Pavia (dove hanno dominato il Rally delle 4 Regioni).

Sempre in argomento Stratos c'è da dire che nei giorni passati, e dopo i pubblici pronunziamenti di Nino Vaccarella, che sembrava disposto a fare una eccezione ai suoi propositi di ritiro per la Targa Florio solo se avesse avuto una vettura competitiva, i dirigenti della scuderia Ateneo di Palermo, di cui peraltro Vaccarella è presidente onorario, avevano convinto Cesare Florio a mandare in Sicilia una terza Stratos «casa» per l'ex «preside volante».

Ma, quando tutto sembrava ormai andato in porto, Vaccarella faceva marcia indietro, giustificando il proprio ripensamento col poco

tempo a disposizione per un minimo di allenamento e la difficoltà di trovare un coequiper (si era fatto, fra le righe, il nome del valido «Frak MC Boden», campione siciliano assoluto in carica) per la gara di domenica.

Comunque al via della corsa di Florio, in edizione ridotta quest'anno a soli sette giri, i siciliani che dovrebbero avere maggiori chances sulla carta sono Raffaele Restivo e «Apache» che hanno appena acquistato una Porsche Carrera RSR di tre litri, preparata in Germania da Strhaele e con cui contano di inserirsi nei primi posti dell'assoluto. Restivo e «Apache», trasfughi dalla sempre più evanescente scuderia «Pegaso», si sono iscritti alla concittadina «Ateneo-Jolly Club».

Fra le altre macchine di rilievo, oltre all'accoppiata Stratos dovrebbero ben figurare le due Porsche 908/3 della scuderia Nettuno (Casoni-Joest e Venturi-Lansen) mentre è ancora in via di perfezionamento (si attende l'arrivo materiale del modulo di iscrizione) l'adesione della coppia spagnola Juncadella-De Bagration. Chi forse non sarà al via è invece Nanni Galli che avrebbe dovuto correre in coppia con Rosselli, anche se la vettura non fosse rimasta incidentata a Imola e non era disponibile comunque un motore di ricambio per la loro Abarth Osella due litri.

g. m.

suna possibilità, quindi, di vedere accolte le istanze con animo e spirito sereni. Il direttore di gara Berardi comunque includeva nel fascicolo inviato alla CSAI anche la richiesta dei piloti non senza aggiungere però una superperizia del piano incriminato. Verificato con l'apposito strumento il dislivello raggiunge appena i 4 mm. su 2,80 metri di piano controllato mentre l'altezza della sagoma in legno è di 11,7 cm. in media. A questo punto non dovrebbero esserci più dubbi ma crediamo che per i piloti l'argomento principe per bloccare la contestazione sia stato (potenza del campanilismo anche nel 1974) la squalifica del locale «Dinos».

d. b.

## La PANTERA di PARPINELLI

**PARMA** - Il reclamo che Pier Bartolomeo Calò aveva presentato nei confronti della Pantera De Tomaso di Parpinelli, vincitore nella classe oltre 2000 del gruppo 3, del Primo Trofeo A.C. di Piacenza organizzato a VARANO MELEGARI il giorno 23 maggio, si è rivelato inutile. Le verifiche tecniche espletate dai commissari sportivi dell'A.C. di Parma non hanno riscontrato alcuna irregolarità nelle parti meccaniche reclamate da Calò. Pertanto la classifica ufficiale della classe oltre 2000 del gruppo 3 rimane la stessa.

• E' improbabile che a **Beltoise** venga permesso di partecipare al GP di Svezia del 9 giugno, dato che la polizia locale non ammette che il francese, sprovvisto di patente, si metta al volante di una vettura. Come si ricorderà la patente è stata ritirata a Beltoise per eccesso di velocità.

• Finito il **Rally Coppa del Mondo**, sono passati da Torino, con la vettura con la quale avevano partecipato alla gara, i turchi Siphai e Avcioglu. In viaggio per tornare in patria, hanno sostato alla Fiat-Abarth ove era stata preparata la loro Murat 124.

• A Londra si ritiene molto probabile che la guida di **LELLA LOMBARDI** in F. 1 sarà confermata nei prossimi giorni. Per il momento non si hanno altri particolari.

• Benché **L'ENSING** abbia problemi per l'iscrizione al GP di Svezia, la vettura viene revisionata in previsione di quella corsa, soprattutto nel campo delle sospensioni. Fra poco inizierà il lavoro sul modello 1975, che potrebbe essere già pronto più avanti nell'anno.

## Niente 1300 nella corsa G. 2 a Vallelunga

**ROMA** - La Vallelunga S.p.A. comunica che l'inclusione della classe 1300 G. 2 nella gara di campionato italiano del 9 giugno, come riportato dal Notiziario CSAI n. 4, è soltanto un banale errore. Le classi ammesse sono solo quelle fino a 1150 e la 1300 verrà inclusa nella gara del 22 settembre.

Ecco gli orari per la gara romana:

**Verifiche** (tutti i gruppi): sabato, dalle 8,30 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 15,30.

**Prove** - 1. turno: sabato, 15-15,40: classi 500 e 600; 15,50-16,30: classi 700, 850, 1000 e 1150; 16,40-17,30: F. Italia; 17,40-18,30: F. 850.

**Prove** - 2. turno: domenica, con gli stessi orari dalle 9,30 alle 12,45.

**Gare** - Ore 15: 1. batteria F. Italia; ore 15,30: 2. batteria F. Italia; ore 16,10: classi 500 e 600; ore 16,45: classi 700, 850, 1000 e 1150; ore 17,30: F. 850; ore 18,15: F. Italia.

THURXTON - Quando la Chevron di Pilette è rimasta senza carburante all'ultima curva dell'ultimo giro, Ian Ashley è passato avanti e si è aggiudicato questo round del campionato Rothmans di F. 5000. Alle sue spalle, staccato di soli 3/5, c'era Gethin; quarto Bell, che prima era parso il dominatore della gara.

Bell sostituiva Hobbs sulla Lola del Hogan Racing e, dopo la sessione di prove preparatoria, svoltasi pochi giorni prima a Silverstone, si era detto molto soddisfatto della vettura. « Si potrebbe addirittura dire che sono entusiasta » ha aggiunto. (Questo, forse, è un commento negativo nei confronti delle altre vetture che Bell ha utilizzato di recente, dato che nessun altro ha espresso così esagerati complimenti su una Lola F. 5000).

## LELLA aveva sonno nelle prove

Entro poche tornate, nella prima sessione di prove, i tempi di Bell erano decisamente sotto il record assoluto sul giro. Il suo iniziale 1'10"6 è bastato per fargli ottenere la posizione al palo, ma poi ha osservato: « Dopo cinque giri le lancette della temperatura hanno cominciato a salire forte e ho capito che prima della gara sarebbe occorso cambiare il motore ».

Il secondo posto nello schieramento era occupato da Ashley (1'11"2), piuttosto avvilito dalla Lola Shellsport (« Sento che dovrei potere andare più forte » ha detto) e la fila era completata da Gethin (1'11" e 4), decisamente a terra. « Detesto questo (segue un aggettivo non ripetibile) e orribile circuito — ha detto —. Un po' sottosterzo, un po' sovrasterzo, non riesco insomma mai a fare andare la vettura nel modo giusto ».

In seconda fila Pilette e Belso, entrambi con 1'11"6.

In terza fila Evans, abbastanza soddisfatto (1'12"), Wilds (1'12") tutt'altro che soddisfatto e Schuppan (1'12"2).

In quarta fila Holland, che ha ammesso un poco vergognoso che era stata colpita quando era uscito di pista durante la prima sessione, sicché per la durata della seconda la sua Trojan è rimasta ferma a farsi « rifare il muso ». Il tempo di Holland è stato uguagliato da Magee. Il primo della quinta fila avrebbe dovuto essere Craft (1'12"8), ma poi ha deciso che il motore della sua Chevron doveva essere cambiato, dopo le prove, e mentre si formava lo schieramento i meccanici stavano ancora cercando di sistemare varie cose sulla vettura, sicché nella fila c'erano anche Edwards (1'13"2) che, incredibile ma vero, arrivava al termine della giornata con la Lola Embassy intatta, e Dean (1'13"8). Nella fila seguente Mc Guire su Lola (1'14"4) e il novellino francese, Arnoux, che aveva attirato molti giornalisti francesi. Ha iniziato le prove in modo incerto, è stato attardato da forature e da noie all'impianto del lubrificante, ma poi ha acquistato fiducia e coi tempi è sceso fino a 1'14"4, con la McLaren Shellsport. In ultima fila Santo, Lella Lombardi (entrambi 1'14"6) e Sumner (1'15"4).

Era la prima volta che Lella andava a Thruxton, circuito sul quale pareva non avere opinioni particolari. Nella chicane ha dato l'impressione di avere una guida più liscia degli altri, però dopo le prove si è lamentata che la vettura pareva « rigonfia » col pieno carico di carburante, mentre il muso sembrava leggero (una descrizione che si contraddice un po' si direbbe, perché se non sbagliamo il carico del carburante è davanti al centro di gravità). Inoltre si aveva l'impressione che Lella non si sentisse tanto bene e fra le prove e la gara si è chiusa nel furgone, per cercare di dormire.

## Fa un errore l'ex centauro in CAMARO

THURXTON - Fra le gare di contorno a quella di F. 5000 la più importante è stata il round del campionato Castrol, per gruppo 1. Ha condotto l'ex centauro Stuart Graham su Camaro, finché è uscito di pista per un testa-coda. Dopo è andato al comando, e ci è rimasto fino alla conclusione, Richard Lloyd su un'altra Camaro: media del vincitore kmh 145,60.

David Hodges

THURXTON - All'abbassarsi della bandiera, Bell è scattato avanti, seguito da Ashley, Pilette, Wilds e Gethin, mentre Belso è stato quasi spinto fuori pista nel « tafferuglio » alla prima curva. Bell pareva deciso a occupare la posizione di comando e ha stabilito un nuovo record sul giro della F. 5000 in 1'12", già alla prima tornata. Era seguito da Pilette, ma c'era già un leggero varco nei confronti di Ashley, mentre più indietro ancora batteggiava un terzetto formato da Wilds, Gethin ed Evans. Alle loro spalle anche Belso e Holland si sferravano un duello, poi veniva Dean che lottava per tenere a bada Edwards. Alla fine del secondo giro Lella Lombardi era quattordicesima.

In testa Pilette era deciso a non permettere a Bell di crearsi un buon vantaggio e, così facendo, ha uguagliato il nuovo record sul giro, avvicinandosi poi a Bell. Dietro di loro per alcuni giri l'ordine si è stabilizzato, finché Edwards è stato spronato a fare meglio vedendo nello specchietto retrovisore la nera McLaren di Arnoux, ed è così riuscito a superare Dean e ad accorciare la distanza con Holland. Evans ha superato Gethin, fatto che ha svegliato Peter, il quale un giro dopo, infatti, ha avuto la meglio in frenaggio tanto su Evans che su Wilds nella chicane, occupando così il quarto posto. Al nono giro Bell ha raggiunto Thwaites, che procedeva lentamente con la Lola per abbandonare, ed è stato costretto a cambiare traiettoria. A Pilette non occorre altro e si è portato con forza al comando. Quanto era accaduto ha anche fatto capire a Bell che non tutto andava bene, anzi che la macchina andava male. Per pochi giri è rimasto appiccicato a Pilette, indicando la parte posteriore della Lola mentre passava davanti al box. Al sedicesimo giro era ormai improvvisamente arretrato. « In una curva a sinistra, che abbondavo a tavoletta — ha poi spiegato — sono d'un tratto uscito

« Beffa » di ASHLEY nel circuito più discusso (BELL in evidenza)

# Pilette a secco all'ultima curva

di pista e allora mi sono reso conto che il problema veniva dal pneumatico posteriore di sinistra » (si stava sgonfiando).

Intanto, al quindicesimo giro, Lella Lombardi ha ceduto una posizione a Robinson il quale ha gentilmente fatto un testa-coda, quattro giri dopo, restituendo la posizione alla ragazza. Lella era stata doppiata da Pilette al quindicesimo giro e dopo si è tenuta al passo col duello Arnoux-Santo, che si svolgeva davanti a lei, raccogliendo frutti quando Arnoux ha fatto un testa-coda al ventunesimo giro. A questo punto Lella ha superato Santo, che al ventiseiesimo giro si è ritirato.

CORSA A THURXTON - 27 maggio 1974 - Gara valevole per il campionato Rothmans di F. 5000.

LA CLASSIFICA - 35 giri, km 132

1. Ashley (Lola T330) 42'51"2, media kmh 185,80; 2. Gethin (Chevron B28) 42'51"8; 3. Evans (Lola T332) 43'04"2; 4. Bell (Lola T330) 43'11"; 5. Belso (Lola T330) 43'19"; 6. Holland (Trojan T102) 43'53"4; 7. Pilette (Chevron B28) 34 giri (non ha finito la gara); 8. Sumner (Trojan T101) 34 giri; 9. Lombardi (Lola T330); 34 giri; 10. Edwards (Lola T332) 33 giri; 11. Robinson (McLaren M19) 32 giri; 12. Wattiez (Lola T330) 32 giri; 13. Wilds (March 74A) 31 giri. Giro più veloce: Bell e Pilette 1'12", media kmh 189,58.

Ormai Bell si era fatto la mano con la vettura e si affiancava a Pilette, nel tentativo di riprendere il comando. Gethin si era staccato dal duello Wilds-Evans e cercava piano piano di raggiungere Ashley, che aveva problemi nel trovare la quarta marcia. Finalmente la battaglia fra Dean ed Edwards aveva preso fine, quando Edwards è andato al box per fare controllare un pneumatico anteriore che si deteriorava.

Negli ultimi dieci giri è stato chiaro che i guai di Bell si moltiplicavano e che era difficile tenere la vettura sotto controllo (« Ogni volta in cui tentavo di dare potenza, la parte posteriore cercava di andare

per i fatti suoi, però ho deciso di stare aggrappato al secondo posto fino alla conclusione »). Ashley ha dunque cominciato a guadagnare terreno rispetto a Bell, ma era anche preoccupato per Gethin (« Per gli ultimi quindici giri — ha detto — sentivo sempre più la sua presenza »). Dopo il trentaduesimo giro non era probabile che qualcuno potesse minacciare Gethin, perché quando Evans e Wilds sono arrivati alla chicane, su quel giro, si apprestavano a doppiare Dean. Entrambi hanno cercato di avere la meglio su di lui in frenaggio, Evans è passato avanti e la March di Wilds ha urtato la parte posteriore della Chevron di Dean. Tutte e due le vetture sono finite contro la barriera di sicurezza, quella di Dean riportando guai modesti mentre quella di Wilds restava seriamente danneggiata. Mike è stato estratto dai rottami e data l'entità dei danni si può dire che sia stata una fortuna che il pilota abbia riportato soltanto la frattura di un polso.

E così l'ordine di gara sembrava assestato, e invece no. Pilette è arrivato alla chicane per l'ultima volta, con la vettura avvolta dal fumo e il motore è andato a farsi benedire. Se il tratto per arrivare al traguardo fosse stato leggermente in discesa, forse Pilette avrebbe potuto arrivare fino in fondo.

Il vincitore a sorpresa è dunque stato Ashley, con pneumatici che perdevano pezzi di gomma e privo di quarta marcia. Staccato di soli 3/5 di secondo c'era uno stupito Gethin, che non aveva previsto di cavarsela tanto bene a Thruxton. Le disgrazie altrui, e la sua solita regolarità di guida, hanno dato a Lella il nono posto, che vuole dire altri due punti di campionato. Il povero Bell è stato superato da Gethin e da Evans nei giri finali, però era chiaro che si era goduto la gara.

David Hodges

## Le 5000 soppiantano la CAN-AM

TORONTO - Sta declinando in popolarità la serie corse Can-Am. Lo si ha conferma almeno dall'impegno con la quale è stata lanciata la campagna pubblicitaria per la gara di F. 5000 che verrà disputata a Mosport Park il giorno antecedente la Can-Am. E' arrivato direttamente da Indianapolis, Dan Gurney — progettista e costruttore delle vetture Eagle — per presentare appunto le due vetture che ha iscritto alla gara di F. 5000.

Riferendosi all'accordo da poco raggiunto fra gli organi USAC e SCCA, Gurney si è dichiarato felicissimo perché ha detto: « E' sempre stato difficile per noi americani l'inserimento nel campo delle F. 1 come costruttori ma ora, grazie a questa unificazione verranno certamente ridotti i motori e quindi oltre che ad avere un campionato nel nord America che si avvicini moltissimo alla F. 1 come concezione, a questa potremo parteciparvi con il

semplice cambio del motore. Per quest'anno non ho nessuna intenzione di correre in F. 1, — ha continuato Gurney, — per le Eagle di F. 5000 che ho costruite sono state progettate con tutti i requisiti necessari per essere delle F. 1 infatti, oltre che ai freni entrobordo vi sono state applicate anche tutte le misure protettive da questa richieste. Per la gara di Mosport del 15 giugno, sono state iscritte due vetture ufficiali per Brett Lunger e Elliott mentre una terza Eagle è stata costruita per l'argentino Garcia Vega che avrà dalla Eagle l'appoggio tecnico senza però far parte della squadra.

« La Eagle di F. 5000 — ha detto il costruttore — da quando è stata costruita ha subito ben 21 modifiche e per questa formula potrebbe essere anche un po' troppo sofisticata. A Riverside abbiamo ottenuto il nuovo record della pista durante le

prove però, non abbiamo fatto i conti né con Mario Andretti né con Brian Redman e da parte nostra abbiamo provati ben 6 piloti differenti prima di decidere su Lunger e Elliott ».

Sebbene non si sia chiaramente dichiarato, Gurney non ha escluso un tentativo di fare il salto nella F. 1 ma su questo punto è stato molto vago mentre si è pronunciato con ottimismo sui tentativi sia di Parnelli Jones e Andretti nonché di Roger Penske. Invece pensa che, non in tempo per la gara di Mosport, ma successivamente, alcuni dei piloti USAC entreranno a far parte del campionato Continental di F. 5000. E' dal 1970 che non si disputano gare di F. 5000 a Mosport (il record della pista per questa categoria è ancora di Andrea de Adamich con la Surtees TS5 in 1'22"5).

Gilberto Gatto