

Con le notizie
che corrono
SPA ci voleva!

V8 eg scans
domenica SPRINT

Alla 24 ORE

TURISMO

conferma BMW 3,0

con i belgi

Peltier - Xhenceval

ma a squadre...

L'ALFA resta da RE!

La « 24 Ore di Spa » è appena scattata e subito si portano in testa le vetture più grosse: alla fine risulterà vincitrice la BMW 3.0 della coppia belga Peltier-Xhenceval

DALL'INVIATO



FRANCORCHAMPS - Tutto nuovo e tutto come prima. Nuovissime 24 Ore di Francorchamps, con una formula che è un atto di coraggio sportivo, oltre ch  un atto di buon senso, ed i soliti vincitori. Trionfa una BMW 3,0 ma soprattutto trionfa (e la parola   quella giusta) l'Alfa Romeo che   abbonatissima ai successi in questa prova e che non ha fatto che continuare una serie che durava da tanto tempo. E' la quinta volta, adesso, che le Alfa Romeo tornano a casa con la Coppa del Re del Belgio, massimo trofeo di questa gara di durata, e stavolta vi aggiungono altri allori, a confermare il trionfo. Seconda e terza, nella classifica generale, e poi vincitrice anche del nuovo challenge intermarche che quest'anno ha voluto premiare la qualit  effettiva poich  viene assegnata alla marca che alla fine ha il maggior numero di macchine classificate proporzionalmente al numero di macchine partite.

L'Alfa Romeo ha undici macchine delle quindici che erano sullo schieramento di partenza, nella classifica finale, e delle quattro che mancano una soltanto si   fermata per una rottura. Una   diventata irrecuperabile per un'uscita di strada e due sono state eliminate per quella che rester  sempre una incomprensibile vicenda, nelle gare di durata: la mancanza di benzina.

Prima assoluta la BMW di Xenceval-Peltier, belgi che quindi fanno felici i tifosi di qui, perch  era da tanto tempo che la vittoria sfuggiva ai piloti di casa. Una BMW cosmopolita, poich  alla base eccellente fabbricata a Monaco di Baviera si sono aggiunte le parti preparate da Bovensiepen della Alpina, altre di Schnitzer e infine altre costruite o migliorate dal suo preparatore, vedi caso un altro di quegli italiani di Belgio che nelle corse si fanno valere. Luigi, come lo chiamano qui senza altre aggiunte, Luigi Cimarosti, quarantenne che da sempre e immerso nella meccanica fine e che ha saputo acquisire una re-

putazione di attenta precisione che i risultati hanno da tempo avallato.

Poi le Alfa Romeo dell'Autodelta, quella dei bravissimi francesi Claude Ballot Lena e Beguin, seguita da quella di Teodoro Zeccoli e Don . Con in mezzo la Opel Commodore di Vermeulen e Frankenhout e la Triumph Dolomite di Rouse e Dron, ecco poi altre due Alfa Romeo, stavolta della squadra belga Promoteam, a completare il successo della marca. Successo al quale hanno contribuito anche le altre due macchine della Promoteam, e quelle dei privati, tra i quali ci piace ricordare gli italiani Pezzali, Possumati e Stefanelli che per la prima volta si sono lanciati in una grossa avventura internazionale (la macchina era stata vista e bene anche alla 12 Ore di Zeltweg), ottenendo un risultato di molto valore, tutto sommato.

Pezzali e i suoi compagni, tra l'altro, sono in sostanza i primi dei privati, avendo davanti tutta gente appartenente a squadre ufficiali o officiose.

Ed   nella loro posizione, molto onorevole, che troviamo il vero significato di questa 24 Ore nuovo stile.

Cambiata nelle sue regole basilari, come vi diciamo a parte, questa corsa   stata quest'anno una bella anticipazione di quello che ci riserva l'avvenire, quando il ritorno alla saggezza avr  conquistato anche i regolamenti ufficiali internazionali.

La nuova formula, che in fondo   quella vecchia che non avrebbe mai dovuto essere abbandonata, permette di limitare lo scarto di prestazioni che sono possibili tra le macchine preparate dalle case e quelle che i privati vogliono farsi da soli per le competizioni sportive. Questo scarto esister  sempre, non fosse altro per la maggior conoscenza specifica del materiale

Così (in 58) al via a SPA e così al traguardo

Demol-De Fierlant-Dieudonne BMW 3.0 CSI 4'29''1	Walkinshaw-Fitzpatrick Ford Capri 3000 4'27''9	Rubens-Delbar Ford Mustang 4'23''2
Tricot-Neve Opel Commodore 4'30''3	Bertinchamps-Deprez Plymouth Hemicuda 4'29''3	
Xhenceval-Peltier-Dieudonne BMW 3.0 CSI 4'34''0	Feider-Dettrin-Delcourt BMW 3.0 CSI 4'34''0	Bourgoinie-Fontaine Ford Capri 3000 4'30''9
Chasseuil-Migault Citroen Maserati 4'40''8	Blackburn-Crabtree Ford Capri 3000 4'40''2	
Facetti-Dini-Pooky Alfa Romeo GTV 4'47''2	Peuro-Laurent BMW 3.0 CSI 4'43''9	Braillard-de St Hubert-Tricot Opel Commodore 4'43''4
Ravenel-Grue-Joossens Opel Commodore 4'49''5	Wauters-Polak-Neve Opel Commodore 4'49''3	
Imbert-Serpaggi Alfa Romeo GTV 4'50''2	Beguini-Ballot Lena Alfa Romeo GTV 4'49''9	Vermeulen-Frankenhout Opel Commodore 4'49''6
Haxhe-Berger Alfa Romeo GTV 4'51''2	Zeccoli-Donà Alfa Romeo GTV 4'50''5	
«James»-«Steve» Alfa Romeo GTV 4'54''6	Grainal-Dewael Triumph Dolomite 4'53''5	Rieu-Beviaire-Wansart BMW 3.0 CS 4'53''5
Thorne-Leeson Vauxall-Firenza 4'55''5	Hine-Handley Triumph Dolomite 4'55''2	
Rouse-Dron Triumph Dolomite 4'57''4	Vernaev-Stalpaert Triumph Dolomite 4'56''7	Chamaillard-Byttebier Alfa Romeo GTV 4'56''6
Mandron-Gillesen-Tintin Alfa Romeo GTV 4'59''3	Deschamps-Sauvage Alfa Romeo GTV 4'57''7	
Mattozza-Degey Alfa Romeo GTV 5'05''8	Mackintosh-van Der Elst BMW 2002 5'03''2	Deen-Akersloot Alfa Romeo GTV 5'00''7
Vermeulen-Boshuis Opel Manta 5'07''6	Boucher-Guitteny Audi 80 GT 5'07''1	
Abt-Nowak-Weber Audi 80 5'09''3	Pezzali-Possumato-Stefanelli Alfa Romeo GTV 5'08''6	Koob-Kridel Ford Mustang 5'08''0
Holvoet-Engels Toyota Celica 5'14''3	Beziat-Charrier Audi 80 5'12''9	
Vermeulen-Van Dede Simca Rally 2 5'16''9	Dupre-Soulard Audi 80 5'15''5	Vandecaveye-Van Kerkhove Renault 17 TS 5'14''8
Hecq-Landeloos Audi 80 5'17''0	Hollebecq-Laurent Audi 80 5'17''0	
Marquet-Laine Simca Rally 2 5'18''2	Martin-de Jamblinne Alfa Romeo GT 5'17''5	Coffey-Kelly Ford Escort RS 5'17''5
Laplume-Di Stefano Fiat 128 5'25''1	Bernier-Gaudin Audi 80 5'20''2	
Lauria-Brunetti Alfa Romeo GT 5'28''2	Marco-Delhaes Simca Rally 2 5'26''2	Gerckens-Szameit Alfa Romeo GTJ 5'25''3
Stevens-Touchard Datsun 120 5'30''1	Miroux-Zeppelini-Lauret Datsun 120 5'26''6	
Gonay-Delvenne Datsun 120 5'31''2	Moll-Richner Fiat 128 C 5'31''0	Chavan-Sonveau Laffearch Datsun 120 5'30''8

24 ORE DI FRANCORCHAMPS - Gara internazionale di velocità in circuito per vetture Turismo Gr. 1 e 2 - Circuito di Francorchamps, 27-28 luglio 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Xhenceval-Peltier-Dieudonne (BMW 3.0 CSI) che compiono 293 giri pari a km 4.147,289 alla media di 172,804 kmh; 2. Ballot Lena-Beguini (Alfa Romeo 2000 GTV) 4099 km; 3. Zeccoli-Donà (Alfa Romeo 2000 GTV) 4071 km; 4. Vermeulen-Frankenhout (Opel Commodore GSE) 3979 km; 5. Rouse-Dron (Triumph Dolomite) 3950 km; 6. Chamaillard-Byttebier (Alfa Romeo 2000 GTV) 3934 km; 7. Mandron-Gillesen-Tintin (Alfa Romeo 2000 GTV) 3909 km; 8. Wauters-Polak-Neve (Opel Commodore GSE) 3897 km; 9. Hine-Grainal (Triumph Dolomite) 3866 km; 10. De Fierlant-Dieudonne-Demol (BMW 3.0 CSI) 3862 km; 11. Pezzali-Possumato-Stefanelli (Alfa Romeo 2000 GTV) 3843 km; 12. Vermeulen-Boshuis (Opel Manta) 3809 km; 13. «James»-«Steve» (Alfa Romeo 2000 GTV) 3796 km; 14. Deschamps-Sauvage-Tintin (Alfa Romeo 2000 GTV) 3796 km; 15. Mattozza-Degey (Alfa Romeo 2000 GTV) 3764 km; 16. Boucher-Guitteny (Audi 80) 3725 km; 17. Feider-Dettrin-Delcourt (BMW 3.0 CSI) 3707 km; 18. Vandecaveye-Van Kerkhove (Renault 17 TS) 3679 km; 19. Beziat-Charrier (Audi 80) 3655 km; 20. Coffey-Kelly (Ford Escort 2000 RS) 3611 km; 21. Hecq-Landeloos-Laurent (Audi 80) 3588 km; 22. Martin-De Jamblinne (Alfa Romeo) 3559 km; 23. Laplume-Di Stefano (Fiat 128) 3532 km; 24. Laffeach-Zeppelini-Raulet (Datsun 120) 3496 km; 25. Gerckens-Szameit (Alfa Romeo GTJ) 3456 km; 26. Gonay-Delvenne-Raulet (Datsun 120) 3440 km; 27. Ravenel-Grue-Joossens (Opel Commodore GSE) 3314 km; 28. Chavan-Sonveau-Miroux-Raulet (Datsun 120) 3284 km; 29. Dupre-Soulard (Audi 80) 3273 km; 30. Marquet-Laine (Simca Rallye 2) 3161 km.

CLASSIFICA PER DIVISIONI

Divisione 1., 2000-3000 cc: 1. Xhenceval-Peltier (BMW 3.0 CSI) 293,7 giri; 2. Vermeulen-Frankenhout (Opel Commodore) 281,8 giri; 3. Wauters-Polak (Opel Commodore) 276 giri; 4. De Fierlant-Dieudonne (BMW 3.0 CSI) 273,6 giri; 5. Feider-Dettrin (BMW 3.0 CSI) 262,6 giri; 6. Ravenel-Grue (Opel Commodore GSE) 234,8 giri.

Divisione 3., 1600-2000 cc: 1. Ballot Lena-Beguini (Alfa Romeo 2000 GTV) 290,3 giri; 2. Zeccoli-Donà (Alfa Romeo 2000 GTV) 288,3 giri; 3. Rouse-Dron (Triumph Dolomite) 279,8 giri; 4. Chamaillard-Byttebier (Alfa Romeo 2000 GTV) 276,9 giri; 5. Mandron-Gillesen (Alfa Romeo 2000 GTV) 276,9 giri; 6. Hine-Grainal (Triumph Dolomite) 273,8 giri; 7. Pezzali-Possumato (Alfa Romeo 2000 GTV) 272,2 giri; 8. Vermeulen-Boshuis (Opel Manta) 269,8 giri; 9. «James»-«Steve» (Alfa Romeo 2000 GTV) 268,9 giri; 10. Deschamps-Sauve (Alfa Romeo 2000 GTV) 268,9 giri; 11. Mattozza-Degey (Alfa Romeo 2000 GTV) 266,6 giri; 12. Coffey-Kelly (Ford Escort 2000 RS) 255,8 giri.

Divisione 2., 1300-1600 cc: 1. Boucher-Guitteny (Audi 80) 263,8 giri; 2. Vandecaveye-Van Kerkhove (Renault 17 TS) 260,6 giri; 3. Beziat-Charrier (Audi 80) 258,9 giri; 4. Hecq-Guicci (Audi 80) 254,2 giri; 5. Martin-De Jamblinne (Alfa Romeo) 252,1 giri; 6. Dupre-Soulard (Audi 80) 231,9 giri.

Divisione 1., 1300-1600 cc: 1. Laplume-Di Stefano (Fiat 128) 250,2 giri; 2. Laffeach-Zeppelini (Datsun 120) 247,6 giri; 3. Gerckens-Szameit (Alfa Romeo GTJ) 244,8 giri; 4. Gonay-Delvenne (Datsun 120) 243,6 giri; 5. Chavan-Sonveau (Datsun 120) 232,6 giri; 6. Marquet-Laine (Simca Rallye 2) 223,9 giri.

COPPA DEL RE

1. Alfa Romeo («James»-«Steve») 269 giri; Chamaillard-Byttebier 279 giri; Mandron-Gillesen-Tintin 277 giri; totale 825 giri); 2. Audi NSU (Boucher-Guitteny 264 giri; Dupre-Soulard 232 giri; Beziat-Charrier 259 giri; totale 755 giri); 3. Datsun (Laffeach-Zeppelini 248 giri; Chavan-Sonveau 233 giri; Gonay-Delvenne 244 giri; totale 725 giri).

CHALLENGE MARCHE

1. Alfa Romeo (1,4-14-1); 2. BMC (2,4-2); 3. Datsun (1,33-4-3); 4. Volkswagen (1,40-7-5); 5. BMW (1,66-5-3); 6. GM (1,75-7-4); 7. Fiat (3-3-1); 8. Chrysler (5-5-1); 9. Ford (6-6-1).

E' già
l'avvenire
TURISMO

FRANCORCHAMPS - Le regole tecniche di questa edizione della 24 Ore di Francorchamps sono state nettamente differenti da quelle ufficiali contenute nell'allegato J al codice sportivo internazionale, e rappresentano un coraggioso e apprezzabile tentativo di dimostrare come sia possibile tornare alla serietà per le competizioni delle macchine di grande serie.

Poiché le innovazioni attuate dagli organizzatori di questa gara sono sensibili, e poiché avvengono nel momento in cui alla commissione sportiva internazionale si sta discutendo sulla fisionomia da dare alle gare dei prossimi anni, è chiaro che questo « esperimento » deve essere valutato in modo speciale, rappresentando in sostanza la prefigurazione di quello che potrebbe essere l'avvenire immediato.

Diciamo che... è già avvenire.

La sottocommissione per i regolamenti tecnici e quella per i regolamenti sportivi sembrano finalmente orientarsi verso nuove regole più logiche di quelle attuali. La dimostrazione che la 24 Ore di Francorchamps ha dato, di quello che è possibile fare, è abbastanza buona per servire di base alla futura fisionomia delle corse.

Qui l'hanno battezzata « ritorno alle origini », ed in effetti si tratta di un ritorno alle cose sensate, non influenzate da interessi contingenti, o da utopie un poco deliranti come quelle che hanno portato al famigerato gruppo due attuale, o quelle che sostenevano il progetto delle « silhouettes », per fortuna naufragato.

Un ritorno di cui non vi sarebbe stato bisogno se nel passato recente non ci fossero state le deviazioni che hanno portato alla creazione dei « mostri » molto spettacolari ma fuori dal buon senso che abbiamo visto nelle gare degli ultimi anni.

In sostanza i belgi, con a capo Paul Frere e Hubert De Harlez, che di questa 24 Ore sono gli animatori da sempre, hanno riproposto le gare per le vere macchine di serie. Convinti anche loro, come lo siamo noi da sempre, che le macchine strettamente di

BALLOT LENA - BEGUIN e
ZECCOLI-DONA' gli ALFieri

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

su cui lavorare, da parte di chi le macchine costruisce. Ma con le nuove regole esso non sarà più demoralizzante, e quindi aiuterà il morale di chi vuole fare dello sport.

Ecco, il risultato di questa 24 Ore è proprio questo: quello di aver dimostrato che si possono avere gare interessanti ma anche salvaguardare lo sport, rendendole accessibili a tutti, e senza poi gli astronomici costi cui ci avevano abituati le regole di adesso.

Il merito dei belgi, che era stato quello di aver resuscitato le gare di durata per macchine di produzione, quindi di aver riportato le gare di durata alla loro vera funzione, diventa adesso maggiore e completo, perché ne fissa la vera fisionomia in caratteri che sono semplici e sinceri.

Esisteranno sempre, dicevamo, delle differenze tra le macchine che le case invieranno alla gara, e quelle dei privati, e lo abbiamo visto anche qui, per esempio tra le macchine della

Autodelta e quelle della Promoteam o di Pezzali, ma è una differenza che è sopportabile, ed anzi sprona la emulazione.

In questa gara, che i difensori a spada tratta delle esagerazioni attuali dicevano sarebbe stata un fiasco, abbiamo visto come sia possibile attrarre gente nuova. E non parlo del pubblico che comunque era massiccio (un primato di affluenza che deve far riflettere).

C'erano marche che non si erano mai viste sulle piste, oltre a quelle che sono abituali. Le Triumph, le Opel, le Audi, le Toyota e Datsun, si sono aggiunte alle BMW e Alfa Romeo. Ed è questa l'unica maniera di far tornare le grandi marche alle corse, non quella di certe farneticazioni che abbiamo talvolta la sventura di leggere perché il mestiere ci impone di leggere tutto, anche quello che a priori sappiamo essere sciocco.

Abbiamo visto macchine di concezione nettamente differente, e di destinazione contrastante, misurarsi sullo stesso terreno. Se alla fine, come vi dico altrove, sono state le solite marche a vincere ciò è conseguenza del fatto che sono queste marche a costruire le macchine tecnicamente migliori, avendo concezioni e tradizioni tecniche avanzate.

La valorizzazione che a queste marche viene da successi come questi sono, in ultima analisi, le migliori, che vengono rece-

serie sono una utopia non attuabile, hanno immaginato un certo numero di possibilità di miglioramento delle vetture di ogni giorno, tenendo presente due elementi fondamentali:

— L'adattamento delle macchine alle specifiche destinazioni sportive, in funzione anche e soprattutto della sicurezza.

— Il contenimento dei costi e delle prestazioni, tale da favorire il ritorno in massa di quella larga parte di sportivi che erano stati allontanati dalle difficoltà tecniche e dalle spese spropositate imposte dai regolamenti attuali.

Le Turismo da mantenere

Con questi due obbiettivi in mente ecco che è nata la categoria «Turismo Francorchamps», che ci auguriamo diventi quella ufficiale internazionale, almeno nelle sue grandi linee.

Quale la sostanza?

È presto detto. Le macchine deb-

bono essere delle vere quattro posti, prodotte in almeno 5000 esemplari. Su queste macchine debbono essere conservati il motore, il cambio, le sospensioni, i freni. Per il resto sono ammesse alcune modifiche, quindi lasciata una certa libertà, che permetta di sfruttare meglio talune caratteristiche fondamentali (non esasperate nella produzione mondiale).

È chiaro che si può arrivare a macchine dalle prestazioni notevolmente migliori di quelle effettivamente vendute, ma i limiti delle «preparazioni» sono ridotti, perché deve essere la intelligenza di chi vi opera sopra a stabilire fin dove le prestazioni possono essere incrementate senza rischio di pregiudicare la resistenza di quelle parti che non possono essere toccate.

Un esempio: volete mettere delle grandi gomme, per avere tanta aderenza? Fate pure, nei limiti di un allargamento di 5 centimetri della carrozzeria in corrispondenza del passaggio ruote. Se con tanta superficie di

appoggio in più le vostre macchine avranno sospensioni e trasmissioni che resistono agli sforzi aggiunti, tanto meglio per voi. Vorrà dire che le macchine su cui lavorate sono state concepite, all'origine con larghi margini di sicura solidità.

Una lezione di buon senso

Non siamo totalmente d'accordo sulle prescrizioni di questo nuovo regolamento, ma di certo possiamo dire che la base è intelligente e razionale. La perfezione è sempre un elemento presente, e le «limature» possono essere ancora fatte, su queste regole di Francorchamps. Quel che è importante è che i concetti basilari non vengano cambiati, e che lo spirito informatore rimanga quello che è.

Da Francorchamps è venuta una lezione di buon senso, e quel che vorremmo è che sia recepita da tutti. Si dirà che con queste nuove regole vi saranno talune macchine che si preste-

ranno meglio a fornire prestazioni di rilievo, in rapporto ad altre. E' di certo vero, ma ciò significa che vi saranno talune macchine che meglio possono dare più di quel che danno nella normalità, in conseguenza di una «nobiltà» tecnica di origine che deriva da migliori progetti e da più accurata costruzione. Sarà quindi giusto che siano queste macchine a prevalere sulle altre. Certo più giusto che il camuffare sotto le mentite spoglie di una vettura venduta delle complete differenze, com'è avvenuto — perché poteva avvenire — coi regolamenti attuali.

Più giusto e più onesto. E sul piano sportivo anche più redditizio, perché il poter lavorare su basi che siano uguali per tutti (case ufficiali e privati), darà modo ad un gran numero di persone di tentare l'avventura sportiva senza le sperequazioni che hanno tanto contribuito a rendere scarno il panorama delle corse per le sedicenti macchine da turismo di oggi.

f. l.



Questa è la BMW 3,0 di Peltier-Xhenceval che ha vinto la 24 Ore Turismo: i piloti belgi sono passati a condurre, qui davanti ad una Camaro, alla 7. ora

pite anche dalla gente comune, perché la gente non è stupida e sa valutare le cose per quel che valgono davvero.

Accanto a BMW ed Alfa Romeo abbiamo visto tante altre marche, ed in pista abbiamo potuto vedere come ciascuna avesse qualcosa di serio da trasmettere, come messaggio diretto al pubblico. Anche le grosse americane, che pure non potevano avere nessuna speranza, hanno detto la loro, con una dimostrazione furiosa iniziale, ed il primato sul giro. Un vero peccato, a questo proposito, è stata la eliminazione della Citroen-Maserati di Chasseuil e Migault, che aveva splendidamente fatto la sua corsa e che si era mantenuta nelle prime posizioni, nonostante che i suoi progettisti non si fossero di certo posti problemi di impiego sportivo esasperato, quando l'hanno disegnata.

Insomma, da queste 24 Ore di Francorchamps, insieme con la legittima soddisfazione per il successo delle Alfa Romeo, insieme con la ammirazione per la BMW vittoriosa, ricaviamo ottimistici auspici per il prossimo futuro, poiché credo che non vi siano dubbi sulla opportunità che le regole internazionali seguano queste «inventate» dai belgi.

Torneremo a belle corse, ma soprattutto a corse serie. E mi pare che... era ora.

f. l.

CARNET di 23 ORE

1. ORA

1. Rubens-Delbar 59'51''5, media 183,994; 2. Tricot-Neve; 3. Walkinshaw-Fitzpatrick; 4. Xhenceval-Peltier; 5. Blackburn-Crabtree; 6. Chasseuil-Migault; 7. Brillard-De St. Hubert; 8. Vermeulen-Frankenhout; 9. Wauters-Polak; 10. Ballot Léna-Béguin.

● La prima sosta è di Bourgoignie con la Ford Capri, che si ferma al box per sostituire i condotti della benzina.

● Pedro (BMW) e Facetti (Alfa Romeo) si fermano per sostituire i radiatori.

● Si ritira De Remion con la Fiat 128.

2. ORA

1. Walkinshaw-Fitzpatrick 1.56'04''1, media 182,479; 2. Rubens-Delbar; 3. Tricot-Neve; 4. Xhenceval-Peltier; 5. Blackburn-Crabtree; 6. De Fierlant-Dieudonné; 7. Brillard-De St. Hubert; 8. Ballot Léna-Béguin; 9. Vermeulen-Frankenhout; 10. Wauters-Polak.

● Numerose soste di routine per rifornimenti di benzina e olio.

● Si ritira la Vauxhall di Thorne-Leesen per la rottura di un giunto.

● Si ferma di nuovo Bourgoignie.

● Sosta, per sostituzione del radiatore, dell'Alfa Romeo di Haxhe-Berger e di quella di Serpaggi.

3. ORA

1. Rubens-Delbar 2.58'19''3, media 180,537; 2. Tricot-Neve; 3. Walkinshaw-Fitzpatrick; 4. Chasseuil-Migault; 5. Xhenceval-Peltier; 6. De Fierlant-Dieudonné; 7. Bertinchamps-Deprez; 8. Blackburn-Crabtree; 9. Brillard-De St. Hubert; 10. Zeccoli-Donà.

● La Ford Capri di Bourgoignie-Fontaine abbandona per avaria al motore.

● Fitzpatrick sostituisce il collettore di scarico.

● La Dolomite di Grinal si ferma per sostituire il disco dei freni.

● La Citroen SM Maserati di Chasseuil-Migault deve fermarsi per sostituire un pneumatico.

4. ORA

1. Rubens-Delbar 3.56'10''0, media 179,365; 2. Tricot-Neve; 3. Xhenceval-Peltier; 4. De Fierlant-Dieudonné; 5. Chasseuil-Migault; 6. Bertinchamps-Deprez; 7. Vermeulen-Frankenhout; 8. Blackburn-Crabtree; 9. Ballot Léna-Béguin; 10. Zeccoli-Donà.

5. ORA

1. Tricot-Neve 4.57'36''8, media 179,339; 2. Xhenceval-Peltier; 3. De Fierlant-Dieudonné; 4. Chasseuil-Migault; 5. Bertinchamps-Deprez; 6. Vermeulen-Frankenhout; 7. Blackburn-Crabtree; 8. Ballot Léna-Béguin; 9. Zeccoli-Donà; 10. Wauters-Polak.

6. ORA

1. Tricot-Neve 5.53'47''8, media 179,595; 2. Xhenceval-Peltier; 3. Chasseuil-Migault; 4. Bertinchamps-Deprez; 5. Blackburn-Crabtree; 6. Vermeulen-Frankenhout; 7. De Fierlant-Dieudonné; 8. Ballot Léna-Béguin; 9. Facetti-Donà; 10. Wauters-Polak.

7. ORA

1. Xhenceval-Peltier 6.58'36''8, media 176,073; 2. Bertinchamps-Deprez; 3. Chasseuil-Migault; 4. De Fierlant-Dieudonné; 5. Blackburn-Crabtree; 6. Vermeulen-Frankenhout; 7. Ballot Léna-Béguin; 8. Imbert-Serpaggi; 9. Zeccoli-Donà; 10. Facetti-Dini.

● Dalla quarta alla settima ora di gara si registrano questi fatti: Blackburn (Capri) si ferma per cambio di una ruota. La BMW di Pedro-Laurent rompe la testata e si ritira.

● Abbandona anche la Opel di Brillard-De St. Hubert.

● Pauroso incidente a Van de Rest (BMW) che esce di strada: la vettura è completamente distrutta, ma il pilota riporta solo lievi contusioni.

● Si ferma ripetutamente la Mustang di Rubens.

● Si ritira la Simca di Marquet.

● Facetti (Alfa Romeo) si ferma per sostituire un pneumatico e riparare un faro.

● Si ritira la Mustang di Koob per rottura di un giunto della testata.

8. ORA

1. Xhenceval-Peltier 7.57'10''2, media 156,138; 2. Bertinchamps-Deprez; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Blackburn-Crabtree; 5. Ballot Léna-Béguin; 6. Facetti-Dini; 7. Zeccoli-Donà; 8. Imbert-Serpaggi; 9. Chasseuil-Migault; 10. Wauters-Polak.

9. ORA

1. Xhenceval-Peltier 8.55'24''9, media 157,939; 2. Bertinchamps-Deprez; 3. Blackburn-Crabtree; 4. Vermeulen-Frankenhout; 5. Ballot Léna-Béguin; 6. Zeccoli-Donà; 7. Chasseuil-Migault; 8. Imbert-Serpaggi; 9. Rouse-Dron; 10. Facetti-Dini.

● Dalla settima alla nona ora di gara si registrano questi fatti: cambia una ruota la Dolomite di Rouse.

● Si ritirano la Datsun di Stevens e la Audi NSU di Abt.

● L'Audi NSU di Gaudin si ritira lungo il circuito.

10. ORA

1. Xhenceval-Peltier 9.59'47''0, media 175,151; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Fran-

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

kenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Zeccoli-Donà; 6. Chasseuil-Migault; 7. Imbert-Serpaggi; 8. Facetti-Dini; 9. Rouse-Dron; 10. De Fierlant-Dieudonné.

● Si ritira la Chrysler Hemicuda di Bertinchamps causa l'indisposizione del suo coé-quiplier Deprez, che non può riprendere il volante.

● Si ferma per rifornimento l'Alfa Romeo di Zeccoli.

11. ORA

1. Xhenceval-Peltier 10.57'17"8, media 175 e 293; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. Imbert-Serpaggi; 8. Rouse-Dron; 9. De Fierlant-Dieudonné; 10. Mandron-Gillessen.

12. ORA

1. Xhenceval-Peltier 11.57'51"2, media 174 e 667; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. Imbert-

e 623; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. De Fierlant-Dieudonné; 8. Mandron-Gillessen; 9. Rouse-Dron; 10. Chamailard-Byttebier.

14. ORA

1. Xhenceval-Peltier 13.58'05"1, media 173 e 871; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. De Fierlant-Dieudonné; 8. Rouse-Dron; 9. Chamailard-Byttebier; 10. Mandron-Gillessen.

15. ORA

1. Blackburn-Crabtree 14.58'51"1, media 173 e 427; 2. Xhenceval-Peltier; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. De Fierlant-Dieudonné; 8. Rouse-Dron; 9. Mandron-Gillessen; 10. Chamailard-Byttebier.

● Dalla tredicesima alla quindicesima ora continuano le fermate per rifornimenti e per il cambio di un gran numero di pastiglie dei freni, oltre alle varie sostituzioni di pneumatici.

17. ORA

1. Xhenceval-Peltier 16.59'48"8, media 173 e 625; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Zeccoli-Donà; 6. De Fierlant-Dieudonné; 7. Mandron-Gillessen; 8. Rouse-Dron; 9. Chamailard-Byttebier; 10. Dewael-Stapelaere.

18. ORA

1. Xhenceval-Peltier 17.57'40"1, media 173 e 737; 2. Blackburn-Crabtree; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Zeccoli-Donà; 6. De Fierlant-Dieudonné; 7. Rouse-Dron; 8. Chamailard-Byttebier; 9. Mandron-Gillessen; 10. Dewael-Stapelaere.

19. ORA

1. Xhenceval-Peltier 18.57'02"1, media 173 e 607; 2. Vermeulen-Frankenhout; 3. Ballot Léna-Béguin; 4. Zeccoli-Donà; 5. Blackburn-Crabtree; 6. Chamailard-Byttebier; 7. Rouse-Dron; 8. Mandron-Gillessen; 9. De Fierlant-Dieudonné; 10. Dewael-Stapelaere.

Gillessen; 8. Dewael-Stapelaere; 9. Hine-Grainal; 10. Wauters-Polak.

21. ORA

1. Xhenceval-Peltier 20.55'54"2, media 173 e 366; 2. Ballot Léna-Béguin; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Zeccoli-Donà; 5. Rouse-Dron; 6. Chamailard-Byttebier; 7. Mandron-Gillessen; 8. Wauters-Polak; 9. Dewael-Stapelaere; 10. Hine-Grainal.

22. ORA

1. Xhenceval-Peltier 21.59'37"0, media 173 e 341; 2. Ballot Léna-Béguin; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Zeccoli-Donà; 5. Rouse-Dron; 6. Chamailard-Byttebier; 7. Mandron-Gillessen; 8. Wauters-Polak; 9. Hine-Grainal; 10. De Fierlant-Dieudonné.

● Dalla ventesima alla ventiduesima ora altre soste di routine, parecchie ma in complesso di scarsa importanza. Meno numerosi i ritiri e così pure i guasti. La Capri di Blackburn-Crabtree, però, si ferma definitivamente con un pistone rotto. Ritiro anche di Lauria-Brunetti e di De Marco-Delhas il motore della cui Simca si è rotto.

Il vento ha asciugato la pista per le prove (tranquille)

Non sfruttato da tutti il regolamento

FRANCORCHAMPS - Prove relativamente tranquille, nelle due giornate che hanno preceduto la corsa, poiché la selezione per la ammissione era stata fatta d'ufficio e quindi soltanto avvenimenti imprevedibili potevano pregiudicare la presenza dei selezionati. In effetti soltanto qualcuno ha dovuto rinunciare alla corsa, sia per impossibilità a raggiungere il circuito sia per guasti o incidenti che hanno reso inservibili le macchine. Qualcuno dei supplenti, quindi, ha potuto partire. Tuttavia sono state poi ammesse soltanto 58 macchine anziché le 60 possibili, per rispettare la regola del tempo minimo di qualificazione.

Il tempo che era rimasto brutto fino a poche ore dall'inizio delle prove di giovedì si è modificato in meglio e poco prima che le macchine andassero in pista è cessata la pioggia ed il vento ha asciugato la pista. Il venerdì è stato ancora meglio ed il giorno della gara c'era addirittura il sole.

Primo ad andare in pista è stato Chasseuil con la Citroen Maserati seguito da tutti gli altri meno le Mustang e la Hemicuda che non erano pronte. La prima giornata è stata dedicata soprattutto alla messa a punto delle macchine ed alla regolazione dei fari, oltre che alla qualificazione dei piloti che dovevano effettuare un minimo di cinque giri notturni ciascuno per essere qualificati.

I tempi sono stati ovviamente relativi anche se si è visto che le prove sono servite a mettere in risalto le necessità di aggiustaggio delle sospensioni. Infatti, dato il regolamento, pochissimi avevano già provato le macchine secondo la nuo-

va formula (quelli che avevano partecipato alle coppie di Spa in maggio) mentre gli altri non avevano nessuna esperienza preventiva che potesse aiutarli. Si è visto per esempio che le Alfa Romeo ufficiali della Autodelta erano molto migliori in assetto di tutte le altre. Subito buone le Ford Capri preparate dalla Ford inglese, così come le Opel Commodore ufficiali e le BMW. Buone anche le Triumph Dolomite che erano alla loro prima gara ufficiale del genere e che sono apparse molto bene in strada.

Quasi tutti hanno sfruttato il regolamento fino in fondo, ma qualche macchina ci è sembrata meno «preparata» di quello che poteva essere, segno che i regolamenti forse non sono sempre letti bene o interpretati come si deve.

Da segnalare che oltre alla Alfa Romeo Autodelta vi era anche quella privata degli italiani Pezzali, Possumato e Stefanelli che si lanciavano nella prima grossa avventura internazionale e che avevano una macchina non messa a punto come quelle ufficiali, soprattutto nelle sospensioni.

Un paio di incidenti hanno eliminato due macchine ed inoltre alla Triumph hanno dovuto rinunciare ad uno dei motori preparati con carburatori Weber, che si è rotto, montando un motore normale alimentato da carburatori Su.

I tempi delle prove sono serviti a dare lo schiarimento di partenza: di rilievo quelli delle Alfa Romeo 2000, soprattutto quello di Facetti, se rapportato a quelli delle macchine più grosse, ovviamente favorite su questo tracciato tanto veloce.

f. i.



Peltier e Xhenceval saluto con i fiori alla folla di sportivi che ha seguito la loro vittoriosa fatica di 24 ore

23. ORA

1. Xhenceval-Peltier 22.55'06"0, media 173 e 124; 2. Ballot Léna-Béguin; 3. Zeccoli-Donà; 4. Vermeulen-Frankenhout; 5. Rouse-Dron; 6. Chamailard-Byttebier; 7. Mandron-Gillessen; 8. Wauters-Polak; 9. Hine-Grainal; 10. De Fierlant-Dieudonné.

● Durante la ventitreesima e la ventiquattresima ora ritiro della Dolomite di Grainal-Dewael, mentre la Commodore di Rowenel accusa noie alle valvole. De Fierlant, con la BMW, si ferma per sostituire i freni anteriori. Tre quarti d'ora prima dell'arrivo, Hollebecq, su Audi, si ritira dalla competizione, fermo sul circuito.

Nello «SPORTMAN» DE ADAMICH E FACETTI incalzati da Merzario

MILANO - Con il secondo posto di Zeltweg e i terzi posti di Monza, Imola e Nurburgring nel Mondiale Marche, Andrea de Adamich e Carlo Facetti guidano, in coabitazione, la classifica provvisoria del Premio Chevron Sportsman dell'anno, avendo totalizzato 18 punti ciascuno.

Arturo Merzario li segue ad una lunghezza con i 12 punti guadagnati con la vittoria di Monza e il quinto posto di Zeltweg sempre nel «Marche» e con il sesto posto nel G.P. del Sudafrica in Formula 1. Molto distanziati vengono poi Pinto e Paganelli per le loro prestazioni nel Campionato mondiale marche rallies.

Serpaggi; 8. De Fierlant-Dieudonné; 9. Mandron-Gillessen; 10. Rouse-Dron.

● La BMW di Peltier sostituisce le pastiglie dei freni.

● Le soste sono sempre numerose per verifiche di routine e, naturalmente, per i rifornimenti.

● Si ritira la Dolomite di Vernaev per una biella fusa.

● Per la Coppa del Re, alla 12. ora è in testa la Triumph Dolomite, davanti all'Alfa Romeo.

13. ORA

1. Xhenceval-Peltier 12.55'50"7, media 173

● Si ritira l'Alfa Romeo di Serpaggi, rimasta senza benzina lungo il percorso.

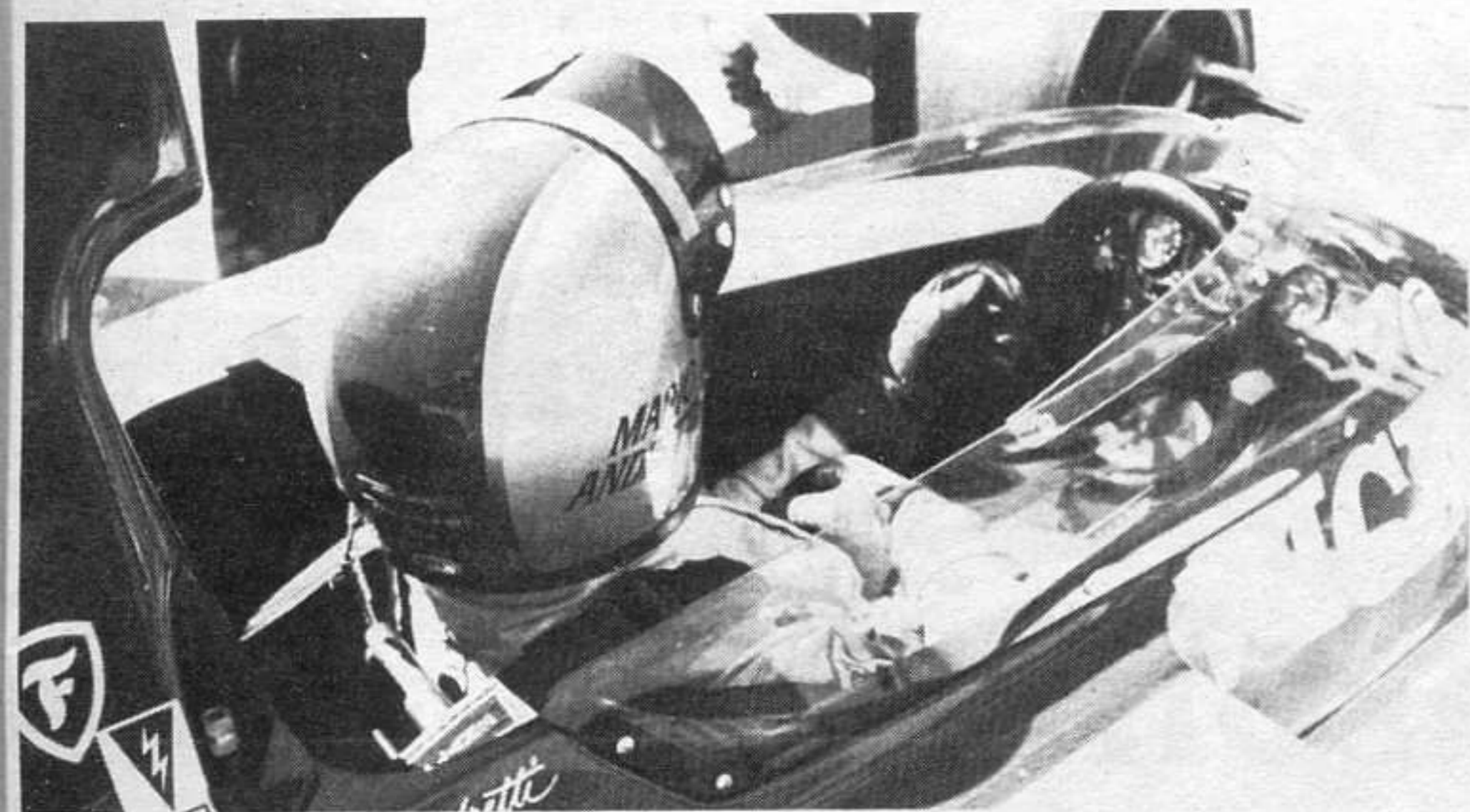
● Esce di strada Chasseuil che riesce a guadagnare i box, ma la riparazione della vettura richiede troppo tempo e si decide per il ritiro della stessa dalla gara.

16. ORA

1. Blackburn-Crabtree 15.58'50"3, media 173 e 525; 2. Xhenceval-Peltier; 3. Vermeulen-Frankenhout; 4. Ballot Léna-Béguin; 5. Chasseuil-Migault; 6. Zeccoli-Donà; 7. De Fierlant-Dieudonné; 8. Rouse-Dron; 9. Mandron-Gillessen; 10. Chamailard-Byttebier.

20. ORA

1. Xhenceval-Peltier 19.57'27"3, media 173 e 338; 2. Vermeulen-Frankenhout; 3. Ballot Léna-Béguin; 4. Zeccoli-Donà; 5. Chamailard-Byttebier; 6. Rouse-Dron; 7. Mandron-



Fa il bis in formula 5000 a ELKART LAKE il pilota italo-americano ma non manca la suspense fino all'ultimo.

ANDRETTI

con l'ultimo goccio di benzina!

ELKART LAKE - Sembrava quasi che Mario avesse una lacrima di gioia che non sapeva trattenere. Aveva vinto per la seconda volta consecutiva nella categoria che rappresenta l'anticamera del mondiale Formula Uno ed era raggiante. Sembrava quasi che una mano benigna si fosse posata sul capo del pilota di Nazareth il quale, finalmente, aveva potuto far risaltare le sue doti, il suo coraggio, la sua decisione.

Dopo aver vinto la prima batteria, con Brian Redman, trionfatore nella seconda, il pilota della Parnelli Jones ha detto con un certo orgoglio: « Voglio ripetere la corsa e la vittoria di Watkins Glen ». Stava quasi per riuscirci. Infatti, mentre al Glen il distacco fu di circa 14 secondi, qui ad Elkhart la distanza che lo separava da Redman era di 8 secondi, ma il valore della vittoria non mutava.

Con l'inglese scatenatosi verso gli ultimi giri, deciso a rimontare il distacco, Andretti ha retto bene senza impressionarsi, avvalendosi di una vettura che può essere definita un vero gioiello. « Se la Formula uno filerà come questa 5000 il prossimo anno faremo valere i colori americani sulle piste europee », confessa Mario che, nel mezzo di una vittoria esaltante, non dimentica l'obiettivo di sempre.

Quasi un fotofinish nel TRANSAM: 1. GREGG

ELKART LAKE - Con una doppietta di lusso, Road America Speedway ha festeggiato questo week-end presenti, per la prima manifestazione, oltre 18 mila spettatori. Erano in gara 34 « modelli » della TransAm con Peter Gregg candidato al secondo titolo della categoria avendo accumulato una « tonnellata » di punti, stravincedo nelle precedenti tappe.

L'ex laureato della Harvard University, ora ricco « dealer » di auto in Jacksonville (Florida) ha vinto di forza, ed ha imposto la sua indiscussa classe senza fare nessuna sosta al box e girando alla media di 156,378 kmh.

La vittoria di Gregg è stata ancor più significativa poiché il simpatico pilota floridiano — che parla abbastanza bene anche l'italiano — ha sconfitto Warren Agor, di Rochester che a bordo della più veloce Camaro non è riuscito a sopraffare Gregg, avendo avuto diverse noie all'alimentazione ed alla pompa dell'olio. L'arrivo, comunque è stato quasi da fotofinish. Otto decimi di secondo dividevano i due poderosi avversari della TransAm, frazione che ha fatto scattare il pubblico specie nel rush finale quando la maggiore perizia di Peter Gregg ha avuto il sopravvento proprio nelle ultime curve che sono state quelle decisive.

Gregg vorrebbe ora passare alla

5000. E' la medesima aspirazione di Hurley Haywood, ex copilota di Gregg ed anche egli a bordo di una Porsche Carrera, il quale aspira di poter superare l'ostacolo ed entrare in quella categoria « che ricorda tanto la Formula Uno... ».

In questi giorni si è fatto un gran parlare a proposito di un eventuale ingaggio di Haywood da parte di Roger Penske il quale vorrebbe affidare il « cuneo » Formula Uno all'inglese. Ma lo stesso Haywood è stato onesto ammettendo che « pur onoratissimo, penso che Penske, esperto in campo mondiale, conosca le mie possibilità in questa formula difficilissima. Dovrei partire da zero, e nel mondiale F. 1 non si può rischiare tanto... Mi piacerebbe invece partecipare alle ultime gare 5000 e nel 1975 entrare in pieno nell'agone ».

Haywood che vinse con Gregg la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring nel 1973 ha 26 anni non è sposato perché « sino a che si è fidanzati alla macchina non ci si può permettere di coinvolgere anche una donna e forse bambini ».

Nella TransAm di Elkart Lake, Haywood è arrivato quarto dietro ad Al Holbert dopo aver sostenuto una gara coraggiosa ed importante per la sua carriera. Le Porsche Carrera, così vincendo e piazzandosi nelle prime sei posizioni, hanno riconfermato la loro superiorità tecnica egregiamente contrastata dalle veloci Camaro e Corvette.

ELKART LAKE WISCONSIN - Gara Trans-Am - 27 luglio 1974.
LA CLASSIFICA

1. Peter Gregg (Porsche Carrera) in 2.03'23" alla media di 156,378 kmh; 2. Warren Agor (Camaro); 3. Al Holbert (Porsche Carrera); 4. Hurley Haywood (Porsche Carrera); 5. Ludwig Haimerath (Porsche Carrera); 6. Henry Bytzk (Porsche Carrera); 7. Robert Hagestad (Camaro).

Il canadese Wietzes, partito dalla terza posizione è rimasto in quell'ordine reggendo bene agli spunti di Hobbs che non può fare altro che tenersi fra i primi cinque. Subito dopo lo sventolio da parte dello starter della bandiera a scacchi, la macchina di Andretti si è fermata. Sembra abbia finito la benzina. La folla ha letteralmente invaso la piattaforma riservata al vincitore, ha manifestato la sua stima, il suo caloroso affetto al pilota di Nazareth che, col sorriso sulle labbra, ha rivissuto i momenti altamente drammatici della vittoria di Indianapolis nel 1969.

Restano ancora tre gare e queste si svolgeranno nella costa pacifica. Il primo di settembre, ad Ontario si avrà un altro « Questor Grand Prix » con vetture « Uno » 5000 e Usac. Per ora, intanto, ci basta che Andretti abbia vinto e sia passato di prepotenza, in testa alla prestigiosa classifica della categoria. E' già molto, dopo mesi di grigiore esasperante.

Lino Manocchia

ROAD AMERICA ELKART LAKE - Gara di velocità per vetture F. 5000 - 28 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Mario Andretti (Lola Parnelli) che gira alla media di 182,587 kmh; 2. Brian Redman (Lola) a 8"; 3. Anthony Wietzes (Lola); 4. David Hobbs (Lola); 5. Tock Thomas (Lola).

Già nelle prove REDMAN meno veloce di 2 secondi

ELKART LAKE - Già felice la vigilia per Mario Andretti qui ad Elkhart Lake, la cittadina che si avvicina molto a Watkins Glen, con i suoi boschi ed alberi giganteschi, la patria dove gli oriundi tedeschi e svedesi preparano il formaggio americano.

Andretti era venuto nel Wisconsin deciso a rimontare Redman che guida la classifica con 35 punti contro i 30 dell'asso di Nazareth, ed i meccanici hanno lavorato duro per mettere in sesto il bolide bianco rosso col quale Andretti ha compiuto una mezza dozzina di giri soltanto poi si è qualificato.

Al terzo giro l'annuncio ufficiale: Mario Andretti straccia il vecchio record e gira in 2'04"7 alla media di 184,920 kmh. I 25 mila spettatori giunti durante la notte sono letteralmente impazziti. Nei box molti piloti corrugano la fronte scuotendo il capo.

« Come fare a battere quel diavolo d'un italiano », mormora sotto sotto Redman.

Intanto le prove di qualifica continuano. Parte Brian Redman ed il suo tempo è di 2 secondi al di sopra di quello di Mario: 2'06"1 mentre appare Anthony Wietzes, il canadese che gira in 2'06"6. Anche Brett Lunger, su Eagle di Dan Gurney è molto vicino a Wietzes (2'06"8) e questo tempo fa tornare

il sorriso sul volto del costruttore californiano il quale a Watkins Glen riportò una poco piacevole esperienza.

Quando l'inglese David Hobbs entra in pista, le sue intenzioni sembrano bellicose. Nel primo giro forza molto, ma il motore comincia a fumare e deve essere sostituito. Rientra di nuovo ed ottiene il quarto posto di partenza, seguito da Graham Mc Rea che segna un lento 2'08"4.

Le prove sgranano nomi più o meno famosi sino alla 16.a posizione dove si piazza Mike Mosley, il pilota di Indianapolis che tentò la sua prima 5000 al Glen, ma il suo tempo è molto basso e le ragioni sono ovvie.

In questa corsa del Wisconsin, sono presenti tre bolide della categoria USAC i quali nei rettilinei sfiorano i 280 kmh, contro i 270 kmh di Andretti su Formula 5000, ma in curva hanno lo svantaggio dovuto al sistema di costruzione del mezzo il quale ha il baricentro spostato a sinistra per controbilanciare la forza centrifuga dell'ovale e quando deve sterzare a destra trova molta difficoltà.

« Questa è una pista che richiede molti cavalli — dice Mosley — ma la macchina purtroppo non può sfruttarli in pieno ».

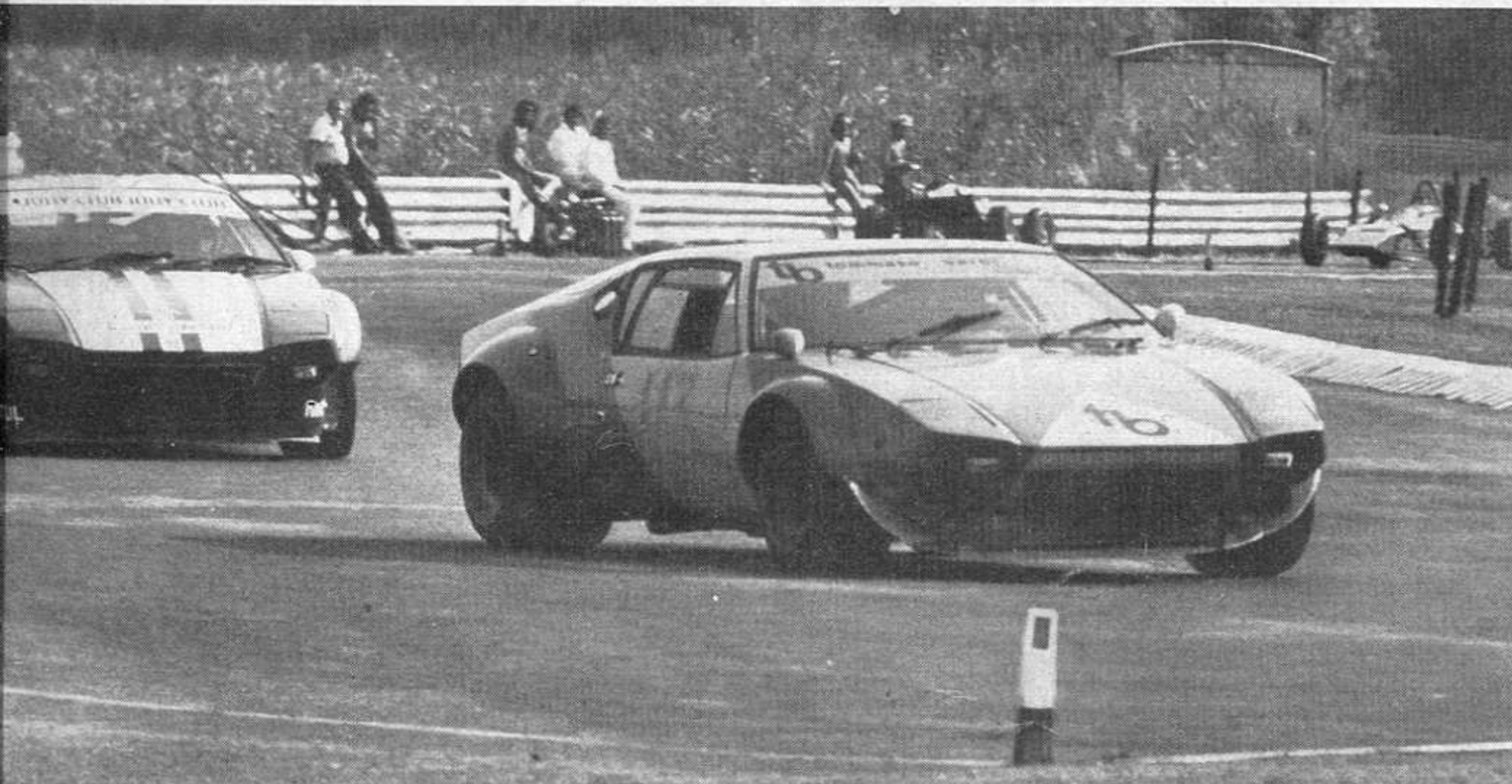
Difatti, allorché il turbocompressore sviluppa un sacco di HP nei rettilinei, si spegne allorché in curva i giri scendono a 5000 e riprende a funzionare quando l'acceleratore fa affluire fiumi di carburante. Per l'anno prossimo si spera che il turbocompressore verrà abolito si da consentire ai « mostri » di Indy di competere con le sorelle 5000 e dimostrare quali siano effettivamente le reali chances anche su percorso mi-

I. m.

L'OLIO (per vincere) non manca a Pergusa a Bonomelli - Casoni

● ENNA - Polemiche a go-go per una circolare informativa « ispirata » da un parere della CSAI secondo la quale era espressamente vietato in gara — anche ai box — ogni rabbocco d'olio. Tutti i piloti presenti a Pergusa avevano firmato un documento collettivo in cui si chiedeva, alla luce della lunghezza delle due prove di durata, della temperatura ambiente e della elevatissima velocità media, che fosse consentito, come nelle prove di durata internazionali, di effettuare un rabbocco almeno dopo la prima ora di gara.

Ma l'istanza rimaneva, nonostante tutto, lettera morta, fra le proteste « popolari » che cercavano conforto anche nella tesi secondo cui un pericolo di grippaggio era certo possibile e questo era certo poco tranquillizzante ai fini della sicurezza. I primi

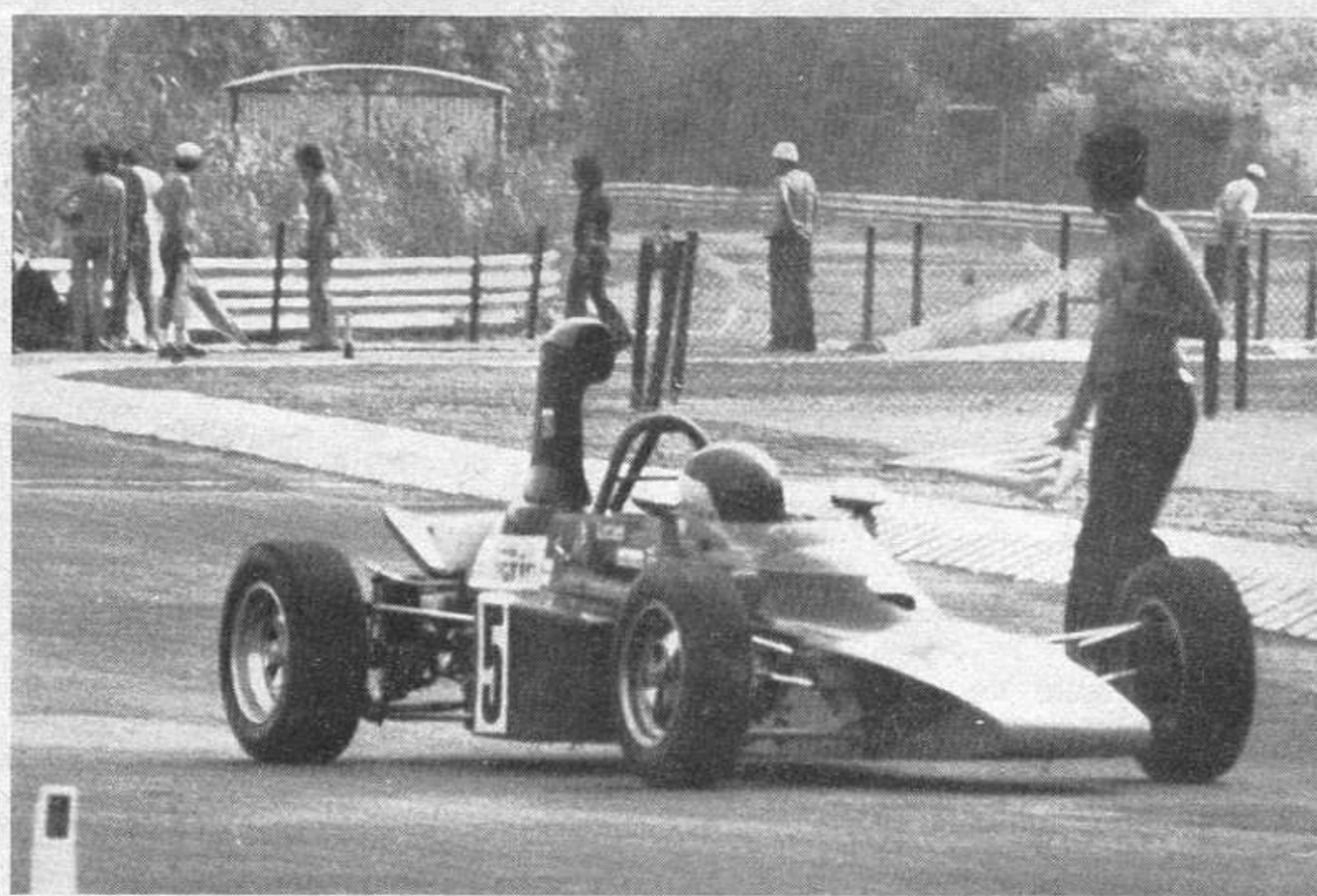


Pergusa tabù per le Pantera sgominate in questa gara dalla Porsche di Bonomelli in coppia con il transfuga (De Tomaso) Casoni: vediamo qui sopra la vettura di Martignone in prova davanti alla Pantera di « Gero »-Giorgio. A destra, la lotta è stata calda tra le Alpine: qui vediamo « Frank Mc Boden » davanti a Vasta che vincerà la classe

(Foto MANGANO)



David Fargion, con la Mexico preparata da Patriarca, ha bissato il successo (ancora in sospenso per le verifiche tecniche post gara) di Misano, relegando al 2. posto l'irriducibile «Baronio» che comanda la classifica provvisoria



ENNA - La giornata di gare si apre con una mezz'ora di ritardo sul previsto cioè alle 9,30. Al via per il « Trofeo Raf-Ford; 2. Coppa Scuderie Nissena-Ateneo » si allineano una trentina di vettura dei gruppi uno (Turismo di serie) e tre (Granturismo di serie) impegnate per due ore sui 4,945 km della pista del Lago. In pratica il discorso è subito ristretto alle Porsche Carrera di Lepri-Arena e di Guagliardo-Lupaz che finiranno poi regolarmente per arrivare rispettivamente primi e secondi davanti allo spider 124 Abarth Rally di Molinari - Saporito e all'Alfa 2000 GTV di Antonio Ariotti e Pucci Spatafora che, dopo una bella battaglia l'hanno spuntata sulla vettura gemella dei fratelli Donato (multati per un ingresso ai box fin troppo focoso).

In quinta posizione l'Alpine 1600 di Vasta-Villa che ha avuto vita facile sull'altra berlinetta francese analoga quella

di « Frank Mac Boden » e Renato Baraja, traditi dal motore della loro Alpine preparata dalla Giada Auto e che fin dall'inizio non aveva brillato per potenza e velocità finale. Quindi l'altro 124 spider di Centonze-Accardi, finiti sesti, e dopo il GTV dei succitati fratelli Donato (ottavi) ecco il 128 coupé 130 di « Amphicar » e Carrotta, seguito dall'altra 128/1300 di Livigni e Mario Savona.

Tra i forfait più significativi quello della 128/1150 di Luca-Barba (mentre era quest'ultimo alla guida, al secondo giro appena) per cedimento del termostato principale e quello di Giorlando-Romano (Alfa GT) per problemi di lubrificazione.

Nella gara per le Ford Mexico (20 giri per 96,900 km) dopo un esaltante battaglia a colpi di... sportellate e di scavalcamenti di cordoli in chicane, imprese tutte che hanno fatto spellare le mani dei circa tremila spettatori presenti, in defi-

nitiva l'ha spuntata proprio negli ultimi giri Fargion (autore al sedicesimo passaggio anche del giro record in 2'2"1 a 142,850 di media) che ha preceduto il molto battagliero « Baronio », Presenzini e Revello. « Shangry-la » era costretto a fermarsi ai box e finiva in classifica a sei giri dal vincitore.

Nel pomeriggio, dopo l'intervallo... alimentare, una dozzina di Formula Ford veniva allineata per una gara di diciotto giri. In prima fila « Lucas » (1'45" in prova), Sterzel (1'45"6) e Maggiore (1'46"5) seguiti in seconda da Palazzo (1'47"1), Nisini (1'48"1) e poi in terza da De Francisci (1'49"5), l'esordiente palermitano Ceraolo (1'49"5) e Fava (1'49" e 8).

Al via Ceraolo, in terza fila, scappa benissimo, ma già alla seconda chicane dove era entrato terzo viene rallentato da un sovraffollamento un po'... agitato. Col-

po di scena al sesto giro quando Sterzel viene coinvolto — mentre era in testa — in una carambola collettiva che finisce col metterlo fuori causa alla seconda chicane. Al tredicesimo giro si ferma Maggiore così la gara si avvia senza più scossoni verso il finale.

Solo al 17. giro si gira in chicane Capillo che riprende attardato. Sul traguardo passano così, sotto la bandiera a scacchi, la Lola di « Lucas » che precede di 27 secondi la Delta di De Francisci, la Delta del locale Palazzo, oggi alla sua migliore prestazione sulle quattro gare di campionato disputate, l'altra Delta di Nisini e poi l'ottimo Ceraolo, seguito da Revello e Capillo.

Per la « Gara-Clou » della giornata, la « Tre Ore » di Pergusa, prova valida per il Campionato Italiano Granturismo della velocità, sedici vetture sullo schieramen-

risultati si sono visti già nella gara (di due ore anziché di tre come quella pomeridiana del gruppo quattro) delle gruppo uno e tre, quando alcuni motori, fra cui quello del due litri Alfa GTV di Giorlando-Romano, hanno dichiarato forfait o sono stati sensibilmente affaticati proprio per difficoltà di lubrificazione.

In effetti al pomeriggio, prima del via della «Tre ore» era stato anche «minacciato» uno sciopero dei piloti che intendevano ad ogni costo ottenere il permesso di effettuare rabbocchi d'olio. Poi si è trovato un... «gentleman agreement» e la corsa ha preso il via, anche se alcuni non hanno mancato di manifestare, in caso di necessità durante le tre ore, l'intenzione di fare ugualmente rifornimento di lubrificante, rischiando eventuali... fulmini.

MULTE a go-go (anche al Presidente che ha organizzato)

Multe e richiami in gran copia tanto in prova che in gara, per «irregimentare» una certa foga, forse eccessiva, dimostrata da conduttori spesso troppo impegnati per una gara di interesse in definitiva non eccezionale. Rientri ai box troppo focosi, semafori rossi «bruciati», o intemperanze di altro genere sono state punite a suon di... biglietti.

Perfino Renato Barraja, presidente della scuderia Ateneo che organizzava la gara, è stato multato di cinquemila lire per essere rientrato in pista, in chicane, scavalcando un cordolino.

II DRAMMA delle prove

ENNA - Tragiche prove del gruppo quattro al sabato pomeriggio. Poco prima delle 17,30, quando le grosse Granturismo stavano cominciando ad inanellare i primi giri della seconda sessione di prova, la Pantera del «Blue Team» con alla guida Federico Martignone, giunta sui 240 kmh (arrivava piena di quinta) a duecento metri dall'inizio della seconda chicane, iniziava la staccata. Ma appena il pilota romano toccava

CONTINUA A PAGINA 28



Ottima è stata la gara della coppia siciliana Chiaramonte-Barraco, al volante dell'Alpine-Giada 1800 (sopra) giunti terzi assoluti dietro le potenti Porsche tre litri. Sotto al centro, questa volta «Lucas» al volante della Lola non ha fallito il colpo, mentre Sterzel (sotto a destra) che lo aveva battuto a Misano ha incontrato la sua giornata sfavorevole (Foto MANGANO)



to di partenza. In prima linea le due Porsche di Bonomelli-Casoni (1'40"3 in prova) e di «Tambauto» (1'40"8) e la Pantera di «Gero»-Giorgio (1'42"). In seconda, accanto al posto lasciato libero dalla Pantera di Gallo-Martignone (1'42" e 7), la Porsche Carrera di Restivo-«Apache» (1'44"7).

Al via scattano subito scatenate le due Porsche e la Pantera, mentre Restivo sembra volersela prendere con una certa calma. Ben presto però le conseguenze della fatica cominciano a farsi sentire. Prima è la Pantera di «Gero» che si ferma ripetutamente ai box, dopo appena un quarto d'ora di gara, per sostanziosi rabbocchi d'acqua prima e per ritirarsi poi, senza aver neppure visto scoccare la prima mezz'ora di corsa.

Anche Bonomelli e «Tambauto» effettuano ripetute soste ai box per problemi di alimentazione (Bonomelli in verità

sostituisce anche una gomma, la posteriore destra) e con qualche perdita d'olio avendone messo forse troppo nel motore alla luce del divieto di rabbocco del lubrificante durante la gara.

Frattanto Restivo, che procede con regolarità cronometrica, approfittando delle soste dei due capifila passa in testa, ma quando le due Porsche riprendono con i problemi che le hanno rallentate risolti, è ancora Bonomelli in possesso della prima posizione, davanti a Restivo, allo scadere della prima ora.

La corsa procede su questi binari senza eccessivi intoppi se si eccettuano una interminabile sosta ai box per l'Alpine di «Popsy-Pop»-Casiglia (e che finirà per ritirarsi per noie al raffreddamento) e una sosta della Carrera di Capra-Lepri arrivati ai box con il pneumatico posteriore destro KO. Alla metà della corsa la situazione è ancora immutata con Bo-

nomelli saldamente al comando (e proprio dopo un'ora e mezza di guida Casoni prende il volante e fa rifornimento) seguito dalla Carrera di Restivo-«Apache» (che frattanto ha sostituito il primo) e dall'Alpine 1800 di Roberto Chiaramonte Bordonaro-Barraco.

«Tambauto», a forza di pneumatici scoppiati e dechappati sulla sua Porsche, a forza di arrivare ai box sui cerchi finisse col danneggiare la sospensione posteriore sinistra. Per ovviare ai continui afflosciamenti alla fine, quando manca una mezzoretta alla fine della gara, sulla Carrera vengono montati posteriormente... dei «Rain» anteriori, di sezione assai ridotta. Frattanto ha ceduto il GTA Conrero di Mario Litrico e Vito Coco che conducevano la classe 1600 e balzano al comando Enzo Mirto Randazzo e Pino Vassallo con l'altro GTA preparato da Ferraro. Mentre la Porsche di «Tam-

bauto» continua a marciare con difficoltà e Mario Casoni, al 102. passaggio stabilisce il giro record della gara in 1'37"4 a 179,076 kmh la bandiera a scacchi si abbassa per premiare il lungo impegno dei vincitori.

Bonomelli e Casoni sugli allori dunque, seguiti da Restivo-«Apache» che hanno marciato avendo sulla loro Carrera una quarantina di secondi in meno e un assetto assai meno pistaiolo della macchina dei primi a un ritmo di tutta prudenza. Quindi due coppie palermitane che hanno realizzato un «exploit» davvero notevole, i terzi, Roberto Chiaramonte Bordonaro e Salvatore Barraco con l'Alpine 1800 della Giada Auto, e poi coll'intramontabile GTA 1600 Enzo Mirto Randazzo e Pino Vassallo.

Giulio Mangano

Il 18 agosto la prova europea delle GT

La REGIONE (in extremis) pagherà la COPPA FLORIO

PALERMO - Si è risolto solo venerdì 26 luglio scorso il « giallo » della Coppa Florio, la prova organizzata dall'Automobile Club Palermo all'autodromo di Pergusa come tappa determinante dell'Euro GT '74. Solo venerdì infatti la Regione siciliana ha sciolto le « riserve » sul finanziamento per la corsa iridata del prossimo 18 agosto erogando un contributo che, seppure ridotto (circa un sesto rispetto a quello della Targa Florio stradale — non valida per nessun campionato internazionale — dello scorso 9 giugno), consentirà agli organizzatori, seppure in extremis, di realizzare la manifestazione.

La gara, denominata « Quattordicesima Coppa Florio » perché si riallaccia a una gloriosa tradizione voluta da Don Vincenzo Florio agli albori dello sport automobilistico, si correrà per somma dei tempi su due manches di 30 giri l'una di 145,350 km con un totale quindi di 290,700 km. Sono ammesse vetture dei gruppi 3 e 4 nelle tre divisioni CSI e cioè da 1000 a 1600 cc, da 1601 a 3000 cc e oltre 3000 cc. Sono previste due sessioni di prove nei pomeriggi di venerdì 16 agosto e di sabato 17, dalle 15,30 alle 18,30, mentre la domenica la prima manche prenderà il via alle 14,45 e la seconda alle 16,45. zate all'Automobile Club Palermo (via delle Alpi, 2 - 90144 Palermo, telefono 254777) accompagnate dalla tassa di iscrizione.

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

i freni la vettura sbandava paurosamente su una lunghissima traccia d'olio lasciata qualche momento prima dalla Fulvia HF 1300 dei palermitani Garufi-Tagliavia ai quali era scoppiato un condotto dell'impianto di lubrificazione proprio in quel punto, arrestandosi in uscita di chicane.

La Pantera, dopo aver carambolato più volte contro il guard-rail faceva perno con la parte posteriore sinistra sul guard-rail destro e girando su se stessa come una trottole travolgeva un addetto al servizio antincendio che sostava nella piazzola interna di ingresso della chicane. La vettura, dopo ancora un paio di tornate su se stessa, andava a fermarsi all'interno del cordolo destro, mentre l'addetto, travolto violentemente dalla corsa incontrollata della grossa GT ricadeva sull'asfalto della pista.

Per il poveretto, Francesco Leonora da Calascibetta, 40 anni, ex vigile del fuoco e attualmente usciere dell'IMPS, non c'era più nulla da fare e i sanitari di turno non potevano che constatarne il decesso. Le prove venivano sospese per circa un'ora e mezza e si concludevano più tardi verso le 19,30. Nessun danno invece per Federico Martignone, che dopo il tragico incidente appariva comprensibilmente choccato e che prima del drammatico impatto aveva ottenuto la quarta prestazione assoluta con l'42"7.

Nel corso del pomeriggio di prove si erano verificati anche altri « numeri » spettacolari, soprattutto alla seconda chicane dove la 128 coupé 1150 di Rito-Spitali decollava spettacolarmente ricadendo pesantemente (e malconcia) sulle ruote, e la F. Ford di Revello picchiava violentemente contro il guard-rail dopo essere entrato in testacoda.

Ennio Bonomelli invece veniva fermato, con bandiera nera, per una eccessiva « confidenza » con un GTA in chicane.

ASCOLI-COLLE SAN MARCO - COPPA TEODORI - Gara nazionale di velocità in salita valida per il campionato della montagna.

GRUPPO 1 TURISMO CSAI

Classe 850: 1. Vittoriano Papanti (Fiat 850) 7'28"88, media 80,200 kmh; 2. Boanini (Fiat 850) 7'31"10; 3. Agostinelli (Fiat 850) 7'45"

Classe 1000: 1. Paolo Compagnoni (A 112 Abarth) 6'48"13, media 88,213 kmh;

Classe 1150: 1. Riccardo Colaprete (Fiat 128) 6'55"03, media 86,750 kmh; 2. De Palma (Fiat 128) 6'57"73; 3. Silla (Fiat 128) 7'18"

Classe 1300: * 1. Ferdinando Giorato (Simca Rally) 6'25"20, media 93,457 kmh; 2. « Camaleone » (Simca Rally) 6'26"04; 3. Bocconi * Giorato e Accorsi sono tolti di classifica per irregolarità delle gomme.

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A.R. GTJ) 6'31"16, media 92,040 kmh; 2. Croci (A.R. GTJ) 6'44"95.

Classe 2000: 1. Renzo Ceci (A.R. 2000) 6'23"50, media 93,872 kmh; 2. Ceccarelli (A.R. GTV) 6'30"23; 3. Tacchini (A.R. 2000) 6'31"

GRUPPO 3 GT CSAI

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Fulvia) 6'37"66, media 90,525 kmh; 2. Winthrop (Fiat X-1/9) 6'44"39;

Classe 1600 (tutti su Renault Alpine): 1. Attilio Salvatori 6'02"11, media 99,420 kmh; 2. Tommasi 6'06"86; 3. Busa 6'21"72;

Classe 2000: 1. Bruno Ripani (Beta Coupé) 6'29"51, media 92,426 kmh;

Classe 3000: 1. Roberto Nardini (Porsche Carrera) 5'56"84, media 100,890 kmh;

GRUPPO 2 TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. «Sassa Roll Bar» (Fiat 500) 6'59"45, media 85,826 kmh; 2. «Razzolino»

Classe 600: 1. «Gin-Tonic» (Giannini) 6'35" e 40, media 91,047 kmh; 2. Gasperini

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Fiat Abarth) 6'36"41, media 90,810 kmh; 2. Gattafoni

Classe 850: 1. «Svig» (Fiat Abarth) 6'33", media 91,603 kmh; 2. Carbone (F. Abarth)

Classe 1000: 1. «Delta» (Fiat Abarth) 5'49" e 05, media 103,150 kmh; 2. Palumbo

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128) 6'31"45, media 91,960 kmh; 2. Gonnelli (Fiat)

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (A.R. GTAJ) 5'47"06, media 103,730 kmh.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (A.R. GTAJ) 6'12"02, media 96,764 kmh.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAm) 5'50"72, media 102,620 kmh.

Classe 3000: 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 5'58"92, media 100,306 kmh.

GRUPPO 4 GT SPECIALE

Classe 1000: 1. Francesco Indignozzi (Fiat Abarth OTS) 6'32"97, media 91,603 kmh.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Zagato) 5'50"30, media 102,769 kmh.

Classe 1600: 1. Enrico Papi (A.R. GTA) 5'58"60, media 100,390 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914) 6'06"44, media 98,273 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Vincenzo Casillo (Porsche Carrera) 5'37"89, media 106,540 kmh.

GRUPPO 5 SPORT

Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (AMS) 5'46"35, media 103,946 kmh.

Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 5'21"32, media 112,940 kmh.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 5'16"52, media 113,740 kmh.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth Osella) 4'46"62, media 125,603 kmh.

Classe 3000: 1. Paolo Di Bari (A.R. T 33) 5'16"21, media 113,851 kmh.

Un record di partecipanti
185 piloti al Colle S. Marco

GIANFRANCO da record (col «taglio»)



Applausi per Diwal all'uscita dalla sua vettura dopo la piroetta con capotamento. Qualcuno ha detto: « Non ci sono... sospetti che si sia ribaltato »

ASCOLI PICENO - L'avvenire delle corse in salita, come si sa, è già pesantemente ipotecato dalle sempre più rigide richieste delle varie commissioni di vigilanza che, a volte, con imposizioni spesso assurde come quella imposta agli organizzatori ascolani, due giorni prima della effettuazione della gara (accorciamento della gara di circa 250 metri alla partenza, e di questa assurda imposizione voi amici di Ripatransone quanta colpa avete?), ostacolano o spazzano via delle gare bellissime e collaudate sia dal punto di vista spettacolare che organizzativo. Fra poco con questo andazzo vedremo sempre più calare il numero delle cronoscalate.

La Colle San Marco non è mai stata gara priva di interesse o povera di risultati, ma raramente come quest'anno ha offerto spettacolo. Il numero degli iscritti ha toccato la cifra di 220 macchine con 185 partecipanti, il che, tradotto in termini reali, vale a dire una folla di macchine di tutti i tipi.

Anche le aspettative tecniche sono state largamente appagate dalla strepitosa vittoria colta a tempo di record da «Gianfranco» su Abarth Osella (4'46" e 62), anche se l'unico raffronto possibile con il tempo del vincitore dell'edizione scorsa, Mauro Nesti — 4'59"38 record precedente — deve essere fatto con la media, dato l'obbligato accorciamento del percorso che, oltre all'assoluto ha fatto di quasi tutti i vincitori di classe al-

trettanti neo-primatisti, e ciò nonostante che la lotta per il primato fosse chiaramente limitata a due sole macchine, l'Abarth Osella di «Gianfranco» e la Lola-BMW di Scola. Infatti, handicappato da un discreto divario tecnico nei cavalli del suo mezzo meccanico, il protagonista, Laureati, poteva costituire con la sua Lola soltanto un veloce outsider, forte soprattutto della perfetta conoscenza del percorso. E' finita come il pronostico, dettato dai tempi delle prove, lasciava prevedere, cioè ha vinto «Gianfranco».

«Meglio di così non potevo fare. Finalmente ho un mezzo meccanico che mi permette di fare dei tempi e di giocare il tutto per tutto. Dopo il tempo stabilito ieri in prova, oggi volevo fare qualcosa di buono, ma che questo qualcosa fosse il record, proprio non speravo. Ora sono estremamente felice anche per Osella che mi ha preparato un motore a puntino».

Un tempo eccezionale anche inferiore alle più ottimistiche previsioni, quello fatto registrare da «Gianfranco»: sembrava impossibile alla vigilia, nonostante l'accorciamento del percorso potesse restare sotto il record di Nesti. L'impresa di «Gianfranco» si commenta da sola. I cronometri hanno registrato un risultato sensazionale, un tempo sufficiente a mettere la parola fine ad ogni discussione, ed hanno messo in mostra il pilota migliore che ha ottenuto l'ambito



Gianfranco in azione con la sua Abarth Osella che gli ha dato la vittoria della affollatissima Ascoli-Colle S. Marco, record e applausi dei conterranei



successo di fronte a piloti quotati come Scola (gli astrologhi debbono aver letto l'avvenire del pilota cosentino e stabilito che la Colle San Marco non è una gara a lui molto congeniale se, nonostante le sue numerose presenze, non è ancora riuscito a far scrivere il suo nome nel libro d'oro della corsa), Laureati, Ciuti, Barberio, Anastasio, Paolo di Bari, Savoldi, Bernasconi, Bilotti, che si sono impegnati allo spasimo per contendere la vittoria al pilota della Brescia Corse.

Scola ha accettato con alto senso sportivo la sconfitta. La grande performance di «Gianfranco» è servita ottimamente anche agli altri suoi rivali. Il suo tempo ha valorizzato le prestazioni di tutti quelli che sono finiti nella sua scia, a cominciare da Scola e, via via, per finire al 10. assoluto Bilotti, divisi dal mattatore da soli 39".

Ed ecco una panoramica delle prestazioni in ciascuna delle 30 classi della gara. Nella categoria turismo gruppo CSAI, Ceci su Alfa Romeo disputava una corsa irruente e di attacco realizzando il miglior tempo della categoria davanti a Giorato che su Simca rally si è imposto nella classe 1300 precedendo di soli 64/100 di secondo Camaleo e di oltre un secondo Boccoli. Le altre classi del gruppo hanno visto le affermazioni di Papanti su Boanani nella 850, di Compagnani, netto dominatore della 1150 e di Gentile nella 1600. Nel gruppo granturismo CSAI Nardini, con quello

splendido bolide che è la Porsche Carrera, ha dominato la categoria con un eclatante 5'56"84, pari a kmh 100,890, mentre Attilio Salvatori non ha nascosto la sua felicità per il meritato successo nella classe 1600 davanti al quotato Tommasi. Il favorito della 1300, Chianucci, è stato puntuale con la vittoria. E' infatti arrivato al traguardo vittorioso ma il successo gli è stato contrastato da Winthrop. Nella 2000 l'uomo da battere era Bruno Ripani. Il pilota della Jolly su Lancia Beta coupé ha nettamente dominato la classe precedendo di oltre 13" il suo più diretto avversario Leoni.

Nella turismo speciale, a testimonianza delle sue qualità stilistiche e del suo temperamento agonistico, Capponi su Alfa Romeo GTJ, ha ottenuto il miglior tempo del gruppo precedendo vetture ben più potenti. La classe 500 ha mantenuto fede alle promesse che la volevano una delle classi più combattute. Dopo Sassa Roll Bar, ottimo vincitore (6'59"45), troviamo infatti nello stretto spazio di 4'52", ben quattro concorrenti. La classe 600 è nata alla insegna di «Gin Tonic». Altra vittoria puntuale all'appuntamento è quella di Nocchi nella 700. Successi colti con gioia con tempi di riguardo quelli ottenuti da Svig nella 850, da Delta nella 1000, da La Vecchia nella 1600, da Sacchini nella 2000 e da Ricci nella 3000. Sul filo dei centesimi di secondo infine la vittoria di Bartoli su Gonnelli nelle 1150. Il gruppo Gran-

Per gomme... slick due piloti fuori classifica

ASCOLI PICENO - Giorato e Accorsi, rispettivamente primo e ottavo della 1300 turismo CSAI, sono stati tolti dalla classifica all'arrivo perché non regolari nelle gomme per usura oltre il consentito. I due hanno fatto presente che detta irregolarità avrebbe dovuto essere loro contestata alla partenza come era avvenuto per altro concorrente, e che perciò si erano in regola alla partenza, tali dovevano essere ritenuti anche all'arrivo. Ma sia il commissario tecnico nazionale Gallera che lo sportivo Galleni non hanno receduto dalla loro sentenza.

TRE ORE GT - Gara internazionale di velocità in circuito - Autodromo di Pergusa - 28 luglio 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. Ennio Bonomelli-Mario Casoni (Porsche) in 3.01'26"6, giri 104, media 166,633 kmh; 2. Restivo-«Apache» (Porsche) a 5 giri; 3. Chiaramonte-Barraco (Alpine 1800) a 8 giri; 4. Vassallo-Mirto Randazzo (AR GTA) a 10 giri; 5. Capra-Frisori (Porsche) a 12 giri; 6. Rombolotti-Paleari (Alpine A 110) a 12 giri; 7. Chiapparini (AR GTA) a 13 giri; 8. Consolo (Alpine) a 21 giri.

Classe 1300: 1. Salvatore Consolo (Alpine) 3.01'29"3, 83 giri, media 133,686 kmh.

Classe 1600: 1. Vassallo-Mirto Randazzo (AR GTA) 3.02'21"1, media 149,853 kmh. **Giro più veloce:** il 36. di «King» (Alpine) 1.48"9 media 160,165 kmh.

Classe 2000: 1. Chiaramonte-Barraco (Alpine) 3.02'53"1, media 152,596 kmh, giri 96. **Giro più veloce:** il 41. di Chiaramonte (Alpine) 1'43"7 media 160,460 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Bonomelli-Casoni (Porsche Carr.) 3.01'26"6 media 166,633 kmh, giri 104; 2. Restivo-«Apache» (Porsche Carr.) a 5 giri; 3. Capra-Frisori (Porsche Carr.) a 12 giri. **Giro più veloce:** il 101 di Bonomelli (Porsche) in 1'37"4, media 179 e 076 kmh.

Gara di ESCORT-MEXICO

1. David Fargion 41'37"5, media 139,675; 2. «Baronio» 41'37"8; 3. Presenzini 41'41"3; 4. Revello 41'44"6; 5. Mascagni 41'51"2; 6. Schenetti 41'59"6; 7. Braga 42'29"7; 8. Notaro 42'30"0; 9. «Shangry Là» a 6 giri; 10. Rocchini, non classificato (a 8 giri). **Giro più veloce:** il 16. di Fargion 2'02"1, media 142,850.

Gara di FORMULA FORD

1. «Lucas» (Lola T 280) 32'19"8, media 161,850; 2. De Francisci (Delta MK 2) 32'46"4; 3. Palazzo (Delta) 32'58"3; 4. Nisini (Delta MK 2) 32'58"8; 5. Ceraolo (Delta MK 2) 33'22"8; 7. Capillo (Delta MK 2) 33'40"6; 8. Pardiipi «Pirola» a 1 giro; 9. Maggiore (BWA) a 5 giri; 10. Raimondi (Lotus 69) a 8 giri; 11. Fava (Dulon) a 12 giri; 12. Sterzel (Delta MK 2) a 13 giri. **Giro più veloce:** il 10. di «Lucas» in 1'45"2, media 165,798 kmh.

DUE ORE Gr. 1 e 3

CLASSIFICA GENERALE

1. Lepri-Arena (Porsche Carrera) in 2.01'30", media 141,163 (giri 59); 2. Gugliardo-Lupas (Porsche Carrera) a 1 giro; 3. Molinari-Saporito (Fiat 124 Abarth) a 1 giro; 4. Ariotti-Spatafora (AR GTV) a 1 giro; 5. Vasta (Alpine Renault) a 2 giri; 6. Centonze-Accardi (Fiat 124 Abarth) a 2 giri; 7. Donato-Donato (AR GTV) a 2 giri; 8. Corradetti-Gaudio (AR GT) a 2 giri; 9. Carrotta-«Amphicar» (Fiat 128 Coupé) a 4 giri; 10. Livigni-Savona (Fiat 128 coupé) a 5 giri; 11. Scalera-Caci (Ferrari Dino) a 5 giri; 12. Mertoli-Andrè (Fiat 128) a 5 giri; 13. «Frank Mc Boden»-Barraja (Alpine A 110) a 6 giri; 14. «Popsy Pop»-De Luca (BMW 2002) a 6 giri; 15. Ferraro-Amico (Lancia Fulvia HF) a 6 giri; 16. Taddeucci-Salamina (Matra Simca) a 7 giri; 17. Di Franco-Cavallaro (AR GT) a 7 giri; 18. Mascari-Ferrari Ruffino (Alpine A 110) a 8 giri; 19. «Bollinger»-Nigri (Lancia HF) a 9 giri; 20. Giulisano-Bozzanca (Fiat 128 Coupé) a 9 giri; 21. Magri-Magri (Fiat 128 Coupé) a 12 giri; 22. King-Muccio (AR GT) a 18 giri. **Giro più veloce:** il 22. di Lepri-Arena in 1'56"4, media 149,845 kmh.

CLASSIFICA PER CLASSI

GRUPPO 1

Classe 1150: 1. Mertoli-Andrè (Fiat 128) in 2.03'20"3, media 127,259 kmh. **Giro più veloce:** il 18. di Vasta-Ariotti (Fiat 128) in 2.08"3 a 138,974 kmh.

Classe 1300: 1. Carrotta-«Amphicar» (Fiat 128) 2.02'54"1, media 130,093 kmh; 2. Livigni-Savona (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** l'8. di Dell'Aira-Lojacono (Fiat 128) in 2'08"9 media 138,314 kmh.

Classe 1600: 1. Di Franco-Cavallaro (AR GTA) 2.03'51"4 media 122,031; 2. King-Muccio (AR GTA) a 9 giri. **Giro più veloce:** il 13. di «King»-Muccio (AR GTA) in 2'06"2, media 138,209 kmh.

Classe 2000: 1. Ariotti-Spatafora (AR GTA) 2.03'30"5, media 136,497 kmh; 2. Donato-Donato (AR GTA) a 1 giro; 3. Carretti-Gaudio (AR GTA) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 41. di Donato (Alfa GTA) in 2'01"5 media 143,555.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ferraro-Amico (Lancia) 2.02'05"4, media 126,195 kmh; 2. Taddeucci-Salamina (Matra-Simca) a 1 giro; 3. Bollinger-Nigri (Lancia) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 51. di Ferraro-Amico (Fulvia HF) in 2'11" a 133,145 kmh.

Classe 1600: 1. Vasta-Villa (Alpine) 2.04'04"2 media 135,741 kmh; 2. «Frank Mac Boden»-Barraja (Alpine) a 4 giri; 3. Mascari-Bordonaro (Lancia) a 6 giri. **Giro più veloce:** il 14. di Vasta-Villa (Alpine), 1'59"9 a 145,471 kmh.

Classe 2000: 1. Molinari-Saporito (Fiat Abarth) 2.03'06"9, media 136,951 kmh; 2. Centonze-Accardi (Fiat 124). **Giro più veloce:** il 15. di Centonze-Accardi (Fiat 124 spyder) in 2'02"8 a 143,036 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Lepri-Arena (Porsche) 2.01'30", media 141,163 kmh; 2. Gugliardo-Lupas (Porsche) a 1 giro; 3. Scalera-Caci (Ferrari) a 5 giri. **Giro più veloce:** il 47. di Lepri-Arena in 1'56"4, media 149,845 kmh.

Carlo Burlando

Al figlio che vince un papà svizzero regala una LOLA 294

Italiani nel... ghetto a CASALE KESSEL si abilita alla Formula 2

BELTOISE
altri 3 mesi
di condizionale

CASALE - Loris Kessel, giovane luganese 24enne con licenza italiana di pilota, che si è distinto per la sua positiva partecipazione agli ultimi Campionati Nazionali di F. 3, ha spopolato a Casale in questo africano week-end estivo vincendo di forza gli assoluti delle due gare in programma. Combattuta la sua partecipazione alla gara di domenica in quanto per una strana « decisione » dei commissari sportivi svizzeri gli otto italiani iscritti regolarmente sono stati relegati in una prova collettiva finale che ha snaturato i risultati di almeno due gare precedenti. Solo Kessel infatti, ritenuto in primo tempo « italiano » a tutti gli effetti sportivi, veniva accettato all'ultimo in pista con gli « eletti » e poteva così approfittare della fermata di Favre che, con il super March F. 2 BMW 742 (la vettura del compianto Moser) aggiornatissimo, non avrebbe avuto problemi a vincere l'assoluto.

Favre infatti per un dannato corto circuito si è dovuto fermare verso la fine dei 15 giri in programma accontentandosi soltanto del giro più veloce in 1'3"1, cedendo la palma della vittoria al coriaceo Kessel che, peraltro, con almeno 120 CV in meno, era riuscito a non farsi staccare mai di molto.

Due sorti diverse, due decisioni per il futuro: Favre 35enne dopo un ultimo anno sfortunato come questo in F. 2, decide di smettere di correre; Kessel con il morale alle stelle con l'aiuto del suo sponsor farmaceutico Zellkisma, decide di passare nel '75 in F. 2 acquistando proprio la March di Favre.

Nella gara degli italiani, in questo caso più che mai « brava gente » (hanno corso in coda alla gara solo per il gusto di correre e senza protestare minimamente) ottimo exploit di Silvio Artina che con la F. 3 GRD Monzeglio non ha problemi a vincere davanti a Mussato che prende confidenza con la sua Super Lola prototipo di gara in gara. Nella F. Italia Boccalero dopo divagazioni prevale su Beluardo attardato verso la fine, mentre Pozzo su GTA Monzeglio 1300 si scatena e con una guida magistrale sfiora di soli due decimi il record sul giro di Litrico. Se avesse corso nel gruppo 2 avrebbe vinto alla grande stracciando tutti.

Nel gruppo due vittoria della Opel Ascona (preparata dall'Auto Besch) di Ramuz che prevale con classe in un duello a distanza con Rochat su Alfa, peccato come detto fosse assente Pozzo che avrebbe senz'altro animato la gara.

Nei gruppi 4, 5, e 7 parte in testa Vetsch su Grifon 1600 ma è subito secondo e si deve poi successivamente fermare per noie meccaniche dando via libera alla Lola di Burgisser che non ha problema alcuno per vincere.

Da segnalare che il figlio di Burgisser, vincitore di due gare qui a Casale con il Porsche avrà in premio dal padre (beato lui!) una Lola 294.

Giorgio Rossotto

GARA A CASALE - Organizzata dall'AC Ginevra e dalla Scuderia « Tredici Stelle di Valois » - Casale, 28 luglio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe fino a 1000: 1. Etmuler Balz (A 112) 14 giri in 22'11"45; 2. Dhinaut (Honda) a 1 giro. **Giro più veloce:** Etmuler Balz in 1'33"6.

Classe fino a 1150: 1. Vjss Bernard (Fiat 128) 15 giri in 22'57"35; 2. Nappes (Fiat 128) 23'05"38; 3. Bruner (Opel Kadett) a 1 giro. **Giro più veloce:** Vjss in 1'29"1.

Classe 1300: 1. Voirol Michel (Rally 2) 15 giri in 21'41"1; 2. Weber (Rally 2) 21'43"74; 3. Welten (Rally 2) 22'03"02. **Giro più veloce:** Voirol in 1'25"2.

Classe fino a 1600: 1. Rohrbac (Opel Ascona) 13 giri in 19'17"68; 2. Moulin (Audi 80) 19'56"37; 3. Blondel (Opel Ascona) 20'35"40. **Giro più veloce:** Rohrbac in 1'27"1.

Classe oltre 1600: 1. Ramuz René (Opel Ascona) 14 giri in 19'53"25; 2. Isler (BMW) 20'04"99; 3. Kunzli (BMW 2002) 20'28"33. **Giro più veloce:** Ramuz in 1'23"8.

GRUPPO 3

Classe fino a 1300: 1. Eberle Bernard (X-1/9) 13 giri in 19'23"37; 2. Brodbek (Fulvia) 19'29"06; 3. Fielder (Matra Simca) 19'30"07. **Giro più veloce:** Fielder in 1'27"3.

Classe fino a 1500: 1. Jemmj Gilberto (Alpine) 15 giri in 20'20"88; 2. Beez (Porsche 911 S) 19'22"20; 3. Matthej (Porsche 911) 19'32"01. **Giro più veloce:** Beez in 1'19"1.

Classe fino a 2500 e oltre: 1. Marcel Burgisser (Porsche Carrera) 15 giri in 19'04"92; 2. Brixner (Porsche Carrera) 19'05"94. **Giro più veloce:** Brixner in 1'14"5.

GRUPPO 2

Classe fino a 1150: 1. Fausto Gilardoni (Abarth TCR) 15 giri in 20'09"78; 2. Plastina (Abarth TCR) a 1 giro; 3. Maje (NSU TTS). **Giro più veloce:** Gilardoni in 1'19"3.

Classe fino a 1300: 1. Maulini (NSU TT) 15 giri in 19'40"99; 2. Quaglia (Fiat 128) 20'11"55; 3. Hirter (Fiat 128) 20'30"90. **Giro più veloce:** Maulini in 1'17"7.

Classe fino a 1600: 1. Gartner (Ford Escort) 15 giri in 20'42"49; 2. Antico (Alfa Romeo) a 1 giro; 3. Charpiot (Renault 12) a 1 giro. **Giro più veloce:** Gartner in 1'24"4.

Classe fino a 2000: 1. Herbert Besch (Opel Ascona) 15 giri in 19'24"46; 2. Rochat (Alfa Romeo) 19'29"56; 3. Perrissol (BMW 2002) 19'50"26. **Giro più veloce:** Rochat in 1'16"1.

Classe oltre 2000: 1. Gustav Linder (Ford Capri 20'35"46. **Giro più veloce:** Linder in 1'20"6.

GRUPPI 5 e 7 (sport)

Classe fino a 2000: 1. Henry Burgisser (Lola T292) 15 giri in 17'03"24; 2. Carron (Porsche) 18'12"21; 3. Wickj (Porsche) a 1 giro. **Giro più veloce:** Burgisser in 1'06"9.

GRUPPO 4

Classe fino a 1300: 1. Francois Trisconi (Alpine) 14 giri in 17'56"35; 2. Zurcher (Fiat X-1/9) a 1 giro; 3. Pochon a 2 giri. **Giro più veloce:** Trisconi in 1'15"3.

Classe fino a 2500: 1. Delphino Sarteur (Porsche) 14 giri in 18'02"86; 2. Ricci (Porsche) a 1 giro; 3. Dussex (Porsche) a 1 giro. **Giro più veloce:** Sarteur in 1'15"8.

GRUPPI 8-9 (Formula)

Classe fino a 1000: 1. Filipe Rauch (Brabham) 14 giri in 17'28"85; 2. Blater (Tecno F. 3) a 2 giri; 3. Anliker (Merlin MK10) a 2 giri. **Giro più veloce:** Blater in 1'12"6.

Classe fino a 1600: 1. Florian Arlettaz (Brabham) 15 giri in 17'31"42; 2. Mugnier (Royal) 17'42"41; 3. Beck (Horag) a 1 giro. **Giro più veloce:** Arlettaz in 1'08"7.

Classe fino a 2000: 1. Loris Kessel (Brabham BT41) 15 giri in 16'35"12; 2. Egge (March 723). **Giro più veloce:** Kessel in 1'04"7.

GARA DEGLI ITALIANI

1. Silvio Artina (F. 3 GRD Monzeglio) 15 giri in 16'41"31; 2. Mussato (Lola T 290) 17'11" e 81; 3. Boccalero (F. Italia) 17'08"99; 4. Beluardo (F. Italia) 17'15"30; 5. Pozzo (A.R. GTA Monzeglio 1300) 17'39"57; 6. Oddero (Alpine). **Giro più veloce:** Artina in 1'05"7.

La proliferazione dei concorrenti F. 1 fa sempre polemica

Qualche patron si stufa?

LONDRA - Ci risiamo... Sulla carta, le ferme decisioni della CSI, prese verso la fine di giugno, avrebbero dovuto placare l'agitazione, in merito alle iscrizioni e alle qualificazioni nei Gran Premi. Suppongo, però, che sarebbe stato ingenuo aspettarselo. Al G.P. di Francia tutto è tornato nel caos e così sarà, si presume, nei prossimi Gran Premi.

L'ostracismo dell'Associazione

Si ha sempre più l'impressione che alcuni membri dell'Associazione Costruttori siano decisi a tenere fuori a tutti i costi i nuovi arrivati, con atteggiamento che si può definire maligno. Chi sono? Be', guardate fra i nomi in fondo alle tabelle del campionato e tirate a indovinare con intelligenza! In contrasto, il team di Kinnunen è riuscito ad ottenere l'accesso ai boxes soltanto grazie alla generosità di alcuni altri membri dell'Associazione, che si sono riuniti per fornire lasciapassare! Sembra anche che Chapman sia nettamente in favore del sistema di « avanzamento e regresso tipo lega di calcio » (e questo, naturalmente, è ciò che alcuni dei suoi colleghi costruttori temono di più). C'è dunque un contrasto, nelle fila dei Costruttori. Questo non aiuta molto lo sport automobilistico, è naturalmente assai dannoso per i nuovi arrivati e continuerà ad esserlo finché la questione non sarà risolta su basi eque. I « nuovi » rientrano in due categorie: concorrenti privati e costruttori. Alcuni fra i primi sono forse i più impopo-

lari fra certuni dei Costruttori; Bernie Ecclestone me l'ha detto a Dijon, sottolineando che secondo lui non c'è posto per un privato che s'iscrive a una o a due gare per farsi pubblicità. Ed è vero che se un pilota del genere ha successo, in queste sporadiche apparizioni, potrebbe privare uno dei « regolari » della possibilità di gareggiare.

In complesso, le possibilità che derivano dalle situazioni nelle quali si trovano i costruttori « junior », o altri che vorrebbero esserlo, potrebbero essere gravi per il futuro dello sport automobilistico. L'Associazione ammette che, se apparisse un costruttore che approva, non imporrebbe un severo « periodo di qualificazione », sicché viene fatto di pensare che se l'Alfa, o la Matra, o la pazzamente ipotetica Mercedes Benz annunciassero che tornano ai Gran Premi, sarebbero accolta a braccia aperte dall'Associazione.

Un caso significativo è quello dello sponsor asiatico Teddy Yip a Dijon. Ora Teddy comincia ad essere deluso e, avendo una lunga esperienza di corse, sa tutto quello che c'è da sapere. Dice: « Posso anche ammettere che la mia vettura non sia forse abbastanza buona per qualificarsi per il via di una gara, e sarei pronto a continuare a tentare finché non lo fosse diventata, ma questa gente cerca di fare in modo che non abbia neppure una possibilità e questo non lo capisco, né intendo sopportarlo ancora a lungo. Parlerò molto seriamente con Bob Harper e gli consiglierò di pensarci bene, prima d'impegnarsi in un programma di Gran Premi. Se tutte queste sciocchezze

non cesseranno, credo che mi dedicherò alla F. 5000 e alla Can-Am ».

Presumibilmente questo farebbe piacere ai costruttori che hanno vetture di second'ordine... e se volete sapere chi sono, guardate le seconde vetture appartenenti a squadre parte dell'Associazione, che a Dijon in prova sono state più lente dell'Ensign. D'accordo, l'attuale Ensign non è una vettura eccellente, ma il difetto principale (telaio troppo rigido) è noto e verrà corretto nel nuovo modello ora in costruzione. Teggy Yip è pronto ad impegnarsi in una dura lotta, per salire dal basso e arrivare in alto, cioè con una vettura da prima fila di schieramento. Non lo farà, però, se i costruttori le cui vetture sono ben lungi dall'essere « da prima fila » persisteranno nel tentare di tenerlo lontano dai Gran Premi.

**10 squadre
20 vetture**

Max Mosley dice: « Deve esserci un sistema di selezione basato sul merito, però bisogna conservare gran parte dell'attuale modo di fare le cose perché va bene ». Quando a Chapman, osserva: « Miriamo ad un'associazione di dieci squadre, ognuna con due vetture. Venti macchine sarebbe un numero fisso, cioè iscrizioni sulle quali gli organizzatori potrebbero contare ».

I dubbi continuano... la soluzione non appare tanto vicina (e incruenta).

d. h.

COSÌ



adesso è vietato

Una gimkana per consolare i tic-tac casertani

CASERTA - L'austerità ha duramente colpito anche l'attività della Caserta Corse che, avendo dovuto rinunciare all'organizzazione della sua gara di regolarità nazionale, ha fatto svolgere un raduno al Monte Summano nel corso del quale si sono avute due piccole prove di regolarità ed una gimkana sprint di grande successo. Tutti i regolaristi campani si sono dato appuntamento al Monte Summano e ne sono uscite due prove di un certo interesse.

Nella prima, aperta a tutti, lotta accesa fra Saccone, Di Guida e Di Capua che al termine si sono piazzati nell'ordine, mentre nella seconda, riservata ai soci della scuderia, l'affermazione è andata a Di Guida che ha sopravanzato Tondi e Tufino.

La gioiosa premiazione che ne è seguita è stata ravvisata anche dalla consegna dei premi ai classificati nel Criterium Autosciatorio del Sud svoltosi tempo fa e conclusosi con l'affermazione del jollino Ernesto Di Capua.

g. p.

LE CLASSIFICHE

«1 Criterium Autosciatorio del Sud».
1. Ernesto Di Capua (Fulvia M. Carlo) punti 59; 2. Camera D'Afflitto M. (A 112) 52,5; 3. Tondi (Peugeot 204) 32,5; 4. La Rovere (Fulvia M. Carlo), 29; 5. Cavallucci (Fulvia 1,3 S) 24; 6. Cimmino (Simca Rallye 1), 23,5; 7. Pappalardo (Fiat 127) 21; 8. Tufino (M. Cooper 1000) 20; 9. Lombardi (A 112) 19,5; 10. Lucibello (A 112) 15; 11. «Belfagor»
1. Raduno al Monte Summano «1. Coppa Capitelli»

1. Saccone A. (Fulvia 1,3 S), pen. 1,6; 2. Di Guida (Fulvia 1,3 S) 4,9; 3. Di Capua (Fulvia M. Carlo) 6,0; 4. Cimmino (Simca Rallye 1) 11,1; 5. De Lucia (A 112) 11,7; 6. Pappalardo (Fiat 127) 13,7; 7. Tufino (M. Cooper 1000) 19,2; 8. «Mieffe» (128 C.) 19,6; 9. Manfredonia (Fiat 124) 24,3; 10. Verazzo (NSU TT)

2. Coppa OCAM
1. Di Guida E. (Fulvia 1,3 S) penalità 4,3; 2. Tondi (NSU TT) 14,2; 3. Tufino (M. Cooper 1000) 22,0; 4. «Mieffe» (128 C.) 22,4; 5. Pappalardo (Fiat 127) 24,1; 6. Marino (Alfa R. GT) 35,9; 7. Cimmino (Simca R. 1) 37,1; 8. Sartori (850 Sport) 44,7; 9. «Lewis»

1. Coppa Mobili Cimmino - Gimkana sprint
1. Cimmino (NSU Prinz) in 59"40; 2. Sartori (Fiat 850 S.) 1'02"20; 3. Tondi (NSU TT) 1'07"85; 4. De Lucia (A 112) 1'09"71; 5. «Mieffe» (128 C.) 1'11"61; 6. Lombardi (Fiat 126) 1'12"18; 7. Manfredonia (Fiat 124) 1'15"73; 8. Tufino (M. Cooper 1000) 1'15"98; 9. Pappalardo (Fiat 127) 1'20"00; 10. Izzi

• La sottocommissione rallies della CSAI ha approvato nella sua riunione del 23 corrente due nuove norme per le gare di regolarità. La prima prevede il divieto per il cronometrista o qualsiasi altro occupante della vettura di sporgersi dal finestrino durante la gara pena l'espulsione dalla classifica. La seconda norma precisa che il parco chiuso di fine gara sarà contemplato dal regolamento solo se gli organizzatori prevedono la suddivisione delle vetture in classi.

COPPA LIBURNA è diventata tricolore rally

ROMA - Alla Coppa Liburna, già in calendario per il 28-29 settembre, valida per il Trofeo Rallies nazionali quinta zona (Toscana) è stata concessa dalla sottocommissione rallies della CSAI la validità per il Campionato Italiano dei rallies, a condizione che la gara mantenga la sua validità nazionale per non privare la Toscana di una gara indispensabile per l'assegnazione del Trofeo zonale. Si svolgerà in sostanza una gara nella gara, con durata e percorso differenziati e rispondenti alle rispettive norme che regolano i due tipi di competizione. Ai piloti è fatto obbligo di precisare all'atto della iscrizione se intendono concorrere per il TRN o per il CIR.

ROSELLO - Franco Faldini, imponendosi su tutti i favoriti, si è aggiudicato il 2. Trofeo Rosello-Alto Sangro (gara valida per il Campionato Nazionale della Regolarità-seconda zona). Il giovane pilota ferrarese della Grifone Erg ha portato a termine la competizione alla guida di una Fiat 127 ed ha totalizzato 21,8 penalità; un quantitativo davvero basso se andiamo a considerare quelli della classifica. Dopo di lui viene il gruppetto dei favoriti: Luciano Aimone, Alfonso Cavallucci (presidente e direttore sportivo della Grifone Abruzzo, la scuderia che ha organizzato la manifestazione in collaborazione con il Comune di Rosello e l'Automobile Club di Chieti), Luigina Imerito e Giorgio Pavanello. Gli ultimi due, pur non avendo interesse per il Campionato Nazionale del Centro Sud, si sono iscritti in considerazione delle possibilità competitive che offriva la gara di Rosello. Le prove di ieri sono servite da termometro e questa mattina tutti i concorrenti si sono concentrati sulla «terribile» salita-discesa; il resto della gara (con le altre quattro prove speciali) è stata trattata come normale amministrazione. Nonostante ciò se ne sono viste delle belle, in particolare nella C-1: chi ha rotto, chi ha rischiato seriamente di uscire dal tracciato, chi, ancora, ha letteralmente massacrato la vettura. La C-1 ha giocato un brutto tiro a Giorgio Pavanello della Jolly Club che, partito in uno stato di estremo nervosismo, si è dimenticato di accendere il «bip». La prova è risultata completamente sballata e l'ingegnere torinese ha accumulato una serie di impreviste penalità. Pavanello, che sino allora aveva offerto una buona prestazione, senza quella disattenzione avrebbe senz'altro vinto. Da registrare che il commissario di gara Berardi, proprio in considerazione della pericolosità del tracciato, aveva disposto che i tempi minimi per classe relativi alle C e C1, fossero aumentati di

GERBINO fa sorpresa tra le Valli di PINEROLO

PINEROLO - Buona organizzazione della Perosa Corse per questo riuscito Rally delle Valli Pinerolesi animato da 48 iscritti ridotti a 35 (arrivati 27), che ha visto protagonista sfortunato, per la seconda volta nel giro di pochi giorni il super Licio Lorenzelli, vincitore alla grande delle prime tre prove speciali e fermatosi all'inizio del secondo giro per una dannata uscita di strada che naufraga le speranze del promettente pilota del Torino Rally Team.

Assente De Stefano, non partito, gran lotta tra Boretto su Fulvia HF, Trucco su Simca R2 e Gerbino su 124 spider con vittoria a sorpresa di Gerbino, complice forse un errore di valutazione (in eccesso) di Boretto che, pensando di aver un margine sufficiente sul pericoloso avversario, non ha forzato nel secondo giro, perdendo per un solo secondo.

1. Giro delle Valli Pinerolesi - Gara di regolarità nazionale - 28 luglio 1974

LE CLASSIFICHE

1. Gerbino-Torasso (Fiat 124 spider) 30'11"; 2. Boretto-Maletto (Lancia HF) 30'12"; 3. Trucco-Forte (Simca R2) 31'12"; 4. Berruto-Bidoni (Fiat 124) 32'23"; 5. Ferrero-Tesio (Fiat 124 spider) 32'28"; 6. Ferri-Poet (Simca R2) 32'51"; 7. De Vincenti-Motrone (Fiat 124 Abarth) 32'58"; 8. Morra-Tommaselli (Porsche 911) 33'37"; 9. Arditi-Capello (Fulvia HF) 33'56"; 10. Ferraris-Cianci (Lancia Beta) 33'58".

Classifiche per gruppo

Gr. 1 - Classe A: 1. Odetto-Piccato (Fiat 127); classe B: 1. Martino-Dell'Erba (Fiat 128); classe C: 1. Trucco-Forte (Simca R2); classe D: 1. Berruto-Bidoni (Fiat 124).

Gruppi 2 e 4: 1. Gerbino-Torasso (Fiat 124 spider).

Gruppo 3: 1. De Vincenti-Motrone.

• Dal 9 al 13 ottobre 1974 si svolgerà, organizzato dallo Sporting Car Club australiano, la seconda edizione del SOUTHERN CROSS INTERNATIONAL RALLY ancora una volta sponsorizzato dalla TOTAL OIL. Alla gara parteciperà anche il «vincitore» dell'East African Safari, Joginder Singh del Kenya.

PAVANELLO non accende il «bip»

alcuni secondi. Il provvedimento, comunque, non ha tolto nulla alle prove.

m. p.

2. Trofeo Rosello Alto Sangro - Rally nazionale valido per il TRN - Rosello, 28 luglio 1974

CLASSIFICA

1. Franco Faldini (Fiat 127) penalità 21,8; 2. Aimone (HF 1600) 26,9; 3. Cavallucci (Fiat 127) 33; 4. Imerito (HF 1300) 36,9; 5. Pavanello (Montecarlo 1300) 38,9; 6. Cavoli (HF 1600) 39,5; 7. Taloni (Cooper 1000) 45,3; 8. Iudicello (Simca Rally 2) 72,9; 9. Mostarda (Fiat 128 Rally) 77,9; 10. Ugo Menichetti (Fiat 128 Rally) 83,7; 11. M. Grazia Menichetti (Fiat 127) 94,6; 12. Di Penta (Alfetta) 96,9; 13. Crivellini (Alfasud) 99,1; 14. Muzzioli (Fiat 127) 99,6; 15. D'Amico (Autobianchi A 112) 120,4; 16. Di Nicola (Fiat 127) 123,3; D'Antonio (Fiat 128 coupé) 124,7; 18. Ferraresi (Fiat 128) 126,9; 19. Capozza (HF 1600) 130,7; 20. Tufino

La FIAT ci prova

Pronti ai mille salti

JYVASKYLA - Il 2 agosto alle ore 18.01, prenderà il via da Jyvaskyla la ventiquattresima edizione del rally dei Mille Laghi, la classica corsa finlandese, valida per il campionato mondiale marche. Questa gara, che si sviluppa in due giri distinti di complessivi 1270 chilometri, dei quali circa 400 di prove speciali, è stata definita a ragione, rally dei mille salti. Tanti infatti, e forse di più, sono i voli che si effettuano data la particolare conformazione delle strade finlandesi e metteranno a dura prova le sospensioni delle vetture, nonché l'abilità di guida dei piloti non finnici, abituati di norma a correre con le quattro ruote per terra. Ne sanno qualcosa Pinto e Bernacchini che, provando il famoso «salto di Urria», hanno piegato la macchina a banana; fatica sprecaata tra l'altro, perché Raffaele dovrà rinunciare alla gara a causa di un incidente di volo... aeromodellistico.

Così la Fiat ha richiamato in Finlandia Barbasio e Sodano, già impegnati nelle prove del Tour de France, per affiancarli a Paganelli-Russo, Aalen-Kivimaki, Kinnunen-Hho e Ojanen-Makela per completare così la rosa dei cinque equipaggi previsti. Di questi solo due saranno dotati della vettura con motore a 16 valvole, i cui 200 cavalli dovrebbero rivelarsi preziosi sulle velocissime prove finlandesi.

Queste ultime saranno affidate a due equipaggi finlandesi (Lampinen-Markkanen Rainio-Nymen) ed a due svedesi (Blomqvist-Sylvan e Ekklund-Eckberg) se Lampinen è certamente tra i favoriti, Blomqvist ed Ekklund sono tra i pochissimi piloti «stranieri» che siano mai riusciti ad interferire i «finlandesi volanti».

Il problema di Stig, a quanto racconta egli stesso, è di non poter provare sufficientemente veloce causa il traffico e di trovarsi così in gara a volare 10-15 metri in più del previsto, atterrando perciò troppo vicino alla curva successiva, se non addirittura dopo! Non hanno invece di questi problemi il francese Fiorentino ed il redivivo Paoli Daivonen che, con le piccole Simca Gr. 1, hanno l'impressione di andare a passeggio; pensate infatti che la media generale delle prove è superiore ai 100 kmh.

Il campo dei migliori è completato dagli equipaggi delle 3 Opel Ascona, Waldegaard-Herz, Kullang-Andersson e Danielsson-Sundberg ma non bisogna dimenticare che, in mezzo a tanti nomi poco conosciuti a livello internazionale, quali Pitkanen, Heinonen, Jouhki, Saaristo, Airikkala ed altri, ve ne sono alcuni che leggeremo sovente davanti a quelli di piloti di maggiore notorietà. Come dicono i superfavoriti Makinen e Mikkola: «Ci sono certi ragazzi locali che aspettano solo di fare il "Mille Laghi" per batterli con i piloti più famosi e che si allenano da quando la corsa finisce, fino all'inizio dell'edizione successiva: se riuscissero a fare sempre tutte le curve dovremmo ridurci a correre solo all'estero».

Piero Sodano

Si concreta la possibilità di innovatori contratti-cartellino tra conduttori e CASE: il meccanismo proposto è proprio come quello calcistico



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Il mercato-piloti F.1



LONDRA - Il sistema « tipo calcio » (proposto da Chapman) per i compensi di « trasferimento » per i piloti, che dovrebbe cominciare fra le squadre di F. 1 nel 1975, è già in atto e potrebbe condurre a un « ammasso » di conduttori di primo piano, prima che finisca questa stagione. In altre parole, i direttori di squadra con la preveggenza necessaria, e l'ancora più necessaria quantità di denaro disponibile, saranno già occupati a cercare piloti di cui potrebbero anche non avere veramente bisogno, ma che rappresenteranno buoni utili in fatto di compensi « di trasferimento », quando il sistema verrà applicato.

Col nuovo sistema un pilota può cambiare squadra per un compenso stabilito e tale compenso va al team, anziché al conduttore che, presumibilmente, s'intasca soltanto una percentuale e dovrà quindi contare su un contratto col patrocinatore della sua nuova squadra. Ciò significa che le squadre ricaveranno utili su anticipi relativi ai piloti di primo piano, più che dai piloti stessi.

Questo sistema è stato molto discusso quando Peterson è passato dalla March alla Lotus, ma mi risulta che in effetti, per il passaggio, non c'è stato scambio di denaro fra Chapman e Mosley. Per Peterson l'attrattiva consisteva in un forte anticipo dalla John Player e, dopo essersi « allevati » un nuovo divo, Mosley e i suoi uomini alla March sono rimasti con un posto vuoto in squadra. Mi pare di capire che Mosley sia il cervello dietro questo sistema e che l'abbia già collaudato con successo, in prova si potrebbe dire, quando Jarier è passato al team UOP-Shadow.

La minaccia dell'ingresso delle squadre americane nelle corse di Grand Prix ha ovviamente reso attraente questo sistema per i teams europei, i quali temono che i loro piloti possano essere « rapiti » in una costosa campagna di reclutamento da parte di Penske e di Parnelli Jones.

Bernie Ecclestone è un direttore di squadra che appoggerà fino in fondo questo piano di Mosley, dato che è un commerciante nato e sa riconoscere un utile in un pilota le cui doti sono ancora celate dalla troppa ambizione e dalla mancanza di successo. Commercio umano, se così volete definirlo.

Corrono voci insistenti sul fatto che il « trasferimento » di PACE

CONTINUA A PAGINA 38

Eoin S. Young

**Proviamo
a sfogliare
la
margherita
delle
SQUADRE
F. 1 '75**

	Certi	Dubbi
FERRARI	LAUDA	Regazzoni
JPS LOTUS	PETERSON	Ickx
TYRRELL	SCHECKTER DEPAILLER	
BRABHAM		Reutemann Pace
SHADOW	PRYCE	Jarier
SURTEES	BELL	Mass
MARCH	BRAMBILLA	Stuck
PARNELLI	ANDRETTI	Merzario
WILLIAMS		Merzario
HESCKETH	HUNT	
BRM		
LOLA	HILL	

A 5 G.P. dalla conclusione dell'incertissimo mondiale '74, sono cominciate le voci e le trattative per quello che si pensa possa anche diventare un grosso movimento di piloti per le squadre '75, che tra l'altro minacciano di aumentare ancora di numero in F. 1, nonostante l'ancora irrisolto problema del meccanismo di ammissione alle partenze. A parte, poi, se diventerà operante o meno il sistema da mercato calcistico proposto da Chapman, proviamo a guardare più dettagliatamente nelle già certe e meno

certe situazioni dei team F. 1.

Innanzitutto si parla di **RI-TIRI**. Il più clamoroso e più sicuro dovrebbe essere quello di **DENIS HULME** che lascerebbe così scoperto il posto alla **MC-LAREN-MARLBORO** in tandem a **FITTIPALDI**. Il brasiliano, se non fosse stato perché il contratto siglato l'anno scorso con la casa di sigarette era biennale, probabilmente avrebbe anche lui scritto la parola fine alla sua attività agonistica, cedendo alle pressioni della neo mamma Hele-

m. s.

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

Le confidenze di Young

dalla **SURTEES** alla **BRABHAM** sia stato reso assai meno doloroso per Surtees da un compenso di cui non si conosce l'entità, finito nella cassaforte di «Big John». E così adesso Bernie ha due sudamericani che aspettano di seguire le orme di Fangio e può darsi che stia cercando di fare altri «acquisti» (avendo parecchie Brabham vacanti), in modo da mettersi in situazione tale da iniziare la stagione 1975 in attesa di passanti con portafogli pieni... negli alberghi dei quartieri eleganti londinesi, Mayfair e Park Lane.

Gli anticipi versati per i piloti non sono mai svelati pubblicamente, sono soltanto fonte di congetture. Per esempio si dice che Peterson riceveva 60.000 sterline l'anno dalla John Player e si sa che ha già firmato il contratto per altri due anni, una mossa che potrebbe benissimo essere stata dettata all'avvicinarsi del sistema di cui parliamo. Se Ronnie fosse passato, poniamo, al team Penske l'anno prossimo, il nuovo sistema significherebbe che Penske avrebbe pagato 60.000 sterline a **CHAPMAN**, mentre Ronnie si sarebbe intascato una percentuale fissa di 6000 sterline, forse. Ottima ragione perché l'astuto svedese si affrettasse a prendere la penna in mano.

e. s. y.

Altri RITIRI possibili (oltre quello di Hulme)

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

na II. Nel '76 **FITTIPALDI**, pare ormai certo, non correrà più e si dedicherà alla sua monoposto di F.1 che l'anno prossimo dovrebbe essere portata al debutto dal fratello **WILSON** che la sta ora costruendo. Altra supposizione di **RITIRO** riguarda **HAILWOOD** per il quale comunque, questo è certo, non vi sarà una **McLAREN** sponsorizzata **YARDLEY** (che rinuncia alle corse). Una squadra che non cambia è la **TYRRELL** ben appagata con **SCHECKTER** e col protetto-Elf **DEPAILLER**. La **LOTUS** piuttosto ha già confermato il contratto a **PETERSON**, ma non si parla del futuro di **ICKX** che a questo punto della stagione diventa sempre un candidato al ritiro come, ad ascoltare certe campane svizzere, potrebbe essere deciso a certa rinuncia anche, udite udite, **CLAY REGAZZONI**, vinca (come suggerisce il computer) o no il mondiale. In questo caso chi andrà a far coppia con **LAUDA** alla **FERRARI**?

C'è un certo mormorio su **CARLOS PACE** ma sembra strana questa possibilità, proprio adesso che in casa **BRABHAM** è cominciata una grossa frattura tra **REUTEMANN** e patron **ECCLESTONE** proprio per colpa del brasiliano. **REUTEMANN** ha a suo svantaggio la morte di Peron in Argentina; **PACE** a favore il sostegno del Banco di San Paolo come sponsor. Anche la **SHADOW** invece ha già un pilota garantito ed è il giovane **PRYCE**, che ha finito per mettere in difficoltà **JARIER**. Lord **HESKETH** dal canto suo, progettato del motore **ALFA** a parte, resta sempre fedele a **HUNT** e pare non pensi più al pilota n. 2. Mentre **SURTEES** sembra sempre legato a **MASS** (per il suo appoggio della Ford tedesca) oltre che all'appena ingaggiato **BELL** che ha il vantaggio di portare con sé dei soldi. Quello dei soldi è lo stesso problema della

MARCH che effettivamente ha contattato **VITTORIO BRAMBILLA** per una guida certa '75, ma non vorrebbe proprio rompere con il protettore di **STUCK**.

Dopo si va nel molto incerto. Che farà la **BRM**? C'è chi ipotizza un gemellaggio con la **MATRA** anche per i motori oltre che per i piloti francesi, ci sono le incognite delle squadre americane di **PENSKE** e della **PARNELLI** (Alfa Romeo). **ANDRETTI** è il pilota certo e lui vuole **MERZARIO** come partner anche per i collaudi in Europa. Però **FRANK WILLIAMS** ha avuto la garanzia da Arturo che fino a Monza non prenderà impegni, e Frank conta molto su Merzario. Dice: «Quest'anno, se non era perché ho scoperto un grande pilota in Arturo, io avevo bell'e chiuso con la F.1» (dopo che, aggiungiamo noi, ai 75 milioni Marlboro non si sono aggiunti tutti quelli concordati da parte della **ISO**). Williams ha dimostrato che una squadra di F.1 lui riesce a tenerla in piedi, magari facendo capriole, con molto meno degli altri (Facendo tutte le corse avrà speso sì e no quello che è stato erogato per la squadra **CSAI**!). Perciò gli basterebbe poco di più per far la sua figura. E se conserva Merzario lui ha molte speranze di trovarli questi soldi, anche nel caso che la Marlboro decidesse di puntare tutto il suo budget sulla McLaren.

Frank ha molti contatti aperti, perché è il più che si agita. La **EMBASSY** gli ha l'occhiolino perché la combinazione **LOLA-GRAHAM HILL** non è stata tanto produttore. E poi spera fortemente anche Williams nel motore dell'Alfa Romeo 12 cilindri, specie se conserva Merzario. Il quale può ben stare alla finestra. Anche perché ci sono sempre quelle strane occhiate che gli vengono dai box Lotus a lasciargli dei dubbi! «Ah, se sapessi l'inglese — confessa —, ci capirei qualcosa».

m. s.

Il vantaggio degli «ECESSI» in ARGENTINA

L'ingorgo del traffico, mentre una folla di circa 60.000 persone si formava nei pressi di Brands Hatch per il Grande Premio, ha avuto aspetti divertenti. Schuppan e sua moglie Jenny sono partiti da casa per assistere alla corsa, dopo che Vern non si era qualificato con l'Ensign di Yip. Ben presto si sono però trovati compressi in un traffico corsa-gita assolutamente impenetrabile, anche con una Maserati Merak. Allora Schuppan è tornato a casa e ha tirato fuori la sua Suzuki di 125 cc. Issata la consorte sul sellino, è passato all'esterno delle vetture ferme per l'ingorgo, arrivando a Brands quasi a tempo di record. Nick Brittan, manager di Scheckter e a volte reporter di gare, ha avuto un'idea diversa. E' partito in Bentley

dalla sua abitazione londinese, ha parcheggiato a Caterham e ha preso a nolo un motorino, col quale è andato al circuito.

Reutemann, temendo di perdere il giro di riscaldamento il mattino della corsa di buon'ora, ha superato parecchi semafori rossi, nella sua fretta, attirando l'attenzione della polizia. I poliziotti a quanto pare non sono rimasti affatto impressionati nello scoprire che avevano «catturato» un pilota di Grand Prix di fama. Infatti l'hanno ammonito e denunciato. Più tardi, ai boxes, Reutemann rimuginava sul fatto che Peterson aveva fatto esattamente la stessa cosa andando al GP d'Argentina e che là i poliziotti gli avevano chiesto autografi per i loro innumerevoli bambini, augurandogli inoltre fortuna per la gara, sperando che arrivasse secondo, dietro il famoso Reutemann che, come tutti sapevano, era il miglior pilota del mondo. Dopo gli hanno dato una scorta in motocicletta fino al circuito. Carlos non è proprio d'accordo, sulla fama eccellente che hanno i poliziotti inglesi...

● Tom Wheatcroft era un «patron» raggianti, quando Corner ha vinto la gara per vetture storiche a Brands Hatch, con una BRM a motore anteriore del Museo di Donington.

Alcune persone hanno commentato che la vettura di Corner faceva migliore impressione, e sembrava più veloce, dell'ultimo tipo 201 S di Bourne. In effetti questa BRM era stata costruita con parti di ricambio, mentre la vettura di Wheatcroft era quella completamente rifatta con la quale Hans Hermann ebbe uno spettacolare incidente all'Avus, molto tempo fa.



Fittipaldi passa alla Hesketh? No, è solo una prova dell'abitacolo, sotto lo sguardo tranquillo di Hunt. E' avvenuto prima del GP inglese a Silverstone

Le ragioni di GARDNER

● Il progettista della Tyrrell, Derek Gardner, è un tipo tranquillo, troppo per avere a che fare con il caotico mondo dei Grandi Premi, d'altra parte il fatto che abbia dovuto vendere la sua Bentley per fare spazio in garage a un modello della Tyrrell F.1 originale, dà una vaga idea del suo modo di ragionare. Infatti è un appassionato frustrato di vetture storiche, che muore dalla voglia di possedere una Bentley classica, che dispera però di poterla comprare, ora che i prezzi sono andati alle stelle e non sono dunque abordabili per chi può lavorare attorno a questi «pezzi» soltanto saltuariamente. Attualmente il suo hobby consiste nel restaurare un motore d'aviazione Gypsy Moth, ma in effetti vorrebbe passare al «salvataggio meccanico» di un motore Merlin. Di questi tempi non è facile trovarne, ma Gardner ricorda l'epoca, dopo

la seconda guerra mondiale, quando la gente acquistava i motori Merlin in eccedenza, semplicemente per accaparrarsi il legno delle casse in cui erano imballati!

● Le corse per vetture storiche sono giunte da poco negli Stati Uniti e, anche se il livello di macchine e di competizioni è ben lungi dall'essere alla pari con quello inglese, ove le gare per veterane paiono essere un sacro retaggio delle corse, l'entusiasmo degli americani sembra in aumento e si stanno creando squadre. Una, per esempio, è formata di un paio di Osca sport MT-4 di un litro e mezzo, costruite nel 1954 dalla società formata dai fratelli Maserati nel 1947. Ora le vetture gareggiano con Judy Stopus, una delle più brave cronometriste d'America, e Tony Koshland, un agente di borsa che è presumibilmente il proprietario di entrambe le vetture. Si dice che l'Osca di Koshland abbia vinto la sua classe nella Mille Miglia 1954, con un motore di 1100 cc, mentre quella di Judy Stopus gareggiò a Sebring lo stesso anno, affidata a un certo Otto Linton.

e. s. y.



Lella ci riproverà ancora? Ce l'auguriamo di tutto cuore, anche se il GP d'Italia si trova in concomitanza con una gara di F. 5000. Ma mister Webb potrebbe ancora convincersi: qui, intanto, la vediamo sorridente assieme a McCarty, forse in fiduciosa attesa che il tempo | ghi le incertezze

Tradita da una
sospensione
(perciò non è delusa...)

LELLA spera per MONZA

BRANDS HATCH - Si è chiusa un po' malinconicamente quella che un titolista spiritoso, parafrasando un celebre film, aveva definito «La prima volta di Lella». La ragazza di Frugarolo infatti non è riuscita a qualificarsi per il «G.P. d'Inghilterra». La colpa però è solo di un vigliacco semiasse che, rompendosi a venti minuti dalla fine delle prove ufficiali, ha impedito alla Lombardi di provare fino in fondo e soprattutto con le gomme speciali per fare i tempi.

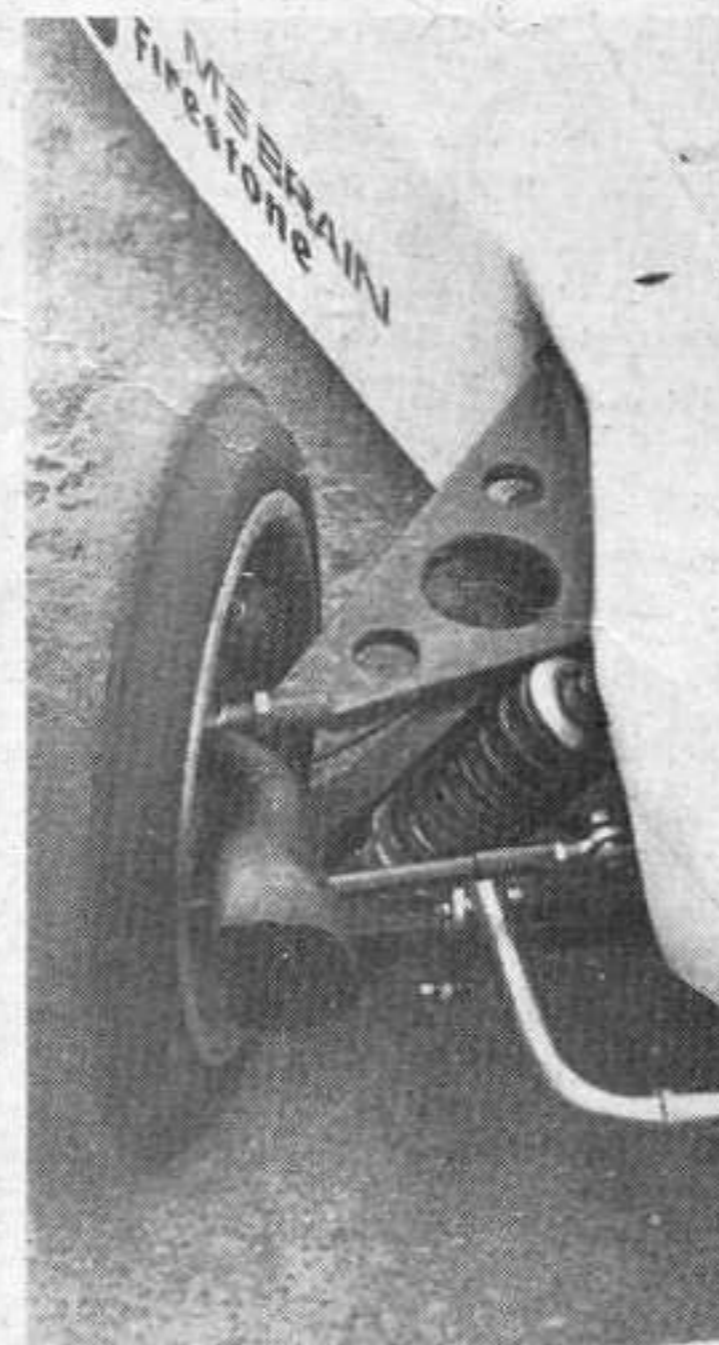
Lella però non ha perso per questo il suo sorriso. «Certo — dice — dopo il primo giorno di prove quando avevo fatto il secondo tempo assoluto, qualche speranza dentro mi era cresciuta, peccato quel semiasse che non mi ha lasciato andare fino in fondo a questa esperienza. Comunque ora, più che delusione provo soddisfazione. Ho dimostrato di saper andare anche in F.1 e soprattutto ho dimostrato di non essermi qualificata a causa dell'avaria solo per pochi decimi in un G.P. che, per le sue difficoltà e per il numero degli iscritti, era certo il più difficile della stagione. Inoltre ho visto che la F.1 non è quella "cosa" temibile che sembrava prima. Infatti anche se la potenza è molto più immediata e brusca che in F.5000, la macchina è favolosa da guidare, perché è sempre sincera e pronta a assecondare il pilota in ogni momento. Spero che Mr. Webb mi offra l'occasione di correre ancora al G.P. d'Italia, che è concomitante con una gara di F.5000, comunque fin da adesso ringrazio tutti coloro che, direttamente o indirettamente, mi hanno concesso la possibilità di provare questo brivido indescrivibile. Per quanto riguarda i miei colleghi più famosi non ho avuto nessun complesso, anche perché sono dei professionisti eccezionali e in pista assieme a loro non c'è certo da aver paura. La cosa che mi ha fatto più piacere, comunque, sono stati gli applausi del pubblico, quando ho fatto il giro prima della corsa».

t. z.



Wern Schuppan è finito presto fuori gara per la emozionante rottura della sospensione posteriore destra

Anche John Nicholson le ha provate veramente tutte: dopo una serie di testa coda è definitivamente uscito di strada danneggiando seriamente la F. 1 ma senza danni personali



Sopra due immagini della nuova Maki, completamente diversa dalla prima edizione: ora ha una linea a cuneo e una nuova sospensione che più si adatta ai percorsi tortuosi. A destra Mike Wilds, con il valido aiuto della Dempster è arrivato presto alla monoposto di Formula 1 da Gran Premio



MARIO cerca di dimenticare anche la 200 Michigan (di B. UNSER)

Dopo Ferragosto ANDRETTI prova la sua nuova F. 1

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CAMBRIDGE (Mich.) - Il volto di Mario Andretti era imbronciato, ma non troppo. Aveva dovuto fermarsi ancora una volta dopo aver comandato lo scatenato plotone di assi di Indy ed anche stavolta per una molla da 100 lire. Evidentemente la disdetta si è allineata a Mario il quale spera di mandarla a farsi benedire nel 1975 quando entrerà nell'abitacolo della nuova Formula 1. E' questo il soggetto, l'argomento preferito e ripetuto dall'asso di Nazareth. Parla di Indy, parla di Midget, ma la lingua finisce sempre sulla « Uno ».

« Ormai la macchina è quasi pronta. L'undici di agosto sarò a Riverside col bolide quasi completo ed il 18 agosto a Mosport. Saranno due prove di collaudo veramente piene e definitive ».

Ed il motore?

« Per quest'anno, come ti dissi ad Indianapolis, sarà il Cosworth poiché il telaio della Parnelli Jones è stato disegnato per quel tipo di motore. Ma appena avremo il boxer Alfa, Maurice Phillippe ridisegnerà la macchina. E se il motore funzionerà come sono certo, allora monteremo quel motore ed il 1975 potrebbe essere "italo-americano" ».

Mario a questo punto perde il sorriso e precisa: « Tu sai quanto mi urta la gente che non dice la verità ed inventa. Come quel giornalista inglese, Young, il quale ha scritto che io ho a disposizione sei macchine da provare, quasi che io fossi un bambino viziato che non sa cosa vuole. Ho soltanto una macchina ed il muletto. Voglio che si sappia e che questa gente la smetta di inventare cose che frullano solo nella loro fantasia a 8 mila miglia di distanza ».

Sceglierò MERZARIO

Riferiamo la sua frase per dovere cronistico e per far felice Mario il quale, onestamente, non chiede troppo. Se avesse voluto, Parnelli Jones gli avrebbe fatto preparare una dozzina di bolidi, ma Mario è un pilota cosciente che rasenta la perfezione e non si lascia prendere da euforismi grossolani.

Si è parlato di un secondo pilota della Scuderia Jones. Chi sarà?

« Anche qui mi sembra di aver detto e ripetuto che la mia parola sarà determinante nei riguardi della decisione di Parnelli Jones. Lui farà dei nomi, ma io dovrò scegliere poiché sarò io a dover correre col secondo pilota. Ecco perché farò il nome di Arturo Merzario che è un magnifico collaudatore oltre che un buon pilota. Io non potrò

essere sempre in Europa, per cui in mia assenza, Arturo farà le mie veci e son certo che le svolgerà a perfezione ».

Dunque Merzario « rischia » di finire con Parnelli Jones come collaudatore e secondo pilota con Mario Andretti. Diecine di piloti vorrebbero poter entrare nel clan Jones-Miletich. E' una chimera che per Merzario potrebbe divenire realtà e sarebbe veramente un grosso premio per l'italiano.

Iniziato il count down

Nelle officine della Jones si lavora alacremente per battere il tempo e per essere pronti il giorno stabilito: l'undici agosto, ma stando a quanto ci dice Andretti, non dovrebbero sorgere problemi di sorta. Un informatore della Scuderia Jones ha detto ad Autosprint che il « patron » Parnelli sarebbe disposto a far costruire due telai, uno per il Cosworth ed uno per il boxer Alfa: « Basterà che Mario dia il segnale ». Ma Andretti giustamente ripete: « Lasciate che provi prima quello che abbiamo, poi eventualmente si farà il cambio. Abbiamo tutto l'inverno davanti a noi e si potrà lavorare bene per essere pronti a primavera ».

E' quasi cominciato il conto alla rovescia per Mario il quale, lo si vede chiaramente, corre in tutti i settori, spesso con soddisfazioni altre volte con disappunto, ma i suoi occhi guardano lontano, sono puntati sul bolide bianco rosso della Parnelli Jones; quello di Formula Uno. Andate a dargli torto.

Lino Manocchia

● Pare che il direttore del team americano proprietario della Ferrari che corse nel Can-Am e che era stata offerta a Merzario (il pilota comasco l'aveva rifiutata, come ha detto brutalmente in TV, « per mantenere la parola di non guidare più una Ferrari ») sarebbe stato disposto persino a coprire con qualche decalci il marchio della vettura pur di garantirsi (con gli organizzatori) la partecipazione del pilota comasco alla gara Can-Am del Glen.

● Sempre al Glen. Quando Sam Posey, alla vigilia della corsa 5000, dopo la fine delle prove si è slogato un piede muovendosi in bicicletta, il suo patron proprietario della Lola 5 litri ha offerto subito la macchina a Merzario. Gliela aveva già fatta preparare a misura di... pedali. Ma si sono ribellati a questa partecipazione i quattro piloti esclusi nelle prove di qualificazione. E non sono bastati nemmeno 1000 dollari, offerti a ciascuno da parte degli organizzatori e dell'appassionato-patron, per ottenere di far correre il pilota comasco. Comunque, prima o dopo una gara in 5000 negli Stati Uniti Merzario la farà.

CAMBRIDGE (Mich.) - Bobby Unser, al volante della sua « Aquila bianca », ha vinto la 200 Miglia USAC tipo Indy disputata sull'ovale del Michigan e con questa vittoria ha ridato un po' di fiducia a Dan Gurney che aveva lasciato Watkins Glen in uno stato di completa depressione. Su quel circuito le sue « Aquile bleu » (per meglio intenderci le sue F. 5000) non avevano aggradito le avversarie come invece, di solito, fanno le « bianche » monoposto tipo Indy.

« Tutto da rivedere, ci aveva detto il buon Dan, il sottosterzo e il sistema direzionale non funzionano e i miei piloti debbono compiere sforzi inauditi per girare il volante. Comunque, spero di mettere tutto a posto tra una decina di giorni in quanto sto ritrasformando la vettura che desidero vendere in gran numero ».

E ciò dicendo l'inglese della California sorride, aggiungendo che « invece, la Formula 1 resta difficile da portare avanti » (smentendo così tutte le voci « raccolte » dai soliti bene informati dei quotidiani italiani di « valia »).

Ma torniamo alla corsa. I 47 mila spettatori presenti hanno assistito alle molte fasi alterne della competizione entusiasmandosi per Mario Andretti che se ne era andato con A. J. Foyt e che ha condotto ad andatura impressionante per i primi 40 giri, lasciando capire che la vittoria sarebbe stata sua. Ma la triste maga schizzinosa era in agguato e ad un certo momento si è fatta sentire: la molla dell'acceleratore (costo lire 100) si è rotta e Mario ha cominciato a girare a pieno regime senza potere ridurre la velo-

cità, tanto che in curva, per rallentare, era costretto a spegnere il motore.

« Un vero gioco acrobatico — dirà poi Andretti — è mancato pochissimo che non uscissi fuori pista ».

Anche Foyt lentamente ha ceduto ed ha dovuto abbandonare, lasciando campo libero al resto del plotone nel quale si è fatto luce Al Unser che è riuscito ad infilarsi al secondo posto, soltanto a tre secondi e mezzo di distacco dal fratello maggiore. E vista l'andatura dei due fratelli negli ultimi giri, c'è da dire che se vi fosse stata ancora una tornata da compiere, Al sarebbe forse riuscito a dare un grosso dispiacere al più anziano Bob.

La 200 Miglia ha avuto un appassionante corollario in una gara per stock-car vinta, questa, da A. J. Foyt che con la sua Chevrolet è riuscito a prendersi una meritata rivincita su Bobby Unser piazzatosi secondo, « a spalla » si potrebbe dire, con la sua Dodge. Al termine della corsa Foyt ha annunciato che il 3 agosto prossimo, sul magnifico triovale di Talladega, tenterà di battere il record mondiale di velocità in circuito chiuso, record detenuto da Mario Andretti che il 4 ottobre 1973, sul Texas World Speedway, sfiorò le 214 miglia orarie (circa 344 kmh).

« Sono certo — ha detto Foyt — che con la mia Coyote in piena forma potrò superare quella media. Sui rettilinei conto di poter toccare punte intorno alle 250 miglia (402,335 kmh) orarie. Se fallirò, riproverò in primavera ».

I. m.

Dale FUNK è il nuovo campione USA dragster

ENGLISHTOWN - Dale Funk di Valley Station nel Kentucky si è presentato sullo « strip » di Englishtown nel New Jersey con un super bolide « top fuel » azionato da motore Chrysler dragster ed ha strappato il titolo nazionale a Dave Settles della Louisiana. Funk, dopo due prove, ha lanciato il suo superdrag percorrendo il quarto di miglio in 6 secondi e 30. Il sensazionale exploit del pilota del Kentucky ha fatto letteralmente impazzire i 40 mila spettatori per i quali il record di Settles (di sei secondi e 57) era ritenuto addirittura tabù. Nella gara di Englishtown Settles è riuscito a toccare un pallido tempo di 8 e 73.

YARBOROUGH incalza PETTY « BETTE » smette

BRISTOL - Cale Yarborough riuscito a sopravvivere al « duello rusticano » svoltosi sull'ovale di Bristol, nel Tennessee, ha vinto la « Volunter 500 » guadagnando così punti preziosi ai fini della classifica generale che lo vede alle calcagne del milionario Richard Petty. Il distacco tra Petty e Yarborough ora è di soli 14 punti.

Il duello dicevo che ha visto Petty partire in pole position ha impegnato quattro protagonisti di classe: il pilota della STP Cale Yarborough, Buddy Baker e Bobby Allison (oltre a Petty). Dopo aver guidato per i primi 60 giri, ripreso il comando al 75, fino all'88. e poi di nuovo per un giro al 334. e di nuovo al 453 giro, Petty ha dovuto rallentare per un pneumatico difettoso che sul finale gli ha impedito di « caricare » come usa fare. Ne hanno approfittato Baker e Yarborough, che hanno intrapreso una lotta mozzafiato mandando in visibilità i 35 mila spettatori.

Durante la poco veloce gara la bandiera gialla, indicante pericolo, è stata esposta nove volte, e la media ovviamente è andata a farsi benedire.

Sul filo del traguardo è accaduto proprio come a Daytona, quando David Pearson soffiava la prestigiosa vittoria a Petty battendolo di qualche centimetro. Yarborough che guidava una Chevrolet del nuovo sponsor Carling Beer ha tenuto bene in pugno la gara dimostrando ancora una volta che la sua macchina è tra le più calibrate del plotone variopinto. Vi sono stati due brutti scontri contro il muro di protezione da parte di Bob Burcham prima al 316. giro e di Tony Bettenhausen il quale prima del via aveva posto il suo nominativo per l'aggiudicazione del premio « Rookie » dell'an-

no per il quale titolo la birra Barling ha posto in palio oltre sette milioni di lire.

Sembra che Bettenhausen dopo la spaventosa collusione abbia deciso di ritirarsi. L'urto ha distrutto completamente la macchina. Bettenhausen guida con una sola mano in seguito ad un incidente su « Midget » che per poco non gli costò la vita.

Dei 30 partenti solo dieci hanno tagliato il traguardo. Gli altri hanno accusato noie ai motori ed alla pressione dell'olio. Alla vigilia Petty si era qualificato alla media di 188,136 kmh, ma dopo le nove bandiere gialle la media è scesa a 120,6 kmh, una media mai registratasi nelle gare NASCAR.

I. m.

« VOLUNTEER 500 » - Gara di velocità valevole per il campionato NASCAR - Bristol, 20 luglio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Cale Yarborough (Chevrolet) alla media di 120,6 kmh; 2. Baker (Ford); 3. Petty (Dodge) a 1 giro; 4. Glotzback (Ford) a 6 giri; 5. Allison (Chevrolet) a 6 giri; 6. Gordon (Chevrolet) a 9 giri; 7. Brooks (Plymouth) a 10 giri; 8. Arrington (Plymouth) a 25 giri; 9. Marcis (Dodge) a 28 giri; 10. Ballard (Chevy) a 29 giri.

● JORGE DE BAGRATION su Abarth-Osella PA2 ha vinto una gara sport, valida per il campionato spagnolo, disputata al Jarama, battendo Zapico su March 74-S e fruendo anche del ritiro di Javier Juncadella che era stato il vero protagonista della competizione.

● A Molinella, in provincia di Bologna, a cura della polisportiva locale presieduta da Widno Vanti, è stata allestita una MOSTRA DELLA TECNICA E DELLO SPORT che andava dalle auto da corsa alle attrezzature sportive.



La partenza della F. 3 al Nurburgring vede in prima fila e già al comando Riberio con la GRD, affiancato da Henton con la March. Francia, partito in seconda fila, si è aggiudicato la corsa con la sua March a 165,300 di media

Trionfale rush PEUGEOT a SALTA Uno... (s) GARRO alla 125

SALTA - Se ben ricordo, alcuni anni or sono all'autodromo di Buenos Aires, al termine di una gara del mondiale marche, tre vetture, tre rosse Alfa Romeo si raggruppavano lungo il circuito per arrivare insieme trionfatrici al traguardo della gara. La corsa fece molto chiasso e sollevò pareri favorevoli e contrari.

Qui, a Salta, è successa quasi la stessa cosa, con la differenza che invece di tre vetture stavolta si trattava di due soltanto, due Peugeot 504 che finalmente avevano debellato la superiorità della veloce Fiat 125, sia pure con pochi, ma decisivi secondi. La corsa era stata dominata da Garro con il compagno Mayorga in seconda posizione a fargli da cuscinetto. All'ultimo giro, con la vittoria ormai in tasca e forse per fare un dispetto all'equipe avversaria, Garro attendeva Mayorga e con questi passava il traguardo, certo che il punteggio del campionato, 19 punti e mezzo, sarebbe andato ad entrambi. Grande disperazione di Garro, invece, quando commissario sportivo e cronometristi ufficiali davano vincitore Mayorga per due centesimi di secondo. Nessun problema invece per le 128 IAVA vincitrici con Caldarella nella classe B.

Augusto C. Bonzi

3. Recalde (Fiat 125 coupé).

Seconda Serie: 1. Barcelo (Fiat 125B) in 18'06", media 112,345 kmh; 2. Mayorga (Peugeot 504X) 18'10"8; 3. Fernandino (Fiat 125 coupé).

Classifica finale su 20 giri: 1. Mayorga (Peugeot 504X) in 36'02"95, media 113,108 kmh e giro più veloce a 114,374 kmh; 2. Garro (Peugeot 504X) 36'02"97; 3. Benedetto Caldarella (Fiat 125 coupé) 36'07"; 4. Gervasoni (Fiat 125 coupé); 5. Grassi (Fiat 125 coupé); 6. Recalde; 7. Barcelo; 8. Farina; 9. Parra; 10. Fernandino (Fiat 125 coupé).

GRADASSI pensa al titolo

LA CARLOTA - E' proprio vero che le Ford della categoria Turismo Carretera hanno qualcosa in più delle loro avversarie e se a questo qualcosa si aggiungono il costante impegno dei piloti e la perfetta organizzazione ai box, ecco che le continue vittorie riportate trovano una seria giustificazione.

Sul circuito Risatti, sono stati sufficienti 8 giri perché Traverso facesse ancora una volta sua la corsa, trascinandosi nella scia quel Gradassi che dopo la morte di Nasif Estefano dovrebbe succedergli sul trono di campione.

Partenza a due vetture in tandem seguendo la classifica del campionato. I primi a partire Gradassi e gli Hermanos Suarez con il fordista che non aveva difficoltà ad andarsene solo. Raggiunto da Traverso, i due compagni di scuderia davano il via ad un treno che durava per tutta la gara, la qual cosa facevano anche i Suarez con Pairetti che così poteva rientrare nel giro dei primi.

Con il secondo posto conquistato, Gradassi ha incrementato il suo vantaggio nella classifica del campionato TC che ora è la seguente: 1. Gradassi, punti 52; 2. Hermanos Suarez, 30; 3. Traverso, 26; 4. Giordano, 16; 5. Pairetti, 14; 6. Espinoza, 10; 7. R. Iglesias, 8.

Così chiamano FRANCIA in GERMANIA Lo «Sparviero delle Finanze»

COBLENZA - E' dunque l'italiano Giorgio Francia che stabilmente si è insediato nella posizione di «Sparviero delle Finanze» nella competizione internazionale POLIFAC F. 3. Nelle prime sette corse della serie (e ne restano da disputare tre) Giorgio Francia ha vinto cinque volte, raggiungendo così il tetto di 8.200 marchi vinti (oltre 2 milioni di lire).

L'ultima vittoria, in ordine di tempo, l'italiano l'ha autorevolmente raggiunta all'autodromo di Hockenheim dove ha battuto ancora una volta i pericolosi avversari Binder e Kern, in assenza dei forti svedesi Conny Andersson e Gunnar Nilsson. In una competizione avversata dal maltempo, tranne che nelle prove del venerdì, Francia ha saputo mettere a frutto la sua esperienza e la sua abilità di guida per chiudere agli avversari ogni possibilità di affermazione. Quando si pensi, poi, che il più pericoloso, il tedesco Dieter Kern, ha dovuto partire addirittura in ultima fila non avendo potuto ottenere un buon tempo di qualificazione, è indubbio che il compito di Francia è stato enormemente agevolato poiché ha dovuto compiere soprattutto una gara di controllo. Kern ha fatto il possibile e anche l'impossibile, ma ha dovuto accontentarsi di un sia pur ottimo terzo posto alle spalle di Francia e dell'austria-

co Hans Binder. Una buona gara è stata affettuata anche da Alceste Bodini che nonostante il non perfetto rendimento del mezzo si è potuto, comunque, piazzare in settima posizione e raggiungere la nona in classifica generale del Trofeo. la no (

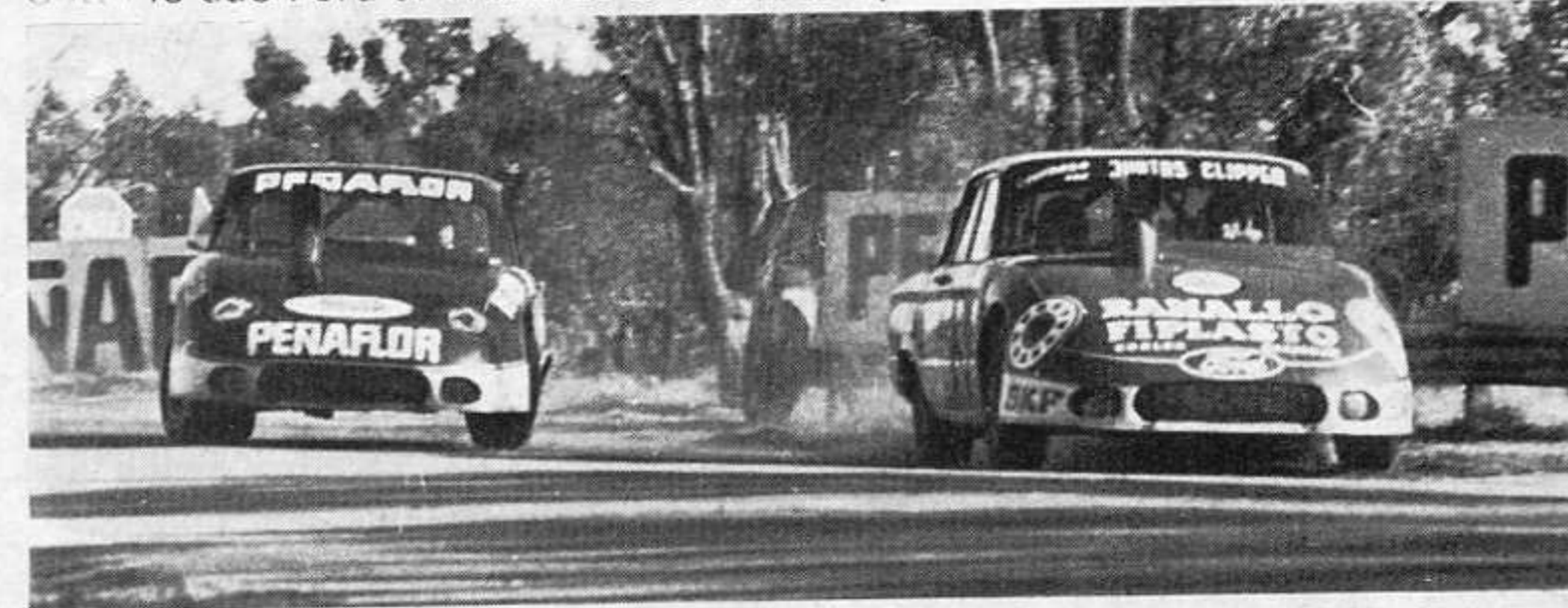
La gara di Hockenheim ha dato il seguente risultato: 1. Giorgio Francia (March Toyota) in 38'05"0, medi a 160,400 kmh; 2. Binder (March Toyota) 38'06"7; 3. Kern (Renault Alpine) 38'20"2; 4. Ribeiro (GRD) 38'28"0; 5. Von Preussen (March) 38'29"7; 6. Lange (March) 38'33"6; 7. Bodini (Tecno) 38'39"0; 8. Kessel (Brabham) 38'45"0; 9. Maring (Maco) 38'48"1; 10. Pfander (Martini) 39'21"8; 11. Luyendijk (Ensign) 39'26"4; 12. Brack (GRD); 13. Deutsch (March); 14. Muller (GRD); 15. Lepke (March); 16. Kolmel (March-BMW).

Classifica del Trofeo POLIFAC F. 3 dopo la settima prova

1. Giorgio Francia, punti 8.200; 2. Kern 5'400; 3. Deutsch, 3.800; 4. Andersson 3.400; 5. Nilsson 3.300; 6. Binder 3.000; 7. Svensson 2.800; 8. Maring 2.700; 9. Bodini 2.600; 10. Colombo 2.500; 11. Hargarten 2.200; 12. Lange 2.100; 13. Ribeiro e Muller 1.700; 15. Kremer 1.600.



Carlo Garro con la Peugeot 504X, conduce davanti a due Fiat coupé. Perderà la corsa per attendere il compagno di squadra Mayorga alla fine vincitore. Sotto le due Ford di Traverso e Gradassi, primo e secondo nella gara per TC



GIRO DI CORDOBA PER VETTURE TC - Circuito Risatti - 8 giri km 348 CLASSIFICA

1. Traverso (Ford) in 1.34'58"1, media 219 e 862; 2. Gradassi (Ford) 1.35'08"; 3. Pairetti (Dodge) 1.35'35"6; 4. Hermanos Suarez (Dod-

ge) 1.35'44"6; 5. Lizeviche (Dodge) 1.36'42"8; 6. R. Marincovich (Chevrolet); 7. Boero (Chevrolet); 8. Bianchi (Dodge); 9. Politano (Dodge); 10. R. Iglesias (Ford). **Giro più veloce:** Traverso e Gradassi in 11'38"6, nuovo primato del circuito.

Buon proseguimento

— 10" rispetto al 1973

Quando non c'è il gatto...

Solo, soletto

Oro per Bayard al Mont Dore

FRANCIA - La Fôret Auvray - Gara di velocità in salita

1. Fréquelin (Dargel) 1'7"78.

Prima vittoria della stagione per Fréquelin che è stato imbattibile, sul percorso di km. 2,300. Gara valevole per la Coppa Simca. In prova il miglior tempo era stato segnato da Marth su McLaren F. 2. Secondo è arrivato Guitteny su Alpine, terzo Pignard su Grac.

FRANCIA - Corsa di Corsavy - Gara di velocità in salita

1. Pechaire (March) 2'25"4. Nuovo record.

Davanti a un folto pubblico, sotto un bellissimo sole, Pechaire ha migliorato il proprio record dello scorso anno di 10", sbaragliando i circa quaranta concorrenti in gara.

FRANCIA - Corsa di Clouneaux - Gara di velocità in salita.

1. Bayard (March) 1'24"95 nuovo record; 2. Lapierre (March); 3. Joliat (March).

Sesta edizione della gara, sul solito percorso di km. 2,500, e forte partecipazione di piloti in tutte le categorie. Mancavano, occorre dirlo, Maublanc e Mieuxset, ma la gara è stata ugualmente appassionante e ha messo in luce la superiorità delle March.

FRANCIA - Turckheim Trois Epis - Gara di velocità in salita.

1. Maublanc (March) 2'48", media kmh. 128, 571, nuovo record.

Assente il detentore del record, Bayard, Maublanc è stato indisturbato e ha lottato si può dire contro se stesso, non essendo avversari temibili Roland, arrivato secondo, (BBM-Simca) né Naas piazzatosi terzo (Grac).

FRANCIA - Corsa del Mont Dore - Gara di velocità in salita.

1. Bayard (March) 2'37"04, nuovo record.

Vittoria quasi scontata di Bayard, mentre i fratelli Almeras hanno dominato ognuno nella sua categoria: Jean Marie nella GT di serie e Jacques nella GT speciale. Successo di Rouget nella turismo speciale.

BRACK vuol ripetersi in F. ATLANTIC



Un attimo prima dell'incidente che gli procurerà fratture alle costole, ecco la Rondel M1 di S. Barone

ed anche se Brack un po' più tardi riuscirà a passare Klausler non avrà nulla a che fare contro il pilota di punta ma continuerà invece a perdere terreno.

Al decimo giro, pochi goccioloni di pioggia — che qui non manca mai — creano lo scompiglio ed alcuni concorrenti vengono eliminati per incidenti, il più serio di questi a Sebastiano Barone che urta con la sua Rondel M1, prima il guard-rail di destra e poi quello di sinistra fratturandosi alcune costole. A soli nove giri dalla fine, Villeneuve, che navigava tutto solo in terza posizione, perde la vettura alla curva 3 distruggendola completamente tanto che doveva venire tagliata in due per estrarre il pilota che fortunatamente riportava soltanto una frattura ad una gamba. Senza ulteriori vicende, aveva termine così forse la più combattuta gara della serie dell'anno con soddisfazione del 18 mila spettatori presenti non ancora a conoscenza della decisione successiva.

PLAYER'S ONTARIO CHALLENGE SERIES - 41 giri pari a Km. 162,217 - Mosport Park.

LA CLASSIFICA

1. Bill Brack (STP Crosty FA 174) in 59'04"46 media 166,188 kmh;
2. Bertil Roos (Chevron B27) a 0'46";
3. Tom Klausler (Lola T360) a 35'247;
4. Wink Bancroft (Chevron B27) a 1 giro;
5. Charles Gibson (March 712) a 2 giri;
6. Chip Mead (Chevron B27) a 2 giri;
7. Syd Demovsky (March 742) a 2 giri.

Giro più veloce: Roos in 1'21"353.

Il jollino Gatto punta al titolo canadese



Guido Gatto, con la sua Fiat 124 Spider della Piave Jolly Club Canada.

MOSPORT PARK - Con le gare svoltesi sabato e domenica a Mosport siamo arrivati alla metà del campionato regionale per vetture di tutte le categorie — fatta eccezione per la F. Atlantic — e con questa, ad una svolta decisiva verso il titolo assoluto che in questo momento sembra come una prospettiva più che mai rosea per il pilota del Piave Jolly Club (Canada): Guido Gatto.

Oltre ai titoli di categoria che vengono assegnati alle varie divisioni quali: la F. Vee, la F. Ford, la F. 4, le Turismo del gruppo 1, le Sport ed i prototipi, la C.A.S.C. ogni anno assegna il titolo di campione assoluto al pilota che fra tutte le categorie abbia totalizzato il maggior numero di punti. Ed è appunto il pilota italiano — impegnato nelle sport fino ai 2000 cc con la Fiat 124 spider — che con 27 punti, ottenuti con tre vittorie ed si trova ora al vertice della classifica un secondo posto su quattro gare finora disputate. Come nella F. 1, anche in questo campionato il punteggio di una gara sia nella prima metà che nella seconda viene eliminato, ed ora, sebbene Paul Lambke si trovi alla pari di Gatto, è quest'ultimo che ha il vantaggio del secondo posto ottenuto alla prima uscita di stagione perché Lambke totalizza fin'ora, tre primi nelle Turismo e nessun'altro piazzamento.

Anche se i risultati in questo momento ci danno ragione, non vogliamo essere troppo ottimisti, perché Lambke in questi due ultimi anni si è dimostrato come il più preparato ed efficiente degli abituali di questa pista. Sarà interessante ora vedere se Guido Gatto sarà capace di mantenere la supremazia nelle prossime quattro gare.

Nelle due gare di sabato e domenica altri piloti del Piave Jolly Club hanno

A una Carrera il Gran Premio del Tramonto

MOSPORT PARK - Migliaia di tifosi, al bivacco in una sera stellata dopo che un diluvio aveva incessantemente martellato la pista durante tutta la giornata del sabato, si sono goduti lo spettacolo di una trentina di vetture da corsa lanciate ad alta velocità nella notte. Questo è il Gran Premio del Tramonto; gara patrocinata dalla B.F. Goodrich che avrebbe dovuto iniziare alle ore 18.00 per terminare a mezzanotte, ma che a causa di un'incidente nella F. Ford (gara supplementare svoltasi precedentemente) non ha avuto il via che alle 19.20.

La vittoria, per il secondo anno consecutivo è andata alla coppia composta da Ludwig Heimrath e Craig Hill che ha così tenuto a battesimo e con successo, il debutto della Porsche Carrera di Heimrath, vettura che verrà quanto prima equipaggiata dal turbocompressore. Con la vittoria di Heimrath e Hill il pronostico della vigilia è stato pienamente rispettato, l'interesse per la corsa però si è mantenuto vivo per meno di un'ora perché Klaus Bytzek, uno dei pochi che, con la ex Por-

L'AC BOLZANO ha messo in difficoltà due SCUDERIE

Biglietti tabù alla MENDOLA



AUTOMOBILE CLUB BOLZANO
SCUDERIA MERANO CORSE
SCUDERIA DOLOMITI

23. 6. 1974

Nº 25000

XXXIII
Corsa della Mendola
Mendelrennen

INGRESSO L. 1.000.- EINTRITT

A.C. Bolzano
Sc. Merano Corse
Scud. Dolomiti

Nº 25000

Ingresso: L. 1.000.-

XXXIII
Bolzano - Mendola
23. giugno 1974

Sopra, ecco uno dei 25.000 biglietti già stampati e approntati dalle Scuderie Merano Corse e Dolomiti e non utilizzati per la decisione dell'AC Bolzano. Sotto, l'ing. Forghieri con un gruppo di iscritti della Scuderia Escolette



partecipato con un alterno susseguirsi di vicende. Onorio Rocca, finalmente ha portato a termine una gara — ed in terzo posizione — con la Condor di F.C da lui stesso costruita; Dino De Julii, alla sua prima uscita dell'anno con la Corvette speciale non ha avuta troppa fortuna ed è stato costretto ad abbandonare dopo pochi giri per guasto meccanico, infine, Giorgio Comacchio con la Fiat 124 Coupé, sabato ha avuto dei guasti meccanici e nella gara di domenica ha sbattuto all'uscita della curva 10 danneggiando abbastanza seriamente la vettura.

sche Carrera di A. J. Foyt, avrebbe potuto contrastare il passo al vincitore, al secondo giro toccava un guard-rail.

g. g.

G.P. DEL TRAMONTO - 6 Ore notturne di durata - Mosport Park

1. Ludwig Heimrath-Craig Hill (Porsche Carrera);
2. Jacques Bienvenue-Marc Dancose (Porsche Carrera) a 1 giro e mezzo;
3. Norm Ridgely-Rudy Bartling (Porsche 911S) a 9 giri;
4. Harry Bytzek-Klaus Bytzek (Porsche Carrera) a 18 giri;
5. Andres Kasak-Pierre Lemieux (Datsun 510).



MERANO - Come se non bastassero le tante situazioni di disagio che nel campo generico come in quello sportivo creano una situazione di frizione fra automobilisti e sportivi dell'auto con gli enti che dovrebbero rappresentarli AGI e CSAI, un'altra voce che giunge dall'estremo nord dell'Italia si aggiunge alle tante, quasi volesse avvalorare fatti già noti.

Questa voce giunge dalla Merano Corse, un giovane sodalizio sportivo nato nel 1972 per l'iniziativa di alcuni appassionati che nel breve spazio di due anni ha fatto passi da gigante, tanto da giungere a poter contare 320 soci ordinari e 30 soci-piloti. Il presidente della Merano Corse, Hansjorg Brunner, si è dato molto da fare e pur dedicando molto del suo tempo all'attività sportiva personale, è riuscito ad interessare alle sorti della scuderia ben tre sponsor che rispondono ai nomi di « Jagermeister », « Norder » e « Saltnerhof » che si sono divisi l'onere di aiutare i piloti del sodalizio per sopprimere alle maggiori spese che vanno oltre le 800 mila lire del contributo annuo dell'AC Bolzano alla Merano Corse.

Ma per fare, con risultati probanti, lo sport auto, si sa che occorrono somme sempre maggiori per cui Merano Corse e Scuderia Dolomiti erano riuscite a raggiungere un accordo di collaborazione con l'AC Bolzano a proposito dell'ingresso a pagamento per la cosa in salita della Mendola. Le scuderie, cioè, dovevano mettere a disposizione il personale di biglietteria e di sorveglianza, nonché fornire il contingente dei biglietti d'ingresso, mentre l'AC avrebbe dovuto soltanto operare nel campo tecnico-sportivo. L'incasso sarebbe stato suddiviso in tre parti eguali, una per l'AC, una per la Merano Corse e una per la Scuderia Dolomiti.

I due gruppi sportivi si erano messi subito in movimento, avevano trovato il personale necessario e, con l'aiuto del ristorante Norder di Merano che aveva versato un contributo di 300 mila lire, avevano provveduto a far stampare 25.000 biglietti d'ingresso. Ma cinque giorni prima della gara, improvvisamente l'AC Bolzano decideva di ritornare sulla decisione presa e di concedere al pubblico l'ingresso gratuito. Cosa indubbiamente molto commendevole nei confronti degli spettatori, ma che non teneva conto del lavoro fatto dalle scuderie e dalle spese da queste affrontate per la biglietteria.

Di qui le lamentele degli interessati, cui si aggiunge lo scorno di non avere neppure ricevuto una coppa o un qualsiasi altro riconoscimento quale scuderia meglio classificata nella corsa in contesto, ma soltanto belle parole che hanno lasciato inalterati i fatti.

Nonostante questo i veri sportivi vanno avanti e con i loro Brunne (Hansjorg e Carlo), Schwarz, Prossliner, Ciulli, Hanny, « Alan », Pera, Friso, Smittarello, « Tibeli », Amighini, Menapace, Caramaschi, Girlando, Toajardi e Nobile, per non citare che i più rappresentativi, si ripromettono il proseguimento di una stagione che al termine dirà con i suoi risultati, chi ha torto e chi ragione.

Via libera agli stock (domenica bis)



Duilio Truffo è stato tra i protagonisti della «prima» stock a Empoli

EMPOLI - Via libera agli stock cars, che potranno mantenere il loro calendario e continuare la serie di prove iniziate un paio di domeniche fa. Lo ha deciso la commissione di vigilanza della cittadina toscana, che ha concesso l'agibilità provvisoria per l'anello per tutte le gare stock di questa stagione (tre in programma il 4 e 25 agosto e il 1. di settembre). Si correrà quindi ancora, esattamente la prossima domenica, con le vetture delle due categorie: la «Coppa Ansa Marmitta» prevede infatti per la categoria stock due batterie di 30 giri ciascuna, che porteranno i primi tre in finale e una batteria di recupero più breve, che sceglierà il settimo finalista. La finale, imperniata su 40 giri, vedrà quindi il vincitore definitivo: per i super stock invece gara di due manches (venti giri ciascuna) con classifica finale per somma di punteggi.

A proposito del recupero F.ITALIA «pari»

ROMA - La CSAI comunica: «I piloti del girone pari della F. Italia potranno disputare una sesta prova, contrariamente a quanto annunciato alcuni giorni fa, grazie alla sportività della scuderia Carpine di Magione. La difficoltà di reperire gare sostitutive di quelle annullate da alcuni organizzatori, connessa al regolare svolgimento della fase finale del Campionato (che nel rispetto del calendario avrà inizio il primo settembre) ed all'obbligo regolamentare di dare preavviso di trenta giorni per ogni gara nuova, avevano imposto la chiusura del girone pari dopo cinque gare e del girone dispari dopo sette delle otto previste. Gli organizzatori umbri hanno inserito una gara di F. Italia (che sarà riservata ai concorrenti del girone pari) nel programma del trofeo "Cementerie del Trasimeno" che si disputerà a Magione, esattamente l'11 agosto. Le operazioni di verifica si svolgeranno il sabato 10 agosto alle ore 12.

All'ultimo momento, dunque, la CSAI ha cercato di salvare il salvabile, cercando disperatamente una gara che potesse livellare almeno in parte le sorti dei due gironi della F. Italia. In ogni caso manca ancora una gara per parificare del tutto le possibilità dei piloti con il numero pari, possibilità che ora ci sembrano soltanto migliorate. Sappiamo benissimo che non era facile trovare date libere soprattutto perché occorre il preavviso di trenta giorni, ma con una simile disparità di trattamento si doveva ricorrere agli estremi rimedi. Nessuno, ad esempio, avrebbe avuto da ridire se le gare fossero state recuperate più avanti frammezzandole a quelle che disputeranno assieme i numeri pari e dispari. Quello che più offende, infine, è la mentalità con la quale è stata considerata tutta la faccenda. «Gara più, gara meno, tanto non cambia nulla», facevano capire alla CSAI, quasi che i piloti (unicamente in definitiva a sostenere tutto il caruzzone), contassero come il due a briscola.

Un'ultima considerazione. Nel corso di una discussione in merito a questo argomento, il dottor Saliti concludeva tra il serio ed il faceto, asserendo che alla CSAI non facevano né caldo né freddo (veramente la frase è stata più colorita) gli attacchi di AUTOSPRINT. Questo martedì, con il comunicato che ratificava la chiusura del girone a meno due. Giovedì, quasi per magia, è saltata fuori un'altra gara. No comment.

Sono oltre CENTO le vetture iscritte

CONCORRENTE	EQUIPAGGIO	VETTURA
GRUPPO 1		
Opel Marrabout R.T.	Tricot - Herren	Opel Commodore GSE
Barailler	Barailler - X	Opel Commodore GSE
Greder	Greder - X	Opel Commodore GSE
Beaumont	Beaumont - X	Opel Commodore GSE
« Archy »	« Archy » - X	Opel Commodore GSE
Delabrousse	Delabrousse - « Gaetan »	Opel Commodore GSE
X	X - X	Opel Commodore GSE
Imberty	Nucci - Imberty	Opel Ascona
Ecurie Monaco	Viale - X	Chevrolet Camaro
Bonnet	Bonnet - X	Alfa Romeo 2000
Bienvault	Oger - Bienvault	Alfa Romeo 2000
Righetto	Righetto - X	Alfa Romeo 2000
RPSA	Kopenhagen - Hoube	Alfa Romeo 2000
Duclos	Duclos - Favre	Alfa Romeo 2000
Lardiere	Lardiere - Mauleau	Alfa Romeo 2000
Roux	Roux - X	Alfa Romeo 2000
Courson	Courson - X	Alfa Romeo 2000
ASA Armagnac Bigorre	Laffon - X	Alfa Romeo 2000
Sofar	Beguïn - X	Alfa Romeo 2000
X	X - X	Alfa Romeo 2000
X	X - X	Alfa Romeo 2000
« Berru »	« Berru » - « Michy »	BMW 2002 TI
Pontier	Pontier - Bonnafous	BMW 30 CSI
Ecurie Mille Miglia	Arianoff - « Buche »	BMW 2002 TI
Maublanc	Maublanc - Orlando	BMW 30 CSI
Dirand	Dirand - X	BMW
Troncal	Troncal - Lacorre	Fiat 128 coupé
Audibert	Audibert - Lavedrine	Simca 1000 Rallye 2
Bastien	Bastien - Guerillot	Simca 1000 Rallye 2
Bouquet	Bouquet - Mougïn	Simca 1000 Rallye 2
Dumez	Dumez - Baudet	Simca 1000 Rallye 2
Dagoreau	Dagoreau - X	CITROEN SM
GRUPPO 2		
Moreau	Moreau - Dreyer	Simca 1000 Rallye 2
Lelong	Lelong - Hermel	Simca 1000 Rallye 2
Faugeras	Faugeras - Poulos	Simca 1000 Rallye 2
Mermod	Mermod - X	Simca 1000 Rallye 2
Bancal	Bancal - Ferard	Opel Commodore GSE
Blevin	Blevin-Regnault	Opel Commodore GSE
Rouget	Tilliez - Delaunay	Opel Commodore GSE
Poirot	Poirot - Pierrot	Opel Ascona
Portier	Portier - Jacquemin	Opel Ascona
Ecurie Ardennes	Mignot-Maillet	Opel Ascona
Gautrie	Gautrie - Cavalier	Renault 12 G
Gauclere	Gauclere - Chazot	Renault 12 G
Eissen	Mercier - Eissen	BMW Turbo
Audouard	Lion - Audouard	BMW 2002 TI
Beltramelli	Beltramelli - Bardot	BMW Turbo
« Patoux »	« Patoux » - Plas	Ford Capri RS
Barden	« O. Barden » - Grue	Ford Capri RS
Saimpy	Saimpy - Gibault	Ford Escort
Bonnafour	Bonnafour - Bonnafour	Ford Capri RS
Rouget	Rouget - Lefevre	Ford Escort
Shark Racing	Fornage - Bruno	Ford Capri RS
Laurent	Laurent - Marche	Daf 66
Buchet	Buchet - Raymond	Mazda RX 3
Opel Euro Handler Team	Rohrl - Berger	Opel Ascona
Reboul	Reboul - Dujardin	Alfa Romeo 2000
Imbert	R. Imbert - « Tintin »	Alfa Romeo 2000
« Steve »	« Steve » - « James »	Alfa Romeo 2000
X	X - X	Alfa Romeo 2000
Lavaredas	Lavaredas - Jourdan	Fiat 132
Valette	Valette - X	Fiat 128
GRUPPO 3		
Mertens	Mertens - Thevenin	Alpine Renault 1600 S
Labrousse	Labrousse - Trouillet	Alpine Renault 1600 S
Fabre	Favre - Marin	Alpine Renault 1600 S
Fredez	Fredez - Fredez	Alpine Renault 1600 S
Swaton	Swaton - X	Alpine Renault 1600 S
Zapp	Zapp - Cardelli	Alpine Renault 1600 S
Mouton	Mouton - Deroux	Alpine Renault 1600 S
Flotard	Flotard - Choay	Porsche Carrera
Lelong	Lelong - Danger	Porsche Carrera
Sonauto BP	Chasseuil - Baron	Porsche Carrera
Verney	Verney - X	Porsche Carrera
Nageotte	« Gedeheh » - Nageotte	Porsche Carrera
Francois	Perrier - Beliard	Porsche 911 S
Poirot	Poirot - X	Porsche 911 S
Touroul	Touroul - Laverne	Porsche Carrera
Roeser	Roeser - Coetmeur	Porsche Carrera
Jicabelle Racing	Lagniez - Raimbault	Porsche 911 S
La Defense Mondiale	Almeras - X	Porsche Carrera
La Defense Mondiale	Almeras - X	Porsche Carrera
Meo	Meo - Mejean	Porsche Carrera
GRUPPO 4		
Gentis	Gentis - Poizat	Porsche Carrera RSR
Porsche Club Romano	Cheneviere - X	Porsche Carrera RSR
Chateau	Chateau - Augoulet	Porsche Carrera
Buchet	Wollek - X	Porsche Carrera
Buchet	Ballot-Lena - Morenas	Porsche Carrera
Daudin	Daudin - X	Porsche Carrera
Mounal	Mounal - Laplanche	Alpine Renault
« Charlotte »	« Charlotte » - Champailier	Alpine Renault
Nusbaumer	Nusbaumer - X	Alpine Renault
Team Esso Aseptogil	Hoepfner - X	Alpine Renault
Team Esso Aseptogil	Dacremont - X	Alpine Renault
Valette	Valette - X	Fiat 124 spider
GRUPPO 5		
Ecurie Monaco	« Kercauto »	Jide originale
« Thine » - X	« Kercauto » - Gaillard	Saab 99
Piot	Piot - X	Renault 17
Jolly Club	Paleari - Pregliasco	Lancia Stratos
Lancia Marlboro	Munari - X	Lancia Stratos
Lancia Marlboro	Andruet - X	Lancia Stratos
Ligier	X - X	Ligier JS 2
Ligier	X - X	Ligier JS 2
Ligier	Raffestin - Schneider	Ligier JS 2
Fiat	X - X	Fiat Abarth X-1/9
Fiat	X - X	Fiat Abarth X-1/9
Fiat	X - X	Fiat Abarth X-1/9

33.000 km. di TOUR

PARIGI - Più di cento vetture si ritroveranno il 13 settembre Tarbes per prendere la partenza al «XIX Giro automobilistico di Francia» che si svolgerà in un «prologo» e sei tappe su un percorso di 33.600 chilometri. Più di cento vetture, abbiamo detto, di concorrenti che hanno perfezionato la loro adesione prima del termine di chiusura delle iscrizioni: i ritardatari saranno irrimediabilmente posti in lista d'attesa e potranno partecipare alla gara soltanto se, di qui al 13 settembre, qualcuno rinuncerà a prendere il via.

Nel gruppo 5 sono iscritte tre Fiat probabilmente si tratterà dei prototipi Abarth X 1/9, con motore a quattro cilindri e sedici valvole. Una delle tre sarà affidata a un equipaggio francese. Si notano anche tre Lancia Stratos per Munari, Andruet e Pregliasco, quest'ultima iscritta dal Jolly Club.

Quanto alla Ligier, le due JS2 saranno affidate a un paio di ottimi equipaggi stradali, quelli formati da Thierier-Jaubert e da Darniche-Mahé, che già fin d'ora sono i grandi favoriti. Fra le Porsche Carrera tre litri, Ballot-Léna pare quello con maggiori possibilità e, per concludere, gli organizzatori aspettano la conferma delle due BMW 3.0 CSL ufficiali.

L'itinerario definitivo è ormai pronto e si constata che è stata annullata la prova che si doveva svolgere ad Albi, avendo i concorrenti scoperto il nuovo circuito di Karland, a Montpellier!

Il prologo si svolgerà interamente a Tarbes il 13 settembre, mentre le tappe saranno le seguenti: Tarbes-Deauville-Trouville (14-15 settembre), Deauville-Trouville-Troyes (16), Troyes-Dijon (17), Dijon-Vichy (18), Vichy-Rodez (19) e Rodez-Nizza (20-21). Nel corso della competizione i partecipanti affronteranno prove in circuito a Nogaro, Le Mans (circuito Bugatti), Croix-en-Ternois, Dijon-Prenois, Magny-Cours, Charade, Karland e Paul Ricard, nonché le prove stradali di Argeles-Hautacam, Tourmalet, Sarlat-Marquay, Lapeau (La Chevaliere), Burzet-Burzet, Le Moulin-Antraigues.

La partecipazione italiana, a parte le molte vetture Alfa Romeo e Fiat in gara, ufficialmente si limita alla partecipazione della Lancia le cui tre Stratos gr. 5 saranno affidate a Paleari-Pregliasco, Munari e Andruet, e alla Fiat che invierà tre X 1/9 preparate Abarth delle quali ancora non si conoscono gli equipaggi. Molto interessante l'esperimento della Ligier che affiderà una delle sue tre vetture ai giornalisti Raffestin e Schneider in modo da avere una cronaca della manifestazione presa proprio dal cuore della corsa.

Parallelamente al 19. Giro di Francia, si svolgerà anche la prova Frand National per la quale è prevista la partecipazione di 80 concorrenti. Questi partiranno il 17 settembre da Tarbes e si ricongiungeranno al Giro di Francia il 18 a Magny Cours.

• In occasione delle prove Stratos di Fittipaldi a Casale visti: Anna Cambiaghi (rallista sorella della nota «jena») su GFB F. 3 (la monoposto fatta da Bielli per Fosati) che non riusciva a guidare emozionata dalla presenza della Lombardi che la controllava; il conte Zanone salito su una F. 3: ne è sceso tutto contento dicendo che «la prossima volta toglierà ancora 10 secondi dal suo tempo». Tutti assieme dopo, sono andati a casa dal conte a Biella e in seguito al Golf Club a cena. Pare che il conte si sia appattato a discutere con Lella, mentre Pianta e Pica erano chiaramente sulle spine: che cosa bolle in pentola? Un Lola 3000 (sport) in ballo (o anche qualcosa in più?).



**LE
PROSSIME
GARE**

3 agosto, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - cl. 100 e 125 cc. - notturna; 4, PISTA ROMEA - San Giuseppe - 3. Prova Campionato Scuderie e Marche - classe 100 cc.; 10, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - Trofeo Gabbiani - cl. 100 e 125 cc. notturna; 11, PISTA GIALLA - Giulianova - naz. cl. 100 e 125 cc. - 3. Prova Campionato Abruzzi; 11, CIRCUITO DI MONTICELLO AMIATA - (Grosseto) - chiusa - 100 e 125 cc.; 15, CIRCUITO DI FIRENZUOLA - naz. cl. 100 e 125 cc.; 15, CIRCUITO DI GRIGNANO - Rovigo - chiusa invito - cl. 100 e 125 cc.; 18, PISTA GIUNTI - Falerna Lido - naz. cl. 100 e 125 cc. 1. Prova Settimana (Calab.); 22, CIRCUITO DI SOVERATO - Catanzaro - naz. cl. 100 e 125 cc. 2. Prova Settimana (Calab.); 24, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - Trofeo Gabbiani - ultima prova - cl. 100 e 125 cc. notturna; 25, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - naz. Trofeo Barreca - cl. 100 e 125 cc. 3. Prova Settimana Calabria; 31, PISTA DEL MARE - Fano - Ultima Prova Campionato d'Europa 1974.

BARONI scontata conferma tricolore

Paola MARCHETTI

si carica

per l'EUROPEO

BRUGNERA - Il cimentarsi la prima volta in campo nuovo è sempre difficile, ma avere la pretesa al primo cimento, che altri, chi poi (?), debbano fare quello che ad un Ente organizzatore spetta, è dannoso; non tanto per gli effetti negativi, che ne derivano, bensì per la delusione che crea negli ambienti. Al circuito di Maron di Brugnera ben s'addice il «tutto in ordine e niente a posto».

Per fortuna, che si sono trovate due persone, diciamo solamente due, che votate per natura a senso responsabile, non hanno badato a nulla pur di portare in porto una gara che aveva peraltro suscitato intorno tanto interesse per via di un monte premi rilevante. Mezza centuria e più di piloti ha dovuto attendere per iniziare a gareggiare e Paola Marchetti, che ha avuto la pazienza certosina di attendere, ha raccolto il premio, vincendo la prima categoria della classe 100 cc. In sostanza un buon avvio per la Paola nazionale alla prossima Coppa Europea delle Dame.

Boldrini Luigi su Ermanno Alfieri, e Tubiana Donato su De Vita Alberto, sono i vincitori della seconda e terza categoria della stessa classe. Bruno Silvestri, nella 125 cc, 1. categoria, in rodaggio per il tricolore, ha sbaragliato gli avversari anche se si è trattato di avversari quali Baccanelli e Lino Zampieri. Vischioni nella seconda categoria, in cerca di avversari dai quali essere battuto, non ha avuto fortuna e... naturalmente, ancora una perla per la sua collana.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat. - 1. Paola Marchetti; 2. Padovan; 3. Grassi; 4. Povellato; 5. Boesso Renzo.

Cl. 100 cc, 2. cat. - 1. Luigi Boldrin; 2. Alfieri; 3. Rosso; 4. Lorenzi; 5. Marchiò; 6. De Biasi; 7. Costacurta; 8. Bertinelli; 9. Pivato.

Cl. 125 cc, 1. cat. - 1. Bruno Silvestri 2. Baccanelli; 3. Zampieri; 4. De Biasi; 5. Tagliarol; 6. Miotti.

Cl. 125 cc, 2. cat. - 1. Vischioni; 2. Bressan; 3. Marangoni; 4. Marcolongo; 5. Zampieri; 6. Ronchese; 7. Pinzoni; 8. Ambrosio; 9. Rosso; 10. Spada; 11. Giannini.

Cl. 100 cc, 3. cat. - 1. Donato Tubiana; 2. De Vita; 3. Amadio; 4. De Min; 5. Stivi; 6. Natalone; 7. Zuccher.

**Quanti iscritti
alla 3 ORE
di MONDOVI**

MONDOVI - La pista Sprint di Mondovì ha riaperto al karting con l'etichetta Torino Karting Club. Una garanzia organizzativa sotto ogni aspetto, un programma agonistico futuro di rilevante portata. Il Torino Karting Club con la regia di Aldo Giovannini, ha debuttato mettendo in cantiere una «3 Ore di Mondovì» cioè una gara di durata una volta tanto ricercata dai piloti.

Naturalmente la gara, specie come accade in manifestazioni del genere, è stata varia, appassionante, lottata e tanto sofferta da tutti i partecipanti (cioè quelli che erano riusciti a far accettare le iscrizioni che erano tante...). Quando dopo ben tre ore di continuo carosello, le coppie regine di Perrone-Cerri e Goria-Audenino e, quella meravigliosa del piccolo Cavalleri con Miliziano, arrivano alla fine distanziati l'uno dall'altro così di poco, ciò vuol dire che la preparazione era perfetta, che di agonismo ve ne è stato parecchio e di fortuna per qualcuno anche un tantino.

LA CLASSIFICA

1. Perrone-Cerri giri 214; 2. Goria-Audenino 211; 3. Cavalleri-Miliziano 207; 4. Binda-Massignan 203; 5. Zullo-Perruccini 202; 6. Camoletto-Alisio 201; 7. Panaro-Mamino 199; 8. Rossi-Giacoletto 196; 9. Crepaldi-Pandolfo 194; 10. Razzano-Novarese 191.

La sorpresa è l'HIRO

FANO - Nessuna scatola cinese conteneva i tricolori '74 della classe 125 cc. Era scontato, invece, che a meno di incidenti meccanici, Gianfranco Baroni avrebbe bissato il suo titolo e Luigi Giannini (che ricorderete già Campione italiano prodigo a soli quattordici anni) avrebbe conquistato il suo tricolore '74 nella seconda categoria della classe con cambio. Così è stato, infatti, e con un certo anticipo sul termine della lunga serie d'incontri selettivi e delle faticose manches finali, perché i due già alla conclusione della seconda manche si erano laureati Campioni d'Italia.

Dalla scatola cinese, invece, è uscita una lieta nota tecnica nelle vesti del nuovo motore «Hiro» ideato dall'ing. Soncini, già creatore del famoso «Aletta» dell'Aermacchi. Un motore che ha magnificamente debuttato alla prima uscita, conquistando un terzo posto assai sintomatico, e che promette di dare un deciso scrollone alla superiorità straniera in questo campo, anche tenendo conto della sua economicità.

Ma torniamo alle gare. Baroni è stato sempre braccato da un brillantissimo Perlini e da altri tre mastini che rispondono ai nomi di Pavesi, Cavecchi e Giardinieri. E' scomparso invece Marino Vitali e ciò preoccupa in quanto il Campione d'Europa fra breve dovrà difendere il suo titolo in Germania.

Gli angeli custodi di Luigi Giannini sono stati i due fanesi Flenghi e Astuni che in tutti i modi hanno cercato di ostacolare il cammino del ragazzo fenomeno. Si attendeva alla prova Scarabelli, ma indubbiamente il giovane è incappato in una giornata negativa. Molto sfortunato Panzolini.

Alle gare ha presenziato il presidente CSAI ing. Rogano che si è congratulato con i due vincitori e con tutti i piloti, ottantasei, che hanno partecipato a questa ben organizzata rassegna tricolore.

**CAMPIONATO ITALIANO KARTING
CLASSE 125 cc - 1.a CATEGORIA**

CLASSIFICA FINALE

1. Gianfranco Baroni p. 120 - Campione d'Italia; 2. Perlini 118; 3. Pavesi 114; 4. Cavaciuti 114; 5. Giardinieri 113; 6. Cavecchi 112; 7. Neri 107; 8. Cavaciuti 106; 9. De Bellis 106; 10. Del Vecchio 105; 11. Montanari 103; 12. Naddeo 102; 13. La Porta 100;

**CAMPIONATO ITALIANO KARTING
CLASSE 125 cc - 2.a CATEGORIA**

CLASSIFICA FINALE

1. Luigi Giannini p. 120 - Campione d'Italia; 2. Flenghi 118; 3. Astuni 114; 4. Bressan 114; 5. Panzolini 112; 6. Moretti 111; 7. De Pasquale 110; 8. Battistelli 110; 9. Selvatici 108; 10. Spada 104; 11. Ferrari 104; 12. Frattini 103; 13. Corradini 102; 14. Boldrini 99; 15. Biancalani 97; 16. Viani 95.



Gianfranco Baroni che alterna la sua attività di pilota con quella di preparatore della BM-Motori e di Goldstein, ha bissato a Fano il successo tricolore conquistando il titolo nella 1. categoria della classe con cambio. In alto il ragazzo-prodigio del karting azzurro, l'appena sedicenne Luigi Giannini dopo aver conquistato nel 1972 il tricolore nella terza categoria della classe 100, ha vinto a Fano nella seconda categoria della classe 125

**Accoppiata
di DE BELLIS
a Catanzaro**

CATANZARO - Con tonalità tutta calabra continua l'attività karting del solerte Automobile Club di Catanzaro, che va alternando lo sport motoristico minore tra la pista Giunty e quella di Vibo. Così di turno la pista di Falerna, i piloti, questa volta, tutti o quasi tutti regionali ad eccezione di De Bellis, che detiene il record delle vittorie in assoluto, vi sono affluiti con spirito disteso per questa guerra paesana del karting.

Sgombrato il campo della 100 e 125 cc di prima categoria che sono state ambedue appannaggio del tarantino su Franco Ceravolo, quelle della seconda e terza categoria hanno avuto contenuto sportivo per la lotta che

vi hanno profuso i piloti e per un certo livellamento tecnico, che tiene in forse i risultati sino alla conclusione. Ai ferri corti fino sul traguardo Coglitore e Pizzo nella seconda categoria. Non v'è stata alcuna pausa ed è finita con la vittoria di Coglitore.

Giancarlo Vestri, nella terza categoria, assenti gli extra-regionali, ha avuto come avversario diretto il fratello Duccio. E' stato un dialogo familiare anche perché Messina stranamente fermo non ha potuto mettere verbo.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc, 1. cat. - 1. De Bellis; 2. Ceravolo; 3. Vesci; 4. Suraci.

Cl. 100 cc, 2. cat. - 1. Coglitore; 2. Pizzo; 3. Serra; 4. Paoli; 5. Zaffino; 6. Arcieri; 7. Gambardella; 8. Leotta.

Cl. 100 cc, 3. cat. - 1. Vestri G.; 2. Vestri D.; 3. Messina; 4. Noto; 5. Cilea; 6. Cario; 7. Romeo 8. Sicilia; 9. Canino.

Cl. 125 cc, 1. cat. - 1. De Bellis 2. Ceravolo.

Cl. 125 cc, 2. cat. - 1. Pizzo; 2. Iarrera.

ZUMMI (brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900

ANSA
marmitte

41034 Finale Emilia
Telef. (0535) 98031/32
Telex: 52113 ANSA



per la RENAULT 5