

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Voglio dare in coppia con Merzario una vittoria all'ALFA

L'Alfa Romeo vincerà ancora una corsa di 1000 KM quest'anno? Nessuno deve nascondere che il suo tradizionale avversario dispone di due armi che, senza essere assolute, sono di grande efficacia: pastiglie per i freni che sopportano la durata della corsa e un'organizzazione di stand super rodata dove si riflette lo sforzo prolungato della Matra. Ma i 1000 KM d'Austria hanno rivelato il ritorno della 33t12 alla vetta della scala delle prestazioni. Credo che gli sportivi italiani siano stati contenti di rivedere un'Alfa Romeo in testa e aggiudicarsi per di più un record sul giro piuttosto impressionante. Posso assicurare in ogni caso che il pilota di questa Alfa Romeo è particolarmente soddisfatto!

E anche senza questo marginale successo, sarei già stato molto soddisfatto per aver potuto battermi per l'Alfa Romeo, anche se lo dovevo al pauroso incidente dello sfortunato Arturo Merzario (di cui bisogna sottolineare il coraggio senza limiti) che mi ha reso per un giorno al tradizionale ruolo dei tempi in cui correvo per John Wyer. Non ho mai nascosto che mi considero, in fondo, l'ultimo rappresentante di un'epoca precedente. Che la corsa sia la mia professione non mi ha impedito di trovarmi delle soddisfazioni sentimentali. E per me che ho avuto l'infanzia nutrita dalla leggenda dell'Alfetta, poi da quella della Ferrari, è prezioso aver corso per questi due costruttori (come l'ho fatto, invero, per ciascuno dei costruttori tradizionali che operano ancora in competizione. Fra questi, l'Alfa Romeo è la sola per la quale non abbia ancora vinto). Ed è anche per questo che aggiungerò un particolare ardore a quello di Arturo Merzario per riportare quest'anno ancora una vittoria che non cambierà nulla nell'attribuzione del titolo mondiale, promesso alla Matra, ma che rimetterà almeno in discussione la sua recente nomina. Senza dimenticare che sarebbe di buon auspicio per il campionato 1975!

Obiettivo n. 1: combattere!

Detto questo, mi permetterò di ricordare una volta di più, fino a che i lettori e i giovani giornalisti ne siano ben convinti, che la soddisfazione o la delusione del pilota non sono questioni di classifica, ma unicamente del modo con cui gli è stato permesso di esprimersi. Sicuro, se la vittoria gli è data in supplemento, essa gli porta un piacere supplementare. Ma gradatamente mentre egli matura, gli appare sempre di più chiaro che è combattere che conta innanzi tutto. Ed è per questo che provo una vera soddisfazione nell'essere « l'uomo del record » dei giri più veloci e aver aggiunto alla mia lista quello della 1000 KM d'Austria. Un record del giro non ha più, evidentemente, lo stesso significato di un tempo, ma ricompensa oggi il più combattivo. E se mi piace particolarmente il fatto di aver stabilito il record quest'anno a Zeltweg, è perché potevo temere che la mia combattività naturale fosse stata smussata da queste due ultime stagioni durante le quali non ho avuto più di 4 occasioni per prendere parte alla battaglia. Perché non c'è nulla che usuri di più di essere tenuti lontani dall'azione...

I 1000 KM d'Austria mi hanno infinitamente incoraggiato a pazientare nell'attesa di una vettura competitiva in F.1. Mi hanno anche ricordato che portare delle responsabilità al vertice è l'atmosfera che più mi si addice. Infatti, i movimenti della mia carriera sportiva sono stati sempre guidati da questo bisogno. E coloro che hanno saputo soddisfarlo non hanno avuto rimpianti.

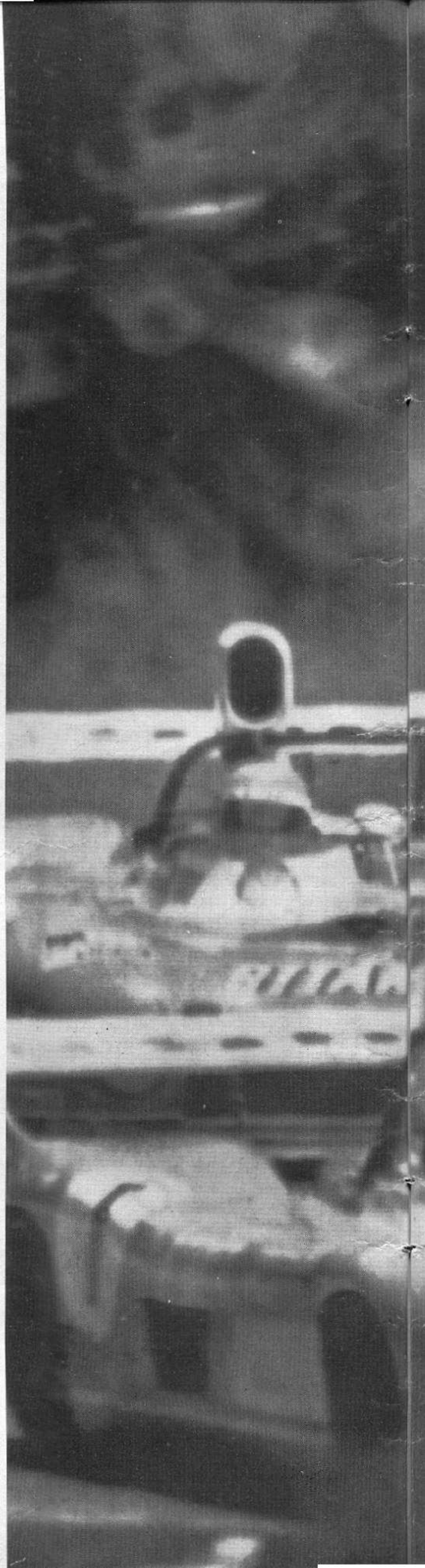
Se Esopo rivivesse...

Ma se questa 1000 KM d'Austria è stata esaltante per il partecipante, e assai appassionante, invero, per lo sportivo competente, si sa già che è stata un fiasco sul piano della presenza di pubblico e quindi su quello della rendita dell'organizzazione. Questa strana opposizione sarebbe piaciuta ad Esopo che è stato, mi pare, il primo a notare l'ambivalenza di ogni cosa. Ricordiamo la storia in cui esprimeva, a 24 ore di differenza, che la lingua è la migliore delle cose e che essa è la peggiore. Se Esopo rivivesse, potrebbe dire altrettanto della TV. In ogni caso dal punto di vista dello sport automobilistico! Sì, lo sport dell'automobile deve con ogni certezza alla TV la sua « seconda generazione di popolarità » che gli ha aperto l'attenzione del grande pubblico, in supplemento del suo pubblico tradizionale di spettatori esperti. Ma dopo aver compiuto questo miracolo di interessare i non automobilisti (fino alle persone più casalinghe) ai risultati delle grandi corse, essa ci ha ricordato, con la disavventura di Zeltweg, di non perdere di vista, che quest'ultimo successo dello sport automobilistico è, in effetti, il suo. E anche che, per quanto popolare sia potuto diventare con il suo aiuto, l'automobilismo non ha ancora raggiunto né la popolarità del calcio, né quella del ciclismo.

Gli organizzatori del G.P. Olanda avevano fissato il loro orario in funzione della trasmissione della partita della Coppa del Mondo e nel caso del G.P. di Francia, hanno tenuto conto in più del servizio del Tour di Francia. Questa è grande previdenza, anche se questa attitudine è potuta sembrare da prima insolita. E nulla l'ha dimostrato più brutalmente che il circuito deserto di Zeltweg nelle ore in cui la coppa del mondo passava sullo schermo. Mi permetto persino di pensare che il problema dovrebbe essere approfondito e che potrebbe rivelarsi favorevole se le grandi Federazioni sportive mondiali intrattenessero contatti periodici per fissare i loro calendari internazionali in funzione dello sportivo « omni sport » che è succeduto allo sportivo specializzato e che è divenuto un personaggio tipico del tempo d'oggi. Sarebbe forse necessario ridurre il volume delle pagine internazionali di ciascuno sport, ma sarebbe questo un male? E quanto l'internazionalizzazione del mondo fa rinascere per reazione lo spirito locale, non si costruirebbe un edificio sportivo più solido appoggiandosi maggiormente, alla base, su attività sportive essenzialmente nazionali?

Nessuno può nascondere che lo sport automobilistico in questo momento sta poco bene (eccezione fatta per la sola F. 1). E forse è per aver trascurato questo fatto.

Jacky Ickx



II MONDIALE
MARCHE '74
chiuso al GLEN

domenica **SPRINT**

Squalificata l'ALFA di
MERZARIO-ANDRETTI
nella 6 ORE americana
dopo un'inutile rimonta

MATRA iride - bis con beffa

La Matra di Beltoise-Jarier (questa volta la coppia regina Pescarolo-Larrousse, ha dovuto lasciare ai compagni la vittoria) lanciata verso l'affermazione nella 6 Ore del Watkins Glen che dà alla Casa francese il sicuro secondo alloro iridato.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN - Meglio che con un bis iridato, l'equipe MATRA non poteva solennizzare il 14 luglio della gloria di Francia. Nel giorno fatidico della presa della Bastiglia, il missile-blu di Jarier-Beltoise, a 174,029 kmh ha fatto concludere con quattro corse di anticipo il campionato mondiale Marche '74.

Per la maggioranza degli americani accorsi al Glen, ed amanti delle gare « sprint » la settimana « Sei Ore » valevole per il campionato mondiale marche è apparsa monotona e non eccessivamente appassionante. E la risposta va cercata nel numero dei partecipanti al « vero » campionato marche.

Due Matra, un'Alfa, riconosciamolo, ci vuol ben altro per poter scuotere 90 mila spettatori che avevano innalzato le tende due giorni prima, sfidando il freddo (sic!) notturno inusitato che ha avvolto le foreste degli indiani Seneca!

Forse gli organizzatori, in vista di questo handicap, hanno pensato bene di includere un plotone di vetture Trans-Am

per muovere meglio l'aria calda che intontiva dolcemente gli spettatori pur in succinte tenute estive.

Una sei ore corsa su uno dei circuiti più noti del mondo, che non ha dunque avuto la forza d'attrazione che si sperava. Del resto il duello riservato alle tre « maggiorate » francesi ed all'unica italiana superstite dopo l'incidente in prova di Stommelen, non ha mai assunto tinte eclatanti.

E' stato solo il « rush » finale di Arturo Merzario che « recuperata » l'Alfa che aveva recalcitrato ad Andretti per il maledetto cavetto del Dinoplex, andato a massa, a dare uno spettacolo di coraggio e decisione che purtroppo non è servito se non a confermare Arturo. Un pilota che oggi merita la stima di chi lo conosce e segue perché conosce il rispetto della sua professione anzitutto.

La coppia Merzario-Andretti, per dirla con l'ing. Chiti, è forse la più azzeccata degli ultimi 15 anni, pari forse alla ex cop-

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 22

6 ORE W. GLEN

gara internazionale di velocità e durata, valida quale sesta prova del Campionato mondiale Marche. Circuito di Watkins Glen di km 5,435, 15 luglio 1974

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

pia Andretti-Ickx. Alla fredda manovra del pilota arrivato (Andretti) fa riscontro il coraggio, lo sprint di un driver che sa decidere e attuare l'azione appropriata. Peccato che non abbia potuto raccogliere quello che meritava anche perché al Glen si sono ripetuti guai tecnici specie ai freni.

Appariva proprio l'«Alfa», il simbolo della nostra Italia delapidata da «austerità» fasulle, da crisi politiche non semplici, costretta a «regalare» il titolo mondiale alla consorella francese senza avarizia e per circostanze forzate.

Alla sconfitta anche la beffa,

con la decisione persino provocatoria del «chief steward» della pista di Watkins Glen diventata un insulto alla vita umana (quella di Arturo Merzario) oltre che a una casa straniera (l'Alfa Romeo) sobbarcatasi a un tale impegno extraoceanico per rispetto dei suoi impegni.

E' stata una turlupinatura anche nei riguardi degli spettatori, ai quali si è fatto credere che l'Alfa fosse ancora nell'agone e lottasse per rimontare le posizioni perdute, mentre alla fine si dirà: «L'Alfa è stata squalificata perché i meccanici l'hanno "aggredita" mentre era ferma lungo la pista».

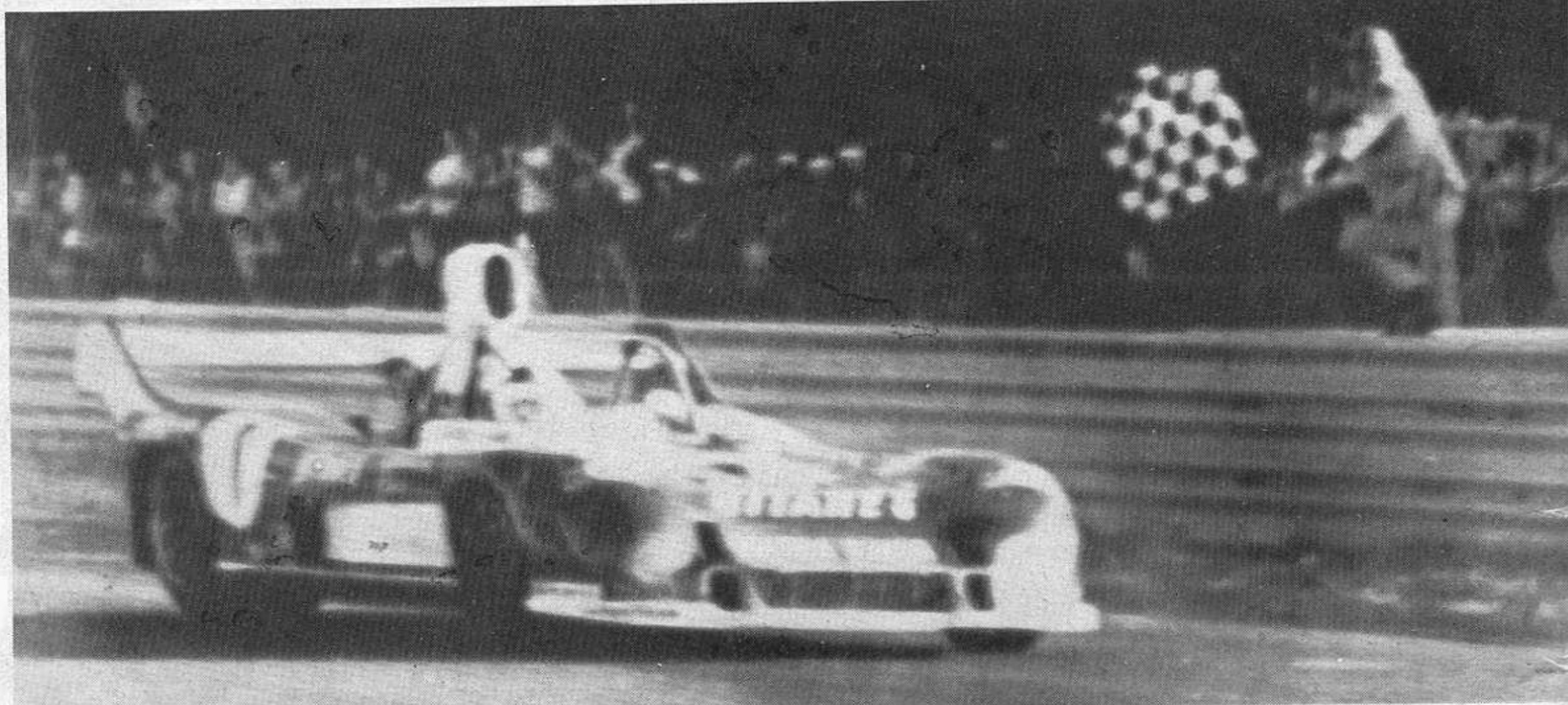
I. m.

Così (in 24)
al via...

...e (in 10)
al traguardo

Matra Simca 670 B (Pescarolo-Larrousse) 1'43''698	Matra Simca 670 B (Beltoise-Jarier) 1'43''893
Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Andretti) 1'44''148	Porsche Carrera (Muller-Van Lennep) 1'53''760
Porsche 908 (Aase-Patrick) 1'56''289	Porsche Carrera (Gregg-Haywood) 1'56''479
Carrera RSR (Holbert-Forbes-Robinson) 1'57''387	Camaro (Agor-Nicher) 1'57''747
BMW (Follmer-Lungher) 1'59''630	Porsche Carrera (Hagestad-Barber) 2'00''314
Ford Capri (Theodoropoulos-Kwech) 2'00''345	Chevron B13 (Fisher-Dupont) 2'01''614
BMW (Buffum-Petery) 2'01''850	Porsche 911 (Heimrath-Cook) 2'02''425
Camaro (Miller-Miller) 2'03''198	Carrera RSR (Posey-Hobbs) 2'03''702
Carrera 3L (Bienvenue-Dancos) 2'04''193	Ferrari (Garcia Veiga-Monguzzi) 2'05''247
Corvette (Mitchell-Neil) 2'05''551	Camaro (Carter-De Lorenzo) 2'05''669
Porsche Carr. RSR (Helmick-Osteen) 2'06''141	Ferrari 365 (Hiss-Cudini) 2'08''304
Corvette (Davidson-Witzberg) 2'08''406	Corvette (Pierce-Mills) 2'08''440

1. Matra-Simca (Jean Pierre Beltoise-Jean Pierre Jarier) 193 giri in 6.01'33"8, media di kmh 174,029; 2. Porsche Turbo



Ecco la Matra 670 B di Beltoise, mentre taglia vittoriosamente il traguardo alla fine delle 6 Ore mondiali. L'Alfa, squadra e piloti, in caso di vittoria avrebbe devoluto i premi vinti ad un ospedale di Watkins Glen, ma purtroppo ancora guai tecnici l'hanno tenuta lontana dalla vittoria e in questo caso, dall'opera caritatevole e umanitaria

(Muller-Van Lennep) a 9 giri; 3. Porsche Carrera (Gregg-Haywood) a 17 giri; 4. Porsche 911 RSR (Heimrath-Cook) a 21 giri; 5. Chevrolet Camaro (Carter-De Lorenzo) a 25 giri; 6. Porsche Carrera (Bienvenue-Dancos) a 29 giri; 7. Porsche Carrera (Posey-Hobbs) a 33 giri; 8. Porsche Carrera (K. Miller-P. Miller) a 34 giri; 9. Chevrolet Camaro (Carter-Laughlin) a 43 giri; 10. Porsche Carrera (Kaiser-Minter).

● Andretti-Merzario (Alfa 33tt12) sono stati tolti dal 5. posto di classifica e quindi squalificati per riparazione effettuata dai meccanici fuori dai box. Giro più veloce: il 22. di Beltoise in 1'44''05, media kmh 186,949.

RECORDS IMBATTUTI

● Il record sulla distanza appartenente alla coppia Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) 199 giri alla media di 179,040 kmh rimane imbattuto.

● Il record sul giro appartenente a Francois Cevert (Matra-Simca) in 1'43'' e 847 alla media di 187,810 kmh rimane imbattuto.

Classifica del Mondiale Marche (dopo 7 prove)

	MONZA	SPA	NURBURG-RING	IMOLA	LE MANS	ZELTWEIG	WATKINS GLEN	TOTALE
MATRA-SIMCA	—	20	20	20	20	20	20	120
PORSCHE	8	12	6	8	15	6	15	70
ALFA ROMEO	20	—	15	15	—	15	—	65
GULF	10	15	10	—	10	10	—	55
CHEVRON	1	—	3	2	—	4	—	10
FERRARI	—	—	—	—	8	—	—	8
CHEVROLET	—	—	—	—	—	—	8	8
TOLOLA	6	—	—	—	—	—	—	6
LIGIER	3	—	—	—	3	—	—	6
ALPINE RENAULT	—	—	1	—	—	—	—	1
AMS	—	—	—	1	—	—	—	1

I PROSSIMI APPUNTAMENTI: 1000 KM del Paul Ricard (Francia), 15 agosto; 1000 KM di Brands Hatch (Inghilterra), 29 settembre; 1000 KM di Buenos Aires (Argentina), 20 ottobre.

Gli occhiali da vista salvano STOMMELEN

WATKINS GLEN - Erano le 11 e 15 di venerdì quando il direttore apriva la pista alle vetture Can-Am. Avevano provato le 5000 e le Alfa si infilavano tra le Can-Am non tanto per tentare di qualificarsi per la corsa di domenica, quanto per provare una vettura con pneumatici Goodyear D1110 e D1112, una miscela nuova per prova. Per regolarità veniva iscritta questa macchina dal concessionario locale della Casa italiana.

Merzario ed Andretti avevano compiuto alcuni giri senza avvicinarsi ai tempi di giovedì (il secondo migliore dopo Beltoise 1'43''893) mentre Stommelen compiva due giri. All'inizio del terzo, alla curva numero sette che immette nel «serpente» uno scoppio, il pneumatico sinistro anteriore dell'Alfa esplodeva letteralmente. Stommelen scartava a sinistra, urtando il guard-rail che cedeva formando una lunga conca, ma respingeva la macchina che s'incendiava subito. Il tempo per il pilota di uscire dall'inferno con la fronte bruciata (ustioni di secondo grado), e l'intervento fulmineo degli estintori che in 18 secondi annullavano il fuoco spaventoso. Gli occhiali da vista salvavano dalla fiammata gli occhi del pilota tedesco che, per la rottura della visiera di plastica, accusava una semplice bruciatura al sopracciglio. La macchina comunque era contorta nell'avantreno e le fiamme demolivano il resto.

«Non potremo correre con due macchine» commentava subito Chiti. Poco dopo il comunicato ufficiale della Casa di gomme, che diffidava chiunque dall'inserire le difettose coperture.

Restava la consolazione che Merzario, giovedì, aveva provato portando il tempo a pochi decimi di secondo da Beltoise. Ma affermava Mario Andretti: «Se volessimo potremmo abbassare il tempo, comunque a noi non interessa la "pole position". Questa non è una gara sprint per 5000. Sono sei lunghe e massacranti ore su un circuito che non concede un attimo di distrazione. Vedremo verso la fine se forzare o altro».

Forzeranno poi, lo sapete, ma solo per una squalifica-beffa.

MERZARIO - ANDRETTI generosi fino in fondo, ma...

E' cominciata con i freni la sofferenza dell'ALFA

WATKINS GLEN - La settimana Sei ore di Watkins Glen parte con 29 minuti di ritardo. Cosa insolita, conoscendo la puntualità degli americani. C'è un sole primaverile più che estivo che rende l'atmosfera del Glen più festaiola.

Dopo le prime batterie della 5000 e della Can-Am, iniziate presto nella mattinata, lo starter alza il sipario alla gara mondiale. Sono in prima fila Jean Pierre Jarier su Matra e Henri Pescarolo, in seconda fila Merzario dall'interno ed Herbert Muller su Porsche Carrera turbo.

Il via, evidentemente, non è piaciuto allo starter che ha notato confusione nelle retrovie e dopo un giro espone la bandiera gialla, ma i francesi e Merzario fanno orecchie da mercante e schizzano via senza esitazioni. Al giro seguente però la bandiera nera ferma tutti. E si riformano le righe.

Finalmente il via «regolare» e le due vetture azzurre se ne vanno inseguite da Merzario a poche decine di metri.

Per 12 giri le Matra si inseguono distaccando l'Alfa di circa 17 secondi, poi la macchina di Pescarolo comincia a scoppettare ed è costretta a rientrare al box per cambiare tutte le candele. L'operazione fa perdere cinque giri al francese. Merzario ora è secondo con 22 secondi di distacco, ma al 32. giro Merzario rientra al box per dare il comando a Mario Andretti. L'ing. Marelli nota che qualcuno aveva sfiorato col pneumatico il parafrangente posteriore sinistro che toccava la ruota avendo rotto il gancio. Ci sono voluti circa 50 secondi prima che Mario potesse rientrare in gara.

Pescarolo intanto sembra avere serie intenzioni poiché dalla sedicesima posizione risale alla settima mentre Andretti viene doppiato da Jarier per la lunga sosta al box dell'Alfa. Si gira intorno alla media di 184,230 kmh.

Poderosa intanto la rimonta della Matra di Pescarolo. Pur se a cinque giri dal connazionale è tornato in quinta posizione. Al box Merzario denuncia problemi di sottosterzo dovuti alle gomme. Comunque le Matra girano a maggior regime. Al 50. giro per esempio Andretti marcia in 1'49", e Beltoise 1'47"7 e ciò influisce molto sulle posizioni.

Mario Andretti che al 66. giro cede la macchina a Merzario, afferma invece che il problema del sottosterzo è ormai una cosa normale nell'Alfa,

ma che i freni, invece non sono adeguati alla situazione. Merzario comunque spinge al massimo e sul rettilineo centrale si permette anche di sorpassare Pescarolo che «pizzicato» ingaggia una lotta violenta per rimontare il modenese. Il sottosterzo intanto tende a scomparire. Merzario spiega: «La pista molto sporca per le prove di Can-Am e 5000 creava problemi al tipo di gomme della nostra macchina. Ora col traffico intenso la situazione è migliorata di molto. Restano tuttavia i freni che sono una vera agonia».

Lentamente, sotto il sole che dardeggia sempre più accanito, il rosario dei giri si sgrana e il plotone dei 32 partenti si assottiglia a 15. Larrousse su Matra al 117. giro non passa, alla curva numero due si ferma sul prato per noie meccaniche. La media a questo punto è di 180,208 kmh.

Al 127. giro colpo di scena. Mario Andretti è fermo nella S. Si parla di mancanza di benzina ma Mario dopo circa 5 minuti di sosta riparte. Aveva sostituito, consegnatogli da un meccanico, un cavetto del Dinoplex. Torna al box ed i meccanici sostituiscono una pastiglia dei freni bloccata. Intanto il direttore di gara parla di squalifica della macchina. Discussioni, disquisizioni con l'aiuto del telecronista nel tentativo di convincere gli arcigni dirigenti che non era stata una squadra di meccanici a riparare il danno per cui il regolamento non doveva essere applicato. La decisione si avrà a fine corsa.

Intanto la Matra continua nella sua fuga e aumenta il vantaggio da Mario passato in terza posizione, con dieci giri di distacco. Il posto di Mario lo prende Herbert Muller su Porsche Carrera turbo. La sosta di Mario al box è stata superiore ai 10 minuti che sono aumentati allorché l'asso di Nazareth ha dovuto sostare di nuovo per un altro leggero ritocco.

Intanto la Pantera di Grossman-Young abbandona. La macchina ha perso 3 colonnette della ruota posteriore sinistra.

Al box di Pescarolo si apprende che la Matra marciava con undici pistoni sin dal 12. giro ed infine la trasmissione ha ceduto di colpo. La corsa diventa duello a due con Merzario lanciato ed un Jarier in ridotta, naturalmente pago dei dieci giri di vantaggio.

MERZARIO rifiuta offerte USA

L'Alfa, con un sospiro di rammarico ha dovuto declinare ringraziando France che tiene in grande considerazione «Tootpick» (stuzzicadenti).

Alla vigilia hanno anche chiesto a Merzario se voleva pilotare una Ferrari derivata dalla 512 per la Can Am, ma Arturo ha risposto: «Il capitolo Ferrari è chiuso completamente. Ho altri lidi, altri orizzonti, altre proposte per cui Ferrari rimarrà soltanto un arco della mia carriera certo non troppo felice». (Alla TV italiana ha fatto scalpore la dichiarazione in diretta n.d.r.).

Un fatto molto significativo, conferma la popolarità di Arturo in USA. Nelle passate edizioni il comasco era riconosciuto, osservato ma non eccessivamente lodato. Oggi Arturino deve girare con la matita in mano per distribuire autografi cercando di emulare «Supermario» compagno di squadra dell'Alfa.

«Fa piacere essere riconosciuti e seguiti in America. E' veramente un altro grande mondo questa nazione dove, a prescindere dai miliardi di dollari, il pubblico è veramente caldo, sincero. E con il pubblico incluso anche dirigenti ed organizzazioni».

Accanto al box dell'Alfa una coorte di italiani del Canada aveva issato le bandiere col quadrifoglio ed una grossa scritta: «Arturo, non ti curar di loro, ma guarda e passa». Anche «dantisti» questi... italo-canadesi.

Un cavetto non vale un carter

WATKINS GLEN - E parliamone dettagliatamente, del fattaccio, poiché la Sei Ore del Glen passerà alla storia come la corsa dell'ignominia. Mario Andretti, come leggete nella cronaca, era rimasto fermo lungo la pista. Si era spezzato il cavetto del Dinoplex. Due meccanici con l'ing. Marelli si portavano subito sul punto ed indicavano a Mario di far fare il contatto del cavo e tornare così al box.

Fu fatto. E Mario rientrò per le dovute riparazioni e perse un monte di giri.

Il «Chief Steward» subito intervenne col messale della FIA ed imperiosamente accennava a «scomunicare» Mario. Lo convincemmo in diversi che i meccanici non avevano toccato il mezzo e la corsa proseguì con Arturo Merzario nell'abitacolo, Lanciatissimo, prepotente, deciso a bilanciare la situazione.

Arturo non badava al sottile pur di rimontare le posizioni, cosa che fece con coraggio e bravura senza pari. Ma alla fine la bomba. «Andretti e Merzario squalificati dalla quinta posizione e gettati via per un semplice cavetto da 60 lire».

Il regolamento, si dice, ecco il nocciolo della questione. Questo regolamento applicato con tanta pignoleria quando si tratta di una macchina italiana, e che a Le Mans (vero Matra?) nessuno vuol applicare.

Chiediamolo ai dirigenti della CSAI o della FIA, e diciamo a questi vecchi catoni americani che stanno falsando l'automobilismo. Il regolamento «va applicato» ma con un minimo di buonsenso oppure deve essere duro con tutti.

La scusa dello «Chef Steward» è che la macchina fu «toccata» e che quindi doveva essere squalificata. Ma allora perché ad Andretti non si espone la bandiera nera subito dopo il rientro in pista? Perché si lasciò che Merzario gettasse la sua vita in quel «rush» pauroso anziché fermarlo dicendogli «Ci dispiace, ma siete stati squalificati». E invece si attese mezzora dopo la fine per annunciare la «scomunica»?

«Si attesero i rapporti», ecco la scusa. Rapporti inesatti che parlano di uno «stuolo di meccanici» sulla macchina di Mario.

L'indomani nel «circolo» ufficiale dei dirigenti si parlava di «esclusione» e non di squalifica. Vogliamo far uso del vocabolario? Vogliamo tradurre dall'inglese all'italiano il pensiero, la decisione del «circolo ufficiale»? L'Alfa ha reclamato. Andrà anche alla CSI. Ma che serve? Se a Le Mans fanno finta di non vedere un carter smontato e al Glen fa scandalo un cavetto a massa?

I. m.

WATKINS GLEN - Dopo si parlava di programmi nel clan italiano al Glen. Vi sono state varie offerte, alcuni rifiutati da parte di Arturo Merzario e complete rinunce da parte di Mario Andretti.

Il comasco si è visto attorniato da Chuck, il «mister» californiano il quale ha detto di essere pronto a mettere nelle mani abili di «Arturino» la sua Lola con un contrattino molto «abbondante». Arturo, come sempre ha detto: grazie no.

Poi da Daytona, tramite il cronista, Arturo ha parlato a lungo con mister Bill France il quale ha cominciato col dirgli «come on down», ovvero, «vieni giù, in Florida». Il programma di Bill France è spettacolare e, logicamente, uno tra i più ricchi che si possa immaginare. Merzario farebbe leva sui programmi del «deus ex machina» americano, ma purtroppo il pilota del-

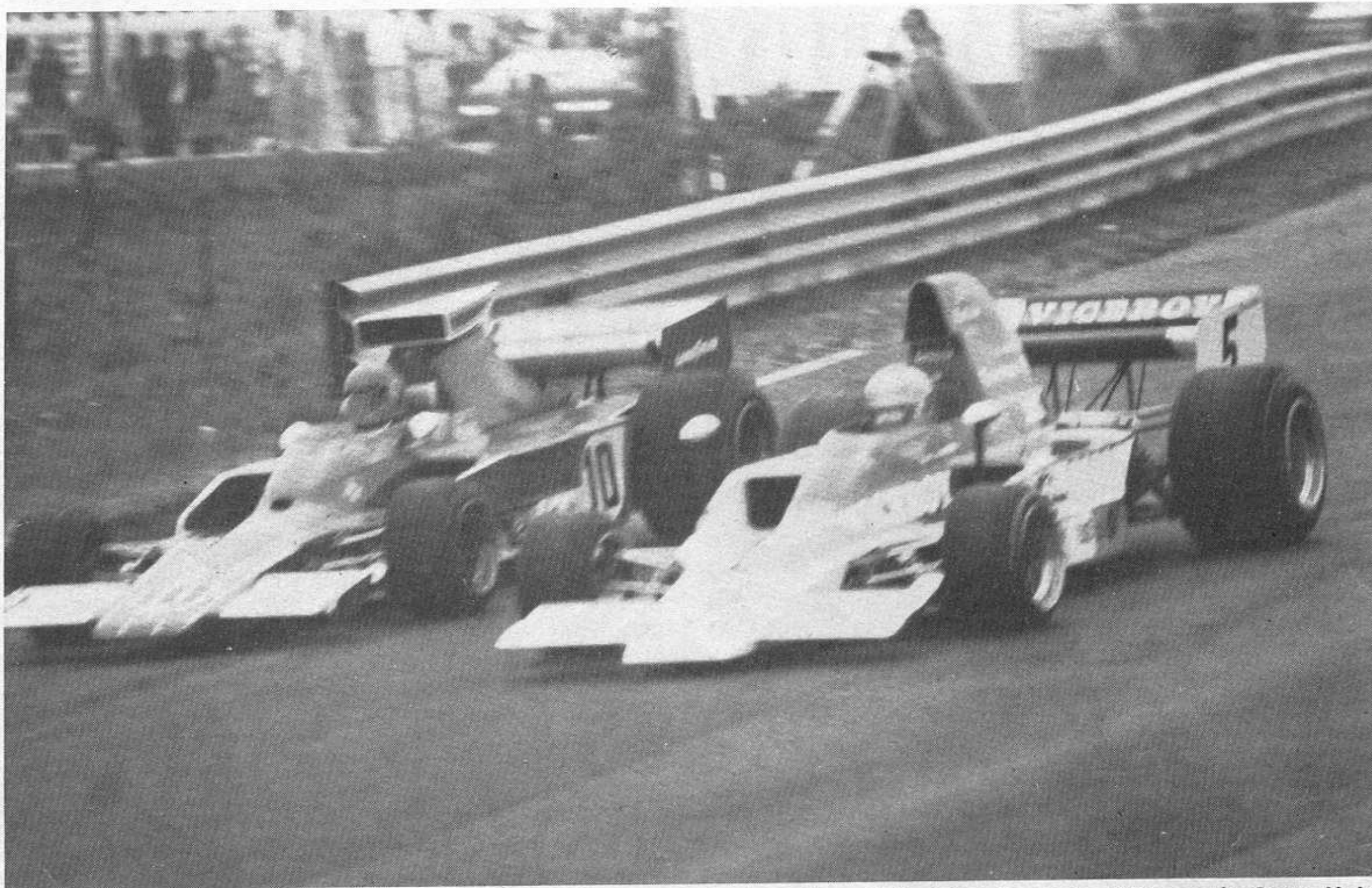
Ha vinto la 5000

GARA A WATKINS GLEN - Prova valida per campionato F. 5000 - Watkins Glen, 14 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Mario Andretti (Parnelli Lola) alla media di kmh 186,483; 2. Redman (Lola T 332) a 14"; 3. Wietzes (Lola T 332); 4. McRea (T 332 Chevy); 5. Posey (Chevy MLK); 6. Noyes (Lola T 332); 7. Bighouse (Chevron B24); 8. Kroll (Lola T 300); 9. September (Lola 330 E); 10. Mosley (Lola T 300).

ANDRETTI ce l'ha fatta!



David Hobbs e Mario Andretti con le loro Lola, sono tra i protagonisti della Formula 5000 negli Stati Uniti

WATKINS GLEN - Finalmente il dolce del « Winner Circle » per Mario Andretti. L'asso di Nazareth ha conquistato la terza tappa della Formula 5000 dopo le delusioni di Mid Ohio e Mosport quando nonostante avesse guidato il plotone per tre quarti di gara era costretto al ritiro per noie meccaniche.

« La macchina ora va, e spero continui a tener duro » ha detto Andretti dopo la clamorosa vittoria sul circuito del Glen dove proprio ieri ha dovuto subire uno dei più oltraggiosi affronti da parte di dirigenti teutonici ed antiquati.

Vittoria meritata che ripaga Andretti dopo una lunga astinenza dalla vittoria e la Parnelli Jones che ha saputo allestire una vettura superiore allo stesso Dan Gurney e che promette maggior « thrill » nelle prossime gare, le quali in breve tempo stanno conquistando terreno e pubblico.

Bisogna dire subito che la Formula 5000 è molto più poderosa di quella europea soprattutto per quanto riguarda velocità e motori.

Andretti durante questa tappa — tanto per restare in linea con le altre due precedenti gare — ha stracciato il record della pista gi-

rando alla media di 119,89 in 1'41"4 ed ha distanziato l'ostinato Brian Redman di 14 secondi. Significativa la prova — la prima — del pilota di Indianapolis Mike Mosley che è giunto decimo dopo essere stato in quinta posizione per metà gara ed arrestato da noie meccaniche. Andretti ha cominciato ad andar via sin dal primo giro e dopo sette passate il suo distacco era di 12 secondi. Redman ha forzato sino all'inverosimile ma non è riuscito a resistere a lungo e soltanto quando Mario, pago del successo, ha ridotto la velocità accontentandosi soltanto di 14 secondi, Redman ha riguadagnato un paio di secondi. Hobbs che era stato in quarta posizione fino al settimo giro, ha dovuto abbandonare quando il motore ha cominciato a fumare tremendamente. Vi sono stati molti rientri al box per cambio di ruote frontali sinistre e tra questi Posey, September e Mc Rae.

In complesso una finale entusiasmante che ridimensiona in un certo senso Mario e che, ripeto, gli apre un nuovo orizzonte e dona maggior interesse a questa competizione.

I. m.

Le due batterie

Un furto blocca un «deb»

WATKINS GLEN - Jon Woodner, alle prime due uscite di stagione in F. 5000 ha dimostrato di ben figurare con i migliori e certamente di essere alla pari del compagno di squadra Posey. Però, con Posey non ha potuto misurarsi nella prima batteria di qualificazione nella mattinata di sabato perché i soliti ignoti durante la notte gli han fatto sparire il sistema di scarico completo così che l'americano è stato costretto a dare forfait.

Solo undici vetture prendevano il via per la prima eliminatória con Mario Andretti ancora una volta a prendere il volo tutto solo e indisturbato. Il pilota di Nazareth in soli tre giri dava otto secondi al suo inseguitore Hobbs e dal punto di vista del risultato finale la prova non aveva più storia il che ci fa pensare che almeno quelli delle prime posizioni si risparmiassero per la finale.

Il fatto più saliente delle prove della F. 5000 è stata la moria di propulsori. Abbiamo visto infatti che Green non è riuscito a portare la sua Lotus 70 oltre il primo giro perché il motore ha cominciato a scoppiettare mentre per Garcia Veiga è stata addirittura una catastrofe accusando lo scoppio di due motori in due giornate.

Sam Posey, che non aveva difficoltà a mantenere la terza posizione, al quattordicesimo dei 15 giri in programma vedeva esporsi la bandiera nera perché si stava staccando il tubo di scarico. Pur entrando ai box riusciva a mantenere la posizione.

Al termine della prima batteria la classifica era la seguente: 1. Mario Andretti (Lola T 332); 2. Hobbs (Lola T 330); 3. Posey (Talon MKL); 4. Noyes (Lola T 332); 5. Gunn (March JG 1); 6. Bighouse (Chevron B 24); 7. Tempero (March 73 A); 8. Blankenship (Lola T 300); 9. Hawes (Lola T 330); 10. Tom Jones (McLaren M 22).

La seconda batteria, che ha avuto tredici partenti, come la prima, non ha troppo entusiasmato anche se ci sembra che per Brian Redman sia stato un po' più difficile di Andretti il mantenere la posizione di testa almeno durante le prime tornate e questo grazie ai tentativi di Eppie Wietzes di mantenere il passo dell'inglese. Tentativi vani, però, per-

ché dopo la prima metà, Redman riuscirà ad accumulare un ottimo distacco, per finire indisturbato. Certamente la finale dovrebbe avere una fisionomia del tutto diversa con tutti i migliori direttamente a confronto. Infatti, abbiamo dei dubbi sulla validità delle prove di qualificazione dove, il risultato finale non giustifica il rischio.

In questa seconda prova, cambi di posizione dalla posizione di partenza non se ne sono avuti e l'unica nota degna di menzione riguarda Elliott Forbes-Robinson che per un guasto del motore è stato costretto ad abbandonare al quinto giro.

Al termine della prova, Chuck Jones, proprietario di una Lola T 332 che in questa occasione è stata pilotata da Graham McRae con ottimo successo, ci ha detto che in questi giorni ha avuto contatti con Clay Regazzoni e che quanto prima concluderà le trattative per averlo per le ultime due prove.

Questa la classifica della seconda batteria: 1. Brian Redman (Lola T 332); 2. Wietzes (Lola T 332); 3. McRae (Jones Lola T 332); 4. Lunger (Eagle); 5. September (Lola T 330); 6. Mosley (Lola T 332); 7. Kroll (Lola T 330); 8. Raney (Eagle); 9. Furey (Lola T 330); 10. Fischietti (FA 101); 11. Benton (Lola T 330).

g. g.

HUNT non ha voluto «giochi»?

● Le ragioni per cui JAMES HUNT si è rifiutato di pilotare la UOP Shadow Can-Am non sono note, ma potrebbe anche darsi che gli fosse stata fatta la stessa proposta fatta a George Follmer, ossia di alternarsi sul podio del vincitore con Oliver. Non si sa se Follmer abbia accettato prima di presentarsi a Mosport. Comunque resta il fatto che, quando Oliver gli ha fatto delle rimostranze — in presenza di poche persone, nel garage, subito dopo la prima manche — questi l'ha preso a pugni. Ciò spiega chiaramente la ragione per cui si è impiegato tanto tempo per montare la ruota della vettura di Follmer durante la finale della corsa di Can-Am a Mosport.

● Don Nichols conta di avere Jacky Ickx alla guida della sua UOP Shadow entro pochissimo tempo.

● Lo SCCA ha annunciato che la gara Can-Am in programma per il 15 settembre a Edmonton è stata annullata per mancanza di patrocinio, quindi il numero delle gare è ridotto a sei.

Si è ripetuta

la «coppiola» Shadow

MERZARIO show-stop nel CAN-AM

WATKINS GLEN - Un altro unode della Shadow ormai destinata a ripetere le performance passate della Porsche. Oliver e Follmer si sono divisi la posta come ad Atlanta facendo sfigurare il resto del plotone che si è sgretolato.

La presenza della Ferrari e dell'Alfa, con Merzario partito in ultima posizione, ha ridato un altro sapore e colore alla Can-Am che dovrà rivedere la situazione se non vorrà finire per annoiare anziché divertire. Merzario dicevo, con Brian Redman su Ferrari Chinetti, partito in ultima posizione, ha dato battaglia nelle immediate retrovie facendo strage delle poderose sette litri. Redman ha poi forato e al decimo dei 33 giri si è dovuto ritirare. Merzario invece ha attaccato con la pesante, troppo pesante 3 litri ed ha rimontato numerose posizioni guadagnando un secondo a giro. Macchina pesante, dicevamo, che va riveduta completamente anche per il Campionato mondiale e senza scuse. Sul rettilineo centrale Oliver ha sfiorato i 190 kmh mentre faceva registrare la media di 188,253 kmh, tallonato ad un secondo da Follmer che alla vigilia aveva rotto l'ammortizzatore posteriore sinistro.

A sei giri dalla fine ecco che Merzario, in quarta posizione, non passa dinanzi ai box. Anche egli è appiedato da noie meccaniche (non precisate al momento in cui trasmettiamo) le una italiana. La corsa continua. Oliver si ferma per cambiare i pneumatici da pioggia poiché sembra voglia piovere. Le Shadow sono inseguite inutilmente da Patrik e Bob Nagel. Un boato di grida e applausi ci scuote. Merzario arriva proprio mentre lo starter sbandiera Oliver, ed il comasco si piazza così ottavo.

CORSA A WATKINS GLEN - Terza prova campionato Can-Am - Watkins Glen, 14 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Jackie Oliver (UOP Shadow) che gira alla media di 187,931 kmh; 2. George Follmer (Shadow); 3. Scooter Patrick (McLaren M20); 4. Bob Nagel (Lola Chevy); 5. Mike Brock (McLaren).

FANGIO spera in una «1000» con la FERRARI in Argentina

MODENA - Non si può mettere in dubbio la 1000 km di Buenos Aires, contrariamente a quanto da qualche parte si era vociferato. La corsa messa in calendario (e sapete con quanto lavoro diplomatico e anche con certi accordi interni fra le varie organizzazioni, sponsor, compagnie petrolifere eccetera) per il 20 ottobre si farà e sarà la conclusione di un Mondiale Marche che ha lasciato un po' tutti... annoiati per la scarsa partecipazione.

Manuel Fangio, che è stato a Modena in questi giorni ricordandosi sempre dei vecchi amici: Ugolini, Bertocchi senior e junior, Alfieri, Massimino e poi Alessandro De Tomaso (con una telefonata ai fratelli Maserati, dei quali abbiamo avuto notizie dalla signora Weber, venuta a

Battaglia a cinque da far paura, «picchia» Morgan e vince Evans

Mai visto correre in 5000 come al MALLORY PARK!

MALLORY PARK - La gara di Mallory, vinta da Evans, è stata una delle più duramente combattute del campionato Rothmans di F. 5000, animata ed appassionante dal principio alla fine. «Hanno un bel fegato — ha detto Wheatcroft. — Mai visto correre così in F. 5000». E Tom è un'autorità in merito. Evans ha vinto per un quinto di secondo davanti a Gethin, ma per quasi tutta la gara sono stati cinque i piloti in lizza per l'alloro, dopo che il leader delle prime fasi, Morgan, aveva urtato. Lella Lombardi si è piazzata in un ottimo settimo posto.

Morgan se ne stava soddisfatto nella posizione al palo, presumibilmente ignaro della caustica osservazione di Gardner su di lui, dopo le prove a Silverstone. («Sembra sull'orlo di un grosso incidente.») e diceva «la Lola Hogan è più leggera da pilotare di una F. 2». Al termine del giro di riscaldamento Gethin ha fatto cenni pressanti ai meccanici, perché guardassero il motore, ma per fortuna è stato un falso allarme.

Morgan è scattato in testa, tentando di aprirsi un varco con Evans, Pilette, Belso, Ashley e Holland (il muso della sua Lola si è mezzo stancato, dopo pochi giri, per cui la fermata al box per farlo sistemare gli è costata qualsiasi possibilità di riunirsi ai leaders). Più indietro Lella Lombardi si è insediata tranquillamente dietro a Wilds, in undicesima posizione, per «assentarsi» nella gara, sentendosi più soddisfatta della maneggevolezza della Lola di quanto fosse mai stata fino dal principio della stagione.

Al quinto giro c'erano indicazioni che Morgan stesse per allontanarsi piano piano da Evans, ma alla tornata successiva ha raggiunto un pilota lento che pareva incapace di scegliere le marcie avvicinandosi alla forcella. All'improvviso ha poi trovato una marcia e si è infilato nel varco verso il quale mirava Morgan il quale, nel tentativo di schivarlo, è finito contro la barriera, per poi scendere avvilto dalla vettura e tornare tristemente a piedi ai boxes.

Nella confusione Pilette si è infilato al posto di comando, mentre alle sue spalle Evans, Belso, Gethin ed Ashley premevano con energia. Al dodicesimo giro Evans ha forzato aprendosi una strada fino alla prima posizione, in frenaggio prima delle «S». Intanto Lella duellava strettamente con Wunderink e con Wilds e l'ordine fra il terzetto è cambiato varie volte, finché Wunderink è sparito e, a questo punto, Lella ha decisamente avuto la meglio su Wilds. Gethin ha superato Belso, portan-

dosi in terza posizione, poi, al diciassettesimo giro Pilette ha fatto segno al suo compagno di squadra di passare al secondo posto e si è avviato ai boxes, ove i meccanici hanno rapidamente riattaccato la presa d'aria dinamica staccata. Così Peter è rimasto a inseguire Evans per tutta la gara e a volte il varco fra i due si allargava, quando doppiavano vetture più lente. Ciò voleva dire che anche il varco con Belso si ampliava e che Schuppan ha preso a tallonare Ashley, finché un pneumatico posteriore della sua Lola si è un poco afflosciato e Vern si è accontentato di conservare la posizione.

Al ventesimo giro Evans aveva un vantaggio di 2", ma ben presto Gethin lo ha accorciato. Al tempo stesso Lella ha superato Dean, portandosi al sesto posto. Il duello Evans-Gethin è diventato veramente spietato, con Evans che pilotava in modo «pulito» mentre Peter non si dava la pena di vedere se era o no sulla teorica traiettoria di corsa. A un certo punto sono passati ognuno su un lato di un ritardatario all'ingresso delle «S». In questa fase Ashley tallonava forte Belso, per passare in terza posizione, sicché entrambi hanno accorciato il distacco coi leaders. Il loro ritmo significava che tutti questi piloti stavano correndo coscientemente rischi, superando vetture più lente, a volte in situazioni veramente pericolose.

Al ventesimo giro la Lola Embassy ha dovuto subire un'altra seria riparazione. Holland aveva appena superato Craft quando ha schiacciato il pedale del freno, avvicinandosi alle «S», e la vettura non ha rallentato. Tutta la parte destra è rimasta danneggiata, procedendo a scossoni contro la barriera di sicurezza.

Intanto gli attacchi sferrati da Ashley a Belso avevano fatto fare un testa-coda alla forcella, al danese, che è arretrato al quarto posto. Nello stesso momento Lella ha dovuto cedere il sesto posto a Pilette; lo aveva tenuto a bada e riteneva di poterlo fare fino al termine della gara (il che sarebbe stato un bel successo) quando una manica della sua tuta si è impigliata nell'interruttore dell'accensione, spostandolo momentaneamente. Pilette non voleva altro che una piccola, simile possibilità. Poco dopo Lella è stata doppiata dai leaders «volanti».

Negli ultimi giri Gethin ha radunato le sue forze per un ultimo attacco, ha portato le ruote anteriori della vettura più volte quasi contro la parte posteriore della Lola di Evans, ma non è mai riuscito a passare. Negli ultimi due giri la presa di aria dinamica dalla Chevron si è staccata, ma neppure questo ha frenato Peter. Evans non ha però perso la calma e ha superato fiducioso l'ultima curva, per tagliare il traguardo, mentre Gethin sembrava quasi avere perso il controllo della vettura, compiendo il suo ultimo, disperato tentativo.

Una corsa veloce, piena di eventi e di interesse, però ha lasciato un dubbio: si dovrebbero permettere altre gare di F. 5000 a Mallory Park?

CORSA A MALLORY PARK - 14 luglio - Gara valevole per il campionato Rothmans di F. 5000.

LA CLASSIFICA - 50 giri

1. Evans (Lola T332) 35'41"8, media 182,4 kmh; 2. Gethin (Chevron B28) 35'42"; 3. Ashley (Lola T330) 35'54"3; 4. Belso (Lola T330) 36'03"6; 5. Schuppan (Lola T332) 36'19"8; 6. Pilette (Chevron B28) 36'22"8; 7. Lombardi (Lola T330) 49 giri; 8. Craft (Chevron B28) 49 giri; 9. McGuire (Lola T330) 49 giri; 10. Santo (Lola T330) 48 giri; 11. Wilds (March 74A) 48 giri; 12. Robinson (McLaren M14A) 47 giri. **Giro più veloce:** Pilette e Gethin, 41"6, media 188,16 kmh.

Prove-brivido EDWARDS polso rotto

MALLORY PARK - Le prove sono state emozionantissime, piene dell'eccezionale che purtroppo pareva mancare in Italia nella F. 5000. Prima che cominciasse i tempi cronometrati per le posizioni al via, Edwards e Birrane sono entrati in collisione mentre provavano. Edwards si è rotto un polso, fatto che presumibilmente gli impedirà di gareggiare per qualche settimana; subito riparata, la Embassy Lola è stata affidata a Holland (i suoi coraggiosi ma inutili sforzi per rendere competitiva la Trojan T102 sono finalmente cessati).

Il record assoluto sul giro era di 41"8, quello della F. 5000 di 42"2 e in fondo nessuno è rimasto sorpreso nel vedere che Gethin era il più veloce nella prima sessione, in 41"6. Nella seconda Morgan ha provocato eccitanti mormorii girando in 41"2 con la Lola Hogan, che utilizza Hobbs quando non ha impegni in America. Questa era la prima uscita di Morgan su una F. 5000 e mentre lui dava troppo merito alla vettura, si deve dire che molto era invece suo.

Pilette completava la prima fila, deciso come sempre, con il tempo di 41"4. Holland, che aveva girato in 41"6, ha detto: «E' proprio piacevole guidare una vettura piacevole» (viene fatto di sospettare che ne abbia ricavato più di quanto avrebbe fatto Edwards). Ashley, con lo stesso tempo, completava la seconda fila con una Lola Shellsport. I due piloti in terza fila avevano pure segnato 41"6, tempo uguagliato da Wunderink che migliora sempre più e che condivideva la quinta fila con Lella Lombardi, la quale dopo essere stata in Italia pare spingere un poco di più; non sembrava infelice di trovarsi di nuovo su un piccolo circuito inglese (salvo per qualche occhiata alle nubi, anche se non erano tali da fare temere una gara «bagnata»).

Nella fila seguente Wilds (42"4), dopo la sua solita, eroica lotta con la March così poco maneggevole, e Dean (42"6). Poi Craft (42"6) e McGuire (43"), quindi Sumner (43"4) e Santo (44"). Otto file di piloti potenzialmente competitivi, che facevano prevedere una bella corsa. Il fondo dello schieramento era formato di conduttori più lenti, con vetture più lente, che facevano prevedere soltanto complicazioni per i leaders che avrebbero dovuto doppiarli di frequente sul corto circuito. Uno, Verbouen, al quale era affidata la Trojan di scorta di Sid Taylor, ha urtato, un altro (Brown) è stato escluso e dal modo in cui quattro piloti dovevano in seguito intralciare in corsa quelli veloci, è un peccato che siano stati accettati nello schieramento di 20 vetture. Il pubblico non si sarebbe probabilmente accorto se i parenti fossero stati soltanto 16.

d. h.

Classifica Euro F. 2 (dopo 6 prove)	MONTJUCH	HOCKENHEIM	PAU	SALISBURGO	HOCKENHEIM	MUGELLO	TOTALE
DEPAILLER	6	3	9	—	—	9	27
STUCK	9	9	—	—	4	—	22
LAFFITE	—	—	6	9	6	—	21
JABOUILLE	4	—	3	—	9	—	16
LECLERE	1	4	2	—	2	—	9
PURLEY	—	—	1	6	—	—	7
SUTCLIFFE	2	—	4	—	1	—	7
PRYCE	—	—	—	—	3	4	7
WATSON	—	6	—	—	—	—	6
PAOLI	—	—	—	—	—	6	6
TAMBAY	—	2	—	3	—	—	5
DOLHEM	—	—	—	4	—	—	4
SERBLIN	3	—	—	—	—	—	3
COULON	—	—	—	—	—	3	3
FLAMMINI	—	—	—	2	—	—	2
MARTINI	—	—	—	—	—	2	2
ROOS	—	1	—	—	—	—	1
PALM	—	—	—	1	—	—	1
HENTON	—	—	—	—	—	1	1

Disertata anche dai big CSAI la scena del nuovo autodromo: ma per loro si capisce!

DEPAILLER dá torto a Stuck e ai toscani



Assente Stuck impegnato con la Turismo BMW al Nurburgring, nessun problema per il suo compagno Depailler che neutralizzata l'offensiva di Laffite nei primi giri, ha poi controllato la gara nella seconda manche (sopra) condotta e vinta da uno scatenato Paoli che al termine è risultato secondo

SCARPERIA - Gli assenti hanno sempre torto, si dice, ed anche stavolta i proverbi e detti popolari sono risultati azzeccati. Ha avuto torto Stuck, a non esserci in questa gara del campionato europeo, perché gli obblighi del calendario farneticante lo hanno portato a correre sul Nurburgring, dove peraltro le cose gli sono andate male. Ha avuto torto perché Depailler adesso gli è passato davanti e con bel margine, e sarà molto dura, nelle gare future, recuperare posizioni, per il tedesco. Ha avuto torto il pubblico, a non essere fittissimo a questa gara che in sostanza è stata la vera inaugurazione del Mugello, dopo le due corse di «assaggio» che hanno avuto la pioggia a indesiderata compagna. Torto perché la corsa è stata bella, e lo scenario del Mugello la ha incastonata a meraviglia, come farà per tutte le altre corse che verranno.

Il «torto» di Stuck è irrimediabile, perché i punti perduti non sono recuperabili; il «torto» del pubblico è relativo, perché vedrete che la gente farà molto presto, ad accorgersi delle attrattive che la nuova pista offre. E scommetteremmo che tra al massimo un anno, dopo qualche altra corsa, la fama del Mugello sarà tale da far riempire tutti gli spazi disponibili.

Torto, e stavolta torto senza virgolette ma pieno e duro, hanno avuto i reggitori della CSAI a non essere al Mugello per questa corsa delle Formula 2, che è capitata in una giornata felicissima dal punto di vista climatico, ma infelicissima per quella sconsolante avventura che è stata la «squadra azzurra». Chissà, forse la pioggia che li ha accolti quando sono venuti al Mugello, essi reggitori dello sport italiano, aveva un significato simbolico, quasi fosse una pu-

nizione in anticipo per questa assenza che non è perdonabile.

Comprensibile, però, che la gente della CSAI non abbia voluto venire al Mugello, stavolta. Non soltanto perché, come vi diciamo a parte, il Mugello è un poco uno schiaffo alle tante parole finora dette, ai tanti discorsi fatti, in materia di costruzione programmata di impianti; ma anche perché è comprensibile che si voglia evitare di essere presenti nel momento dello sfacelo completo delle proprie iniziative.

Purtroppo, checché ne dicano i difensori ad oltranza, e anche coloro che ingenuamente e candidamente credono ancora nel contrario, questa del Mugello è stata l'ultima tappa di una vicenda che avrebbe dovuto dare tantissime cose buone e che si conclude con molte illusioni perdute e con tanto spreco di danaro, di energie, di tempo e di buona volontà.

Hanno avuto torto, questi personaggi che fanno della retorica una continua accademia, ma che pare non conoscano le realtà pratiche, perché se fossero venuti al Mugello avrebbero potuto vedere, accanto alla «squadra» CSAI che stava in piedi per la tanta buona volontà di qualcuno e per il sopravvissuto entusiasmo dei suoi piloti, avrebbero potuto vedere tante altre squadre, tanti altri piloti, in grado di battersi bene pur non avendo avuto nessun programma euforico e pomposo ad iniziarli, ma soltanto l'unica cosa valida, cioè la voglia di correre e il modo di farlo subito. Il torto che noi attribuiamo, a chi era assente, è proprio quello di non essere immersi davvero nella vita delle corse, di non capirle profondamente, limitandosi alle enunciazioni teoriche ed alle magniloquenti annuncia-

EUROMUGELLO F. 2 - Gara internazionale di velocità in circuito, valevole come 6. prova del campionato Europeo di F. 2 - Autodromo del Mugello, 14 luglio 1974.

Prima prova: 1. Patrick Depailler (March-BMW) 46'11"7, media 170,306 kmh; 2. Paoli (March-BMW) 46'30"1; 3. Kuwashima (March-BMW) 46'40"2; 4. Pryce (Chevron-BMW) 46'44"; 5. Truffo (March-BMW) 47'03"1; 6. Watson (Surtees-Ford) 47'07"5; 7. Coulon (March-BMW) 47'09"4; 8. Serpaggi (Elf 2 BMW) 47'15"; 9. Quester (Chevron-BMW) 47'24"5; 10. Martini (March-BMW) 47'33"5; 11. Palm (GRD-Ford) a 1 giro; 12. Bozzetto (March-BMW) a 1 giro; 13. Henton (March-BMW) a 1 giro; 14. Gubelmann (March-BMW) a 1 giro; 15. Jabouille (Elf 2 BMW) a 1 giro; 16. Ortega (Surtees-BMW) a 1 giro; 17. Flammini (Brabham-Ford) a 1 giro; 18. Turizio (March-BMW) a 1 giro; 19. Dolhem (Surtees-Ford) a 1 giro; 20. Giorgio (March-Ford) a 2 giri; 21. Walker (March-BMW) a 2 giri; 22. Vonlanten (March-BMW) a 2 giri; 23. Amweg (March-BMW) a 2 giri; 24. Bourgoignie (GRD-Ford) a 2 giri; 25. Sutcliffe (March-BMW) a 2 giri; 26. Leclere (Elf 2 BMW) a 3 giri; 27.

03"8; 6. Pryce (Chevron-BMW) 47'06"9; 7. Leclere (Elf 2 BMW) 47'19"9; 8. Walker (March-BMW) 47'37"1; 9. Turizio (March-BMW) 48'01"6; 10. Martini (March-BMW) 48'07"9; 11. Palm (GRD-Ford) 48'12"3; 12. Gubelmann (March-BMW) a 1 giro; 13. Ortega (Surtees-BMW) a 1 giro; 14. Vonlanten (March-BMW) a 1 giro; 15. Serpaggi (Elf 2 BMW) a 1 giro; 16. Bozzetto (March-BMW) a 1 giro; 17. Kuwashima (March-BMW) a 2 giri; 18. Amweg (March-BMW) a 2 giri; 19. Tambay (Elf 2 BMW) a 3 giri; 20. Flammini (Brabham-Ford) a 4 giri; 21. Quester (Chevron-BMW) a 13 giri; 22. Bourgoignie (GRD-Ford) a 18 giri; 23. Sutcliffe (March-BMW) a 19 giri; 24. Dolhem (Surtees-Ford) a 23 giri; 25. Watson (Surtees-Ford); 26. Truffo (March-BMW); 27. Purley (Chevron-BMW); 28. Laffitte (March-BMW) a 24 giri.

Giro più veloce: il 14. di J.P. Jabouille in 1'49"8, media 173,388 kmh.

Classifica finale: 1. Patrick Depailler 1.32'46"4, media 169,606 kmh; 2. Paoli 1.33'04"2; 3. Pryce 1.33'50"9; 4. Coulon 1.34'13"2; 5. Martini 1.35'41"4; 6. Henton a 1 giro; 7.

Polemiche (dopo) per il sistema del «via» lanciato

PAOLI niente «furto»!

DALL'INVIATO

SCARPERIA - Il gran caldo delle due giornate di prove non è diminuito, per la giornata della gara, cosicché al momento del via c'era un gran sole, con temperature certo atroci per gomme e motori.

La partenza, a macchine lanciate dopo un giro di «passarella» dietro macchina pilota, è stata preceduta da una accurata conferenza piloti, durante la quale il direttore di gara Remo Cattini ha spiegato molto bene quale sarebbe stata la procedura, in modo che non vi fossero dubbi. E ciò è tornato utile alla fine, quando pareva che qualcuno volesse contestare la posizione di classifica di Paoli, che sarebbe stato reo di «furto» in partenza.

Partenza della prima prova regolarissima e senza sbavature. Depailler subito in testa, al primo passaggio, nonostante che fosse partito in seconda fila, seguito da Kuwashima e Laffite e più lontano da Pryce e Leclere. Alla fine del primo giro si doveva fermare al box David Walker, con un filo di candela staccato; i meccanici riparavano ma poi non fissavano bene la carrozzeria superiore, per cui Walker doveva fermarsi ancora una volta. Dalle posizioni centrali risaliva bene Paoli, che dopo aver superato parecchi avversari si trovava a ridosso di Kuwashima al quinto giro. Al sesto Laffite si fermava di colpo, a metà circuito, col motore rotto (una valvola) e contemporaneamente Paoli superava Kuwashima, diventando secondo, mentre Depailler conduceva la sua gara con tutta tranquillità. Nel frattempo si erano dovuti fermare al box Serblin (accensione) e Jabouille (acceleratore). Jabouille poteva continuare e finire, mentre Serblin doveva fermarsi ancora a metà gara e restare fermo.

Leclere che era a ridosso di Kuwashima, seguito da Pryce, doveva rallentare per aver perduto la parte superiore dell'alettone. Al giro successivo si fermava a raccogliarlo e rientrava al box, ma non poteva che ripartire senza, perché la riparazione sarebbe stata troppo lunga. Perdeva così tre giri. Al quinto posto risaliva quindi Truffo, che aveva marciato molto bene, superando Watson e approfittando del fatto che Tambay doveva fermarsi per cattiva alimentazione, e anche di una fermata cui era costretto Henton, che aveva delle violente vibrazioni alla parte anteriore della carrozzeria, essendosi incrinata la materia plastica del musetto (la stessa cosa era accaduta a Martini in prova). Bozzetto era ritardato da cattiva alimentazione, e Coulon non poteva forzare perché il motore non andava bene ai regimi più alti. Purley che si era tenuto nelle prime posizioni

Così (in 30) al via

Kuwashima March BMW 1'48"6	Laffite March BMW 1'46"5
Pryce Chevron BMW 1'49"	Depailler March BMW 1'48"7
Henton March BMW 1'49"6	Tambay Elf 2 BMW 1'49"4
Leclere Elf 2 BMW 1'50"	Paoli March BMW 1'49"7
Quester Chevron BMW 1'50"6	Jabouille Elf 2 BMW 1'50"3
Coulon March BMW 1'50"7	Bozzetto March BMW 1'50"7
Truffo March BMW 1'50"9	Serpaggi Elf 2 BMW 1'50"7
Martini March BMW 1'51"1	Sutcliffe March BMW 1'51"1
Watson Surtees Ford 1'51"8	Walker March BMW 1'51"3
Turizio March BMW 1'52"6	Serblin March BMW 1'52"
Bourgoignie GRD Ford 1'53"3	Vonlanten March BMW 1'53"3
Giorgio March Ford 1'53"4	Ortega Surtees BMW 1'53"4
Flammini Brabham Ford 1'53"7	Palm GRD Ford 1'53"7
Gubelmann March BMW 1'54"5	Purley Chevron Ford 1'53"8
Amweg March BMW 1'54"9	Dolhem Surtees Ford 1'55"6

si è dovuto fermare per un corto circuito nei cavetti del cruscotto. Il belga Bourgoignie è stato rallentato dalla frizione che slittava, e nell'ultimo giro anche Flammini ha avuto lo stesso inconveniente. Per Truffo che tuttavia è riuscito a mantenere la quinta posizione, le ultime battute di questa prova sono state emozionanti, per un rumore alla trasmissione, rivelatosi abbastanza grave perché nell'intervallo hanno scoperto che si era rotto il manicotto scorrevole del semiasse di sinistra.

La prova è finita con le posizioni acquisite, e con Depailler vincitore.

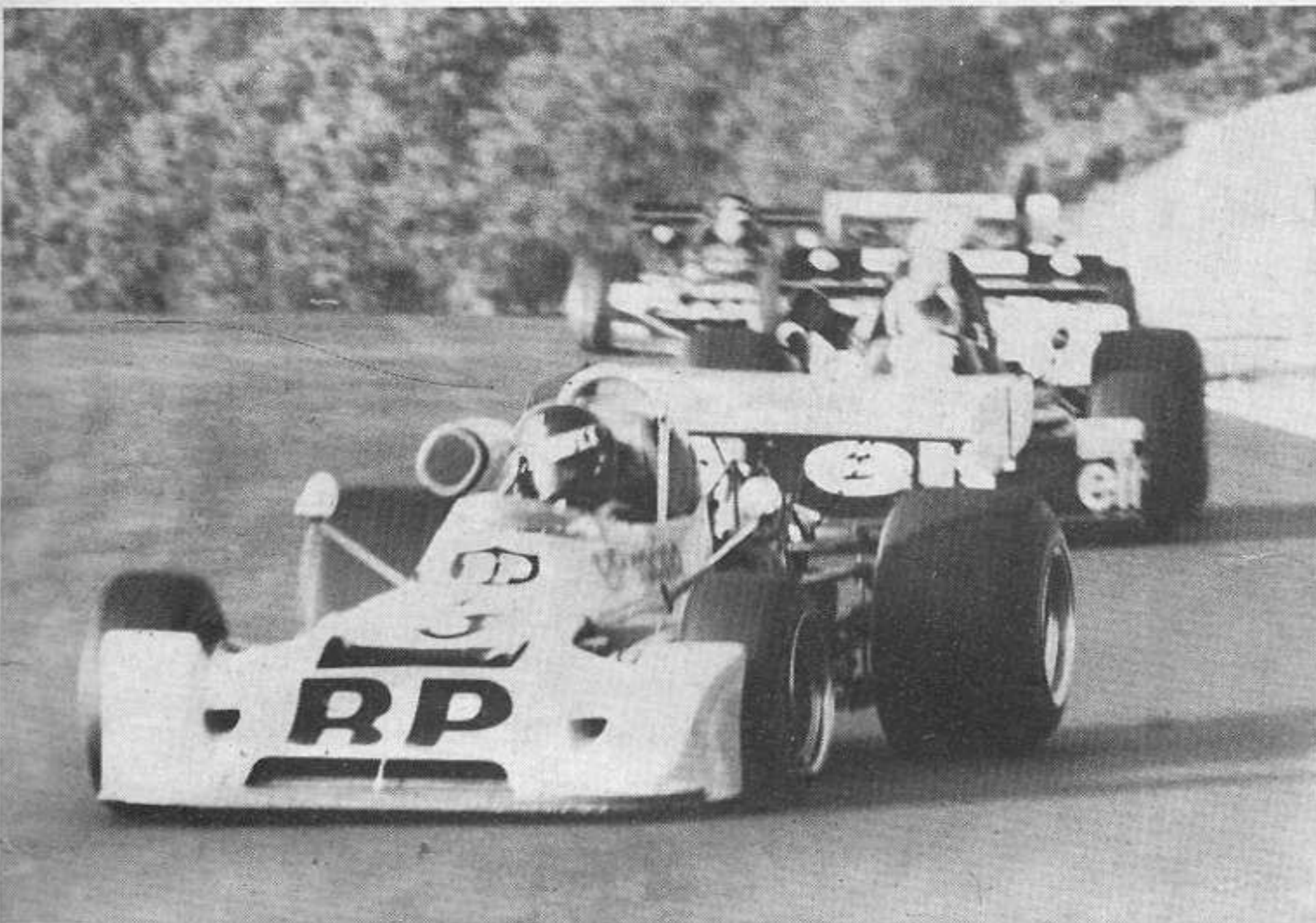
Nell'intervallo c'è stato molto lavoro per parecchia gente. Sulla Brabham di Flammini è stato fatto un tentativo di regolazione della frizione, peraltro rivelatosi vano, perché ormai i dischi si erano consumati troppo; sulla March di Truffo è stato sostituito il manicotto e sulla macchina di Leclere è stato applicato un alettone a pezzo unico.

La partenza della seconda prova è stata data con condizioni di temperatura migliorate nettamente, perché il vento si era rinfrescato. Al momento del via Paoli e Depailler hanno ricordato il succo delle istruzioni, del direttore di gara, e quando la macchina pilota si è scansata sono partiti molto in fretta, mentre gli altri dietro hanno avuto delle esitazioni. Alla fine qualcuno ha creduto di poter chiedere la penalizzazione di Paoli e Depailler, ma specialmente di Paoli, per «partenza anticipata», ma il direttore di gara ha confermato che per lui era stata regolare, e dello stesso avviso sono stati i commissari sportivi. Il reclamo, che era stato presentato dalla squadra di Pryce (e si capisce perché poteva far guadagnare un posto), è stato così respinto.

Partenza velocissima e Paoli in testa con Depailler a ruota, seguiti

f. l.

CONTINUA A PAGINA 28



Paoli resiste splendidamente nonostante l'attacco multiplo di avversari scatenati: Depailler e Kuwashima cui si aggiunge uno Jabouille indemoniato

Purley (Chevron-BMW) a 8 giri; 28. Tambay (Elf 2 BMW) a 11 giri; 29. Serblin (March-BMW) a 13 giri; 30. Laffitte (March-BMW) a 20 giri.

Giro più veloce: il 13. di Depailler in 1'49", media Km. 173,229.

Seconda prova: 1. Jean Pierre Paoli (March-BMW) in 46'34"1, media 168,945 kmh; 2. Depailler (March-BMW) 46'34"7; 3. Jabouille (Elf 2 BMW) 46'37"4; 4. Henton (March-BMW) 46'37"9; 5. Coulon (March-BMW) 47'

Jabouille a 1 giro; 8. Palm a 1 giro; 9. Serpaggi a 1 giro; 10. Turizio a 1 giro; 11. Kuwashima a 2 giri; 12. Gubelmann a 2 giri; 13. Walker a 2 giri; 14. Vonlanten a 2 giri; 15. Ortega a 2 giri; 16. Bozzetto a 2 giri; 17. Leclere a 3 giri; 18. Amweg a 4 giri; 19. Flammini a 6 giri; 20. Quester a 13 giri; 21. Tambay a 14 giri; 22. Bourgoignie a 20 giri; 23. Sutcliffe a 21 giri; 24. Truffo a 24 giri; 25. Watson a 24 giri; 26. Dolhem a 24 giri; 27. Giorgio a 27 giri; 28. Purley a 32 giri; 29. Serblin a 38 giri; 30. Laffite a 44 giri.

zioni.

Se gli assenti hanno sempre torto, va da sé che i presenti hanno sempre ragione. Ragione da vendere ne hanno quelli che hanno messo in piedi il Mugello; ragioni da vendere ne hanno quelli che hanno corso, al Mugello, in una gara che è stata molto bella e che ha avuto i vincitori che doveva dare; ragione da vendere hanno anche quelli che non hanno vinto ma che hanno corso, nei limiti delle loro possibilità.

Bravissimi i Depailler, Paoli, Laffite, Jabouille, Pryce, Coulon, Kuwashima, che sono stati i protagonisti di primo piano di questa giornata di mezza estate; ed applaudiamoli. Però bravissimi anche i nostri, che hanno fatto del loro meglio, ed in qualche caso è stato un «del loro meglio» molto alto. Il Martini che finisce quinto assoluto, il Bozzetto che ha avuto reazioni rabbiose alle minacce di veder interrompere la sua ascesa, il Serblin uguale a se stesso, il Turizio tenace e modesto. Tutti bravi, per il semplice fatto di esserci. Proprio dagli altri due, da Duilio Truffo che non solo si è pagato le spese, ma ha anche corso il grosso rischio di un impegno finanziario elevato (se rompeva la macchina doveva pagarla di tasca sua), da Maurizio Flammini che si è adattato a correre con un mezzo vecchissimo e mortificante, sono venute in fondo le cose migliori. Perché Truffo poteva benissimo essere tra i primi, solo che la fortuna lo aiutasse a finire la gara; e Flammini ha tirato fuori l'orgoglio caparbio nel voler ad ogni costo finire.

Franco Lini

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

da Pryce, Kuwashima e Coulon. Depailler ha controllato le posizioni molto bene, senza mai forzare, anche perché si è accorto che in curva non sarebbe stato possibile passare l'attento Paoli, e in rettilineo la sua macchina non era più veloce. Tuttavia al terzo giro Depailler ha avuto una bella reazione quando Kuwashima gli si è affiancato nel tentativo di scavalcarlo, ed ha rintuzato l'attacco con molta grinta. Dietro i primi tre erano Pryce, Coulon e un poco più lontano Jabouille, il cui motore adesso andava bene. Al sesto giro Jabouille ha effettuato il sorpasso degli altri due, in modo stupefacente, alla prima curva dopo il rettilineo dei box, ed è partito in caccia dei primi. Anche Henton, che aveva dovuto partire in posizioni basse, ha recuperato e si era portato vicino a Coulon, superandolo proprio nello stesso giro in cui Bozzetto superava Walker e Palm, nelle retrovie, e Jabouille riusciva a superare Kuwashima e quindi a diventare terzo.

Subito nei primi giri erano scomparsi dalla corsa due italiani: Truffo finito sulla sabbia per la rottura di una gomma, che ha danneggiato la sospensione, e Serblin anche lui fermatosi subito dopo i box con la ruota posteriore sinistra sgonfia. Watson e Purley si erano fermati durante il primo giro col motore rotto, e più tardi anche Dolhem subiva la stessa sorte. Bourgoignie aveva abbandonato con la frizione rotta e Flammini invece continuava, a ritmo molto blando, anche se non poteva accelerare oltre certi limiti, perché la sua frizione slittava.

Le cose interessanti erano tuttavia in testa e negli ultimi giri. Jabouille riusciva ad avvicinarsi a Depailler, e a cinque giri dalla fine lo superava, mentre dietro Kuwashima era attaccato da Henton che era rinvenuto benissimo. Al 22. giro Henton passava Kuwashima, che pareva in difficoltà, e si avvicinava ai primi tre. Al giro successivo Depailler ridiventava secondo, approfittando di un errore di Jabouille, che nella speranza di poter attaccare anche Paoli era arrivato «lungo» in una frenata, ed aveva dovuto bloccare le ruote. Henton gli si accodava, ma poi perdeva anche lui terreno, per le stesse ragioni. A due giri dalla fine Kuwashima doveva fermarsi, ed era peccato perché aveva compiuto una eccellente gara. E così le posizioni acquisite non cambiavano. Degli italiani Turizio riusciva a finire prima di Martini, che negli ultimi giri aveva degli alti e bassi col motore, ma Martini con i ue decimi posti otteneva il quinto posto nella classifica finale.

A fine gara il reclamo di Pryce contro Paoli, come abbiamo detto. E poi la lunghissima attesa per avere le classifiche, da parte dei cronometristi toscani, lentissimi anche loro.

● David Purley e Dieter Quester guideranno la Troken di Formula Uno nelle prossime gare del campionato mondiale. L'unica Troken esistente sarà affidata all'uno o all'altro dei due piloti in alternativa. Purley la guiderà a Brands Hatch e poi al Nurburgring, e Quester l'avrà per la gara di Zeltweg, per quella fuori campionato organizzata dall'AC Svizzero a Hockenheim e per il Gran Premio d'Italia. Per le due gare americane è probabile che di Troken ce ne siano due.

● Surtees è venuto al Mugello con le due macchine del 1973, dotate del motore Ford, e non con quelle recentissime col motore BMW. Sono tra l'altro arrivate in ritardo perché c'è stato anche un guasto al camion che le trasportava. Le nuove Surtees-BMW, che avevano viste a Pau per la prima volta, sono in via di modifica, innanzi tutto per adeguarle ai motori BMW e poi per certe modifiche alle sospensioni rese necessarie dalle nuove dimensioni dei pneumatici Firestone che le equipaggiano.



La partenza della prima manche vede Laffite in prima fila: ma sarà un predominio di pochi metri in quanto già al primo giro passerà Depailler che, indisturbato, vincerà la serie



Sotto Masami Kuwashima, con molte scritte in giapponese, ha disputato un'ottima gara: sfortunato invece il nostro Serblin, sotto, che si è dovuto fermare ai box per diverse noie



Per MARTINI subito guai in prova

SCARPERIA - Prove suddivise in quattro sessioni, due per ogni giornata di venerdì e sabato. Temperature elevatissime, per il sole a picco e l'umidità relativa molto alta. E difficoltà iniziali per tutti, perché nessuno poteva godere di una conoscenza preventiva del tracciato.

Il primo a scendere in pista è stato Martini, che è stato anche il primo ad avere guai, perché il musetto in plastica della sua March si fletteva ad alta velocità. Felici i due equadoriani Ortega e Merello, che stavolta sapevano di non avere nessun svantaggio, appunto perché anche gli altri avrebbero dovuto imparare il percorso. Ortega riuscirà poi a qualificarsi, mentre Merello, anche per una uscita di strada, non ce la farà.

Nella prima sessione di fatti importanti se ne sono verificati pochi. Ed anche i tempi sono stati relativamente modesti, come si poteva constatare successivamente. Truffo restava senza benzina e non poteva continuare. Sulla March di Stuck si è visto Brian Henton, che si è adattato bene a macchina e percorso. Non si sono viste le Surtees di Watson e Dolhem, attardate

per la strada da un guasto al camion che le trasportava.

Flammini ha avuto una incertezza alla fine di una retta, perché aveva aria nella canalizzazione dei freni, ed è andato sulla sabbia, senza conseguenze. Miglior tempo a Depailler, e tutti gli altri sgranati, ma senza patemi perché si sono tutti resi conto di poter migliorare.

Nella seconda sessione di venerdì infatti si sono notati molti miglioramenti, dovuti anche alle temperature abbassatesi verso sera. Sorpresa da parte di Bozzetto, autore del miglior tempo della giornata, ma lui stesso ha onestamente detto di aver sfruttato due scie favorevoli capitategli proprio al momento giusto, e quindi di aver guadagnato almeno un secondo e mezzo sul suo tempo effettivamente possibile. Onesto ma anche bravo, il Bozzetto, perché lo sfruttamento delle scie è una manovra delicata.

Il sabato le condizioni sono state praticamente le stesse, con moltissimo caldo nella prima sessione e più fresco nell'ultima. Hanno finalmente girato anche le Surtees, ma quella di Dolhem è andata in pista con molto ritardo. Martini che aveva la mac-

Tutti i tempi in PROVA

LAFFITE	1'53''5	—	1'46''5
KUWASHIMA	1'53''8	1'50''1	1'48''6
DEPAILLER	1'52''2	1'49''0	1'48''7
PRYCE	1'57''7	1'50''7	1'49''0
TAMBAY	1'55''8	—	1'49''4
HENTON	1'54''0	1'49''6	1'49''6
PAOLI	—	1'51''0	1'49''7
LECLERE	1'54''2	1'52''5	1'50''0
JABOUILLE	1'55''6	1'50''7	1'50''3
QUESTER	2'00''1	1'52''4	1'50''6
BOZZETTO	1'57''7	1'54''6	1'50''7
COULON	1'56''4	1'52''0	1'50''7
SERPAGGI	1'54''8	—	1'50''7
TRUFFO	2'04''1	1'52''4	1'50''9
SUTCLIFFE	1'56''6	1'55''6	1'51''1
MARTINI	1'54''3	—	1'51''1
WALKER	1'58''5	1'52''8	1'51''3
WATSON	—	1'51''8	1'51''8
SERBLIN	1'55''0	1'52''0	1'52''0
TURIZIO	1'58''5	1'53''1	1'52''6
VONLANTEN	1'56''8	1'55''3	1'53''3
BOURGOIGNIE	2'03''7	1'56''4	1'53''3
ORTEGA	1'59''2	1'56''0	1'53''4
GIORGIO	2'03''2	—	1'53''4
PALM	1'57''5	1'53''8	1'53''7
FLAMMINI	1'59''1	1'55''0	1'53''7
PURLEY	2'01''8	1'53''8	1'53''8
GUBELMANN	1'56''1	1'55''5	1'54''5
DOLHEM	—	—	1'54''6
AMWEG	2'00''8	1'58''4	1'54''9
BINDER	2'00''1	1'57''7	1'55''6
FAVRE	2'04''5	1'59''3	1'56''8
MERELLO	2'07''4	2'02''0	—
PILLON	2'02''8	—	—
SIEGRIST	—	2'03''1	—
ARPIANEN	—	2'04''1	—
« SHANGRILA »	—	2'25''4	—

china a posto ha preferito non girare nella prima sessione, attendendo il fresco. Le due macchine di Paoli e Laffite, della scuderia BP francese, non hanno potuto girare perché i meccanici avevano montato erroneamente gli ingranaggi del cambio, con la seconda al posto della terza. Così sono andate in pista solo alla fine.

Una curiosità: sulla March ufficiale di Henton ad un certo punto è stato montato il musetto di una delle March-Elf, con un bizzarro accostamento di colori.

I tempi della fase finale sono stati eccezionali, con medie che erano insospettabili alla vigilia. L'adattamento delle macchine e dei piloti è risultato così molto buono. Alla fine il tempo migliore ufficiale è stato attribuito a Laffite, ma egli stesso confessa di essere sorpreso, pensando si di aver fatto il miglior tempo, ma non con uno scarto di più di due secondi rispetto agli altri. Probabile che ci sia stato un errore di rilevamento da parte dei cronometristi, non dei tempi, ma della successione di passaggio delle macchine.

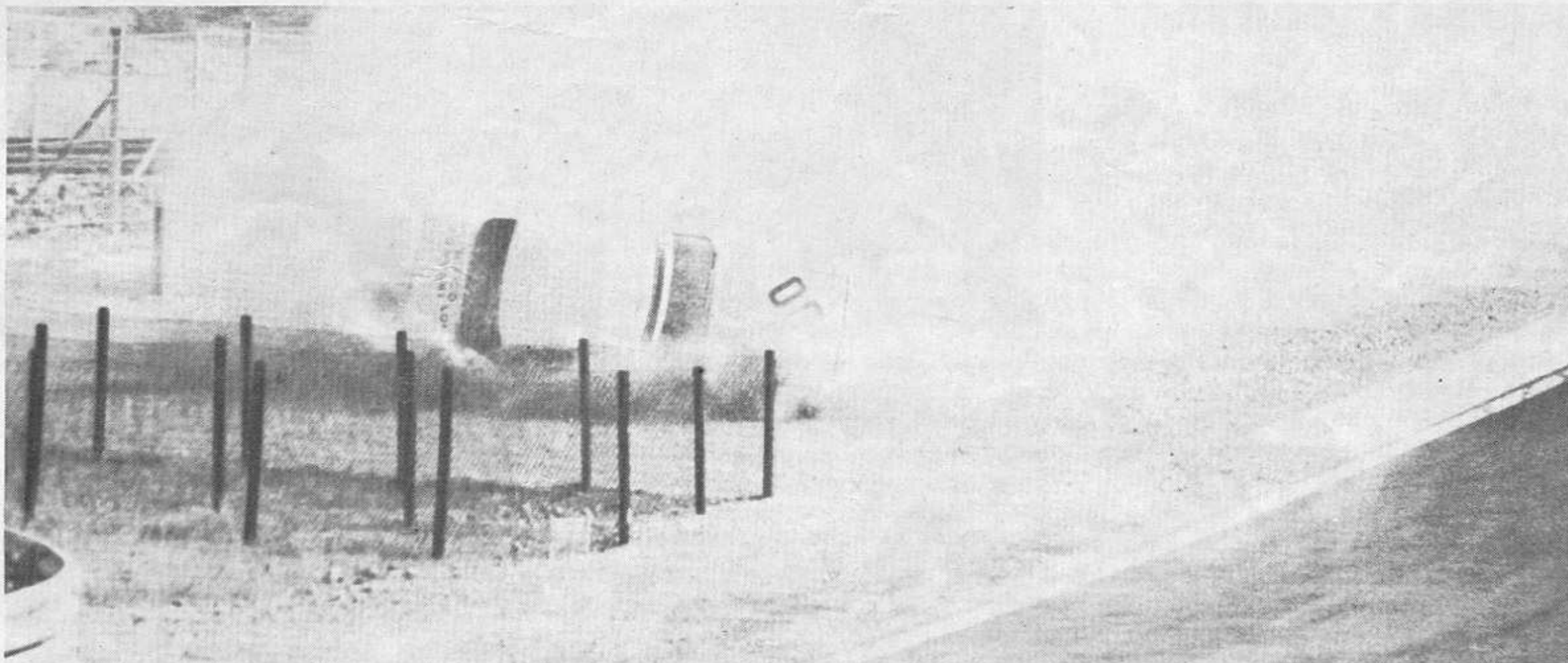
Movimentata 4 ORE MEXICO

6 secondi per B.B.

(ahi, DROVANDI)



Al quarto giro l'incidente più spettacolare di tutta la giornata: la Mexico di Baldi esce sulla sabbia, s'impunta e si ribalta quasi contro le reti



Ormai la vettura è ferma, con le ruote all'aria, mentre accorre un commissario con le bandiere: nessun danno per il pilota e pochi per la vettura in mezzo al gran polverone, mentre la gara giunge tranquillamente al termine



«Perché non ci fate il G.P. d'ITALIA?»

SCARPERIA - Prima giornata di prove per la gara di F. 2. I piloti hanno appena finito la prima ora e mezza, ed hanno quindi cominciato a conoscere il percorso, ad apprezzarlo ed a gustarlo.

Patrick Depailler si ferma, toglie il casco, e vedendoci vicini a lui, prima ancora di scendere di macchina esclama: «Ma perché non lo fate qui, il Gran Premio d'Italia?». Mi pare che sia la risposta alle ansiose ancorché inesprese domande che si ponevano i toscani, Pasquale Borracci in testa, che questo circuito del Mugello hanno ideato e voluto e infine davvero costruito. E' la risposta migliore per-

ché implicitamente attribuisce al Mugello la patente di miglior circuito italiano. E poiché Depailler, e con lui tutti gli altri, ha poi voluto completare le sue impressioni affermando che questo circuito non è soltanto moderno, sicuro, selettivo, ma anche bello e divertente, ecco che la qualificazione del Mugello va oltre i confini nazionali, e la si può intendere come almeno europea.

Lo abbiamo scoperto soltanto adesso, questo Mugello di cui si è parlato. Il peregrinare su tutte le piste, con il fittissimo calendario che la CSI ci propina ogni anno, aveva impedito la conoscenza effettiva

PETERSON e FITTI in SVEZIA F. 2

● La prossima gara valida per il campionato d'Europa sarà disputata l'11 agosto sul circuito svedese di Karlskoga. Sarà una gara importante, perché oltre al rientro di Stuck ci sarà anche la presenza di Emerson Fittipaldi e di Ronnie Peterson.

Fittipaldi guiderà una delle macchine della Marlboro Ecuador Team, cioè una delle tre Surtees TS 15 che finora sono state affidate a Fausto Merello e Guillermo Ortega, col patrocinio della Texaco. Ronnie Peterson avrà invece una March ufficiale, ed esattamente la macchina con la quale Depailler ha vinto al Mugello (per Depailler ci sarà una macchina nuova).

4 ORE ETIENNE-AIGNER FORD MEXICO - Gara internazionale di velocità e durata - Autodromo del Mugello, 14 luglio 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. «Baronio»-Bourgoignie, 89 giri, 4.01'27"4, media 119,996 kmh; 2. Mascagni-Sassi 4.01'34"2; 3. «Spiffero»-Duval 4.02'48"9; 4. «Tacus»-Brunner 4.03'33"1; 5. Lumini-Belli a 2 giri; 6. Aldrovandi-Bigliuzzi a 2 giri; 7. Nainfe-Cuttrino-Alan a 2 giri; 8. M. Benusi-glio-«Pal Joe» a 4 giri; 9. Caio-«Gilena» a 4 giri; 10. Pizzicannella-«Anpal» a 4 giri; 11. Squillace-Regini a 5 giri; 12. Pecchioli-Vasari a 5 giri; 13. Fargion-Brambilla a 6 giri; 14. Pratelli-Muccini a 6 giri; 15. «Shangryla»-«Gonzales»-Larini a 9 giri; 16. Presentzini-Ciardi a 11 giri; 17. Drovandi-Cangelli a 13 giri; 18. Clemente-Ciccozzi a 36 giri. **Giro più veloce:** Fargion in 2'34"7, media 122,055 kmh.

all'epoca della presentazione ufficiale e per le corse che finora vi si sono svolte. Ne avevamo sentito parlare, avevamo visto piani e disegni, anche qualche fotografia, nubifragi permettendo ai fotografi di ritrarre almeno qualche scorcio dell'impianto. Piani, disegni, fotografie, non dicono però nulla, e certe cose bisogna proprio vederselo coi propri occhi, per poterle davvero conoscere.

Abbiamo fatto conoscenza col Mugello; ed è quasi un innamoramento. A Borracci,

Il pasticciaccio della squadra nazionale F. 2

158 milioni «ballano»

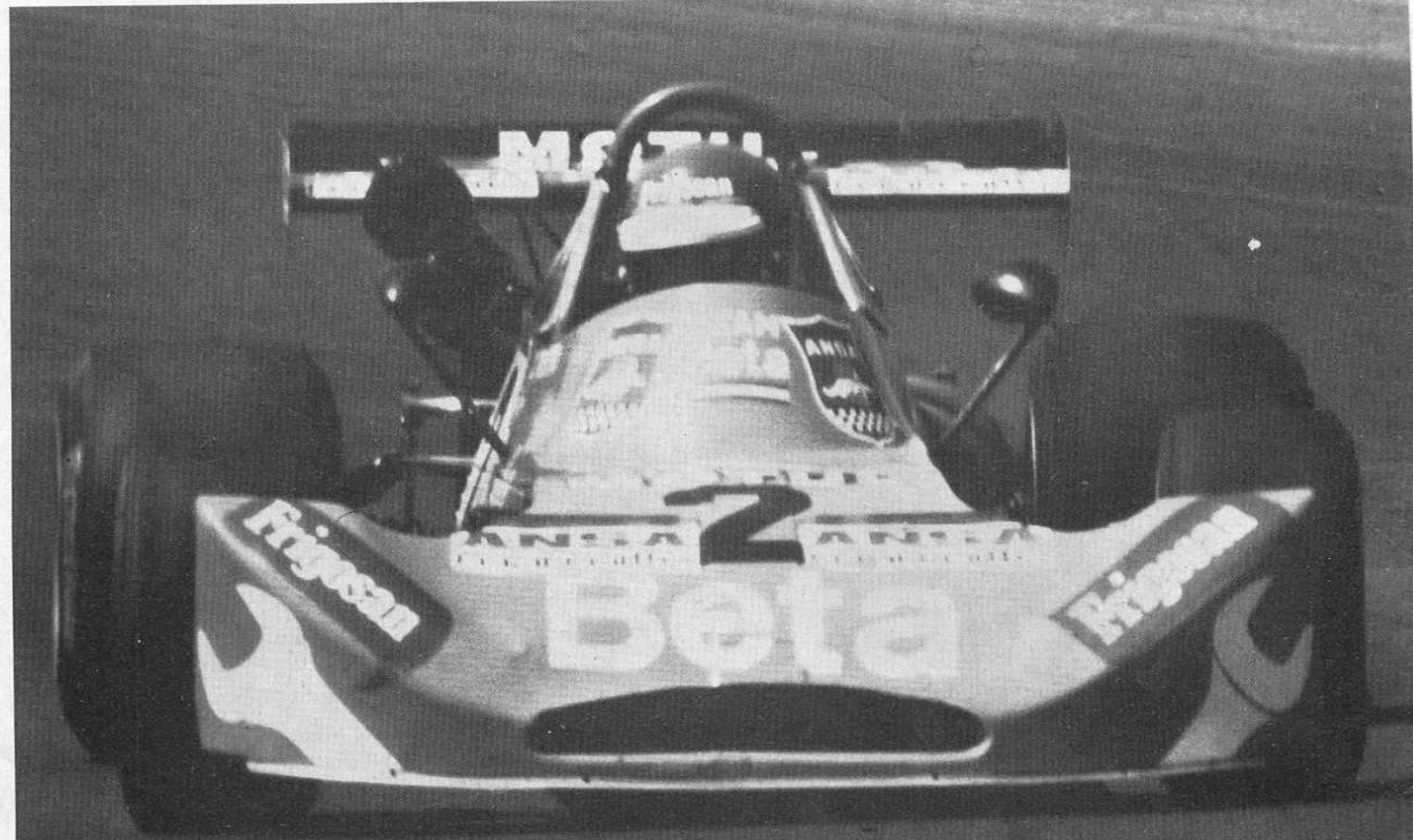
La bella gara al Mugello, Duilio Truffo l'ha fatta con la March ex-Brambilla, presa in affitto e pagata personalmente. Un bel modo di avere una squadra nazionale!...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Alla CSAI avrebbero preferito fare passare tutto sotto silenzio e con la solita disinvoltura, attribuire alla March la colpa di non avere preparato in tempo le macchine. In realtà il traballante tentativo di difesa del super-segretario di via Solferino altro non è servito se non ad affondare il dito in una piaga che ormai sta rischiando la cancrena. La mancata partecipazione dello **CSAI RACING TEAM**, squadra nazionale azzurra, al Gran Premio del Mugello (prima gara italiana del '74 valida per il Campionato Europeo di F. 2 per il quale la CSAI aveva impegnato ufficialmente gli «azzurrini» Flammini e Truffo) è un fatto grave, gravissimo, ma non è che il logico inevitabile corollario di una situazione poco chiara che si stava trascinando da tempo.

Quello che più offende e che più indigna è l'indifferenza della stessa CSAI che non si è premurata di fornire una spiegazione ad un comportamento che ha ben più di un motivo per richiedere le dimissioni del presidente. Ma evidentemente il governo italiano ha ormai fatto scuola: si preferisce seguire la (comoda) politica dello struzzo piuttosto che assumere le proprie responsabilità di fronte ad una situazione insostenibile. Ma è inutile aggiungere altro! Come stavano veramente le cose lo aveva scritto chiaramente **AUTOSPRINT** alla fine di aprile, quando in occasione della gara di Pau c'erano state le prime avvisaglie della crisi sfociata nella rinuncia alla gara del Mugello.

Nonostante le smentite più o meno ufficiali, **FRANCO LINI** aveva visto giusto. Allora siamo stati accusati di voler sempre pescare gratuitamente nel torbido, ma che la vera rovina della squadra CSAI sia stata la prematura scomparsa del commendatore Eugenio Dragoni, sulla cui grande sportività si era fatto leva per tappare le falle che hanno reso problematico il futuro della nazionale azzurra, è un dato di fatto convalidato dalla realtà attuale.



Lo scandalo

Dragoni seguiva la squadra con grande passione, quasi che fosse una iniziativa personale e con signorilità preferiva esporsi di tasca propria piuttosto che rischiare un naufragio nel quale inevitabilmente sarebbe stato anch'egli coinvolto.

Alla CSAI naturalmente questo tipo di conduzione faceva molto comodo perché permetteva di fare una buona figura e di aggirare l'ostacolo di una improvvisa mancanza di liquido. E' chiaro, comunque, che dopo la morte del commendatore milanese tutti i nodi sono venuti al pettine, iniziando con la gara di Pau dove le macchine, bloccate dagli eredi di Dragoni che volevano giustamente cautelarsi, sono arrivate solo il venerdì notte impedendo ai piloti di provare con la pista asciutta.

In seguito alla CSAI si sono accorti che i soldi stanziati (70 milioni nel '73 ed altrettanto nel '74, pur se quest'anno solo poco più di due terzi della cifra è stata effettivamente impiegata) erano... inesistenti e, per cercare di risparmiare, i piloti della squadra sono stati costretti a correre in economia con pochissimi giri di prova a disposizione per ogni gara e con il costante assillo delle rotture. Che si sia visto già qualche risultato con tale tipo di preoccupazione non solo è un po' un miracolo ma rende maggiore onore a Flammini e Truffo.

Infine in vista della gara italiana si è pensato che fosse giunto il momento di inviare le macchine alla March per aggiornarle e per sottoporle alla normale manutenzione. Fin qui nessuna difficoltà. Il difficile era trovare la cifra necessaria per saldare il non indifferente conto e per questa ragione le due F. 2 sono rimaste a Bicester anziché prendere la strada per il Mugello. Con tanti saluti per i numerosissimi tifosi italiani che aspettavano questa occasione per vedere finalmente da vicino le nostre due speranze nazionali, per i quali sono state ri-

mediate ad personam in extremis la March-Beta F. 2 ex Brambilla e una delle vecchie Brabham BT 40 d'addestramento CSAI del 1973.

Per caso abbiamo incontrato Flammini il lunedì della scorsa settimana alla CSAI di Roma. Il pilota aveva avuto un lungo colloquio con il dottor Saliti e non era in condizioni di spirito eccezionali. «Speriamo che con la corsa italiana **AUTOSPRINT** ci dedichi un maggior spazio», ci diceva invitando amichevolmente il giornale ad interessarsi di più alla F. 2. «Colpa del mondiale di F. 1. Quest'anno interessante come non mai ed anche della **Gabriella** che ora deve pensare al suo **Alessio**», Abbiamo risposto all'occhiuto studente di ingegneria che in quei pochi minuti ci ha dato l'impressione di non essere più il ragazzo tranquillo e fiducioso dello scorso inverno.

Dopo due giorni avevamo la spiegazione del nervosismo che accusava visibilmente l'azzurro: niente Mugello (con le macchine vere). Naturalmente abbiamo subito interpellato il dottor Saliti e come accennavamo in apertura il super-segretario lì per lì ha cercato di sdrammatizzare la situazione. «**Non corriamo perché non sono pronte le macchine**». Ci ha dichiarato Saliti aggiungendo che «**non ci son problemi (?) di sorta se non quelli relativi agli aumenti che si verificano in tutti i settori**». Chiaro che una simile linea di difesa poteva durare ben poco ed alla fine il Segretario ammetteva che «**i soldi del programma ci sono. Abbiamo sbagliato il preventivo e la cifra si è rilevata insufficiente. Può darsi ma ora il vero problema non è trovare altri denari... comunque la squadra prosegue nella sua attività. Questo, lo posso giurare e lo dichiaro ufficialmente. Corriamo fin dalla prossima gara**».

Dove, in Svezia?

d. b.

I piloti 3 milioni dalla tasca

SCARPERIA - Per poter correre al Mugello la VI Prova del Campionato Europeo di F. 2 Duilio Truffo ha dovuto versare una cauzione di circa cinque milioni ai fratelli Ciceri, della Beta, la proprietaria della March 732 ex Vittorio Brambilla ed inoltre ha dovuto spendere circa un milione e mezzo di tasca propria per poter pagare le gomme e l'assistenza tecnica. Maurizio Flammini lo ha seguito sborsando sempre di tasca sua un altro milione e mezzo per poter fare fronte alle spese delle gomme e dell'assistenza tecnica.

Si chiude così, con questo amaro retroscena, l'avventura della nazionale C.S.A.I. di F. 2. La definizione amara è però solo pleonastica e sentimentale perché ben altri sarebbero gli aggettivi per parlare di questa vicenda che al di là degli aspetti morali ha anche delle precise risonanze economiche sintetizzabili in un unico dato. Un bilancio apparente di 160 milioni per poter far correre Truffo e Flammini in quattro gare.

In ogni caso, se 160 milioni sono stati effettivamente prelevati dalle casse CSAI per essere girati sia FISA e ANCAI a Dragoni e come questi soldi siano stati spesi nel 1973 e 1974 per gestire la Nazionale CSAI di F. 2 potrà costituire argomento per una prossima serie di articoli perché oggi come oggi nell'entourage sportivo automobilistico italiano avere delle idee precise, seguendo un malcostume che non è solo sportivo è una cosa praticamente impossibile. Al momento rimane solo da registrare il come ed il perché Truffo e Flammini hanno dovuto correre la loro prima gara di F. 2 in Italia, uno sulla March dello scorso anno di Brambilla e l'altro sulla Brabham BT 40 sempre del 1973 della squadra CSAI pur dovendo disporre in teoria di due scocche March 742 aggiornate e revisionate e di motori BMW freschi e revisionati a Monaco.

La vicenda prende inizio i giorni successivi alla doppia trasferta di Salisburgo e

ROMA - Venerdì scorso 12 luglio la CSAI ha diramato questo comunicato: «Flammini e Truffo, gli azzurri di F. 2, parteciperanno alla gara del 14 luglio al Mugello con le Brabham impiegate per l'allenamento e la preparazione della squadra anziché con le March non disponibili nella versione aggiornata in tempo utile. Gran parte del merito per il raggiungimento della soluzione di ripiego, imposta da forza maggiore, è da attribuire ai due piloti che si sono personalmente adoperati nel reperimento dei particolari necessari per l'improvvisato allestimento delle Brabham. All'origine del ritardo nell'approntamento delle March c'è una battuta d'arresto subita dal programma per ragioni di indole finanziaria. Infatti malgrado la CSAI abbia provveduto alla totale erogazione dello stanziamento destinato all'iniziativa ci si è visti costretti a riesaminare gli aspetti relativi al costo gestione della squadra rivelatosi superiore alle previsioni iniziali».

Questo che leggete sopra è il singolare comunicato che la CSAI ha emesso il venerdì pomeriggio quando già il tentativo di incolpare la March della mancata consegna delle macchine si era rivelato (ma occorre proprio una riflessione?) insostenibile. La dichiarazione dunque è arrivata giusta giusta per convalidare quanto leggete sotto, a seguito di un colloquio precedente con il dottor Saliti che fino in fondo aveva cercato di mascherare la situazione precaria in cui si è venuta a trovare la squadra azzurra. Dobbiamo aggiungere o togliere qualche cosa di quanto si legge in altra parte del giornale? Pensiamo di no. Casomai solo che la CSAI non sapeva nemmeno che Truffo aveva scelto la March '73 di Brambilla. La CSAI ha perso una occasione per dimostrare coerenza e buon senso ammettendo quello che ormai era sulla bocca di tutti. Come sempre si è cercato di lavare i panni sporchi in famiglia con i risultati opposti a quelli cercati.

azzurro!

Hockenheim dello scorso giugno. Truffo ha lesionato la scocca della sua March 742 a Salisburgo mentre Flammini ha preso un colpo al telaio nella collisione con Paoli a Hockenheim. Così una volta arrivata a Milano la spedizione capeggiata da Maffezzoli, si decide d'invviare tutto il materiale in Inghilterra alla March perché le vetture vengano messe a punto ed aggiornate secondo l'ultimissima versione, mentre questi motori prendono la strada di Monaco per le normali «cure BMW». Poiché per la corsa del Mugello si vogliono fare le cose a puntino ci si dà da fare per tempo, ma la settimana scorsa al momento di partire per Bicester, sede della March, Maffezzoli si accorge che alle sue casse mancano i sette milioni da consegnare a Mosley per poter prelevare le tre scocche della Nazionale CSAI. Urgente scambio di telefonate con Roma e anche la CSAI si dichiara impossibilitata a trovare la somma perché ufficialmente l'ACI creditore dello Stato Italiano di cospicue somme non riesce a farsi pagare.

Di fronte al fulmine a ciel sereno, Maffezzoli non sa più a che santo rivolgersi, quando il «santo» lo trova improvvisamente in Alquati, giovane direttore di una boutique di moda sportiva dell'autodromo di Monza, che fin dall'inizio ha giocato prima al fianco di Dragoni e poi al fianco di Maffezzoli, un ruolo importante nell'ambito della Nazionale CSAI di F. 2 anche se ufficialmente nessuno ha mai saputo quali fossero i suoi compiti precisi, escluso forse una certa vicinanza con Bielli che è il preparatore delle vetture degli «azzurrini».

Alquati fa a Maffezzoli una proposta a dir poco interessante. Infatti dice: «Voi avete tre scocche, ma ve ne servono due, io vado in Inghilterra, anticipo i sette milioni per ritirare il materiale e poi una volta in Italia mi tengo come garanzia la terza vettura, che nel caso voi non possiate rimborsarmi, rimane di mia proprietà».

Maffezzoli accetta la proposta e se ne va in vacanza, ma improvvisamente di Alquati non si hanno più notizie. In Inghilterra non è mai arrivato, ne tantomeno sembra che possa arrivare. Si arriva così a tre giorni dalla gara del Mugello quando Truffo e Flammini vengono avvisati che non possono correre per mancanza materiale delle vetture.

A questo punto la buona volontà degli

azzurrini fa sì che in due giorni sia Truffo che Flammini riescano ad organizzarsi per partire al Mugello, uno portandosi dietro uno dei motori BMW della CSAI e l'altro facendo appello alla Brabham con cui l'anno scorso partì per i primi allenamenti ma che al momento attuale è decisamente non competitiva.

Per le corse future, nonostante le dichiarazioni televisive di Maffezzoli sia dell'Associazione che degli azzurrini non se ne sentirà parlare più. Infatti nel bilancio della S.r.l. (Società a responsabilità limitata) sono ancora scoperti debiti per più di una ventina di milioni da ripartire tra March, Bielli e Trivellato e sebbene Maffezzoli abbia dei contatti per riuscire a trovarli è probabile che appena reperiti tali capitali dovranno essere immediatamente dirottati verso gli attuali creditori.

Questo finale «all'italiana», un'avventura che ha visto comprare cinque monoposto, (due Brabham BT 40, con due motori Ford del 1973 e tre March 742 con cinque motori BMW) per far disputare a Truffo e Flammini le corse di Hockenheim, Zeltweg e Pau, (solo un giorno di prove però) per Pau, Hockenheim e al Mugello (presente in pratica come materiale CSAI solo un motore BMW e la Brabham dello scorso anno) suggella un bilancio ideale di 140 milioni, ideale perché infatti la CSAI (a parole) dovrebbe aver stanziato 70 milioni per il 1973 e 70 per il 1974 che farebbero 140 milioni complessivi. In pratica sembra però che di questi milioni ne siano stati versati effettivamente 124 e, altrettanto in pratica, sembra che a tutt'oggi ne siano stati spesi ufficialmente 158.

Considerato che la March per la gestione di una vettura ufficiale (come quella di Coulon per intenderci) chiede per una stagione ventura revisione dei motori trasporti inclusi, solo 70 milioni, che Trivellato ad esempio ha chiesto a Baggio della Elba di Bozzetto per le stesse prestazioni circa 50 milioni a stagione e che inoltre una vettura della March, aggiornata col motore BMW al giorno 14 luglio con gli aumenti e svalutazioni costa 17 milioni, rimane da vedere come la CSAI abbia speso in pratica 20 milioni per ogni partecipazione effettiva ad una corsa di Truffo e Flammini e soprattutto perché questi soldi sono stati spesi e dietro quali responsabilità e controlli.

Tito Zogli

Lettera aperta all'ing. ROGANO



Gentile ingegner Rogano,

quando lei potrà leggere questa mia lettera, si saprà già se la squadra azzurra di F. 2 ha partecipato o no al G.P. del Mugello Euro F. 2. Le mie informazioni danno per scontato che alla gara di domenica i due «azzurrini» non ci saranno, almeno al volante delle monoposto '74 acquistate coi soldi CSAI. Ed è su questa base che ho sentito la necessità di scriverle pubblicamente. In realtà che Truffo e Flammini siano presenti sulle vetture CSAI al Mugello non è determinante per le mie valutazioni, in quanto ho solo colto come scusa la gara italiana per affrontare questo argomento, che seguo ormai dallo scorso anno.

Lo scorso anno, quando la CSAI dirottò il denaro che fino ad allora veniva distribuito come premi o contributi a chi realmente correva e partecipava alle gare, per iniziare il programma F. 2 con Dragoni, rimasi un po' perplesso; però valutai che non si poteva criticare a priori senza lasciare le possibilità di attuarlo fino in fondo. L'idea inoltre poteva essere anche buona. Mi preoccupavano i modi in cui si pensava di attuarla. Modi e diciamo sinceramente anche le persone. Perché, ingegner Rogano, l'automobilismo moderno si evolve in fretta, le automobili vanno sempre più forte ed alle volte anche chi è dentro il giro dalla mattina alla sera, si può ritrovare superato dagli avvenimenti; figuriamoci chi ci vive saltuariamente nel nostro mondo! In ogni caso, come principio, delegare le responsabilità (come lei ha fatto) e poi a fine anno tiriamo le somme: questo è anche il mio motto; per cui sono rimasto in attesa.

Super ritardi nel programma 1973; ma l'avvio a freddo è sempre difficile per cui sono rimasto in attesa del secondo anno, 1974. Anzi, all'inizio della stagione, mi sono sentito anche di offrire la mia collaborazione «professionale» allo stesso Dragoni pensando di poter dare qualcosa della mia esperienza alla squadra di F. 2. Non è stato possibile trovare un accordo, ma sono rimasto in attesa degli eventi. Ora, ingegner Rogano, purtroppo Dragoni è scomparso ed i «mali» che lui è riuscito a coprire e superare attraverso le sue possibilità economiche sono saltati fuori.

Non ricordo le parole esatte, ma ricordo i concetti da lei espressi lo scorso anno presentando i programmi «azzurrini F. 2»: sacrifici per tutti coloro abituati ai «quasi redditi» delle sovvenzioni; lancio, valorizzazione ed approdo di qualche giovane in campo internazionale ed in F. 1. Sacrifici dunque, e diciamo che io mi identifichi (come ipotesi) in uno di quelli che si è sacrificato. D'accordo ho fatto dei sacrifici, ma per chi, per cosa e soprattutto ora che le cose non mi sembra vadano bene (e se le F. 2 azzurre non vanno al Mugello sento odore di crack) a chi devo chiedere tutto questo?

Mi rivolgo a lei in quanto massimo esponente della CSAI, ma anche perché credo sia la CSAI che ha delegato una commissione composta da Zanon, Ceard, Zagato, Maffezzoli e Dragoni a scegliere come, quando e dove spendere i soldi tolti ai cosiddetti «habitués» del passato per il bene della valorizzazione dei piloti italiani del futuro. Io ho scritto questa lettera perché penso che le cose non siano andate come ci si aspettava o almeno come pensavo potessero andare. Non so neanche quante gare sono state fatte da Truffo e Flammini su quelle a calendario per l'Europeo; certo è che sento la necessità di avere qualche delucidazione e con questa lettera spero di gettare le basi per un dialogo che le permetta almeno di dirmi chi sono o saranno i responsabili della «buona» riuscita o del «naufragio» del programma F. 2 CSAI.

Spero di aver creato le premesse perché il tutto non scivoli nel dimenticatoio, anche perché Flammini e Truffo, tenuti puri nella loro attività da ingerenze reclamistiche o sponsorizzanti, non sappiano loro stessi a chi dire grazie per la loro attività agonistica.

Io capisco che una situazione nazionale come l'attuale abbia messo in difficoltà anche un programma come quello di F. 2; pensavo anzi che con la scomparsa di Dragoni fossero sorti dei problemi economici che potevano rallentare il programma stesso, ma vedendo poi che lei aveva avuto la possibilità di stanziare ulteriori premi promozionali per l'attività di F. 2 per piloti italiani «non azzurri», ho capito che evidentemente i soldi per andare avanti c'erano, altrimenti sarebbe, mi scusi, come vendere la pelle dell'orso prima di averlo preso.

E' stata una lettera un po' lunga e forse più discorsiva che sintetica: io mi sono rivolto a lei personalmente, l'ho già detto, ma se per caso anche qualcun altro si sentisse responsabilizzato da queste mie parole sarò ben felice di sentire anche le sue opinioni a riguardo.

La ringrazio di avermi letto.

Andrea de Adamich

7. COPPA AUTODROMO DI CASALE - Gara internazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano di F. 3 - Autodromo di Casale, 14 luglio 1974.

LE CLASSIFICHE

1. **batteria:** 1. Alberto Colombo (March 743) 17'09"5, media 137,636 kmh; 2. Pesenti Rossi (GRD) 17'14"8; 3. Zorzi (GRD) 17'15"3; 4. Passadore (GRD) 17'27"7; 5. Perkins (March 743) 17'36"6; 6. Cerulli Irelli (March 743) 17'36"3; 7. Artina (GRD) 17'39"3; 8. Bertaccini (Brabham BT35) 17'40"0; 9. Franzoso (March) 17'50"0; 10. Pozzo (Brabham BT35) 17'51"1; 11. Ghinzani (March 743) 17'51"4; 12. «Guido» (Lotus 69) 17'56"9; 13. Scarpenti (Tecno) a 8 giri; 14. «Victor» (Martini) a 9 giri.

Giro più veloce: Alberto Colombo (March 743) in 1'03"3, media kmh. 140,571.

2. **batteria:** 1. Gaudenzio Mantova (GRD) 17'35"4, media 134,258 kmh; 2. Spreafico (GRD) 17'44"8; 3. Leoni (March 743) 17'46"8; 4. Pavesi (Brabham BT41) 17'48"9; 5. Manzoni (Brabham BT41) 18'04"4; 6. Bergami (Mazzilli T374) 18'17"2; 7. Rosei (March 733)

18'18"3; 8. Corolli (Brabham BT41) 18'33"1; 9. Rosso (Lotus 69 B) a 1 giro; 10. Giudici (Tecno) a 1 giro; 11. Stalfieri (March 713) a 2 giri; 12. Cinotti (March 743) a 3 giri; 13. «Gimax» (Brabham BT35) a 3 giri; 14. Mussa (GRD) a 4 giri; 15. Tenani (March 733) a 8 giri; 16. Terzi (Ensign Delta) a 12 giri.

Giro più veloce: Gaudenzio Mantova (GRD) e Sandro Cinotti (March 743) in 1'04"0, media kmh. 138,375.

F. 3 **Classifica finale:** 1. Alberto Colombo (March 743 Toyota) 27'41"2, media 133,277 kmh; 2. Mantova (GRD) 27'46"1; 3. Passadore (GRD) 27'53"7; 4. Spreafico (GRD) 27'53"9; 5. Zorzi (GRD) 27'54"4; 6. Cinotti (March 743) 27'54"8; 7. Pesenti (GRD) 28'08"4; 8. Pavesi (Brabham BT41) 28'08"8; 9. Manzoni (Brabham BT41) 28'25"0; 10. Perkins (March 743) 28'25"3; 11. Artina (GRD) 28'28"5; 12. Bertaccini (Brabham BT35) 28'40"7; 13. Cerulli (March 743) 28'47"4; 14. Pozzo (Brabham BT35) 28'49"8; 15. Corolli (Brabham BT35) 28'12"2 a 1 giro; 16. Bergami (Mazzilli T374) 28'17"4 a 2 giri; 17. Stalfieri

(March 713) 28'28"7 a 4 giri; 18. Giudici (Tecno) 23'17"4 a 7 giri.

Giri più veloci: Colombo e Mantova in 1'03"3, media 140,571 kmh (nuovo record).

F. 850

1. **batteria:** 1. Antonio Rampinini (BWA) 19'33"7, media 113,181 kmh; 2. Avati (Maco) 19'54"2; 3. «Mac Tob» (De Sanctis) 20'13"6; 4. Franchini (Biraghi) 20'26"6; 5. «Giobatta» (Tecno) a 1 giro; 6. Sandroni (Neisse) a 1 giro; 7. Girardi (BWA) a 2 giri; 8. Filosi (Biraghi) a 3 giri; 9. Pozzoli (Felisati) a 6 giri.

Giro più veloce: Antonio Rampinini (BWA) in 1'16"6, media kmh. 115,614.

2. **batteria:** 1. Giacomo Ballarino (Biraghi) 20'09"0, media 100,876 kmh; 2. Cericola (De Sanctis) 20'25"4; 3. Elisei (Tecno) 20'32"5; 4. Zago (BWA) 20'35"3; 5. Pozzoli (Dagrada) 20'37"5; 6. Clerici (BWA) a 1 giro; 7. Renosto (Monteverde) a 1 giro; 8. Capponi (De Sanctis) a 3 giri.

Giro più veloce: Giacomo Ballarino (Biraghi) in 1'18"3, media kmh. 113,103.

Classifica finale: 1. Antonio Rampinini (BWA) 22'45"5, media 112,622 kmh; 2. Ballarino (Biraghi) 22'54"5; 3. Verrelli (Barelli) 23'03"2; 4. Pozzoli (Dagrada) 23'22"7; 5. Zago (BWA) 23'24"7; 6. Cericola (De Sanctis) 23'25"6; 7. Franchini (Biraghi) 23'26"6; 8. Elisei (Tecno) 23'56"1; 9. «Mac Tob» (De Sanctis) 24'00"5; 10. Clerici (BWA) 24'12"1; 11. «Giobatta» (Tecno) a 6 giri; 12. Renosto (Monteverde) a 6 giri; 13. Sandroni (Neisse) a 6 giri.

Giro più veloce: Leonardo Verrelli (Barelli) in 1'17"2, media kmh. 114,715.

GARA SIMCA 2 - GR. 2

Classifica finale: 1. Claude Justice 29'11"8, media 101, 107 kmh; 2. Garcia de Barros 29'11"9; 3. Marchive 29'16"2; 4. Hondelatte 29'16"4; 5. Stevens 29'28"8; 6. Nahon 29'44"5; 7. Dallanoy 29'44"7; 8. Carrere 29'45"5; 9. Thoreau 30'10"9; 10. Belliard 18'25"6 12 giri; 11. Casanova 17'24"2, 11 giri; 12. Lavergne 11'54"9, 8 giri.

Giro più veloce: Alain Hondelatte 1'25"9, media kmh. 103,097.

Fa bene cambiare a COLOMBO



A sinistra, Alberto Colombo con la sua nuova March Toyota, ha finalmente ottenuto quel successo pieno che da tempo cercava con la GRD. Sopra, l'incidente che ha precluso il risultato finale allo sfortunato Sandro Cinotti che vediamo urtare un concorrente intraversato in pista

CASALE - Gran caos per le prove e un tempo alterno relativamente fresco con vento e qualche spruzzatina di pioggia (solo per la F. 850) ha accompagnato questa aspra contesa estiva casalese nella quale è apparsa evidente la maturità dei piloti italiani di F. 3 e dei mezzi con conseguente spettacolo e crollo dei tempi in prova e in gara. Il Toyota Novamotor perfettamente a posto (soprattutto quello di Colombo) è oggi il motore da battere principalmente per l'accelerazione di cui è dotato, un briciolo superiore a quella del twin-cam Novamotor; unica ombra per ora all'orizzonte Novamotor è rappresentata dalla Lancia Beta di Repetto che con Rosei su March 733 ha mostrato, anche qui dopo la prova superba di Monza, di essere una realtà concreta conquistando il terzo tempo in prova.

Un po' in ombra gli Holbay che in un circuito di accelerazione hanno mostrato la corda. Presente anche un BMW sperimentale sulla Tecno di Giudici, oltre al solito Alfa Menzarini di Gimax. Spreafico per questa gara ha rinunciato alla vigilia all'abituale propulsore Alfa per un Twin-Cam Nova col quale ha conquistato un ottimo 4. posto in finale.

In luce Alberto Colombo, secondo tempo in prova, con 1'22"6, e miglior tempo in finale, insieme a Mantova, 1'3" netti, oggi vero mattatore e uomo da battere, sulla March 743 Toyota nuova di pacca e decisamente la macchina più a punto. Dopo tanta sfortuna il pilota del Lario è riuscito cambiando macchina e motore, ad azzeccare una gara perfetta che lo ha visto in cattedra con il solo Mantova (su GRD Twin-Cam Nova), sempre bravo e vincitore di una batteria, in grado di infastidirlo. Grazie alla splendida vittoria odierna conquistata da Colombo, schizzato al comando dall'inizio alla fine della finale dopo una perentoria battaglia, il campionato di F. 3

lo vede al comando con 21 punti seguito da Pesenti con 20, Cinotti 16, Pavesi 15, Mantova 14.

Cinotti oggi ha avuto il record della sfortuna. Infatti, dopo l'exploit del miglior tempo in prova, un favoloso 1.2.5, mentre conduceva la sua battaglia, pressato da Mantova, tocca due volte Mussa che gli si gira davanti. Muso e radiatore k.o., qualche affanno, una partenza a spinta, un istantaneo arresto definitivo. Ottiene co-



CASALE - Un nugolo di ragazzi francesi, dodici per la precisione, con le Simca R2 normali con il solo scarico libero, hanno dato vita ad una divertente gara-premio per l'attività 1973. Premio soprattutto per il pubblico che ha assistito ad una serie di emozionanti colpi di scena, di colpi proibiti, spinte e numeri di ogni genere. Prevalso, dopo un'astuta gara al secondo posto, Justice che brucia all'ultimo giro Garcia. Suspense per Lavergne che perde una ruota senza danni. Ottimi anche i tempi realizzati da questi giovani piloti, decisamente inferiori a quelli ottenuti anche dagli stessi svizzeri con vetture dotate di racing.

munque il 12. tempo che gli permette di partire ultimo in finale grazie ai ritiri di Franzoso, Rosso, Ghinzani (bloccato da noie al motore) e «Guido». Lotta generosa e molto nervosa dello stesso Cinotti in finale e conquista del 6. posto nonostante alcune divagazioni.

Una parola per Passadore, il simpatico sudamericano della GRD Monzeglio, oggi in prima uscita con il Toyota, pure molto bravo ma non al pieno della sua abituale

forma e in più rallentato da un assetto birichino. Grintoso invece come il solito Renzo Zorzi (GRD Twin-Cam) sempre fra i migliori, che ha lottato con la sua classica generosità ed efficacia resistendo ai colpi della sorte, alle «chiusure» ai limiti del regolamento e ai tamponamenti, conquistando un prezioso 5. posto. Ad alto livello e molto spettacolare la battaglia in finale tra Colombo e Mantova e tra Spreafico, Passadore, Pesenti, Zorzi e Cinotti, costellata quest'ultima da colpi non solo metaforici. In luce Spreafico (GRD Twin-Cam) all'altezza dei più veloci con un motore competitivo e ostile per il coriaceo Pesenti (GRD Twin-Cam) che dopo una ottima battaglia al 20. giro della finale, appena superato Spreafico in 4. posizione, va in testacoda ai tornantino e perde posizioni.

Anche Rossi non ha avuto i numi favorevoli. Un ottimo tempo in prova faceva bene sperare ma noie alla alimentazione in batteria e una toccata con Bergami e muso fuori posto hanno naufragato le speranze del Team Repetto. Guida al limite e spettacolare testacoda di Perkins e Cerulli hanno sottolineato l'impegno dei piloti a sopperire alla «coppia» mancante. Ottimo Artina (GRD Monzeglio) che senza strafare impara e migliora di gara in gara. Una lode per Pozzo che con una Brabham BT 35 a motore 1600 ha lottato come un drago sul filo dei tempi migliori del '73. Convinto (se ce ne fosse bisogno) della prestazione del suo poulein, Monzeglio ha promesso un GRD 2000. Fuori causa subito in finale Leoni per una banale rottura del cambio dopo una bella batteria in cui aveva conquistato un terzo posto davanti a Pavesi e Manzoni. Gran spavento in finale di Pavesi che evita d'un soffio Perkins in testacoda.

Naufragano le BMW nella 6 ORE al NURBURG

NURBURGRING - Non si vuole togliere nulla al loro merito, ma i vincitori della gara, Heyer-Ludwig su Escort, sono stati non poco aiutati dalla sfortuna altrui. Hanno però condotto una gara molto regolare e oculata, veloci però senza cercare di forzare, dietro i leaders che dovevano poi essere eliminati.

65 vetture al via, circa 50.000 spettatori, pioggia che ha molto irritato i piloti i quali hanno dovuto cambiare i pneumatici. Stuck in prova ha segnato il discreto tempo di 8'11"4, mentre in corsa ha fatto il giro più veloce in 8'10"6.

Al via è scattato in testa Mass su Escort, ma al termine del primo giro Stuck era già al comando. Purtroppo alla decima tornata entrava in collisione con la Opel di un pilota belga indipendente e andava al box per mettersi poi al volante della BMW di Ickx alla quale, però, dopo pochi giri si rompeva il cambio. Spariva così di scena uno dei favoriti e, del resto, in classifica non c'erano quasi BMW, perseguitate tutte dalla malasorte, anche quelle private.

Agli inizi alle spalle di Mass e Stuck c'erano Hezemans e Ickx, ma già al primo giro Mass ha dovuto andare al box per cambiare la pompa della benzina ed è ripartito in ventitreesima posizione. Prima del ritiro Stuck era stato a lungo in testa, a volte con un vantaggio di 1' nei confronti di Hezeman e di Ickx, il quale all'ottavo giro ha doppiato Hezeman.

Le prime tre vetture in classifica erano tutte patrocinate da Radio Lussemburgo.

g. h.

G.P. DEL NURBURGRING - 14 luglio 1974 - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo turismo.

LA CLASSIFICA

1. Heyer-Ludwig (Escort); 2. Glemser-Hezemans-Lauda (Capri); 3. Karebs-Abel-Mass (Escort); 4. Fritzing-Andersson (Toyota Cella). **Giro più veloce:** Stuck 8'10"6.

Guida geniale di VERRELLI nella F.850

CASALE - Gara non di campionato, assenti di conseguenza i romani, presente comunque il campione in carica Verrelli su Barrelli e un nutrito cast di piloti che ha dato vita ad una gara avvincente.

Fa solo un giro in batteria Verrelli che rompe la frizione. E' comunque ammesso alla finale nonostante i mugugni di qualcuno. Spettacolo di Zago (BWA Zago) che in batteria alla mattina, sull'acqua caduta alla fine, si esibisce in una serie incredibile di testacoda che lo relegano indietro. In finale monologo di Rampinini (BWA Biraghi) e di Ballarino su Biraghi, che si involano indisturbati. Alle loro spalle grande inseguimento di Verrelli che con una guida geniale « alla Leonardo », risale posizioni sino al 3 posto e otterrebbe di più senza un paio di divagazioni e se la gara non fosse interrotta anzitempo. Per lui nel '75 è quasi certa una F. 13.

Bella la lotta in finale tra Caricaola, con motore in prestito dopo aver esploso il suo in batteria, Franchini e Pozzali. In difficoltà « Mc Tob » con parecchie marce in meno. Colpo di scena al 6. giro alla fine mentre comincia a piovere. Il direttore di gara dott. Pensotti blocca la corsa per presunto pericolo dovuto al terreno viscido, congelando le posizioni e privando il pubblico di una finale incandescente.

g. r.

Ha riaperto l'autodromo siculo col Trofeo ETNA

CERAOLO appaga il sogno di un anno

ENNA - Giampaolo Ceraolo ha sognato per tutto un anno un alloro ad Enna che con il « 3. Trofeo Scuderia Etna » ha aperto i battenti alla incipiente stagione agonistica di Pergusa. L'anno scorso il tiro mancino glielo giocò Fichera soffiandogli la gara proprio all'ultima chicane; quest'anno vi si era messo il palermitano Vassallo, con l'AMS 1300. Il duello era evidente fin dalle prime battute tra la sua AMS, scattata per prima alla partenza e il compagno di scuderia (l'Ateneo) che dopo i primi giri però prendeva la testa (mentre Ceraolo lo tallonava a non più di 80 metri di distanza) fino al 9. giro, cioè quando ha rotto il bicchierino della valvola e si è fermato.

A questo punto per Ceraolo non ci sono stati più problemi di vittoria, che poi non poteva sfuggirgli se non solamente con un guasto; ciò nonostante ha abbassato il tempo dello scorso anno (27'40"7) portandolo a 27'17"9 mentre il tempo-giro è sceso da 1'46"2 a 1'46"1.

In questo stesso raggruppamento, il 7. della giornata ad anche l'ultimo, l'altro scontro in programma, quello tra le GTA di Mirto Randazzo e l'Alpine 1800 di Chiaramonte Bordonaro, si è anche risolto col cedimento di uno dei 2 antagonisti cioè di Bordonaro che al 9. giro (dei 15 in programma) veniva superato in modo particolare alla seconda chicane da Mirto Randazzo che gli era stato fino allora alle costole. Infatti al 12. giro all'Alpine viene meno un semiasse per cui il palermitano è costretto a fermarsi.

Se questo raggruppamento ha fatto vivere momenti di suspense per questi continui colpi di scena che hanno appassionato gli sportivi presenti sulle tribune e nei box, non così è stato per il 1. raggruppamento pomeridiano, cioè il 5., ove correvano le gr. 2 e le gr. 3.

L'obiettivo era focalizzato su Mario Litrico che disponeva di una GTA 1300 Autodelta (si tratta della stessa macchina su cui hanno corso in precedenza Facetti e Picchi che ora Chiti ha messo a disposizione del bravo pilota catanese). In prova aveva realizzato 1'50"2 sul giro (come riscontro può servire il tempo di Vassallo, il migliore in assoluto: 1'47"5), 3. miglior tempo. La prestazione in gara di Litrico è stata quasi una cavalcata entusiasmante, da mandare proprio in visibilio. Ha preso subito la testa (nonostante al curvone scorrettamente Di Gregorio con la sua possente Pantera gli togliesse la strada, manovra poi ripetuta al 14. giro quando ha umiliato quasi lo stesso pilota doppiandolo) e non ha più mollato, distaccato tutti, e tirando vistosamente per l'assoluto, da cui poi non è satto lontano. Infatti quasi 29" sono il distacco che lo dividono dall'assoluto e quindi da Ceraolo alle cui spalle si è piazzato.

« Sono stato inserito erroneamente in un raggruppamento in cui correvano le gr. 2 e le gr. 3, macchine più lente che pertanto mi costringevano a ripetuti sorpassi, 30 per l'esattezza. Comunque sono contento ugualmente, grazie anche alla macchina messami a disposizione ».

Così ci ha detto a fine gara il pi-

lota dell'Autodelta, che indubbiamente deve ai sorpassi sopra menzionati il distacco che lo separa dal vincitore. In questo stesso raggruppamento bella gara di Vasta con l'Alpine (è alla sua prima corsa in circuito con questa macchina) e di Carnibella col 128 Ferraris che quando stava per avvicinarsi a Vasta lo ha lasciato a piedi con il braccio della sospensione destra rotto. Nel raggruppamento successivo della gara di attesa di Barba col Gordini 12 che, attardati i vari Papa, Mannino e Sidotti per varie noie è venuto meno Castrolorio col suo GTA 1600 proprio al 13. giro, dopo essere stato sempre in testa, ha coronato con successo la sua rentree agonistica.

Nuccio Marino

● Una nota di colore: reputiamo sia per la prima volta che marito e moglie corrano assieme nello stesso circuito ma in 2 classi differenti dello stesso gruppo. Alludiamo ai coniugi sportivissimi, Zappalà-Spina. La moglie, Zappalà Adriana, corre in 595, il marito, Gaetano Spina, corre in BMW 2000. Entrambi sono di Giarre, a pochi passi dall'Etna.

3. TROFEO SCUDERIA ETNA - Competizione automobilistica di velocità in circuito valevole per il Challenge FISA Gr. 1 e 3 - Autodromo di Pergusa, 14 luglio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. « Il Siciliano » (Fiat 850) 22'35"5, media kmh 115,979; 2. Sturmiolo (Fiat 850) 23'03"8. **Giro più veloce:** il 7. di Sturmiolo (Fiat 850) in 2'26"1, media kmh 119,384 kmh.

Classe 1000 (tutti su A112 Abarth): 1. « Sandro » 23'08"3, media kmh 125,636; 2. Vagosta 23'19"9; 3. « Rincione » 23'41"8; 4. « Antony » a 4 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Agosta in 2'15", media kmh 129,200.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Pietro Mertoli 22'29"5, media kmh 129,680; 2. Barbagallo 22'46"5; 3. Lucà 22'46"8; 4. « Chio Quadri » 23'29"8; 5. Vasta 23'31"8; 6. Di Benedetto 23'52"4; 7. Morabito 24'21"4; 8. Guafnera 24'47"2. **Giro più veloce:** il 6. di Mertoli (Fiat 128 C) in 2'11"5, media kmh 132,639.

Classe 1300: 1. Francesco Vintalaro (Fiat 128 C) 21'49"4, media kmh 133,206; 2. Livigni (Fiat 128 C) 22'02"7; 3. Carrotta (Fiat 128 C) 22'03"2; 4. Virzi (Simca 1300) 22'13"3; 5. Restivo (Fiat 128 C) 22'07"8; 6. De Luca (Fiat 128 C) 22'32"1; 7. Magri (Fiat 128 C) 23'05"1; 8. Cirauto (Fiat 128 C) a 1 giro; 9. Cieli (Fiat 128 C) a 1 giro; 10. Pizzino (Simca 1300) a 1 giro; 11. Musumeci (Simca 1300) a 3 giri. **Giro più veloce:** l'8. di Vintalaro (Fiat 128 C) in 2'08"6, media kmh 135,630.

Classe 1600: 1. Nuccio Romeo (A.R. GT 1600) 22'26"8, media kmh 129,507. **Giro più veloce:** il 6. di Romeo in 2'10"6, media kmh 133,552.

Classe 2000 (tutti su A.R. GTV 2000): 1. Vincenzo Donato 20'50"5, media kmh 139 e 480; 2. Ariotti 21'11"8; 3. Giorlando 22'25"9; 4. Serio 22'37"8. **Giro più veloce:** il 3. di Donato (A.R. GT) in 2'03"4, media kmh 141,345.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Salvatore Lombardo 24'52"7, media kmh 116,849; 2. Famoso a 1 giro; 3. Malaspina a 1 giro; 4. Turniolo a 1 giro; 5. Spina a 2 giri; 6. Fortuna a 4 giri; 7. Musarra a 6 giri. (Tutti su Fiat 500). **Giro più veloce:** il 3. di Fortuna (Fiat 500) in 2'23"9, media kmh 121,209.

Classe 600: 1. Pietro La Pera (Fiat Abarth 595) 22'41"7, media kmh 128,090; 2. « Enrico VIII » (Fiat Giannini 590) 23'14"3; 3. Di Giacomo (Fiat Abarth 595) 24'08"7; 4. Bucolo (Fiat Abarth 595) 24'41"3; 5. Puglisi (Fiat Abarth 595) 24'52"6; 6. Brischetto (Fiat Giannini) a 2 giri; 7. Scuderi (Fiat Abarth) a 3 giri; 8. Caristi (Fiat Abarth) a 3 giri; 9. Agosta (Fiat Abarth) a 9 giri. **Giro più veloce:** non comunicato.

Classe 700 (tutti su Fiat Abarth 695): 1. Umberto Peditto 23'33"5, media kmh 125,396; 2. Saia 23'36"1; 3. Di Salvo 24'13"1; 4. Leone a 1 giro; 5. Nicosia a 1 giro; 6. Cascone a 5 giri; 7. Pistorio a 5 giri; 8. Cali a 5 giri; 9. D'Urso a 7 giri; 10. Guarnaccia a 8 giri; 11. Papalia a 8 giri. **Giro più veloce:** il 6. di Saia (Fiat Abarth) in 2'14"9, media kmh 129,296.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Roberto Villa 21'54"4, media kmh 152,699; 2. Gerbino 22'19"8; 3. Silicato a 1 giro; 4. Pino a 2 giri; 5. Bozzanca a 3 giri. **Giro più veloce:** l'8. di Villa in 2'05"6, media kmh 138,869.

Classe 1000 (tutti su Fiat Abarth 1000): 1. Santo Famoso 21'18"2, media kmh 136,457; 2. Lo Piccolo 21'56"7; 3. Farina 23'16"1; 4. Di Franco a 1 giro; 5. Felice a 1 giro; 6. Procida a 2 giri. **Giro più veloce:** il 5. di Famoso in 2'04"7, media kmh 139,984.

Classe 1150: 1. Corrado André (Fiat 128 C) 29'22", media kmh 128,687; 2. Carnibella (Fiat 128 C) a 1 giro; 3. Privitera (Fiat 128) a 1 giro; 4. Russo (Fiat 128 C) a 1 giro; 5. « Seven » (Fiat 128) a 2 giri; 6. Scolaro (Fiat 128) a 4 giri; 7. Blandino (Fiat 128) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 12. di Carnibella (Fiat 128 C) in 2'00"3, media kmh 144,897.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (A.R. GTA 1300) 27'46"8, media kmh 157,127; 2. Caruso (Mini Cooper) a 7 giri. **Giro più veloce:** il 12. di Litrico in 1'48"8, media kmh 160,313.

Classe 1600: 1. Giancarlo Barba (Renault Gordini) 31'08"7, media kmh 140,006; 2. Cacciatore (Renault Gordini) a 1 giro; 3. Castrolorio (A.R. GTA) a 3 giri; 4. Giuffrida (A.R. GTA) a 4 giri. **Giro più veloce:** l'11. di Barba in 2'00"6, media kmh 144,627.

Classe 2000: 1. Gaetano Spina (BMW 2000) 31'16"4, media kmh 130,136; 2. Piccolo (BMW 2000) 31'22"3; 3. Scaramozzino (BMW 2000) 31'39"2; 4. « Itnas » (A.R. GTAm) a 1 giro; 5. Papa (A.R. GTA) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Mannino (BMW 2000) in 2'03"5, media kmh 141,251.

Classe 3000: 1. Gaetano Abate (Ford Capri) 22'34"8, media kmh 128,742. **Giro più veloce:** il 5. di Sidoti in 2'04"6, media kmh 139,984.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Giuseppe Ferraro (Fulvia HF) 28'40"8, media kmh 131,768; 2. Saporito (Fulvia HF) a 2 giri; 3. Amico (Fulvia HF) a 2 giri; 4. Li Mandri (Fulvia HF) a 2 giri; 5. « Bollinger » (Fulvia S) a 3 giri; 6. Leo (Fulvia HF) a 3 giri; 7. Gulisano (Fiat X-1/9) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Saporito (Fulvia HF) 2'08"8, media kmh 135,419.

Classe 1600: 1. Matteo Vasta (Alpine Renault) 28'37"4, media kmh 142,185. **Giro più veloce:** il 12. di Vasta in 2'00"4, media kmh 144,867.

Classe 2000: 1. Giovanni Passalacqua (Fiat Abarth) 29'52"5, media kmh 134,687. **Giro più veloce:** il 12. di Passalacqua in 2'09"5, media kmh 126,497.

Classe oltre 3000: 1. Giuseppe Di Gregorio (Pantera De Tomaso) 27'59"4, media kmh 145,402. **Giro più veloce:** il 12. di Di Gregorio in 1'58"1, media kmh 147,688.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Gaetano Cicero (Fiat Abarth) 31'19"2, media kmh 102,097. **Giro più veloce:** il 2. di Cicero in 2'23"4, media kmh 121,632.

Classe 1300: 1. Franco Lisitano (Fulvia Z) 32'55"7, media kmh 132,424; 2. Giarratana (Fulvia Z) 32'56"4; 3. Petrola (Fulvia Z) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 5. di Lisitano in 2'05"2, media kmh 139,313.

Classe 1600: 1. Giuseppe Mirto Randazzo (A.R. GTA 1600) 28'22"6, media kmh 153,665; 2. Evola (Fulvia HF) a 1 giro; 3. Torrisi (Alpine Renault) a 2 giri; 4. D'Angelo (A.R. GTA) a 3 giri; 5. Valenza (Fulvia HF) a 8 giri. **Giro più veloce:** l'11. di Mirto Randazzo in 1'51"5, media kmh 156,430.

Classe 2000: 1. Giuseppe Pantò (Opel Commodore) 28'26"5, media kmh 143,093. **Giro più veloce:** il 10. di Chiaramonte in 1'51"3, media kmh 156,712.

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 27'17"9, media kmh 159,535; 2. Patanè (Abarth 1000) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 3. di Ceraolo in 1'46"1, media kmh 164,392.

Classe 1300: 1. Vincenzo Seminara (Abarth 1300) 28'24"4, media kmh 133,036; 2. « Diabolo » (A.R. Pastorello) 28'44"1; 3. Vassallo (AMS 1300) a 4 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Vassallo in 1'45"3, media kmh 165,641.



Le giornate
di CERVINIA

**Dal
FITTI
HF**

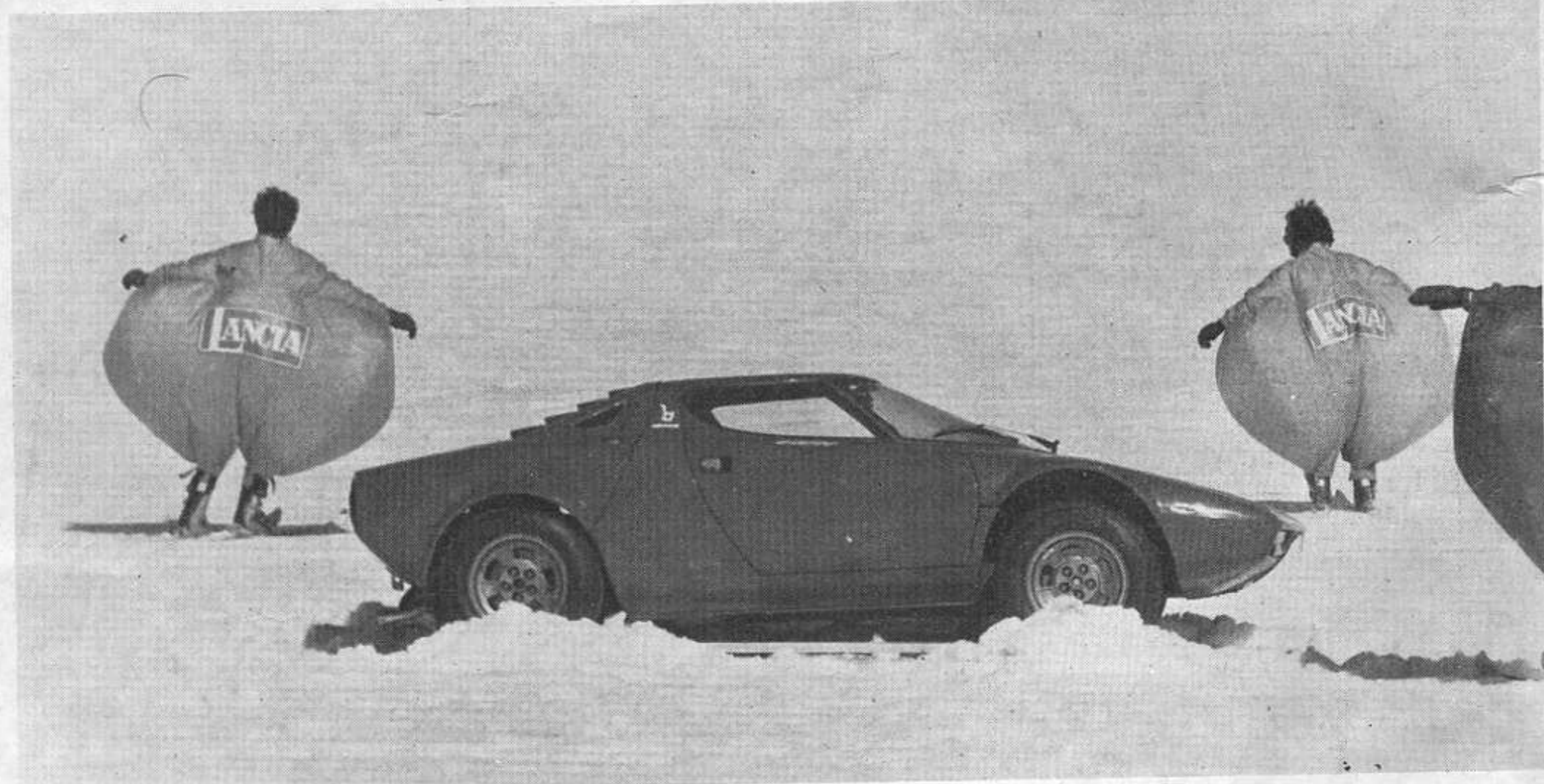


Anche Emerson Fittipaldi ha partecipato alla gimkana con la Beta coupé: nei giorni scorsi aveva provato la Stratos vincitrice della Targa a Casale

ai pipistrelli - LANCIA

CASALE - Provata da Emerson Fittipaldi la Stratos 4 valvole vincitrice della 58. Targa Florio con Ballestrieri-Larrousse. Una ventina di giri di assaggio in tempi tranquilli intorno a 1'15" in un pomeriggio veramente brasiliano, caldissimo in cui il simpatico Emerson ha potuto apprezzare la maneggevolezza della vettura. Ad illustrare all'ospite i dati della berlinezza torinese era presente il responsabile tecnico studi avanzati ing. Mike Parkes (nella foto col brasiliano). Ottima e agile la Stratos, buona la pista, valida anche per i F. 2: questi i pareri di Emerson che, rispondendo pazientemente alle domande dei molesti giornalisti e appassionati presenti, ha confermato tra l'altro la prossima uscita per giri di prova e Brands Hatch, di una nuova McLaren F. 1, più leggera dell'attuale, e con caratteristiche superiori per quanto riguarda i circuiti lenti. Le sospensioni della nuova vettura dovrebbero ricalcare quelle attuali, sia pure con geometrie profondamente variate.

Successivamente Emerson è partito per Cervinia dove, oltre a partecipare alla gimkana organizzata dalla Lancia con le Beta coupé, ha provato a lungo sulle tortuose strade locali, la guizzante Stratos stradale, rimanendone entusiasta.



CERVINIA - Fittipaldi, Munari, Omar Sharif, la squadra azzurra di sci (poi scappata) Casse ecc... con questi prestigiosi nomi che spaziano nel mondo dello sport dall'auto allo sci, dal cinema al bridge, ai tuffi, la Lancia ha presentato la sua «Settimana dei campioni» per festeggiare gli HI-FI gli ultra appassionati clienti Lancia (ce ne sono alcuni che hanno avuto fino ad 80 vetture Lancia!!!) e per presentare la sua vettura che più ha successo in questo momento sul mercato, la Beta coupé (4000 esemplari venduti nel solo mese di giugno).

Per l'occasione è stata consegnata la prima Stratos all'ex campionessa di sci Clotilde Fasoli, che se l'è fatta collaudare lungamente da Fittipaldi che si è fermato per una sfida con i piloti della Lancia a Cervinia sulla strada del ritorno verso Ginevra dove la moglie Maria Helena lo fa ancora tredipare per l'erede che è in leggero ritardo (come Fittipaldi nei confronti dei piloti Ferrari in classifica mondiale).

Tante manifestazioni ha patrocinato la Lancia in questa settimana dei campioni, dalla Gimkana a cui hanno partecipato Fittipaldi, Munari, Pregliasco Ballestrieri, Andruet e Mehta a bordo di normalissime Beta coupé 1800 di serie, che è stata vinta da Pregliasco. Egli ha voluto così regalare una vittoria al figlio che recentemente in anticipo la moglie Aurelia gli ha dato e che è stato battezzato Paolo. Una curiosità in casa Pregliasco: è da 52 anni che non nasce una femmina... e anche il Pregliasco-Lancia non è voluto stare da meno alla tradizione della sua famiglia.

Il tifo per i piloti che la Lancia ha portato

qui a Cervinia è stato altissimo in particolare durante la gara disputata su un percorso di oltre due km da ripetere due volte a cronometro, il pubblico a gran voce ha chiesto che Munari si cimentasse con la Stratos, ma non è stato possibile. Fittipaldi, che aveva ritirato in mattinata a Torino una Beta berlina rossa con aria condizionata e tetto apribile, non era mai salito su un coupé Lancia e gli è stato permesso di fare un po' di pratica con il coupé che Avandero gli ha gentilmente prestato, poi forse ha seguito i consigli del suo mecenate... ed è arrivato terzo, per un testa-coda all'ingresso di una chicane in un tentativo mal riuscito di punta-tacco.

Il vincitore Pregliasco ha rotto il filo dell'acceleratore durante il secondo giro e gli è stato concesso poi di rifare la prova che ha vinto davanti ad Andruet, Fittipaldi, Munari, Ballestrieri e Mehta, alla fine Fittipaldi ha avuto parole di elogio, per la Beta coupé che ha guidato «il più interessante coupé che abbia mai guidato, un motore generoso e potente, facile e divertente da guidare, una linea molto bella e stilisticamente interessante».

La gimkana automobilistica doveva essere abbinata alla gara che gli azzurri di sci dovevano disputare in mattinata, uno slalom gigante da mozzafiato con tutti i migliori in gara da Thoeni a Gross, ma come è ormai costume gli azzurri che viaggiano tutti (gratis) in Lancia hanno contestato ufficialmente l'albergo dove erano stati alloggiati per una notte, e che era stato da loro scelto e se ne sono andati insalutati ospiti senza dir niente a nessuno. La scusa è apparsa subito inverosimile. Dietro la contestazione «alberghie-



Confermato per il '75 si... nega per MONZA BRAMBILLA: Non lascio la March per FERRARI!

SCARPERIA - Vittorio Brambilla, venuto al Mugello sia per correre nella quattro ore delle Ford Mexico, sia per accompagnare la sua March di Formula 2 «prestata» a Truffo, ha avuto anche una terza buona ragione di essere presente. Max Mosley, gran capo della March, gli ha assicurato la macchina di Formula 1 anche per il 1975, ed indipendentemente dal fatto che egli sia o no aiutato finanziariamente da uno sponsor. Se lo sponsor ci sarà, vale a dire se la BETA utensili continuerà ad aiutare Brambilla, tanto meglio; ma questa non sarà più la condizione determinante.

In altri termini ciò significa che la March è stata talmente soddisfatta di Brambilla nelle gare finora disputate, e soprattutto delle sue qualità di collaudatore accortissimo ed abile, che non vuole privarsene.

Si è visto anche nel G.P. di Francia, a Digione, come Brambilla sia stato abilissimo nel mettere a punto la sua macchina (danneggiata poi

nella uscita di strada provocata dal cedimento di una ruota), ed a trasferire gli assetti «buoni» su quella di Stuck che egli ha utilizzata per la gara. E questo è stato solo l'ultimo esempio.

Cadono così tutte le illazioni sulla possibilità di vedere Brambilla su una Ferrari al Gran Premio d'Italia. Lui stesso è stato esplicito: «A me nessuno ha detto nulla, ma è sicuro che se mi venissero a proporre una Ferrari per Monza direi di no. Potrei dare una risposta diversa soltanto se mi si offrisse un contratto per una intera stagione almeno, ma anche in questo caso dovrei prima ben riflettere. Perché io debbo molta gratitudine alla gente della March che ha avuto fiducia in me, e non sono abituato ad essere ingrato. Penso proprio che resterò alla March».

Queste parole Brambilla ce le ha dette prima che da Max Mosley venisse la conferma anche per il '75; e credo bastino a spiegare l'uomo.

MUGELLO da F.1

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

che voleva le nostre reazioni, non abbiamo saputo esprimere tutto insieme quel che pensavamo. Per dirgli tutto il bene che pensiamo di questa che è davvero una «sua» creatura, gli abbiamo spiegato che questo Mugello è bello e difficile come Zeltweg, altro impianto recente che ci è piaciuto subito, e che è intelligente e spettacolare come Interlagos. Ecco, è proprio così: ci ricorda Zeltweg, per certi aspetti di pista veloce e impegnativa, e ci ricorda Interlagos per la favolosa possibilità offerta agli spettatori di seguire, da taluni punti, pressoché tutto il tracciato, cioè la corsa in ogni sua fase.

Con l'aggiunta del dolce panorama delle colline toscane, e della simpatia di questa gente allegra, arguta e tanto piena di entusiasmi.

Si, caro Depailler, penso proprio che sia il caso di portarlo al Mugello, il Gran Premio d'Italia. Fosse per me ti risponderai che hai ragione, e che sarebbe da fare subito. Però io non posso decidere nulla, posso solo suggerire, e con tanta ingenua speranza sperare che i suggerimenti vengano almeno letti, in questo nostro paese che ha conquistato tante libertà, compresa quella di espressione (dicono), ma anche compresa quella — da parte di molta gente «importante» — di far finta di non leggerli, quando le cose diventano scomode.

Il Mugello, voluto da gente appassionata, ma anche pratica, è una realtà che forse tornerà scomoda ai «pianificatori», che finora non sono riusciti a cavar molto dai troppo elaborati programmi, troppo cartacei e pochissimo ancorati alle realtà ed al senso pratico. Proprio qui, in questi giorni, stiamo vivendo il dramma della fine poco gloriosa di un altro piano troppo elaborato e troppo cartaceo, quello della illusione di poter creare dei piloti programmando tutto a tavolino. Un dramma doloroso ma anche irritante, perché nel frattempo sono svaniti anche tanti quattrini, spesi per nulla (e ci spiace di dover rivendicare le nostre opinioni, a suo tempo espresse chiaramente).

Non è forse casuale, la concomitanza di questi due avvenimenti che toccano tanto da vicino il nostro mondo: la realtà del Mugello, che è destinato non solo a durare nel tempo, ma anche a dar frutti eccellenti, mitiga le impressioni di irritato sconforto che la fine della avventura degli «azzurri» ci provoca. Sono due aspetti stridenti delle molte facce che ha lo sport dell'automobile da noi. Dai risultati è facile giudicare quali siano le direzioni giuste.

Pasquale Borracci, che da tantissimi lustri si mantiene giovane pieno di entusiasmo, e Pampaloni che non ha potuto essere qui con noi in questi giorni, non soltanto meritano l'ammirazione nostra e di tutti, ma debbano essere ringraziati.

MISANO sfida euro 2000

MISANO - Pescarolo, Stommelen, Bell, Coulon? Il dilemma della guida della terza macchina che Enzo Osella schiererà al Santamonica per la terza prova dell'Euromarche 2000 non è ancora chiarito, almeno al momento di andare in stampa. Ma è invece molto probabile che sarà un altro il pilota a salire sulla 2000 torinese, e fortunatamente un italiano, quel Pino Pica che ha fatto cose egregie nelle poche prove del mondiale marche che è riuscito a disputare sulla Lola tre litri assieme al compagno Pianta. Riscatto quindi delle ABARTH OSELLA PA 2 (la Abarth SO 27 pare ancora indietro di messa a punto e difficilmente la vedremo in pista quest'anno) che si ripresentano appunto per la terza prova d'appello, agevolate certamente dalla conoscenza del circuito acquisita dopo le recenti prove.

Avversarie di turno le berlinette A 41 ALPINE RENAULT che nelle precedenti gare francesi hanno fatto l'en plein: due sono le vetture iscritte dalla casa, mentre rimangono misteriosi i piloti anche se si parla probabilmente di Jabouille e Serpaggi. Saranno assenti le vetture della Switzerland-Archambeaud, la scuderia semiufficiale che schierava solitamente Gerard Larrousse, impegnato con la F. 1 Brabham a Brands Hatch: anche per le berlinette francesi non si parla di novità tecniche, anche se è prevedibile che i motoristi abbiano cercato di porre rimedio al problema valvole che aveva assillato i sei cilindri nell'ultima prova del campionato.

Naturalmente molte altre saranno le vetture con ottime chances: gli iscritti ammontano ora quasi a una quarantina e comprendono tutti i piloti distinti in questo tipo di gare. Oltre alle due Osella di Craft e Lafosse altri clienti avranno vetture analoghe: vi sarà poi la schiera delle CHEVRON B 26, vetture solitamente molto resistenti capitanate dal solito Lepp e dotate dei più moderni quattrovalvole di derivazione Ford. E ancora le LOLA T 294, con motori Ford, BMW (Turizio e Nesti ne avranno due esemplari) e anche il nuovissimo Chrysler ROC, motore nato in Francia del quale parliamo diffusamente in altra parte del giornale. Fra i motori che «armano» le Lola ancora da ricordare il Ferraris 8 cilindri, sempre migliorato e ancora una volta affidato a Giancarlo Gagliardi: e ancora la TOJ SS 02 (che altro poi non è che una GRD) e una schiera di AMS con motori Ford e Armaroli.

Ecco gli iscritti all'EURO MARCHE Santamonica

1	«ALVAL»	Abarth Osella PA 2
2	JEAN PIERRE JABOUILLE	Alpine A 441
3	ALAIN SERPAGGI	Alpine A 441
4	ROGER HEAVENS	Lola T 294
5	MARTIN RAYMOND	Lola T 294
6	PEDRO DE LAMARE	March 74 S
7	JAN GROB	Chevron B 26
8	JURGEN GEISER	Chevron B 23
9	FRED STALDER	Lola T 294 ROC
10	JEAN RAGNOTT	March 74 S
11	CHARLIE KISER	Abarth Osella PA 1
12	«LUCIEN»	AMS 2000
14	JOHN LEPP	Chevron B 26
15	RAFAEL BARRIOS	Chevron B 26
16	MAURO NESTI	Lola T 292 BMW
18	CLAUDIO FRANCISCI	Chevron B 23 Angelini
19	GABRIELE CIUTI	AMS 2000
20	DAVID WALKER	Toj BMW SO 2
21	CHRIS CRAFT	Abarth Osella PA 2
22	JEAN LOUIS LAFOSSE	Abarth Osella PA 2
23	PICA	Lola T 294 BMW
24	COSIMO TURIZIO	Abarth
25	PASQUALE BARBERIO	Chevron B 23
26	ERMANN PETITTI	Chevron B 23
27	JAN ZABOROWSKY	Abarth Osella PA 1
28	BRUNO BONACINA	Dallara Ford 1600
29	ROBY FILANNINO	Dallara Fiat 1300
30	«MAMMOLO»	Chevron B 23
31	ACHILLE MARZI	Abarth Osella PA 2
32	GIANNI BOERIS	Lola T 292
33	JOSE' URIARTE	Lola Ferraris
34	GIANCARLO GAGLIARDI	Porsche 908
35	VITTORIO MAIONE	Lola Abarth
36	ANGELO MOLA	

Giancarlo Cevenini



Con l'ausilio di un elicottero (a sinistra in fondo alla pagina accanto) la Stratos è arrivata sulle nevi del Plateau Rosa ed è stata attornata dagli uomini «pipistrello», mentre sulla partenza del KL si aggiravano questi «sciatori» con nuovissimi caschi, alla ricerca di una miglior penetrazione

ra» si celano però interessi altissimi, dilettanti solo sulla carta gli azzurri vengono pagati decine di milioni come i migliori calciatori. Gli azzurri di sci fremono per passare ufficialmente al professionismo e cercano di contestare l'operato del loro CT Cotelli in ogni modo sperando in una rottura, oltre a ciò i vari atleti sono legati a località turistiche diverse da Cervinia dove hanno interessi (alberghi, sciovie, bar ristoranti ecc.) e non hanno piacere di far pubblicità a località che non siano nel loro «giro».

Di questa situazione ne ha sofferto più di tutti la Lancia che «sponsorizza» gli azzurri dello sci con vetture e camion per le loro trasferte, un capitale cioè che è superiore ai 50 milioni. Le vetture vengono adoperate tutto l'anno gratis e la prima volta che la fabbrica torinese ha avuto bisogno degli atleti è stata trattata a «sci in faccia».

La Lancia, nella sua gran Settimana dei Campioni, patrocina anche il KL (chilometro lanciato) per materiale di serie che è stato funestato da un mortale incidente allo svizzero Beguelin che partito subito dopo il record di Casse (185 kmh) in posizione per ricevere un vento laterale che soffiava a circa 38 kmh, quando questo è improvvisamente mancato è uscito di traiettoria rimanendo ucciso sul colpo. La tragedia è stata molto sentita in tutto l'ambiente sciistico presente, tanto che Casse, choccato nel vedere il corpo del compagno che rotolava lungo il pendio, ha immediatamente comunicato che abbandonava lo sport agonistico.

La gara è però continuata non essendo emer-

sa nessuna responsabilità specifica e la Rossignol, la casa di sci che sponsorizzava il favorito Casse ha trovato nel suo secondo Meynet un degno sostituto che nella prima giornata di prove ufficiali per il tentativo di battere il record, partito 350 metri sopra la fotocellula, ha fatto fermare i cronometri alla fantastica media di 179,910 kmh, a soli 5 km dal record, che si poteva forse battere se le prove non fossero state sospese per un crepaccio apertosi sulla pista.

E' comunque opinione generale qui a Cervinia che, se le condizioni della pista si mantengono buone, dovrebbe crollare il muro dei 200 all'ora, una velocità fino a qualche tempo fa incredibile per materiale di serie, che oggi la si può ottenere grazie alla perfetta tecnica raggiunta dalle case produttrici di sci.

Mentre le gare continuavano su al Plateau Rosa un elicottero ha portato una rossa Stratos che spiccava sul bianco immacolato della neve attornata da sei uomini pipistrello, mentre giù a Cervinia tante e tante Beta coupé e berlina testimoniavano il successo di un modello e di una marca, in mezzo a tante nuovissime e moderne Beta berlina e coupé, favolose e sempre bella Aurelia B20 spider, mentre su davanti all'Hotel Cielo Alto (appartamenti in vendita a un milione al metro quadrato!) la prima Beta costruita dono di un collezionista dell'Ohio, guardava con l'alterigia del suo sangue blu, le pronipoti che hanno ripreso il suo nome.

LAUREATI rivale solo a distanza per il toscano nel TROFEO POTENZA

NESTI si batte!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

POTENZA - Dopo la vittoria sofferta in Sila, successo facile per Mauro Nesti, che ha vinto il 4. Trofeo della Città di Potenza, gara internazionale di velocità in salita, valevole per il Trofeo nazionale della Montagna (gruppi 2, 4 e 5) e per lo Challenge FISA (gruppi 1 e 3). Il pilota toscano, al volante della sua fida Lola BMW 2000 ha corso contro un unico avversario: il suo stesso record stabilito nel 1972 al volante della sua Chevron-Ford 1800, con il tempo di 5'21"65. Quest'anno Nesti, nonostante non abbia avuto avversari particolarmente dotati in grado di impegnarlo al limite della propria possibilità, è riuscito molto agevolmente ad abbassare il record portandolo a 5'17"7.

Questo nonostante le notevoli difficoltà di percorso riscontrate dal vincitore che si è lamentato per il terriccio trovato alla corda di molte curve e per il notevole deterioramento (sono le sue parole) di alcuni tratti di asfalto, nonché per un'avaria alla frizione, che non ha reso al meglio per tutto il percorso.

Alle spalle di Nesti si è sviluppata una corsa tutta a parte per la conquista della piazza d'onore. Si sono accaniti in una dura lotta Laureati (Lola Abarth) e Cocchetti (Chevron). L'ha spuntata il vecchio Laureati, il quale ha approfittato sapientemente di un errore di Cocchetti al quale è scappata la prima marcia all'uscita da una delle prime varianti. Questa lotta tra Laureati e Cocchetti si è svolta comunque a ben 30" di distacco da Nesti e con risultati abbastanza lontani dal miglior tempo di un anno fa.

Al quarto posto assoluto nella graduatoria c'è il siciliano Iacono (Chevron B 21) il quale avrebbe potuto fare certamente meglio se non si fosse girato al secondo tornante: ciononostante il pilota si è aggiudicato la classe davanti al calabrese Bilotti (Abarth Osella) e al napoletano Arfè, che ha avuto problemi al motore della sua AMS Ford. Eccellente nella classe 1300 la vittoria del pilota locale Leandro La Vecchia che ha esordito in gruppo 5 nel migliore dei modi, demolendo il record precedente e relegando al secondo posto il più esperto Bernasconi il quale, però, a fine corsa si è lamentato per noie al cambio (non gli entrava la prima). Singolare il fatto che Bernasconi, per la seconda domenica consecutiva viene relegato al secondo posto per colpa della medesima Lola T 294 della Supercar di Napoli, con la quale aveva raggiunto un accordo — poi saltato — per poterne disporre in alcune gare di questa stagione. Il bravo pilota barese ci ha ripensato sulla Lola e ha perso due occasioni per vincere.

Il Trofeo Città di Potenza, disputato sul classico percorso Abriola-Sellata di km 8,100, ha visto crollare ben 15 record, il quale è indicativo del livello tecnico raggiunto dalla corsa egregiamente organizzata dall'AC Potenza. Tra i primati di maggiore rilievo va segnalato quello del napoletano Casillo che ha esordito al volante della Porsche 2700 gruppo 4 ex Arfè, abbassando di 4" il record apparente proprio all'ex proprietario della sua vettura. Nel gr. 4 1600 «Paolo di Bari» (Gargano)

su Alfa Romeo GTA, pur vincendo, non ha potuto far meglio di 6'20"8, a 2" dal record di Di Rienzo, per via di una collisione con Vasile che nell'urto, tra l'altro, ha avuto la peggio. Nelle classi 1300 e 1000 solitario monologo di Erasmo Bologna (Lancia Zagato) e Rosario Pezzella (Abarth OTS) il quale ultimo non ha intaccato comunque il suo stesso record, non trovandosi impegnato da altri avversari.

Solo quattro i record abbattuti nelle varie classi del gruppo 2: il più significativo è quello del giovane salernitano «Dino» il quale, sia pure con un po' di fortuna, è riuscito a vincere la sua prima corsa con la bellissima ed efficiente, anche se un po' pesante, Alfetta Autodelta. Leandro La Vecchia, che ha corso anche un gruppo 2, ha limitato da parte sua un altro secondo al precedente primato (classe 1600) a lui stesso appartenente. Nella 1300 Grilli ha fatto il bis dopo la Sila, ma è rimasto lontanissimo dall'incontestabile record di Mario Litrico (6'28" contro 6'19"). Imbattuto anche il primato di Zagari nella 1150, vinto da Coppola con una berlina 128. Il sorrentino Palumbo non ha avuto difficoltà a imporsi nella classe 1000, anche se alla fine si è mangiato le mani per via di quei 2" che lo separavano dal record imbattuto di «Pad», 2" pagati per sorpassare la più lenta A-112 Abarth di Vaccaro.

Nella 850 vittoria a mani basse di Scala, ma non con un buon tempo, mentre nella 700 si è sviluppata una bella lotta «Heart Mad» (Saccone) e Padrone (Falessi), finiti primo e secondo entrambi sotto il record di Giordano. Semplicemente strepitoso il giovane cosentino Perri, alla sua sesta vittoria su sei corse disputate, con una perfetta 595 Abarth preparata da Lanini. Combattuta come il solito anche la classe 500 dove però Licciulli ha vinto rimanendo lontano dal record di Sergio Loizzo (1972) e dal suo stesso primato personale.

Per concludere, da segnalare nei gruppi 1 e 3 le ottime prestazioni di Gentile, che con un'Alfa Romeo 1600 ha fatto segnare il tempo migliore anche delle 2000, e di Nardini, che con una Porsche Carrera ha fatto segnare il tempo di 6'21"5, primo di classe e di categoria, nonché nuovo record.

Sergio Troise

4. COPPA CITTA' DI POTENZA - Corsa internazionale di velocità in salita - Potenza, 14 luglio 1974.

LE CLASSIFICHE

Absoluta: 1. Mauro Nesti (Lola T294-BMW) 5'17"7; 2. Laureati (Lola-Abarth) 5'47"7; 3. Cocchetti (Chevron-Ford B23) 5'50"8; 4. Iacono (Chevron B21 Ford 1600) 5'55"9; 5. Ciuti (AMS 2000) 5'56"3; 6. Bilotti (Abarth-Osella) 5'59"7; 7. Arfè (AMS 1600) 6'02"7; 8. Casillo (Porsche 2700) 6'03"2; 9. La Vecchia (Lola 1300) 6'05"3; 10. Bernasconi (AMS 1300) 6'12"6.

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Mini Minor): 1. Franco Serrà 8'13"3, media 59,112; 2. Casillo 8'24"8; 3. Lamberti 8'43"7; 4. Antonacci 9'01"7.

Classe 1000: 1. «Bazooka» (A.112 Abarth) 7'13"2, media 67,313; 2. Antonelli (A.112-Ab.) 7'24"2; 3. Brunetti (A.112-Ab.) 7'25"5; 4. Postiglione (A.112-Ab.) 7'34"8; 5. De Zio (A.112-Ab.) 7'41"1; 6. Esposito (A.112-Ab.) 7'47"2; 7. Persico (Mini Cooper) 8'35"2; 8. Anna Tamborrino (Fiat 127) 8'44"7.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Giovanni Ricciardi 7'10"1, media 67,798; 2. Colaprete

7'14"2; 3. Triggiani 7'19"8; 4. Fiore 7'20"1; 5. Simeone 7'35"1; 6. Amoroso 7'40"3; 7. Di Tonno 7'50"3; 8. Taggio 8'02"7; 9. Stridi 8'05"1; 10. Bivacco 8'10"4.

Classe 1300: 1. «Chiva» (Simca R.2) 6'58"8, media 69,628; 2. Marino V. (Simca R.2) 7'01"1; 3. Menichetti (Simca R.2) 7'02"7; 4. Santamato (Fiat 128 coupé) 7'04"3; 5. Landi (Simca R.2) 7'15"6; 6. Mastrangelo (Simca R.2) 7'21"3; 7. Gaita (Simca R.2) 7'27"4; 8. Ciarnelli (Simca R.2) 7'34"3; 9. Capobianco (Simca R.2) 7'39"7; 10. Todino (Fiat 128)

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A.R. GTJ) 6'57"2, media 69,895; 2. Santarsiero (A.R. GTJ) 7'18"6.

Classe 2000: 1. Carlo Loffredo (A.R. GT) 7'03"1, media 68,936; 2. Ciraci (Opel Ascona) 7'07"1; 3. D'Oria (A.R. GT) 7'17"7; 4. Marrone (Opel Ascona) 7'25"4; 5. Pacifico (A.R. GT) 7'26"3.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 7'03"1, media 68,920; 2. Guerisoli (HF) 7'05"2; 3. Cianfoni (HF) 7'25"2; 4. Scognamiglio (Fiat X-1/9) 7'44"8; 5. Maselli (HF) 7'52"2; 6. Gentile G. (A.R. Duetto) 7'54"1; 7. D'Urso (HF) 9'17"3.

Classe 1600: 1. Gigi Tommasi (Renault Alpine) 6'34"1, media 74,010; 2. D'Emilio (Renault Alpine) 6'39"5; 3. Rizzi (HF) 7'18"1; 4. Gandieri (HF) 7'35"4.

Classe 2000: 1. Bruno Ripani (Lancia Beta coupé) 6'50"8, media 70,983; 2. Scudieri (Fiat 124 sport) 7'01"8; 3. De Vivo (Lancia Beta coupé) 7'; 4. Leone (Fiat 124 sport) 7'01"8.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche Carrera) 6'21"5, media 76,435; 2. Radici (De Tomaso Pantera) 6'43"5.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Marcello Licciulli 7'29"4, media 64,887; 2. Medaglia 7'35"3; 3. Persico 7'41"7; 4. Di Francesco 7'47"9; 5. Palumbo 8'11"1; 6. Giordano 8'21"2; 7. Fanello 8'21"8.

Classe 600: 1. Sergio Perri (Abarth 595) 6'56"1, media 70,096; 2. Carmagnola (Abarth 595) 7'15"5; 3. Liscio (Abarth) 7'27"8; 4. De Gregorio (Abarth) 7'31"6; 5. Di Maio (Abarth) 7'37"7; 6. Magnella (Abarth) 7'47"8; 7. Argenio (Abarth) 7'51"9; 8. Borrelli (Giannini 590) 7'54"5; 9. Lanotte (Abarth) 7'57"5; 10. Accadia (Giannini) 7'58"3; 11. Caso (Abarth) 8'09"2;

Classe 700: 1. «Heart Mad» (Abarth) 6'48"1, media 71,471; 2. Padrone (Giannini) 6'57"5; 3. Sorvillo (Abarth) 7'14"1; 4. Fiorillo (Abarth) 7'18"6; 5. Savarese (Abarth) 7'21"3; 6. Pizzi (Abarth) 7'26"1; 7. Bifulco E. (Giannini) 7'30"8; 8. Ceccarelli (Giannini) 7'30"8; 9. Carotta (Abarth) 7'33"3; 10. Turco (Giannini) 7'55"2; 11. Francese (Abarth) 8'02"4; 12. Salvato (Abarth) 8'07"2.

Classe 850 (tutti su Abarth 850): 1. Vittorio Scala 7'04"7, media 68,660; 2. Romaniello 7'43"5; 3. Carotenuto 7'49"5.

Classe 1000: 1. Francesco Palumbo (Abarth) 6'34"1, media 73,991; 2. Turano (Abarth) 7'09"2; 3. Marchese (Cooper) 7'23"1; 4. Vaccaro (A.112) 7'52"4.

Classe 1150: 1. Antonio Coppola (Fiat 128) 7'03"4, media 68,871; 2. Maggio (Fiat 128) 7'38"2.

Classe 1300: 1. Mario Grilli (Fiat 128 coupé) 6'26"5, media 75,078; 2. Strano (A.R. GTA) 6'31"8; 3. Magni (GTA) 6'45"9; 4. Bianco (GTA) 7'32"3; 5. Cillo (Fiat 128 coupé) 7'45"6.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (A.R. GT) 6'33"7, media 74,067; 2. Jacoangeli (A.R. GT) 6'36"1; 3. Romano (A.R. GT) 6'37"4; 4. Alfano (A.R. GT) 6'41"8; 5. Pesce (A.R. GT) 6'43"5; 6. Russo (A.R. GT) 6'45"8; 7. «Vak Psant» (BMW) 6'54"4.

Classe 2000: 1. «Dino» (A.R. Alfetta) 6'36"8, media 73,488; 2. Poloni (A.R. GTAm) 6'36"9.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (Abarth OTS) 7'20"6, media 66,182.

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (HF) 6'14"3, media 77,905; 2. Casiglia (Renault Alpine) 6'37"4; 3. De Ruggiero (Lancia Z.) 7'18"8.

Classe 1600: 1. «Paolo da Bari» (A.R. GTA) 6'20"8, media 76,576; 2. Pageno (GTA) 6'22"2; 3. Jemma (GTA) 6'27"1; 4. Giordano (GTA) 6'29"4; 5. Tisci (GTA) 6'34"8; 6. Brienza (FTA) 6'40"5; 7. Tagliaferri (GTA) 6'50"3; 8. Aulizio (GTA) 7'15"6; 9. Cioffi (GTA) 7'33"1; 10. Capozza (Lancia HF) 7'39"4.

Classe 2000: 1. Enzo Casillo (Porsche 2700) 6'03"2, media 80,286.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Gaetano Coccia (Abarth) 6'40"6, media 72,791; 2. Mauro (Abarth) 7'12"9; 3. Di Giovanni (Abarth) 7'21"3.

Classe 1300: 1. Leandro la Vecchia (Lola T 294) 6'05"3, media 79,825; 2. Bernasconi (AMS) 6'12"6; 3. Comegna (Abarth OT) 6'46"7; 4. Farina (A.R. SZ) 7'13"1.

Classe 1600: 1. Giuseppe Iacono (Chevron B21) 5'55"9, media 81,933; 2. Bilotti (Abarth Osella) 5'59"7; 3. Arfè (AMS) 6'02"7; 4. Fortuna (Abarth) 6'31"2; 5. Lo Bello (Lancia HF) 6'35"1; 6. Battistiol (Cobra) 6'47"2.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Lola BMW) 5'17"7, media 91,785; 2. Laureati (Lola Abarth) 5'47"7; 3. Cocchetti (Chevron B21/23 5'50"8; 4. Ciuti (AMS) 5'56"3.

Classe 3000: 1. Bruno Ottomano (A.R. 33tt3) 6'13"2, media 78,135; 2. Maione (Porsche 908) 6'14"8.

Le ALFA ci provano in GRAN BRETAGNA

La FORD di CLARK nel TOUR

BIRMINGHAM - Nell'Avon Tour of Britain, vinto da Clark-Porter su Ford Escort RS 2000, il maggior mutamento nelle iscrizioni è stato il ritiro di quella del principe Michele di Kent, il quale, essendo stato privato della patente dopo un processo per eccesso di velocità, era naturalmente stato privato anche della patente internazionale da corsa.

Il via è stato dato da lord Hesketh che intendeva seguire la gara con l'elicottero, ormai spettacolo noto in tutti i Grandi Premi. Il suo pilota, un certo Hunt, ha fatto prevedibili commenti, dicendo che dopo quella partenza sperava di andare più lontano di quanto abbia fatto nei recenti Grandi Premi. Invece è arrivato soltanto alla terza prova in circuito, a Cadwell Park, poi comprensibilmente il motore della sua Vauxhall è scoppiato.

Nelle prove in circuito a Snetterton si sono messi in luce Lanfranchi-Luraut su BMW nonostante un testa-coda sull'erba, le Triumph Dolomite sprint sono andate meglio del previsto e non è mancato il previsto duello fra Clark e Marshall (Escort RS 2000), mentre le Alfa si arrestavano in una corsa dalla regolarità caratteristica. A Oulton Park, dopo tratti di vero rally, in cui Clark si era conquistato la prima posizione, il famoso campione ha avuto un guasto ed è arretrato al quarto posto. Anche Scheckter, che era stato fra i più veloci nei tratti di rally, a Oulton è finito contro la barriera danneggiando la sua Capri. Ha fatto chiaramente capire che trovava la gara divertente ma troppo lunga, in confronto a un Grande Premio.

Poi Castle Combe con Lanfranchi primo, seguito da Marshall, Cooper e Clark. Magnifico duello su questo circuito fra Lanfranchi e Fall e Clark ha dimostrato quale grande pilota di circuito avrebbe potuto essere, se non si fosse dedicato ai rallies. Dopo la sosta notturna a Bristol conducevano Lanfranchi-Luraut ma ormai le prove in circuito erano finite e la posizione di Lanfranchi diventava dubbia, mentre i veri rallyisti si trovavano più a loro agio, soprattutto Clark s'intende. A questo punto le Alfa erano decisamente temibili avversarie per il premio per squadre; erano vetture private assistite dall'Alfa Gran Bretagna, pilotate da Dooley-Rowe (Alfetta), Hilliard-Price (2000 GTV), Bertorelli-Woods (Alfetta).

Ormai 17 vetture erano sparite di scena e a Dodington Lanfranchi, per via di un testa-coda ha perso parte del suo vantaggio, mentre Clark era molto veloce e otteneva la posizione di comando con un vantaggio di 1". Nel tratto di montagna di Eppynt, con molti saliscendi, Clark era molto a suo agio e l'esito era ormai sicuro, cioè si è capito che la vittoria sarebbe andata a un rallyista. Hilliard ha investito un cervo, perdendo tempo, e gli incidenti non sono mancati. Per esempio Edmond Ford è finito sopra la Mazda di Jones, dopo che la vettura era rotolata su se stessa per quattro volte.

Scontata dunque la vittoria di Clark e tutti sono stati d'accordo nel trovare la corsa riuscita, con la speranza che nel 1975 possa essere internazionale, come avrebbe dovuto essere l'edizione 1974 non fosse stato per i cambiamenti portati dalla crisi invernale quanto venne programmata. Comunque ci torneremo sopra, perché ne vale la pena.

David Hodges

AVON MOTOR TOUR OF BRITAIN - Rally - 11-14 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Clark-Porter (Ford RS 2000) 7729; 2. Marshall-White (Ford RS 2000) 7747; 3. Lanfranchi-Luraut (BMW 3.0 CSI) 7761; 4. Handly-Clegg (Triumph Dolomite) 7771; 5. Dron-Liddon (Triumph Dolomite) 7784; 6. Boyd-Davenport (Ford Capri) 7935; 7. Cowan-Finlay (Vauxhall); 8. Sparrow-Evans (Vauxhall).



TORINO - Questa sciatrice (è augurabile) non deluderà la Lancia, come i suoi colleghi maschi, contestatori a Cervinia. E' la campionessa italiana Clotilde Fasolis ex azzurra di sci, entrata da poco nel team « Scuderia dei Rododendri ». Gareggerà come copilota con Paola Casalegno, in veste di navigatore, sulla Lancia Stratos 2400 che vedete nella foto. Debutto in settembre, in rallies internazionali e gare in salita. E' prevista anche la partecipazione al Giro d'Italia in ottobre sempre per lo sponsor FAPA

Il Trofeo S. GIORGIO PERTUSIO di centesimi al LIDO

LIDO DELLE NAZIONI - L'ottavo trofeo S. Giorgio, organizzato dalla omonima scuderia ferrarese ha visto una incerta battaglia sino all'ultimo traguardo tra cinque o sei che sono attualmente in lizza per il conseguimento del Trofeo della Regolarità « 1. zona ».

Ha vinto per pochissimi centesimi di secondo Piero Pertusio che è riuscito a precedere l'ottima Imerito e Pavanello.

La gara si è svolta sotto un sole implacabile, che ha messo a dura prova la resistenza dei concorrenti e organizzatori, sulla falsariga delle precedenti edizioni, per quanto riguarda le prove svolte al lago delle Nazioni: una di precisione veloce e una di abilità. Altre due prove, di una regolarità che non consentiva errori di impostazione, erano invece inedite.

Nel complesso una gara ben riuscita che ha assolto egregiamente il suo compito di divertire i partecipanti e classificarli secondo una graduatoria che ha rispettato i reali meriti di ciascuno di loro.

Hanno presenziato alla gara l'avv. Aleffi, presidente della sotto commissione rally e regolarità CSAI, il comandante Viano, il dott. Mazzolini e l'ing. Benetti, in qualità di commissario tecnico.

8. TROFEO SAN GIORGIO - Gara di regolarità - Lido delle Nazioni, 14 luglio 1974.
LA CLASSIFICA

1. Pietro Pertusio (Fulvia); 2. Pavanello (Fulvia); 3. Santorum (Fulvia); 4. Garaffa (Fulvia); 5. Aimone (Fulvia); 6. Barberio (Fulvia); 7. Panerai (Fulvia); 8. Forato (Fulvia); 9. Cavallucci (Fulvia); 10. Nosenzo (Fiat 128); 11. Gibelli (Fulvia); 12. La Rovere (Fulvia); 13. Tugnioni (Fulvia); 14. Menichetti Ugo (Fiat 128); 15. Testoni (Fulvia); 16. Forato (Fiat 128); 17. Pancaldi (A112); 18. Argenti (A112); 19. Leva (Fulvia); 20. Simonini (A112); 21. Faldini (Fulvia); 22. Cavoli (Fulvia); 23. Borghesio (Fulvia); 24. Prandi (Fulvia); 25. Barbarino (A112); 26. Petrucci (Mini Minor); 27. Zucchi (Fiat 500); 28. « Checco » (Alfasud); 29. Crippa (Fulvia); 30. Dell'Utri (Fulvia).

CUNEO - Bene o male (più bene che male per la verità — il solo male è consistito nell'annullamento della prima prova speciale causa forza maggiore — passaggio a livello chiuso a metà prova dopo il passaggio di una diecina di concorrenti e la poco tempestività nella compilazione delle classifiche), la Ruota d'Oro di Cuneo, prova valida per il Trofeo dei Rallies nazionali, prima zona, per il Trofeo Fisa per scuderie, per lo « challenge » esordienti Fisa, per il Campionato sociale e per lo « challenge » dei Rallies cuneesi, è arrivata al suo dodicesimo compleanno, un compleanno certamente sofferto, viste le note vicende energetico-inflazionistiche di questo tormentato 1974. Una cosa tuttavia è certa, che mai, neanche nei momenti più neri, l'A. C. Cuneo ha pensato di immolare il suo Rally sull'ara dell'onnipotente dio petrolio. E' quindi con legittimo orgoglio che i dirigenti l'A.C. Cuneo hanno archiviato questa dodicesima edizione del loro rally, orgoglio derivato dalla certezza di aver superato difficoltà ed ostacoli, veramente superiori alle passate edizioni.

Il rally cuneese è stato fatto, e con tutte le innovazioni del caso, con tutti i miglioramenti che l'evolversi della tecnica sportiva hanno reso necessari. Il rally cuneese ha un po' perso del suo fascino originario, sono venuti meno sul percorso quei tratti che con il loro fondo stradale ne determinarono la fama come « Rally italiana » o « scassamacchine ». La dodicesima edizione del Rally cuneese è risultata infatti più « morbida » più veloce, meno « scassamacchine » (una esauriente prova della sua morbidezza è stata data dal limitato numero dei ritirati: 47 su 133 partiti), ma sempre un rallye. Ed il vincitore non poteva che essere un pilota di valore.

Dalla curva in fondo uscì fuori una lama di luce accompagnata dal rabbioso urlo di un motore spinto al massimo. « E' PIPPO ». non può essere che lui che viene su in questa maniera ». Diagnosticò uno spettatore dalla colorita parlata piemontese, che dal « linguaggio » del motore, aveva individuato il « piede » del pilota. I fari allo jodio illuminarono a giorno il breve rettilineo dove ci trovavamo. L'HF 1600 di Pippo De Stefano che la Grifone ERG, in assenza del leader della classifica zonale Pelganta, aveva af-

Il cuneese DE STEFANO senza alcun avversario nel rally di casa

« E' PIPPO! » la RUOTA d'Oro

Le prove speciali dicono la « verità »

Bossolasco km 5 - Tempo base 6': De Stefano 6'44'', Corino 6'46'', Besozzi 6'48'', Boretto 6'50'', Pittoni 6'54''.

Albaretto km 6,5 - Tempo base 8': Corino 9'21'', Montaldo 9'24'', Boretto 9'28'', Besozzi e De Stefano 9'29''.

Lequio km 10 - Tempo base 12': De Stefano 14'53''; Boretto 15'19''; Besozzi, Montaldo e Bagna 15'34''.

La Morra km 4,1 - Tempo base 5': De Stefano 5'04'', Corino 5'18'', Mondino 5'18'', Pittoni 5'21'', Besozzi 5'22''.

Dogliani km 5 - Tempo base 6': De Stefano 6'22'', Besozzi 6'29'', Fagnola 6'32'', Montaldo 6'36'', Boretto 6'40''.

Bombonina km 2,5 - Tempo base 3': De Stefano 4'03'', Corino 4'04'', Mondino 4'06'', Boretto 4'10'', Besozzi 4'11''.

fidato al cuneese che, giocando in casa, conosceva strade e percorsi ed avrebbe potuto garantire alla scuderia genovese una prestazione di alto livello, schizzò via coprendo gli spettatori di polvere e ghiaietta sparando poi subito alla loro vista.

Per gli appassionati rallisti De Stefano che guida sempre così, con qualsiasi macchina, è diventato sinonimo di staccate al limite di derapate, di discese mozzafiato, insomma di spettacolo. Ciò fa parte del suo temperamento focoso, da autentico purosangue. Ma se da una parte la sua continua ricerca di dare sempre il massimo di se stesso senza badare a tattiche o energie, le sue impennate, le sue acrobazie, sono gradite al pubblico e lo hanno

reso popolare, soprattutto sulle strade di casa, dall'altra, a volte, lo danneggiano ai fini del risultato. Episodi di corse buttate via a causa di questo suo esasperato agonismo ce ne sarebbero parecchi da raccontare: un esempio potrebbe essere la Ruota d'Oro di due anni fa.

Con De Stefano, favorito della vigilia e degno vincitore, comunque, particolarmente degni di menzione, sono stati anche Besozzi, recente vincitore del Rally della Lana che ci sembra abbia ritrovato la grinta dei giorni migliori dopo la sosta forzata dovuta all'abbandono del programma ufficiale da parte della Simca-Chrysler per la quale correva ufficialmente, e che ha lamentato un « testa-coda » nel corso della 4. prova speciale, Boretto che è stato sino alla quarta prova speciale il più incisivo, il più continuo e temibile avversario di De Stefano e che dopo ha dovuto ridurre la sua andatura per noie al differenziale.

Sulle strade di casa Mondino è noto per ottenere risultati addirittura superiori a quelli che già ottiene fuori e che quest'oggi ha, con una Opel Ascona Conrero, conquistato il 5. posto nella classifica assoluta e la vittoria nel gruppo uno precedendo uno strepitoso Fagnola ed un Pittoni apparso meno che in altre occasioni ma che a scusante ha comunque la poca conoscenza dell'Opel Ascona che l'ha costretto in questa corsa a vere e proprie acrobazie ed un calo di motore nell'ultima prova.

Piuttosto c'è da rilevare la bellissima e stupenda prova di un altro cuneese, Corino, vincitore del gruppo tre, davanti al « Panda » Bagna ed a Carello che ha portato ancora una volta al traguardo la sua Beta.

Sfortunatissimo Montaldo. Al volante una HF ad iniezione dello sportivissimo presidente della Tre Gazzelle (con il quale ci congratuliamo per la vittoria dei suoi « Pulans » nella classifica per scuderie) il giovane campione degli esordienti, nell'ultima prova speciale per la rottura della frizione — che gli aveva causato noie sin dalla prima prova speciale — è finito nel guado bagnando le candele che lo hanno costretto ad un forte ritardo nella prova e poi ad una penalizzazione al controllo d'arrivo quando si trovava nella terza posizione assoluta.

Carlo Burlando

XII RUOTA D'ORO - Rally nazionale valido per il Trofeo Rallies Nazionali - Cuneo, 14 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. De Stefano-Grasso (Lancia HF) 49'35''; 2. Besozzi-Brusati (Lancia HF) 50'53''; 3. Boretto-Benent (Lancia HF) 51'07''; 4. Corino-Rigo (Lancia HF) 51'32''; 5. Mondino-Costamagna (Opel Ascona) 51'37''; 6. Fagnola-Novarese (Opel Ascona) 51'44''; 7. Pittoni-Pittoni (Opel Ascona) 51'52''; 8. Biasuzzi-Gasparini (Lancia HF) 52'19''; 9. Bagna-Gatti (Lancia HF) 52'23''; 10. Andyson-« Vy » (Fiat 124 sp.) 52'40''; 11. De Marco-Ferragi (Opel Ascona) 52'41''; 12. Boeri-Bottini (Opel Ascona) 53' e 02''; 13. Bramino-Cesana (Opel Ascona) 53'30''; 14. Reda-Genova (Opel Ascona) 53' e 34''; 15. Carello-Ruasenda (Lancia Beta) 54'01''; 16. Del Prete-Gihli (Lancia HF) 54' e 02''; 17. Berruto-Bidone (Fiat 124 ST) 54' 15''; 18. Bellota-Bondesan (Opel Ascona) 54'17''; 19. Quaciari-Di Muzio (Fiat 128) 54' e 18''; 20. Tabanelli-Marengi (Opel Ascona) 54'39''; 21. Polledro-Polledro (Fiat 128) 54' e 53''; 22. Vicardi-Vicardi (Fiat 124 SP) 54' e 59''; 23. Sola-Carrera (Lancia HF) 55'19'' (16'22''); 24. Doderò-Perano (Opel Ascona) 55'19'' (16'57''); 25. Tabaton-Guizzardi (Lancia HF) 55'22''; 26. Marengo-Stirano (Lancia HF) 55'23''; 27. Crisman-Fenoglio (Lancia HF) 55'30''; 28. Brion-Stuani (Lancia HF) 55'31''; 29. Badarello-Bertol (Fiat 124 SP) 55'44''; 30. Servetti-Aria (Fiat 125) 55'56''; 31. Tarasco-Morando (Fiat 128 C) 56'18''; 32. Steffy-Pieraccini (Opel Ascona) 56'31''; 33. Marchisa-Giannoni (A112) 56'43''; 34. Castagnola-Magnani (Lancia HF) 56'44''; 35. Muscionico-Muscionico (Lancia) 56'49''; 36. Camiglia-Colucci (Opel Ascona) 57'17''; 37. Levi-Magnani (Opel Ascona) 57'18''; 38. Ravinale-Poggioni (Fiat 128) 57'39''; 39. Zuccarello-Scaglione (Fiat 128) 57'46''; 40. Giuliano-Rossi (Fiat 124 AB) 57'49''; 41. Bartoni-Foti Riz (Gordini) 58'00''; 42. Eolo-Aceto (Lancia HF) 58'27''; 43. Fragala-Fragala (Fiat 128) 58'33''; 44. Montaldo-Pozzi (Lancia HF) 58'34''; 45. Cirio-Bagnoli (A.R. GTV) 58'45''; 46. Maestri-Benvenuti (Lancia HF) 58'56''; 47. Doglio-Pinotti (Fiat 128 C) 59'10''; 48. Vigada-Vigada (Fiat 128 C) 59'31''; 49. Sisto-Gaezzo (R12 Gordini) 59'47''. Seguono altri 36 arrivati in tempo massimo.