

1000 KM RICARD

Gara internazionale di velocità e durata valida per il Mondiale Marche. Le Castellet, 15 agosto 1974.

Così (in 39) al via

| | | |
|---|--|---|
| Matra-Simca 670 C Beltoise-Jarier 1'49"1 | Matra-Simca 670 C Pescarolo-Larrousse 1'49"9 | Gulf-Ford Gr. 7 Ickx-Bell 1'53"9 |
| Wisell-Schuppan Gulf-Ford Gr. 7 1'54"9 | March-Ford 74 S Brambilla-Henton 1'55"7 | Porsche-Martini Van Lennep-Muller 1'59"5 |
| Lola-Ford T 282 Schulthess-De Fierlant 1'58"7 | Lola-Ford T 282 Pianta-Pica 1'59"3 | KMW-Porsche Muller-Braun 2'00"4 |
| Lola-ROC T 292 Stalder-Servanin 1'59"7 | Lola-ROC T 292 Ethuin-Mamers 2'01"0 | Lola-Ford T 292 Raymond-Goodwin 2'01"3 |
| Lola-ROC T 292 Ferrier-Henry 2'00"8 | Porsche 908-3 Jost-Casoni 2'01"6 | Chevron B23/6 Ford Arnoux-Dupont 2'02"2 |
| Chevron B26-Ford Hine-Grob 2'02"3 | Ligier-Maserati Chasseuil-Migault 2'02"4 | Ligier-Maserati Laffite-Leclere 2'02"6 |
| Chevron B23-Ford Smith-Camilli 2'03"2 | Porsche 908-3 Blancpain-Lehmann 2'06"9 | Porsche Carrera Fitzpatrick-Bertrams 2'09"3 |
| Chevron B26-Ford Rouff-Long 2'07"8 | Porsche Carrera Ballot Lena-Wolleck 2'09"7 | Porsche Carrera Schenken-Stommelen 2'09"8 |
| Abarth-Osella Soria-Boeris 2'10"0 | Porsche Carrera Barth-Schickentanz 2'10"2 | Porsche Carrera Brandenberger-Haldi 2'10"4 |
| Porsche Carrera Cheneviere-Zbinden 2'13"1 | Porsche Carrera Simonsen-Ekberg 2'13"6 | Ford Capri Geurie-Fornage 2'14"2 |
| Porsche Carrera Grandet-Gentils 2'13"9 | Chevron Ford Brillat-Verney 2'13"9 | Porsche Carrera Borras-Rua 2'14"5 |
| Porsche Carrera Schon-Borri 2'14"4 | Chevrolet Corvette Greder-Beaumont 2'16"3 | BMW 3.0 CSL Depnic-Aubriet 2'16"5 |
| Porsche Carrera Chateau-Striebig 2'15"9 | Porsche Carrera Vollery-Chapuis 2'18"1 | |

COSI' (in 19) AL TRAGUARDO

1. Beltoise-Jarier (Matra-Simca), 130 giri pari a 755,3 chilometri in 4.10'57"7, media 180,577 kmh; 2. Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca), a 3 giri; 3. Ickx-Bell (Gulf-Ford) a 5 giri; 4. Jost-Casoni (Porsche 908-3) a 11 giri; 5. Blancpain-Lehman (Porsche 908-3) a 16 giri; 6. Chasseuil-Migault (Ligier Maserati) a 16 giri; 7. Muller-Van Lennep (Porsche Martini Turbo) a 17 giri; 8. Stommelen-Schenken (Porsche Carrera) a 17 giri; 9. Barth-Schickentanz (Porsche Carrera) a 18 giri; 10. Deutsch-Heyer (Porsche Carrera) a 19 giri; 11. Simonsen-Ekberg (Porsche Carrera) a 21 giri; 12. Shon-Borri (Porsche Carrera) a 21 giri; 13. Long-Rouff (Chevron) a 22 giri; 14. Fitzpatrick-Bertrams (Porsche Carrera) a 22 giri; 15. Grandet-Gentils (Porsche Carrera) a 22 giri; 16. Chateau-Striebig (Porsche-Carrera) a 25 giri; 17. Smith-Camilli (Chevron) a 26 giri; 18. Brambilla-Henton (Morch-Ford) a 28 giri; 19. Vollery-Haldi (Porsche Carrera) a 29 giri.

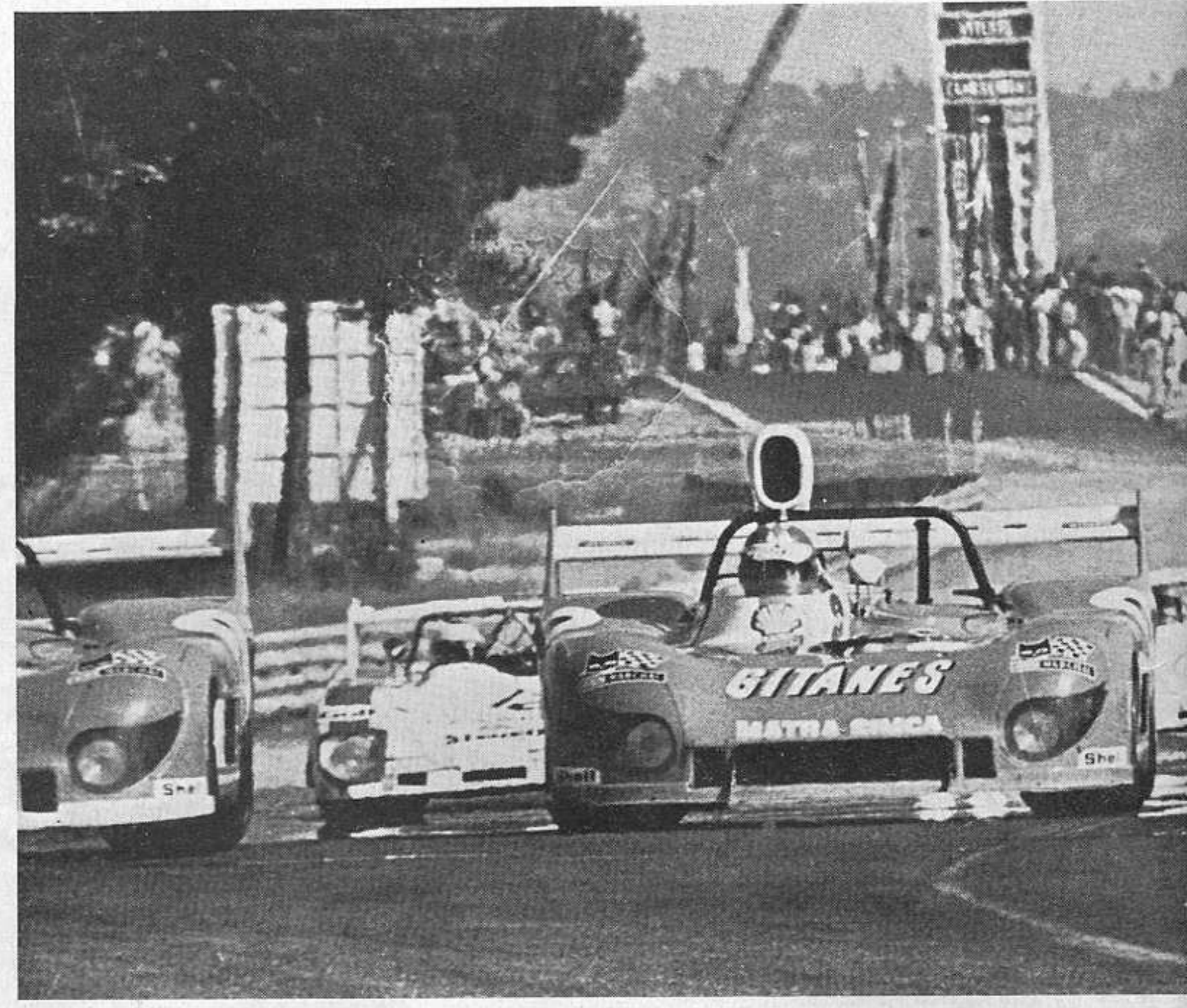
I NUOVI PRIMATI

- Sulla distanza: Beltoise-Jarier (Matra-Simca); media, sui 755 km, 180,577 kmh. Non esistono record precedenti.
- Sul giro: Jean-Pierre Jarier (Matra-Simca), in 1'50"6, media 189,114 kmh. Primato precedente: Denis Hulme (McLaren M23), 1'50"99, media 189,114 kmh (GP di Francia 1973).

La classifica del « MARCHE »

| | MONZA | SPA | NURBURG. | IMOLA | LE MANS | ZELTWEG | WATKINS GLEN | PAUL RICARD | TOTALE |
|----------------|-------|-----|----------|-------|---------|---------|--------------|-------------|--------|
| MATRA SIMCA | — | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 140 |
| PORSCHE | 8 | 12 | 6 | 8 | 15 | 6 | 15 | 10 | 80 |
| GULF | 10 | 15 | 10 | — | 10 | 10 | — | 12 | 67 |
| ALFA ROMEO | 20 | — | 15 | 15 | — | 15 | — | — | 65 |
| LIGIER | 3 | — | — | — | 3 | — | — | 6 | 12 |
| CHEVRON | 1 | — | 3 | 2 | — | 4 | — | — | 10 |
| FERRARI | — | — | — | — | 8 | — | — | — | 8 |
| CHEVROLET | — | — | — | — | — | — | 8 | — | 8 |
| LOLA | 6 | — | — | — | — | — | — | — | 6 |
| ALPINE RENAULT | — | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| AMS | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 |

La prossima prova del Mondiale Marche sarà la 1000 Km di Brands Hatch, in programma il 29 settembre



La MATRA al PAUL RICARD

ha ottenuto la prima «doppietta»

Il settimo sigillo



La Porsche di Joest (alla guida) e Casoni, è giunta quarta. Eccola alla chicane precedere la Ligier-Maserati di Migault e la Lola di Raymond



LE CASTELLET - Prima doppietta Matra in questo Campionato Marche che la casa francese ha letteralmente dominato, dopo la sconfitta iniziale di Monza. L'uno-due è venuto proprio davanti al pubblico amico, in quella 1000 Km. del « Paul Ricard » che è stata la gara-novità della stagione. Jean-Pierre Jarier e Jean-Pierre Beltoise hanno conquistato la settima vittoria consecutiva per la Matra-Gitanes, ed il loro terzo successo personale; a completare il dominio Matra c'è stato il secondo posto di Pescarolo-Larrousse, che sul finale della gara hanno perso tre giri rispetto alla vettura di testa per tre consecutive fermate al box non preventivate, causate dalla necessità di riparare la carrozzeria danneggiata e per cambiare mescola di pneumatici, che avevano dato loro problemi di maneggevolezza per almeno un terzo di gara.

A causa dell'assenza sia delle Alfa Romeo sia della presunta Ferrari (si era pensato che Maranello potesse decidere di far correre qui la sua Sport '74, ma le voci sono rimaste tali), spettava alle due Gulf il compito di cercare di contrastare le vetture francesi, ma i loro motori Cosworth DFV non erano all'altezza dei 12V Matra, in questo veloce circuito. Dopo parecchi testa-coda, qualche problema di motore, ed altre noie di minor conto, Ickx-Bell sono riusciti ad acciuffare il terzo posto, ma a due giri dalla seconda Matra, mentre l'altra Gulf di Schuppan e Wisell si è ritirata quasi subito dopo la prima sosta al box mentre era terza. Al momento di ripartire dopo il rifornimento, il motorino di avviamento si è rifiu-

IL GIROTONDO

E fu subito BELTOISE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE CASTELLET - Molti posti al Castellet erano vuoti, quando alle 15,45 è stato dato il via, con il sistema Indianapolis, alle 39 vetture che componevano lo schieramento della 1000 KM del Paul Ricard. Non appena la vettura staffetta si è fatta da parte, e la bandiera francese si è abbassata davanti alle due Matra, Pescarolo ha preso la testa davanti a Beltoise, con alle calcagna Bell e Brambilla, che ha fatto una magnifica partenza, seguiti da Schuppan, il quale tuttavia già alla fine del primo giro superava la March dell'italiano. Immediatamente dietro di loro, le altre due 3000, le Lola di Pica e di Schulthess.

Alla fine del primo giro, la pilotessa

Charlotte Verney si doveva fermare per far fissare la carrozzeria della sua Chevron. Già al secondo giro, la corsa ha assunto la sua fisionomia prevista, con le due Matra — abbaglianti accesi — a menare la danza seguite dalle Gulf di Bell e Schuppan. Brambilla, la cui March evidentemente ancora soffriva dei problemi di alimentazione che l'avevano rallentata nelle prove, non riusciva a tenere la coda delle Gulf, ed anzi doveva guardarsi dalle due Lola che lo seguivano.

Una delle 2 litri ROC-Lola ha avuto subito delle noie, quando Ferrer ha iniziato a fermarsi già al secondo giro con problemi di accensione. Anche Laffite si doveva fermare molto presto, con la sua Ligier, perdendo quattro giri a sostituire un tubo di scarico rotto.

Alle spalle delle 3000 Sport, una bella corsa stavano facendo Van Lennep con la Porsche Turbo e Muller-Perschl con la KMW-Turbo, mentre Jost, partito con calma era a contatto con la prima delle 2000, quella di Stalder.

Stommelen emerge fra le Gruppo 4

Più indietro ancora, solita grossa battaglia fra le gruppo 4 dalla quale poi emergevano Stommelen-Schenken in virtù di una guida decisa e di soste al box velocissime. Già al 10. giro, la pattuglia delle Porsche perdeva quella di Hauldi-Wolleck, il cui motore fumava fin dall'inizio, e poi rompeva un bilanciere. Subito nei guai anche l'Abarth di Soria-Boeris, che iniziava una lunga serie di



E' ormai notte quando Beltoise e Jarier salgono sul podio, da vincitori, della 1000 Km francese. A sinistra, le due Matra e la Gulf alla prima frenata

tato di lavorare, quindi si è perso parecchio tempo per ripararlo. Quindi Wisell è uscito, per poi rientrare quasi subito con guai al motore; i problemi di avviamento si sono ripetuti, e la vettura è stata spinta via.

Dietro le prime tre classificate, una bella battaglia si è sviluppata per la quarta piazza assoluta; Vittorio Brambilla e Brian Hanton erano al debutto con la March 74S DFV 3000 della Mike Coombs Racing, un debutto molto positivo, ma si sono dovuti fermare, dopo aver saldamente occupato il quarto posto, a causa di un calo nella pressione dell'olio. Il quarto posto è andato quindi alla « vecchia » Porsche 908-3 di Jost-Casoni, pur se a ben 11 giri di distacco dalla vettura di testa, alla fine dei 130 giri su cui si è svolta la corsa, accorciata a 750 km. (al posto dei 1000 previsti) in omaggio ai problemi energetici, così come fu per la gara del Nurburgring.

fermate per surriscaldamento, e non riusciva mai seriamente ad inserirsi nella lotta fra le duemila.

In testa, al secondo giro Beltoise aveva preso il comando, mentre Pescarolo faceva la sua solita corsa d'attesa, contento di lasciare il compagno a farsi largo fra le vetture più lente, che erano state doppiate fin dal quarto giro.

A questo punto iniziano i guai per la più veloce delle Gulf, quella di Bell. Dopo i 16 giri di gara, l'inglese era costretto ad una sbandata da una vettura più lenta, che gli si era piazzata in traiettoria. Bell riusciva a ripartire, ma in quarta posizione, ma due giri dopo un'altra manovra azzardata dell'unica BMW turismo in gara obbligava Bell ad una frenata allo spasimo, le ruote si bloccavano e si spegneva il motore. Prima che Bell riuscisse a rimmetterlo in moto, poiché la pompa di pressione del carburante si era surriscaldata nei primi tentativi, passavano due giri.

Molto tempo perdeva anche Schulthess, che si fermava ai box con il motore che surriscaldava in maniera furiosa, poiché si era scoperto che un radiatore acqua perdeva, e lo si è dovuto smontare e saldare prima di riuscire a farlo tenere. Non molto meglio stava la Lola degli italiani, il cui cambio diveniva di giro in giro più duro da azionare, fino a che Pianta e Pica sono stati costretti a fermarsi.

Alla fine del 30. giro, Beltoise segnalava di essere pronto a rifornire, ed in quel momento aveva 10" di vantaggio su Pescarolo, mentre il terzo, cioè la Gulf di Schuppan, era già stata doppiata al 24. passaggio; Bell era quarto con un al-

tro giro di ritardo e due giri di vantaggio su Pianta-Pica, che erano quinti prima del loro ritiro.

Un poco alla volta, la Porsche di Jost-Casoni era riuscita a farsi largo ed a precedere le Martini-Turbo, mentre ottimo l'ottavo posto di Martin Raymond, che conduceva nettamente fra le 2 litri.

Due turni per Beltoise

Molti problemi affliggevano le altre sport con il motore ROC-Chrysler: quella di Ethuin-Mamers aveva guai alla frizione, mentre quella di Stalder-Servanin aveva l'accensione che funzionava a tratti in maniera pessima. Davanti a queste 2000, la nona piazza era della Ligier di Migault che aveva condotto fin dall'inizio un tremenda battaglia con Raymond.

Al momento della sua prima sosta, Beltoise è piombato giù del cavalcavia che immette nella zona di rifornimento molto veloce, e con la vettura di traverso: meno male che non c'era nessuno in mezzo alla corsia... Dopo il rifornimento, Beltoise è ripartito ancora per un altro turno di guida, mentre Pescarolo ha ceduto subito dopo la guida a Larrousse, che ha mantenuto il secondo posto davanti a Schuppan, che a quel momento non si era ancora fermato.

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

Al momento della sosta delle Gulf, al loro box è successo un po' di caos poiché i meccanici hanno cercato di rimandare in pista Wisell prima dell'arrivo di Bell, senza però riuscirci. Poi si sono dedicati all'altra Gulf, nella quale Ickx aveva già preso il posto di Bell, ed infine hanno ripreso a lavorare a lungo da Wisell, poiché il motorino d'avviamento non funzionava.

Brambilla si era fermato dopo 17 giri, invece che i 34 previsti, a causa dei problemi di alimentazione che lo costringevano a girare con i serbatoi il più possibile pieni, se voleva che il motore funzionasse. In più, aveva dei problemi al cambio. Quando poi Henton ha preso il suo posto, sono intervenuti problemi di surriscaldamento per l'acqua e per l'olio, che lo hanno consigliato di rientrare.

Ian Grob a questo punto ha avuto un incidente che poteva essere drammatico, quando verso il termine del rettilineo principale il cambio ha «sputato» la quinta e la macchina ha compiuto una impressionante sbandata, finendo nelle reti: nessun danno a lui, e pochi alla vettura.

Dopo la prima ora, entrambe le vetture con motore Porsche turbocompresso lamentavano degli inconvenienti: la Porsche di Van Lennep aveva la quinta inservibile, come a Le Mans, e si andava avanti con quattro marce. La KMW aveva problemi ad ogni rifornimento, con i bocchettoni che non permettevano un perfetto riempimento, poi ha cominciato ad accusare noie al motore, tanto che non ha superato la metà gara, mentre la Martini si è portata all'arrivo ed anche bene.

Dopo 60 giri di corsa la Matra di Beltoise-Jarier era nettamente davanti all'altra di Pescarolo-Larrousse, che perdeva terreno di giro in giro per difficoltà di maneggevolezza dovuto ad una cattiva miscela di pneumatici montati. Ickx-Bell avevano perso un altro giro, ed erano stati superati dalla Porsche di Casoni-Jost che girava nan velocissima ma sicura e regolare. Quinti erano Muller-Van Lennep, che dovevano guardarsi da Raymond, che peraltro guidava al limite del tempo regolamentare poiché il suo compagno non stava bene, e faceva solo rare e lente apparizioni in pista. Un giro dietro a Raymond-Goodwin erano Brambilla-Henton, mentre Stommelen-Schenken, erano sempre più sicuramente al comando del gruppo 4, davanti ai non velocissimi Blancpain-Lehman alla guida della seconda Porsche 908-3. Chesseuil e Migault con la Ligier hanno sofferto, al loro secondo rifornimento, degli stessi problemi di Wisell: quando hanno cercato di riaccendere il motore, questi non è ripartito a causa di vaporizzazione nei circuiti del carburante. Quando è finalmente ripartita, si è trovata a metà circa dello schieramento delle Gran Turismo.

Verso la metà corsa, molte delle 2000 hanno avuto guai, a parte Raymond che poteva presumere di vincere facilmente la classe. Smith si era fermato con la pompa meccanica del carburante rotta, mentre l'altra Chevron di Rouff-Long ha fatto una lunga sosta per cambiare la batteria.

L'unica vettura che sembrava immune da noie era la Matra di testa, poiché la seconda, una volta compresi e risolti i problemi di pneumatici, era stata costretta ad alcune soste non preventivate, la prima per cambiare il muso dopo un contatto con la Porsche Carrera, la seconda per cambiare questa volta la parte posteriore della carenatura, danneggiata da un pneumatico, in precedenza.

Bell-Ickx hanno cercato di approfittare di questi handicap della seconda Matra, ma anche la loro Gulf è stata attardata, quando Bell ha fatto una digressione fuori pista che ne ha calmato lo slancio.

La Matra di testa si è mantenuta immune da noie fino al termine, e Jarier ha fatto sobbalzare la folla solo quando è rientrato, poco prima della fine, per un rabbocco di benzina. Terza è giunta, dietro a Pescarolo-Larrousse, l'unica Gulf superstite, quella di Bell-Ickx, mentre particolarmente sfortunati sono stati Raymond-Goodwin che sono stati costretti al ritiro poco prima della fine per la sospetta rottura della frizione. Sono quindi arrivati quarti Jost-Casoni, con una gara intelligente e regolare.

Schenken-Stommelen e Barth-Schickentanz hanno conquistato un bel 1-2 per Gerard Loos, mentre Deutsch-Heyer sono finiti piuttosto distanti dalla GT vincente. Nella 2000, dopo la disavventura di Raymond-Goodwin, la Chevron di Rouff-Long ha vinto dopo il ritiro di Dupont, davanti a Smith-Camilli. Molto promettente la gara della March 3000, al di là del suo 18. posto assoluto. Alla sua prima gara, e per di più su una lunga distanza, la vettura ha mostrato qualità notevoli.

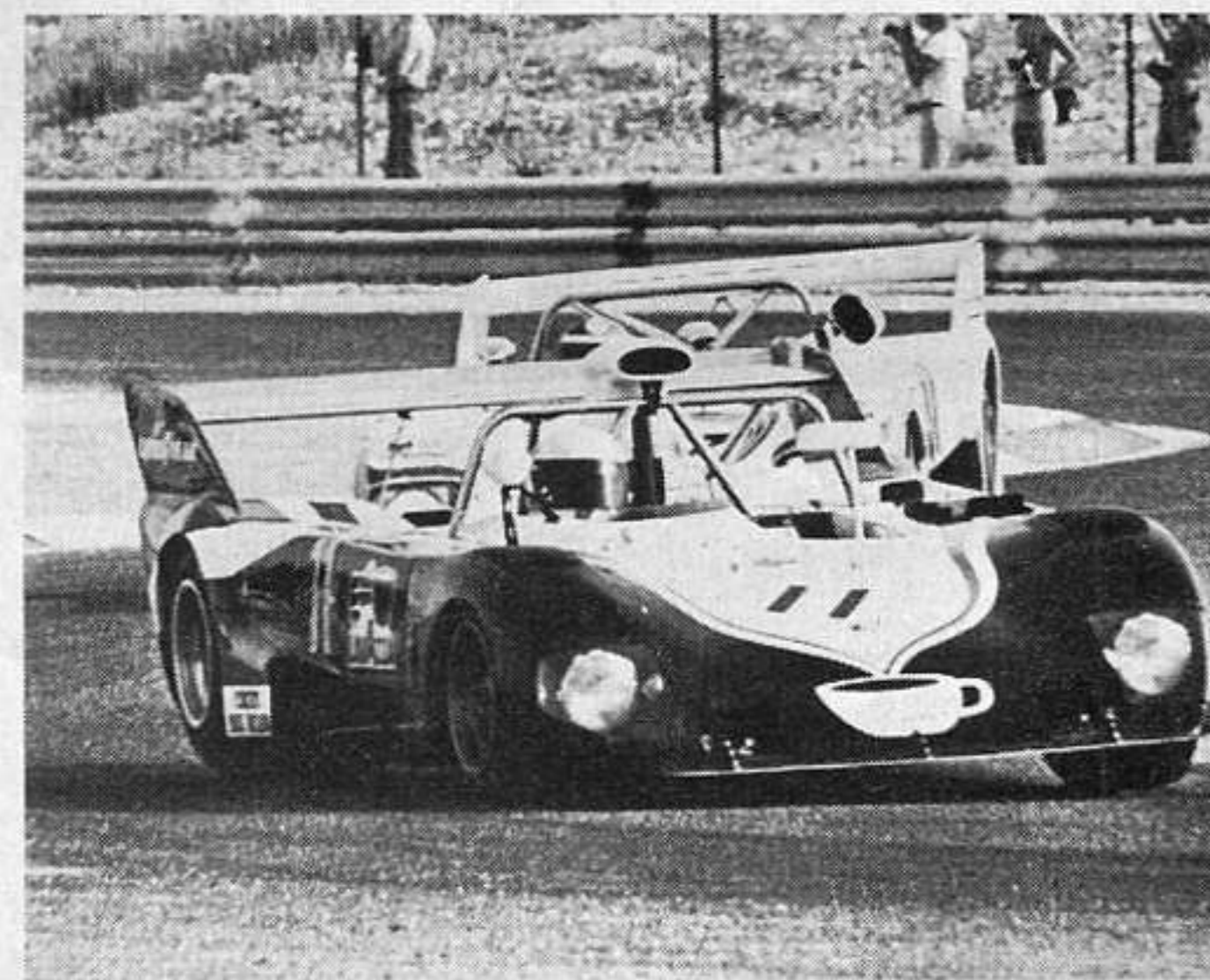
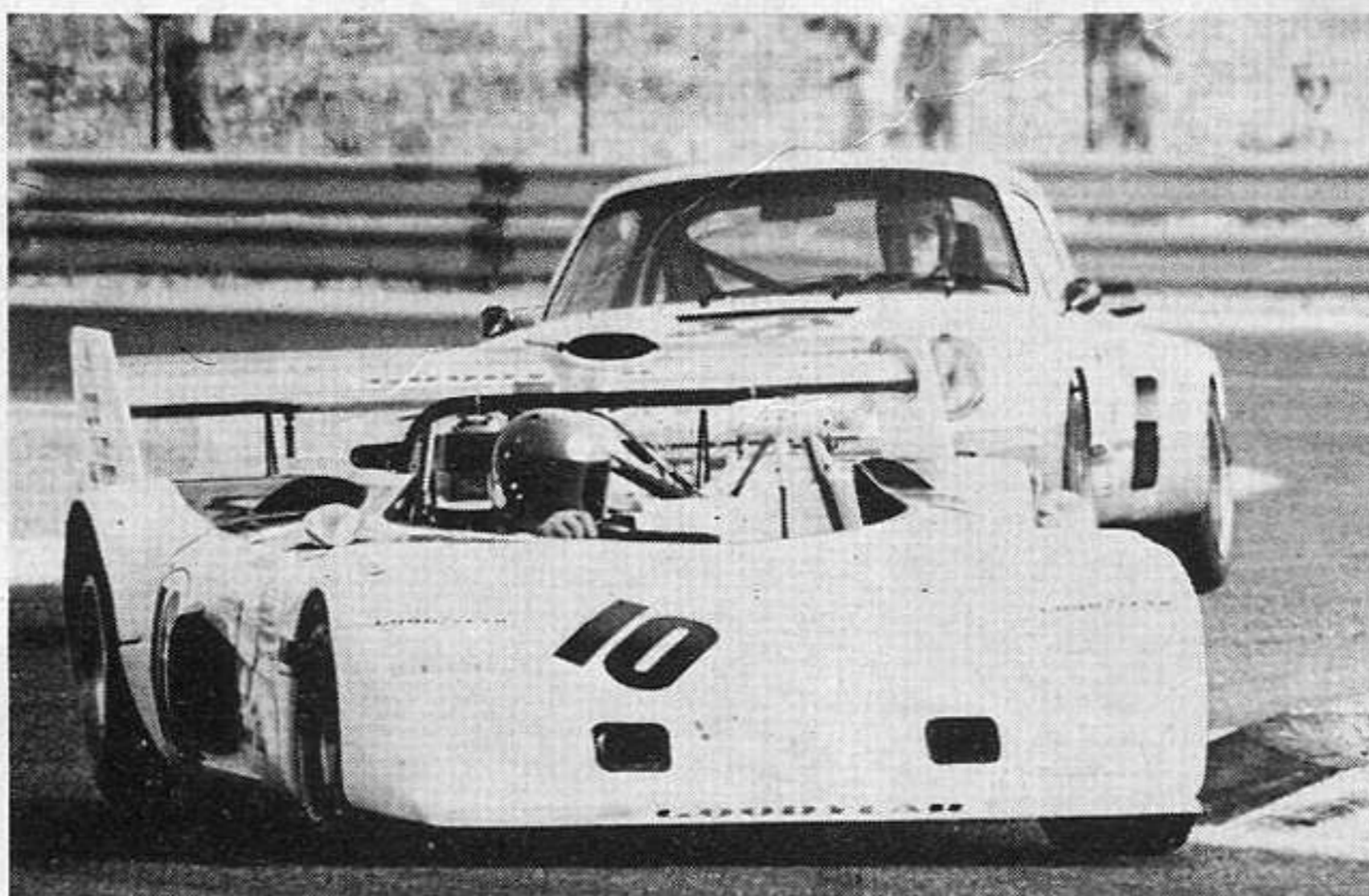
j. h.

Il gran caldo fa rinunciare la MATRA alla 680 C

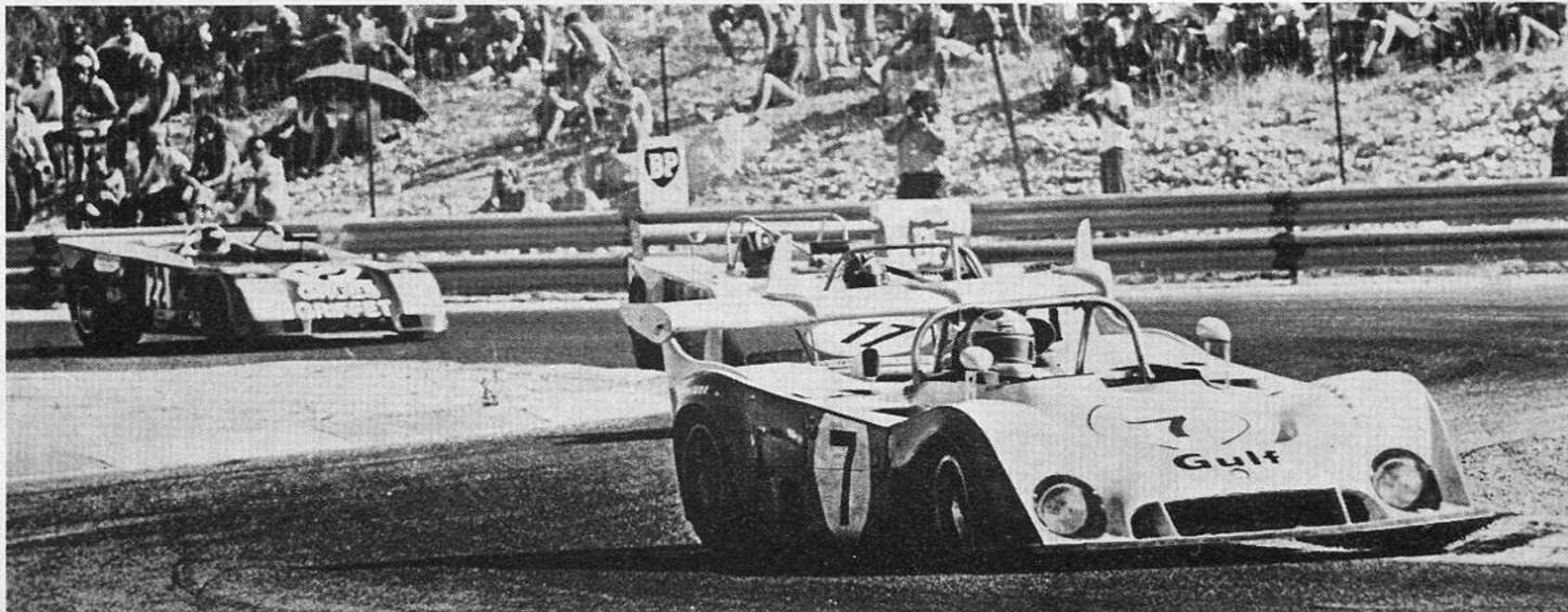
SPECIALE PER AUTOSPRINT



Van Lennep alla guida della Porsche Martini Turbo, per tutta la gara disturbata da noie sempre crescenti al cambio, tant'è vero che, dopo essere rimasta senza la quarta, ha finito fortunatamente la gara con la sola 2.a!



Sopra a sinistra, Vittorio Brambilla al volante della nuova March 3000 che ha portato al debutto con Henton. A destra, anche la Lola di Pianta-Pica ha avuto noie al cambio. Sotto, Derek Bell al volante della Gulf, terza



LE CASTELLET - Nonostante la Matra avesse in pratica già vinto il Mondiale Marche un mese prima, a Watkins Glen il circuito del Paul Ricard, nel sud della Francia, era riuscito a mettere insieme, per il suo round del campionato, un buon numero di iscritti. A dispetto della mancanza di Alfa o Ferrari, c'erano 13 tremila su un totale di 40 vetture iscritte, metà delle quali della categoria Gran Turismo. Nel corso di prove private, la squadra Matra aveva provato il modello 680 C, per accorgersi che l'alta temperatura ambiente non era gradita dal raffreddamento con i due radiatori laterali, quindi si è deciso di ripiegare sulle due 670 C che avevano già corso al Glen, con il consueto radiatore acqua anteriore. Come era previsto, queste due vetture sono state le più veloci nel corso delle prove, svoltesi martedì e mercoledì, in sessioni di due ore.

Jarier ha spinto subito, e senza dare l'impressione di impegnarsi a fondo ha fatto segnare il primo giorno il miglior tempo, 1'49"1, ben al di sotto del record della F.1 detenuto da Hulme, con la McLaren M 23, in 1'50"99. Jarier ha fatto il suo tempo in souplesse, nonostante il notevole «traffico» in pista, ed il suo tempo non è più stato migliorato.

Il secondo pilota più veloce è stato Pescarolo, con la seconda Matra. Henri è sceso fino a 1'49"9, il secondo giorno mentre Beltoise si è fermato a 1'50"7 e Larrousse a 1'50"9. Durante tutte le prove, alla Matra non hanno avuto il più piccolo problema, segno evidente che avere la propria base operativa proprio al Castellet è servito a qualcosa...

La maggiore opposizione alla Matra doveva venire dalle due Gr. 7 della Gulf Research Racing Team. Ickx aveva preso il posto, accanto a Bell, dell'infortunato Hailwood mentre la seconda vettura era stata affidata alla coppia già collaudata a Le Mans, composta da Wisell e Schuppan. Nel corso dei suoi tests invernali la Gulf al Ricard si era spinta fino a 1'52" e dopo sei mesi ci si aspettava che facesse anche meglio, ed è stato con sorpresa che il primo giorno di prove non si è riusciti a far meglio dell'1'54"9 di Scuppan, mentre Ickx — con un motore non molto a posto — non era riuscito che a far segnare 1'55".

Durante il secondo giorno di prove ufficiali, Ickx è sceso a 1'53"9, mentre Bell è arrivato a 1'54"6. Quelli del team Gulf guardavano con invidia le Matra, ma dopo un'attenta analisi comparativa ci si è resi conto che la notevole differenza

nei tempi sul giro consisteva nell'eccezionale coppia motrice del V12 Matra all'uscita dalle curve lente del tracciato. Nel percorrere la curva, le Gulf erano altrettanto veloci delle Matra, che però all'uscita dalle curve «partivano» come frecce, grazie all'utilizzazione del loro motore a partire già da 5/6000 giri, fino al massimo del regime di rotazione ammesso, mentre la coppia del DFW, pur molto buona, è più brusca e ad un regime più alto.

In un primo tempo, alla Gulf avevano deciso di non usare la prima marcia per non sollecitare troppo la trasmissione, poi si sono dovuti rendere conto che usarla era indispensabile per migliorare i tempi. Poco fortunata la coppia Schuppan-Wisell. Lo svedese aveva fatto appena pochi giri, quando il suo motore rompeva una biella. E' stata così utilizzata la vettura di riserva, che aveva però guai alla frizione tanto che Schuppan ha rinunciato a tentare di migliorare il suo tempo del giorno precedente, accontentandosi così di un posto nella seconda fila dello schieramento 3-2-3, con le Matra e l'altra Gulf in prima fila. Accanto alla Gulf in seconda fila c'era la nuovissima March 3 litri di Brambilla e del giovane asso della F.3 inglese, Brian Henton. La vettura era iscritta da Mike Coombs e preparata da Kim Argyll.

A dispetto di ciò, Brambilla ha ottenuto un ottimo 1'56"7. Subito dopo le prove, Robin Herd che era presente al Ricard ha messo mano alla vettura, sistemando l'insieme dei pescanti e dell'alimentazione, rimettendo in ordine la vettura per la gara.

In terza fila, c'erano due Lola 282-3000 iscritte, molto simili fra loro. La prima, quella guidata dallo svizzero Heinz Schulthess e dal belga Hughes de Fierland, ha preceduto quella di Pianta-Pica di 6/10 nonostante qualche problema di surriscaldamento; dal canto loro, gli italiani hanno danneggiato la parte posteriore della carrozzeria il primo giorno di prove, a causa di una sbandata, ma non hanno avuto grossi problemi. Completava la terza fila la Martini-Porsche Turbo di Van Lennep-Muller, che guidavano la medesima vettura usata alla 6 Ore di Watkins Glen. Sono riusciti abbastanza facilmente a scendere sotto i due minuti, con 1'59"5 di Muller, mentre Van Lennep è stato di solo 1/10 più lento del compagno.

Venivano poi le 2000 Sport, capeggiate dalla Lola del francese Frel Stalder, che ha mostrato ai concorrenti con i Ford quanto buono fosse il suo Chrysler-ROC, con un miglior tempo di 1'59"7. Sopra i due minuti la KMW di Muller-Persch-Braun, ma la loro vettura mossa dal motore Porsche sovralimentato ha avuto noie al turbocompressore dopo la prima ora di prove, con gravi problemi di surriscaldamento che hanno lasciato poche illusioni ai due per la gara.

I due successivi posti nello schieramento, e nella graduatoria delle 2000, erano gli altri due motori Chrysler-ROC presenti, montati sulle Lola di Laurent Ferrer-Jacques Henry e di Christian Ethuin-Max Mamers, vicinissimi con i tempi di 2'00"8 e 2'01"0. Anche lei vicinissima, la prima due litri con il Ford, la Lola di Raymond-Goodwin, nonostante molte noie all'impianto elettrico ed alla pressione del carburante.

Nella sesta fila, la Porsche 908-3 di Casoni-Joest. L'italiano ha provato pochissimo il primo giorno, e niente nel secondo, a causa di un malore dovuto ad indigestione di cibi guasti. Anche Jost non ha girato molto, anche per il tempo perso a cambiare rapporti, ma il tempo è stato ugualmente ottimo. Dietro alla Porsche, René Arnoux ha ottenuto un buon tempo alla sua prima uscita con una vettura sport, girando in 2'02"2 con la Chevron B23/6-BDG di Michel Dupont. La similare vettura di Hine e Grob aveva dovuto provare con un Ford-Smith FVC 1930, poiché il BDA Brian Hart si era rifiutato di andare in moto una volta installato nella vettura, prima dell'inizio delle qualificazioni.

Le due Ligier erano molto attese a questa gara, per la quale si erano preparate bene, con le coppie Guy Chasseuil-Francois Migault e Jacques Laffite-Michel Leclere. Li troviamo in settima fila con tempo quasi identici. La Chevron-FVC che Peter Smith divideva con il locale Gerard Camilli era stata di oltre 3" più veloce dell'altra Porsche 908-3 della Jost Racing, quella di Biancpain-Lehman.

Fra le Gran Turismo, che componevano quasi tutto il resto dello schieramento, il più veloce è stato Fitzpatrick, nonostante non disponesse della sua consueta Porsche-Kremer in preparazione per la gara GT di Enna. C'erano anche Stommen-Schenken, su una Carrera iscritta da George Loos. Buono anche il tempo con cui si sono qualificati Borri e Schon, con la Porsche-Harpers.

KARLSKOOGA - Nelle prove, Depailler è stato il più veloce in due delle tre sessioni, ed ha conquistato la pole position con 1'11"2, seguito da Laffite, Tambay, Palm e Kuwashima. Nel corso della sessione con la pioggia, Peterson ha mostrato la sua classe ottenendo 1'20"7.

Nel corso delle prove, Palm ha rischiato di distruggere la sua GRD uscendo di pista nella curva seguente il rettilineo principale: meno male che i guard-rails erano stati tolti, e rimpiazzati da reti.

RONNIE profeta in casa

KARLSKOOGA - Ancora una volta, non c'è stata sosta al volo vincente delle March-BMW di Formula 2: Ronnie Peterson e Patrick Depailler hanno ottenuto un convincente 1-2 nella gara di campionato europeo di Formula 2 a Karlskoga, in Svezia.

Essi hanno preceduto di quasi 20 secondi una coppia formata da Masami Kuwashima e Jacques Laffite, anch'essi su March-BMW, assieme ai quali, per 59 dei 68 giri di gara, era stato in lotta Patrick Tambay, con la Elf-BMW, prima di rompere il suo motore Schnitzer.

E' stato così Gabriele Serblin, con la March-Trivellato BMW a conquistare un eccellente quinto posto, anche se ad un giro dai leaders. La prestazione di Lele è un incoraggiamento per tutti i giovani italiani quest'anno in Formula 2, dopo i gravi problemi che hanno impedito alla nazionale azzurra di proseguire il suo lavoro con Flammini e Truffo, che infatti non sono potuti venire in Svezia.

Sesto si è classificato Alain Cudini, anche lui con la Elf-BMW. Il francese era decimo al primo giro, poi è entrato in testa-coda ed è ripartito al

BOZZETTO litiga con l'« ELBA » (ha corso JARQUE)

● In Svezia c'era anche Paolo Bozzetto, che ovviamente si attendeva di guidare la sua solita March-Elba. Solo che il team Elba aveva deciso altrimenti, stabilendo di dare la vettura all'argentino Carlos Alberto Jarque, poco più che sconosciuto. Sono volate parole grosse nel box della Elba, Fra Bozzetto e Jarque, prima che l'italiano lasciasse la pista.

21. posto. Con una guida « spiritata » ha riguadagnato 15 posti.

L'ultimo punto valido per la classifica europea (Peterson è classificato FIA, quindi non prende punti), è stato conquistato dallo svedese Torsten Palm, che ha portato la sua GRD del Team Pierre Robert ad un buon settimo posto davanti al pubblico amico, che tifava sonoramente per lui. Palm, che al via era in seconda fila, ha preso un'ottima partenza poi via via è stato superato da Depailler, Peterson e dagli altri che lo seguivano da vicino. Per molti giri Palm ha battagliato quindi con Serblin e Leclere, poi ha fatto qualche errore ed è stato superato.

Una grossa delusione è stata Stuck. Il campione tedesco non è mai sembrato in grado di dire la sua. Per molti giri è rimasto assieme a Purley ed a Quester, dandosi da fare ogni tanto in frenata. Quelli della March

DEPAILLER scudiero a KARLSKOOGA

| L'EURO classifica F. 2 | MONTJUCH | HOCKENHEIM | PAU | SALISBURGO | HOCKENHEIM | MUGELLO | KARLSKOOGA | TOTALE |
|------------------------|----------|------------|-----|------------|------------|---------|------------|--------|
| DEPAILLER | 6 | 3 | 9 | — | — | 9 | 9 | 36 |
| LAFFITE | — | — | 6 | 9 | — | 6 | 6 | 27 |
| STUCK | 9 | 9 | — | — | 4 | — | — | 22 |
| JABOUILLE | 4 | — | 3 | — | 9 | — | — | 16 |
| LECLERE | 1 | 4 | 2 | — | 2 | — | — | 9 |
| PURLEY | — | — | 1 | 6 | — | — | — | 7 |
| SUTCLIFFE | 2 | — | 4 | — | 1 | — | — | 7 |
| PRYCE | — | — | — | — | 3 | 4 | — | 7 |
| WATSON | — | 6 | — | — | — | — | — | 6 |
| PAOLI | — | — | — | — | — | 6 | — | 6 |
| SERBLIN | 3 | — | — | — | — | — | 3 | 6 |
| TAMBAY | — | 2 | — | 3 | — | — | — | 5 |
| DOLHEM | — | — | — | 4 | — | — | — | 4 |
| KUWASHIMA | — | — | — | — | — | — | 4 | 4 |
| COULON | — | — | — | — | — | 3 | — | 3 |
| FLAMMINI | — | — | — | 2 | — | — | — | 2 |
| MARTINI | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 |
| CUDINI | — | — | — | — | — | — | 2 | 2 |
| PALM | — | — | — | 1 | — | — | 1 | 2 |
| ROOS | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| HENTON | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |

dicevano che la sua vettura aveva problemi di sovrasterzo, anche se a vederlo curvare non sembrava. Alla fine, ha occupato un opaco decimo posto.

Davanti a Stuck, hanno dato vita alla loro piccola guerra privata le due March-BMW di Gubelman e Vonlanthen. Fino al 26. giro i due erano in compagnia di Reine Wisell, che ha fatto una delle sue rare apparizioni in F. 2 questa volta al volante di una delle Surtees-Marlboro del team Equador, quella che normalmente usa Merello, ma non ha destato grande impressione, finendo poi per lasciare una sospensione posteriore in un guard-rail. La sola Surtees-BMW a finire è stata così quella dell'altro equadoriano, Guillermo Ortega, undicesimo ed ultimo classificato a 3 giri dai primi. L'altro membro del Team, Tim Schenken, si è ritirato un giro dopo Wisell per problemi di assetto.

Buona impressione ha destato il debuttante in Formula 2, lo svedese Gunnar Nilsson, che ha fatto una bella gara in una delle due March di Brian Lewis. Gunnar era 9. nei primi giri iniziali, ma ha dovuto fermarsi per sostituire un pneumatico, poi la sua macchina si è messa ad andare a tre cilindri, ma finché è andato bene era assieme alla Chevron di Purley.

A proposito delle Chevron, esse sono apparse veloci ma non ancora perfettamente messe a punto. Purley ha danneggiato dapprima il suo musetto in una toccata con Serblin, si è fermato a cambiarlo poi si è dovuto definitivamente fermare con il cambio bloccato. Quanto a Quester, era 8. quando il suo motore lo ha costretto al ritiro.

Depailler è rimasto al comando fino al 26. giro, quando Peterson lo ha infilato in frenata alla curva del « Velodromo ». Dopo, Depailler si è incollato alla coda della March dello svedese, stabilendo anche il giro più veloce.

« Questa è una vittoria cui tenevo molto — ha detto Peterson dopo la corsa — Karlskoga dista solo mezz'ora dalla mia città natale, Orebro, ed ho vinto l'ultima volta in questo circuito nel 1969, con la F. 3 ».

Tege Tornvall

Così (in 24) al via

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Laffite (March) 1'11"8 | Depailler (March) 1'11"2 |
| Palm (GRD) 1'11"9 | Tambay (Elf 2) 1'11"8 |
| Stuck (March) 1'12"0 | Kuwashima (March) 1'11"9 |
| Peterson (March) 1'12"1 | Leclere (Elf 2) 1'12"0 |
| Cudini (Elf 2) 1'12"5 | Purley (Chevron) 1'12"2 |
| Coulon (March) 1'12"5 | Serblin (March) 1'12"5 |
| Schenken (Surtees) 1'12"9 | Paoli (March) 1'12"6 |
| Quester (Chevron) 1'13"8 | Nilsson (March) 1'13"2 |
| Wisell (Surtees) 1'14"0 | Vonlanthen (March) 1'13"8 |
| Ortega (Surtees) 1'14"3 | Gubelman (March) 1'14"2 |
| Bourgoignie (GRD) 1'15"3 | Favre (March) 1'14"7 |
| Arpiainen (March) 1'15"7 | Jarque (March) 1'15"5 |

Così (in 11) all'arrivo

Cannon, Race, gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato europeo della Formula 2 - Karlskoga (Svezia), 11 agosto 1974

LA CLASSIFICA

1. Ronnie Peterson (March-BMW 742). 68 giri in 1.23'00"4, media 147,500 kmh; 2. Depailler (March-BMW 742) 1.23'00"7; 3. Laffite (March-BMW 742 BP) 1.23'19"7; 4. Kuwashima (March-BMW 742) 1.23'20"0; 5. Serblin (March-BMW 742) a 1 giro; 6. Cudini (Elf-BMW) a 1 giro; 7. Palm (GRD-BMW) a 1 giro; 8. Gubelman (March-BMW 742) a 2 giri; 9. Vonlanthen (March-BMW) a 2 giri; 10. Stuck (March-BMW 742) a 2 giri; 11. Ortega (Marlboro-Surtees-BMW) a 3 giri.

GIRO PIU' VELOCE: Patrick Depailler, in 1'12"1, media 149,800 kmh.

Sconcertante parossismo agonistico a
TALLADEGA (ma PETTY non si batte)

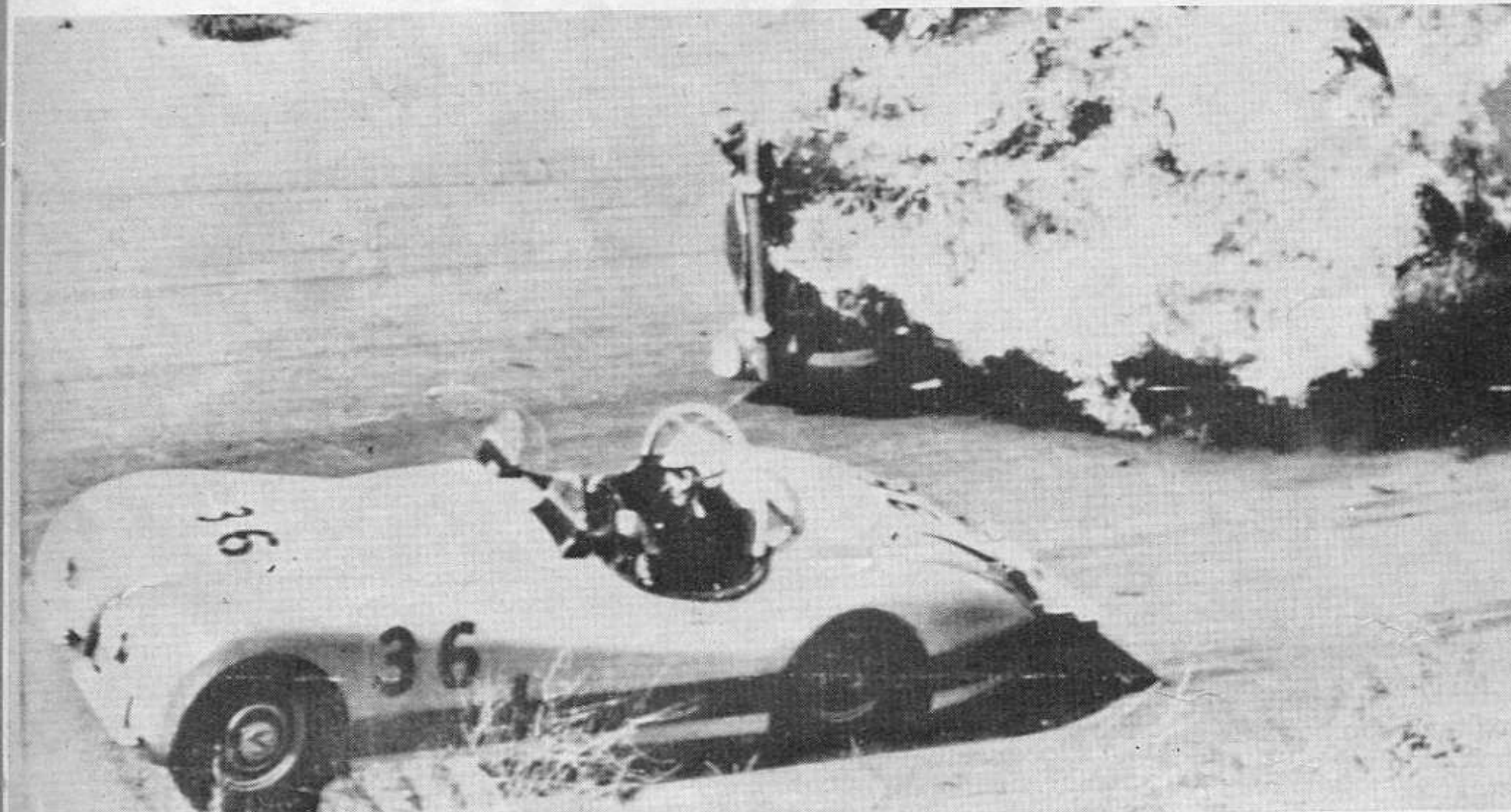
SABOTAGGI a vetture stock - car!

TALLADEGA - La « 500 Miglia di Talladega » ventunesima gara della categoria stock o se vi aggradà la più importante manifestazione della Nascar con 150 mila dollari in palio è stata disturbata da due incidenti durante le prove e da una serie di sabotaggi alle macchine, motori e pneumatici da far impallidire l'agente « 007 ». Buddy Arrington e Dean Dalton hanno riportato fratture varie e sono stati ricoverati in condizioni preoccupanti dopo che il motore della Chevrolet di Dalton letteralmente esplodeva inondando la pista di olio che causava l'incidente.

Al momento della gara alcuni meccanici scoprivano atti di vandalismo o di sabotaggio a varie macchine, compresa la Dodge di Richard Petty, che causavano ritardi, alcuni incidenti fortunatamente non seri e toglievano un

po' di incisività alla più spettacolare corsa per macchine stock. Comunque, tutto finiva per il meglio e Richard Petty che era partito dalla seconda fila dietro a David Pearson che girando alla media di 297,545 Km/h. aveva conquistato la pole position, strappava la prestigiosa coppa proprio sul rettilineo d'arrivo.

Come ricorderete a Daytona il 4 luglio scorso Pearson messosi sulla scia di Petty negli ultimi due giri, scattava, aiutato dal risucchio e a 200 metri dal traguardo lo superava vincendo per mezza lunghezza. Qui a Talladega Petty, che aveva dominato buona parte della corsa, messosi sulla coda di Pearson a pochi metri dall'arrivo ha compiuto il medesimo guizzo ed ha battuto il rivale terribile di mezza macchina.



Non impressionatevi, è una scena del film «On the beach», e quello tra le fiamme è uno dei più bravi fra i professionisti «stuntmen» americani, Harvey Parris, che anche questa volta se la caverà con abituale abilità

Follmer rompe definitivamente con il team del vittorioso Oliver (e la Porsche non basta a Redman)

Pugilato SHADOW

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MID-OHIO - Tutto è finito in fumo. Il ritorno in gara della Porsche Audi 917-30K, l'associazione di George Follmer con la Shadow UOP e, forse la Can-Am, sta esalando l'ultimo respiro.

Peccato, perché tutto aveva preso un avvio piacevole e sembrava che, nonostante il «turbocharger» destasse preoccupazione tra i costruttori, le cose si sarebbero stabilizzate. Poi sopraggiunge la Shadow che, col suo motore aspirato, mise K.O. il turbocompressore di Stoccarda, il quale aveva permesso a Mark Donohue di conquistare un campionato Can-Am col moltissima facilità, tra il malcontento generale dei «minori» i quali non erano riusciti a reggere al «train» strepitoso del «monstre» tedesco.

L'avvento della Shadow fece trarre un sospiro di sollievo ai dirigenti la Federazione, ai piloti e costruttori. Per le «anziane» McLaren, che da cinque anni facevano da damigelle di corte, alla Porsche ed alla McLaren «official» di Denis Hulme, si aprivano nuovi orizzonti.

Nessuno però prevedeva che la «nera Shadow», che nella precedente edizione Can-Am aveva fatto sorridere di compassione, avrebbe tirato fuori gli artigli al-

la medesima maniera della Porsche di Roger Penske, e forse peggio.

La prima gara ebbe inizio con una schiacciante vittoria di Jackie Oliver sulla pista di Mosport dove, al termine della competizione, molti presenti ebbero modo di osservare uno scontro a suon di pugni, addolcito dal pronto intervento dei meccanici. George Follmer, il nervoso ed irabondo pilota californiano, non aveva gradito certe espressioni del compagno di squadra inglese e lo aveva aggredito con cazzotti.

Da quel momento si sfaldava un'amizizia che avrebbe dovuto funzionare come nei tempi d'oro, quando Denis Hulme ed il compianto Peter Revson, «flavano» come due gattini innamorati, almeno apparentemente, ed ogni scontro veniva smussato dal tempestivo Teddy Mayer.

«E' finita da Mosport — mi disse Follmer ad Atlanta — ormai c'è troppa diversità di vedute e di pensiero tra me e l'inglesino. E' finita. Corro per non star senza far nulla. Mi pento quasi di aver messo da parte le corse "stock" dove avevo ammirazione, riconoscimenti, e soddisfazioni».

Poi è venuta Mid Ohio che ha fatto traboccare il bicchiere.

Non ci sono stati pugni, ma l'atto di Follmer a metà gara è stato più violento dei cazzotti. Si era al 27. giro. Follmer,

che si era tenuto sulla scia di Oliver, il quale a sua volta era riuscito ad acciuffare il «fuggitivo» Brian Redman su Porsche-Penske, tentava il sorpasso in curva. Oliver lo stringe «volutamente» e Follmer esce fuori pista rovinando l'avantreno. Due giri dopo il californiano rientra al box, scuote la testa, mostra le dita a forma di corna e dice al «team manager» Mike Hillman: «Basta, non correrò più con la sua squadra di pazzi. E non venite a cercarmi. Per me è finita qui la Can-Am».

Più tardi qualcuno ha avvicinato Follmer onde convincerlo a guidare la Porsche di Penske che Redman ha pilotato una sola volta — perché libero da impegni — e che, se non avrà un altro pilota, tornerà a far parte della collezione di «pezzi d'antiquariato» nel museo Penske di Reading in Pennsylvania.

«La macchina ha risposto bene — ha detto Mark Donohue, direttore della scuderia — soltanto che aveva bisogno di maggior prove. E' stata ferma oltre un anno e qualche cosa non funzionava bene». Alla vigilia, comunque, aveva girato alla media di 106,544, due miglia più veloce di Follmer ed un miglio al di sopra della media di Oliver, ed aveva guadagnato la «pole position».

Rimaneva da vedersi, tuttavia, se la macchina avrebbe potuto girare senza fer-

marsi a far rifornimento, approvato il nuovo regolamento, per le gare Can-Am. «Tutto dipenderà da quanto vantaggio Redman prenderà sin dalla partenza — commentava Donohue —. Se sarà in vantaggio di 18 secondi al momento in cui rientrerà per il pieno, allora potremo sperare nella vittoria finale».

Ma il male non è dipeso dal rifornimento, ma da qualche pezzo forse troppo vecchio, che ha fatto rallentare la Porsche malgrado Redman spingesse come un dannato intorno al circuito dalle nove curve difficilissime.

In questa gara, oltre al ritorno della Porsche-Penske, si son viste altre McLaren rivedute e «corrette» che comunque non hanno avuto alcune «chance» di restare nel mazzo dei favoriti. La vettura di John Gunn, di proprietà della signora Dalles Heyser di Laurel nel Maryland, si è piazzata decima con 16 giri di distacco per noie al motore. Gli altri «famosi», come Molschenbaker, Muller, Cuddy ecc., hanno dovuto alzare le mani per difficoltà meccaniche facendo posto così ai più lenti e fortunati come Shelton, Woods e compagni.

La Marchal Lola T260 di Gunn aveva iniziato con un ritmo sostenuto e sembrava volesse tenere d'occhio le due Shadow, ma la macchina — che originariamente era stata preparata per Jackie Ste-

La gara è stata combattuta, con sei bandiere gialle per circa 40 giri, e con dei cambi di comando (36) che hanno fatto scattare in piedi ripetutamente i 60 mila spettatori.

La media, a causa delle bandiere gialle è stata alquanto bassa, comunque vi sono state punte intorno alle 185 miglia orarie, cioè oltre 295 kmh.

«Senza i sabotaggi», affermava Bill France, dopo la gara, «forse gli spettatori avrebbero potuto osservare uno show migliore. Comunque investigheremo e vedremo chi è il colpevole. Comunque conoscendo il sud, penso che qualche fazioso abbia voluto intimorire alcuni tra i migliori piloti i quali, invece, hanno dato spettacolo di potenza e decisione».

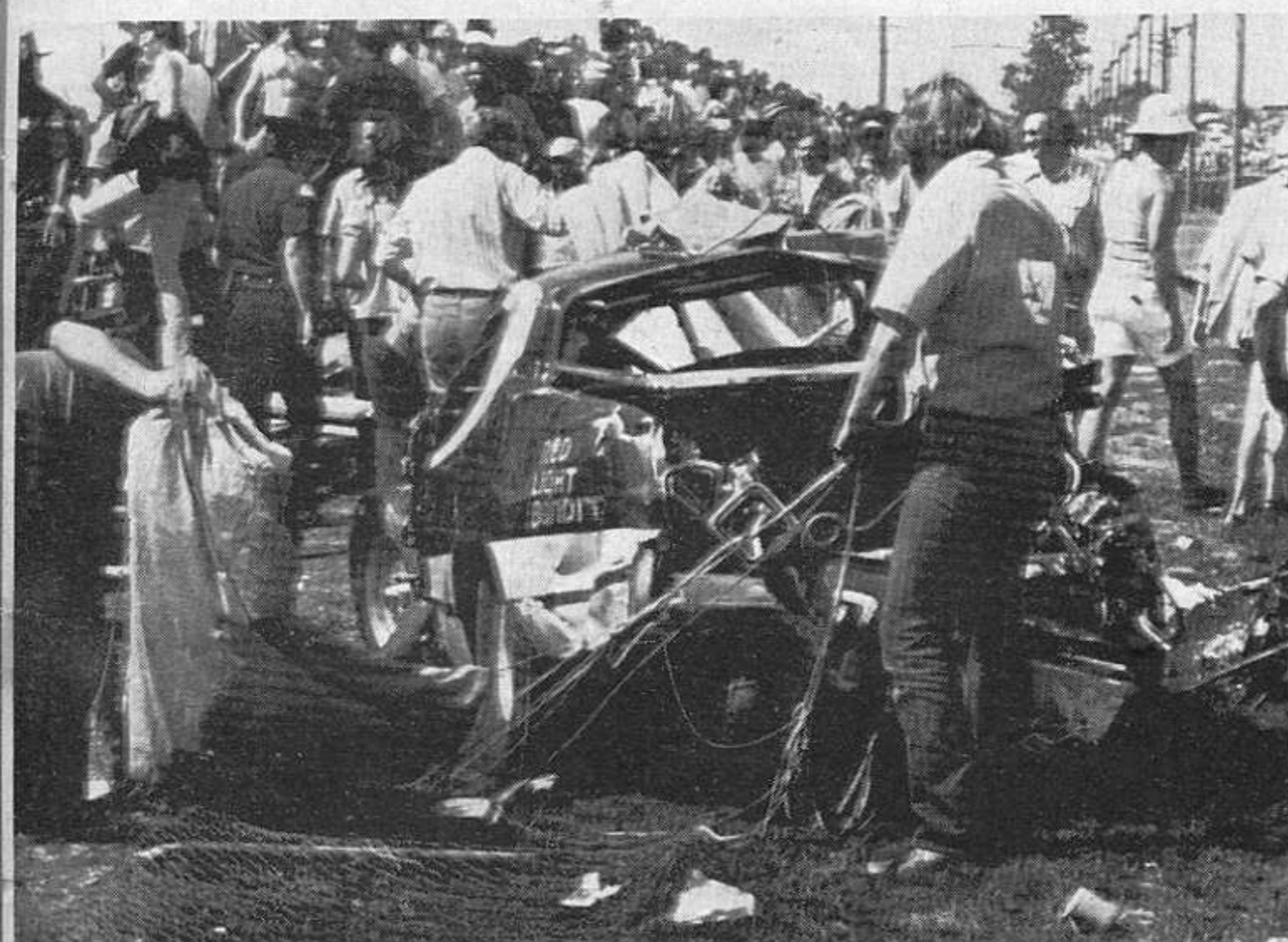
Con questa vittoria (per la ter-

za volta sulla pista di Talladega) Petty consolida la sua posizione di capoclassifica seguito da Cale Yarborough con 491 punti in meno e raggiunge i 201.270 mila dollari vinti in ventuno gare in calendario. La Matador di Penske, affidata a Bobby Allison è finita in terza piazza ad un giro di distacco dopo aver dato dimostrazione di saper reggere agli spunti delle rivali blasonate e tenendo il comando per svariati giri.

500 MIGLIA «TALLADEGA» - Gara di velocità stock - 11 agosto 1974.

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) che gira alla media di 239,156 kmh; 2. David Pearson (Mercury); 3. Bobby Allison (Matador) a 1 giro; 4. Cale Yarborough (Chevrolet); 5. Benny Parson (Chevrolet); 6. Buddy Baker (Ford) a 3 giri; 7. Ramo Stott (Chevrolet); 8. Bobby Isaac (Chevrolet); 9. Earl Ross (Chevrolet).



Questo incidente, invece, è purtroppo vero. E' accaduto il 4 agosto scorso a St. Louis, nell'Illinois, nel corso della disputa di una prova di dragsters. Il drag carenato di Bill Bagshaw è improvvisamente entrato nella folla al momento in cui il suo motore è esploso, provocando la sbandata. La vettura ha ucciso due spettatori e ferito altre venti persone, fra cui il pilota. A sinistra, si recupera uno spettatore ferito. Qui sopra, i resti del «drag»

wart e riveduta dalla scuderia della Heyse — non ha retto ed il calore fortissimo ha mozzato le ali delle aspirazioni del pilota di Miami.

La vittoria di Oliver, la quarta della serie, conclude praticamente il campionato Can-Am che si sposta ora verso la costa pacifica con sempre minore interesse.

«Pensare che avevamo deciso di invitare qualche buon pilota europeo l'anno prossimo — commentava un dirigente la SCCA — ma di questo passo nessun concorrente se la sentirà di venire a rischiare una sconfitta con quelle Shadow scatenate».

«Siamo qui per vincere — ha detto Oliver — come e con che cosa poco conta. Quando perdevamo con le Porsche, nessuno commentava».

Supremazia assoluta prima, supremazia incontrastata ora. QUESTO IL MALE superiore ed essenziale della Can-Am che, se vorrà sopravvivere, dovrà ricorrere a qualche espediente che non veda di facile soluzione. Per sopravvivere ci vorrebbero altre vetture tipo Shadow, capaci di contrastare il passo alle Shadow, le quali, per anni hanno morso la polvere ed ora, giustamente, assaporano il dolce della vittoria. Ma per quanto tempo ancora? Di questo passo le poche rimaste in gara che si tengono in vita a singhiozzi e con non pochi sacrifici (e Mutschelbaker ce lo confermo a Watkins Glen: «Per tirare avanti facciamo sforzi incredibili, ma per quanto tempo ancora?») per cui non è avventato predire che, forse l'anno venturo, uno dei più avvincenti trofei automobilistici sarà destinato a perire, salvo qualche miracolo inatteso.

Ma per poter costruire bolidi tipo Porsche o Shadow non ci vogliono soltanto

qualche dollaro. E non tutti i costruttori impegnati nella Can-Am sono in grado di sopperire a simili spese. Per cui, questo potrebbe essere l'ultimo «hurrà» della signora Can-Am.

Lino Manocchia

EVANS ce l'ha fatta a battere GETHIN in 5000

THRUXTON - Bella vittoria di Bob Evans nella gara di Thruxton valida per il campionato Rothmans di F. 5000, davanti a Peter Gethin. All'inizio, aveva preso la testa Schuppan poi il suo motore si è rotto, ed Evans si è man mano distanziato dagli inseguitori. Solita bella ed intelligente gara di Lella Lombardi, che verso la fine è stata danneggiata da un pneumatico che si stava rovinando ma è riuscita ugualmente ad arrivare sesta.

Nella gara di contorno per le Formula 3, dominata dal solito Brian Henton, c'erano anche Marcello Rosei e la sua March 733 con motore Lancia Repetto. Rosei, che in prova si era comportato molto be-

Si è concluso in SVIZZERA il campionato europeo della MONTAGNA

MIEUSSET assente SALOMON per 2"

Classifica finale del Campionato della Montagna 1974

| | | |
|---|----------------|----------|
| 1 | Jimmy Miesuset | punti 95 |
| 2 | Amweg | 40 |
| 3 | Nesti | 38 |
| 4 | Salomon | 35 |
| 5 | Maublanc | 30 |

DELEMONT - L'ultima prova del campionato europeo della montagna 1974 si è svolta sul classico percorso svizzero che da St. Ursanne porta, dopo 5.089 metri, a Les Rangiers.

Fino dalle prove del sabato, svolte sotto un sole torrido, era apparso chiaro che i due svizzeri Amweg e Salomon avrebbero approfittato dell'assenza dell'ormai virtuale campione, Miesuset, per darsi acerrima battaglia. Loro erano infatti i migliori tempi, assieme al francese Maublanc, e la battaglia si annunciava appassionante nel corso delle due salite di domenica.

Nella prima manche, era Salomon (March 742) a far segnare il miglior tempo con 2'04"31, seguito appunto da Amweg (2'05"29) e da Maublanc (2'05"83). Tutto era ancora da decidere, ed anzi nella seconda salita Amweg si migliorava ottenendo 2'02"96, ma era ben presto detronizzato da Salomon che bloccava i cronometri su un ottimo 2'02"04. Fra le monoposto, ottima la prestazione di Loris Kessel, che nella seconda salita faceva segnare 2'10"03 con la sua Brabham Formula 3.

FRANCIA: e sei! si aggiudica il Trofeo POLIFAC

KASSELL - Vincendo anche la gara sull'aerodromo di Kassel Calden, nell'Hessen, Giorgio Francia si è definitivamente aggiudicato, con un paio di gare di anticipo il Trofeo Polifac. Con questa sesta vittoria, il pilota, della March-Toyota si è infatti matematicamente garantito della vittoria nel Trofeo a prescindere dai risultati delle due gare mancanti.

C'erano — come di consueto — altri piloti italiani in Germania. Gaudenzio Mantova è giunto 6., Bergami 15. Corolli e Bodini. C'era anche Fadini, praticamente un debuttante, con la Brabham BT35, che è incorso in un incidente senza gravi conseguenze.

PREMIO DI KASSELL-CALDEN, Germania, gara internazionale di Formula 3

LA CLASSIFICA
1. Giorgio Francia (March-Toyota); 2. Binder (March-Nova) a 5"; 3. Deutsch (March) a 35"; 4. Andersson (March) a 40"; 5. Kern (Renault Alpine); 6. Mantova.

Negli altri gruppi, da rilevare la assenza di Mauro Nesti, che non aveva ritenuto opportuna la trasferta in Svizzera, preferendo vincere in Italia. In sua assenza, lotta fratricida fra gli svizzeri Jauslin e Kiser, che terminava con la vittoria di quest'ultimo al volante di un'Abarth 2000. Per quanto riguarda le vetture speciali derivate dalla serie, ancora una volta la miriade di Porsche Carrera ha dovuto inchinarsi davanti alla BMW CSL di Walter Brun che si imponeva con più di 2" di vantaggio sulla prima Porsche.

La corsa di Les Rangiers è stata per la prima volta aperta alle motociclette. Purtroppo, proprio al termine delle prove ufficiali, un grave incidente occorreva al campione europeo della montagna, Walter Rungg, che su Yamaha aveva appena tagliato il traguardo quando, probabilmente per un'avaria meccanica, urtava il guard-rail. Subito trasportato all'ospedale di Delemont, purtroppo si rendeva necessario amputargli una gamba. Ironia della sorte, Rungg aveva ottenuto il miglior tempo in 2'26"87.

St. URSANNE-LES RANGIERS, gara internazionale di velocità in salita valida per il campionato europeo della montagna - 18 agosto 1974

CLASSIFICA GENERALE (somma dei tempi delle due manches)
1. Salomon (March 742) 4'06"35; 2. Amweg (March 732) 4'08"25; 3. Maublanc (March) 4'09"51; 4. Affentranger (March) 4'14"35; 5. Joliat (March 4'16"53; 6. Vonlanthen (March) 4'19"43; 7. Kessel (Brabham) 4'23"21; 8. Franklin (Ensign) 4'23"77; 9. Kiser (Abarth) 4'28"10; 10. Jauslin (Lola) 4'28"76.

● Il comm. Fangio, l'indimenticato ex campione del mondo, è stato eletto presidente della Mercedes argentina. Così almeno assicura il suo grande amico Andrea Fabris che per l'occasione sabato prossimo farà un grande «asado» sul lago di Garda.

ne, è stato però coinvolto in un incidente iniziale che ha fermato quasi subito alcuni protagonisti, rompendo una sospensione ed essendo costretto al ritiro.

GARA DEL CAMPIONATO ROTHMANS, internazionale di velocità in circuito - Thruxton, 18 agosto 1974

LA CLASSIFICA:
1. Bob Evans (Lola T332), 35 giri in 42'35"4, media 186,950 kmh; 2. Gethin (Chevron B28) 42'47"8; 3. Belso (Lola T330) 43'05"4; 4. Craft (Chevron B28) 43'13"8; 5. Keizan (Lola T332) 43'15"2; 6. Lombardi (Lola T330) 43'36"4; 7. Pilette (Chevron B28) a 1 giro; 8. Summer (Trojan 101) a 1 giro; 9. Wattiez (Lola T330) a 1 giro; 10. Trimmer (Lola T330) a 2 giri. GIRO PIU' VELOCE: Schuppan 1'11"0, media 192,250 kmh (nuovo record).

Da POPOLI a San GIUSTINO il toscanaccio NESTI non concede speranze a GIANFRANCO

POPOLI. Parodiando il verso famoso di Pindaro, mi alzo in piedi, mi levo il cappello ed esclamo, senza nessun freno e controllo che il cielo dello sport automobilistico abruzzese ha visto il fulgido successo di Nesti nella XII cronoscalata di Popoli. La manifestazione dell'A.C. Pescara ha dato altri primi attori, ma il paragone non regge. Non voglio essere frainteso, «Gianfranco», Scola, Laureati, Ciuti, Morelli, Anastasio, Ottomano, Arfè e Paleari hanno compiuto imprese notevoli, ma il successo di Nesti è stato una cosa diversa. C'è stata della magia nel pilota della Nettuno che ha fatto del possente motore della sua

March BMW il trampolino di lancio che gli ha permesso di vincere ed abbassare il primato della gara stabilito da Carlo Facetti nel 1972 su Abarth 2000.

La vittoria di Nesti è il «come volevasi dimostrare» di un problema umano impostato come un'equazione, articolato come un sillogismo. Sta qui il valore e l'essenza stessa della sua gara. Prove: Nesti segna con 3'54"2 il miglior tempo. Gara: vince con 3'51" nonostante che la perdita di un cornetto dell'iniettore lo obblighi a percorrere circa 600 metri a tre cilindri e a finire la gara in folle.

All'arrivo Nesti, un toscanaccio di

Pistoia, tutto di un pezzo, dalla parola facile ci ha detto: «Ho abbassato il record di Facetti di 4"8, ma non sono completamente soddisfatto. Quello stacco del cornetto dell'iniettore mi ha indiscutibilmente fatto perdere almeno quei 5" che mi avrebbero permesso di salire in quel tempo che ti avevo pronosticato ieri sera e verso il quale tu eri alquanto scettico, ma mi riprometto di ritornare il prossimo anno e demolire questo mio primato. La cronoscalata di Popoli è troppo bella perché io possa mancare».

Un po' abbacchiato abbiamo trovato invece «Gianfranco» che con la sua Abarth Osella ha conseguito



Nella 2000 Accardi su Fiat aveva la meglio su De Vivo al volante di una Lancia Beta.

Soltanto 2 decimi fra Cipriani e «Dino»...

Nel gruppo 2, turismo speciale, l'assoluto è andato meritatamente al pisano Cipriani che però ha trovato in «Dino», al volante di una Alfetta un rivale assai preparato; all'arrivo solo 2/10 di secondo lo dividevano. Nelle altre classi Di Francesco si è imposto nella 500 davanti a Calella, D'Alessandro ha avuto la meglio su Fortino nella 600, Gattafoni ha ottenuto un meritato successo nella 700;

Il veto - slick ultima farsa della CSAI

POPOLI. L'avv. Ceci e Galiani, erano in piena forma. Anzi prima che iniziasse le funzioni erano su di peso. Alla fine, ad occhio e croce sembravano più magri. Effetto dimagrante della nuova disposizione CSAI che ha obbligato i due commissari a far rispettare il comma dell'annuario che precisa essere gli slick non ammessi alle gare in salita? Effettivamente sì, perché le polemiche che si sono intrecciate per tutta la giornata di martedì e per buona parte anche di quella di mercoledì erano tali da far perdere parecchi chili a chiunque avesse avuto l'occasione di essere presente.

Non discutiamo la regolarità della disposizione, ma ci piacerebbe sapere dalla CSAI se occorreva giungere al termine della stagione per notare quel comma sull'annuario e farlo rispettare? Come la mettiamo con le gare già omologate e quelle in via di omologazione? Saranno invalidate in quanto tutti avevano corso con gli slick? Perché non adeguarsi alle norme CSI che per le gare internazionali e di campionato europeo della montagna permettono l'uso di tali coperture almeno sino a tutto il 1974?

Se non sono pericolose per le gare internazionali corse in Italia, perché sono diventate pericolose per le nazionali? O non sono più pericolosi gli slick scolpiti da gommisti e non dalle Case? Ne abbiamo avuto la prova proprio a Popoli con «fuori strada» finiti fortunatamente senza incidenti gravi per i piloti.

il MANGIASALITE

XII CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI - Gara nazionale di velocità in salita - Pescara, 15 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Rodolfo Agostinelli (Inn.) 6'25"7, media 74,669 kmh; 2. Quartaroli (Fiat) 7'00"7; 3. Antonacci (Inn.) 7'01"9.

Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi (Autob.) 5'35"3, media 85,637 kmh; 2. Antonelli (Autobianchi) 5'38"8; 3. «Bazooka» (Autob.) 5'40"6; 4. Bagiardi (Fiat) 5'49"7; 5. Battiato (Autob.) 5'49"7; 6. Campani (Autob.) 6'04"2; 7. Esposito (Fiat) 6'04"5; 8. D'Angelo (Autob.) 6'08"3; 9. Persico (Fiat) 6'43"5; 10. Tamborrino (Fiat) 6'44"9.

Classe 1150: 1. Riccardo Colaprete 5'40"2, media 84,656 kmh; 2. «Schizzo» 5'49"7; 3. Di Tonno 6'00"7; 4. Amoroso 6'02"7; 5. Santoro 6'06"6; 6. Stridi 6'15"9; 7. Filippi 6'18"6; 8. Taggio 6'46"3 (tutti su Fiat 128).

Classe 1300: 1. «Virzi» (Simca) 5'26"4, media 88,235 kmh; 2. De Santis (Simca) 5' e 27"; 3. Ragozzino (Simca) 5'28"7; 4. Campagnola (Simca) 5'29"1; 5. Menichetti (Simca) 5'42"8; 6. Rodinò (Cooper) 5'43"6; 7. Palumbo (Simca) 5'45"4; 8. Stella (Alfa Romeo) 6'03"8; 9. R. Palumbo (Fiat) 6'13"5.

Classe 1600: 1. Luciano Bianchi (Fiat) 6'10" e 3, media 77,774 kmh.

Classe 2000: 1. Giuliano Gentile (Alfa Romeo) 5'13"9, media 91,748 kmh; 2. Aglietti (A.R.) 5'19"5; 3. Loffredo (A.R.) 5'23"4; 4. Petrosomolo (Fiat) 5'42"1; 5. Marrone (A.R.) 5'46"7.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Fulvia) 5'25"8, media 88,397; 2. Fiaschi (Lancia) 5'39"6; 3. Guerisoli (Lancia) 5'45"1; 4. Buono (Fiat) 5'46"1; 5. Gentile (A.R.) 5'50"5; 6. Lattanzio (Lancia) 5'51"4; 7. Cutolo (Fiat) 5'53"9; 8. Bertasio (Lancia) 5'57"6.

Classe 1600: 1. Gigi Tommasi (Alpine) 5'01"3, media 95,585 kmh; 2. D'Emilio (Alpine) 5'33"8; 3. Mascari (Lancia) 6'01"2.

Classe 2000: 1. Fernando Accardi (Fiat) 5'14"2, media 91,661 kmh; 2. De Vivo (Lancia) 5'17"4; 3. Leone (Fiat) 5'24"8; 4. Molinari (Fiat) 5'40"5.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche) 4'51"6, media 98,765 kmh; 2. Calò (De Tomaso) 4'55"7.

GRUPPO 2

Classe 500 cc: 1. Vincenzo Di Francesco 5'55"3, media 81,085 kmh; 2. Calella 6'07"4; 3. «Helios» 6'21"4; 4. Di Giulio 7'01"1; 5. Romaniello 7'03"2; 6. Garofalo 11'03"5 (tutti su Fiat Giannini).

Classe 600: 1. Fausto D'Alessandro (Fiat) 5'38"9, media 84,980; 2. Fortino (Giannini) 5'50"4; 3. Guarnieri (Giannini) 5'53"9; 4. Romoli (Giannini) 5'55"4; 5. Mazzola (Fiat) 6'00"3; 6. La Notte (Fiat) 6'02"6; 7. Caso (Giannini) 6'08"8; 8. Giacommo (Fiat) 6'08" e 9; 9. Di Maio (Abarth) 6'23"1; 10. Marzano (Fiat) 6'24"1; 11. Cantù (Giannini) 6'30"6.

Classe 700: 1. Vincenzo Gattafoni (Fiat) 5'29"1, media 87,511 kmh; 2. Padrone (Fiat) 5'30"7; 3. Romoli (Giannini) 5'31"1; 4. «Luigi» (Giannini) 5'32"7; 5. Bifulco (Giannini) 5'33"3; 6. Nocchi (Fiat) 5'36"6; 7. Giordano (Giannini) 5'45"1; 8. Ciccarelli (Giannini) 5'57"2; 9. De Rosa (Abarth) 5'58"7; 10. Amendola (Abarth) 6'00"24; 11. Russo (Fiat) 6'36"6; 12. De Rosa (Fiat) 6'37"4; 13.

Napolitano 6'39"4.

Classe 850: 1. Leonardo Cavallo 5'23"2, media 98,108 kmh; 2. Scala 5'25"5; 3. Carotenuto 5'41"4; 4. Zupo 5'53"8; 6. Rega 6'25"1; 6. Guadagno 6'44"6 (tutti su Fiat Abarth).

Classe 1000: 1. Francesco Palumbo (Abarth) 5'28"7, media 87,617 kmh; 2. Bandino (Abarth) 5'46"1; 3. Marchese (Cooper) 6'02"8; 4. Mastrangelo (Autobianchi) 6'04"8.

Classe 1150: 1. Mario Casciaro 4'59"9, media 96,032 kmh; 2. Coppa 5'51"1; 3. Maggio 5'54"8 (tutti su Fiat).

Classe 1300: 1. Mario Grilli 4'58"2, media 96,579 kmh; 2. Bianco 5'47"6 (tutti su Alfa Romeo).

Classe 1600: 1. Leandro Lavecchia (A. Romeo) 5'08"1, media 93,506 kmh; 2. Sale (A. Romeo) 5'25"8; 3. Tagliaferri (A. Romeo) 5'35"2; 4. Mascari (Fiat) 6'02"1; 5. «Katia» (Fiat) 6'04"8.

Classe 2000: 1. Federico Cipriani (BMW) 4'52"6, media 98,427 kmh; 2. «Dino» (A. Romeo) 4'52"8; 3. Guarducci (Opel) 5'24"2; 4. Di Monaco (BMW) 5'26"4.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Franco Milano 5'35"3, media 85,842 kmh; 2. Brambilla 5'42"9; 3. Indignozzi 5'47"6; 4. Brangiero 5'55"8 (tutti su Fiat Abarth).

Classe 1300: 1. Raffaele De Ruggiero (Lancia) 6'06"3, media 78,624; 2. Di Marco (Simca) 6'06"8; 3. Bonventre (Lancia) 6'11"4.

Classe 1600: 1. «Paolo di Bari» 4'52"1, media 98,630; 2. Papiri 4'52"4; 3. De Luca 4'55"4; 4. Chiapparini 4'59"4; 5. Iemma 5'03"1; 6. Pagano 5'03"7; 7. Brienza 5'09"2 (tutti su Alfa Romeo).

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 4'58"7, media 96,417 kmh; 2. Bolla (Renault) 5'37"3.

Classe oltre 2000: 1. Mauro Mabritto (Porsche) 5'04"1, media 94,705.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Italo Pain (Abarth) 4'39"4, media 103,078 kmh; 2. Sgattoni (AMS) 5'16"8; 3. Zoccali (Abarth) 5'54"1.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 4'23"7, media 109,215 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 4'29"7; 3. Solinas (Abarth) 4'32"1; 4. «Mescaleros» (Fiat Sc.) 4'45"2; 4. Comegna (Abarth) 5'17"6.

Classe 1600: 1. Renato Arfè (AMS) 4'27"1, media 107,865 kmh; 2. Pellegrino (Chevron) 4'28"8; 3. Nicolosi (Chevron) 4'30"7; 4. Landi (Abarth) 4'32"8; 5. «Dik Dik» (Abarth) 4'39"6.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March BMW) 3'51"1, media 124,675 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 3'54"8; 3. Scola (March BMW) 4'02"1; 4. Laureati (Lola BMW) 4'10" e 1; 5. Ciuti (AMS) 4'15"3; 6. Morelli (Lola) 4'18"8; 7. Bettoni (Chevron) 4'35"4.

Classe 3000: 1. Bruno Ottomano (A.R. 33t3) 4'25"6, media 108,433 kmh; 2. Paleari (Lancia Stratos) 4'28"3; 3. Cattaneo (Fiat Gipsy) 5'08"5.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Mauro Nesti (March BMW) 3'51"1; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 3'54"8; 3. Scola (March BMW) 4'02"1; 4. Laureati (Lola) 4'10"1; 5. Ciuti (AMS) 4'15"3; 6. Morelli (Lola) 4'18"8; 7. Anastasio (Chevron) 4'23"7; 8. Ottomano (A.R. 33t3) 4'25"6; 9. Arfè (AMS) 4'27"1; 10. Paleari (Lancia Stratos) 4'28"3.

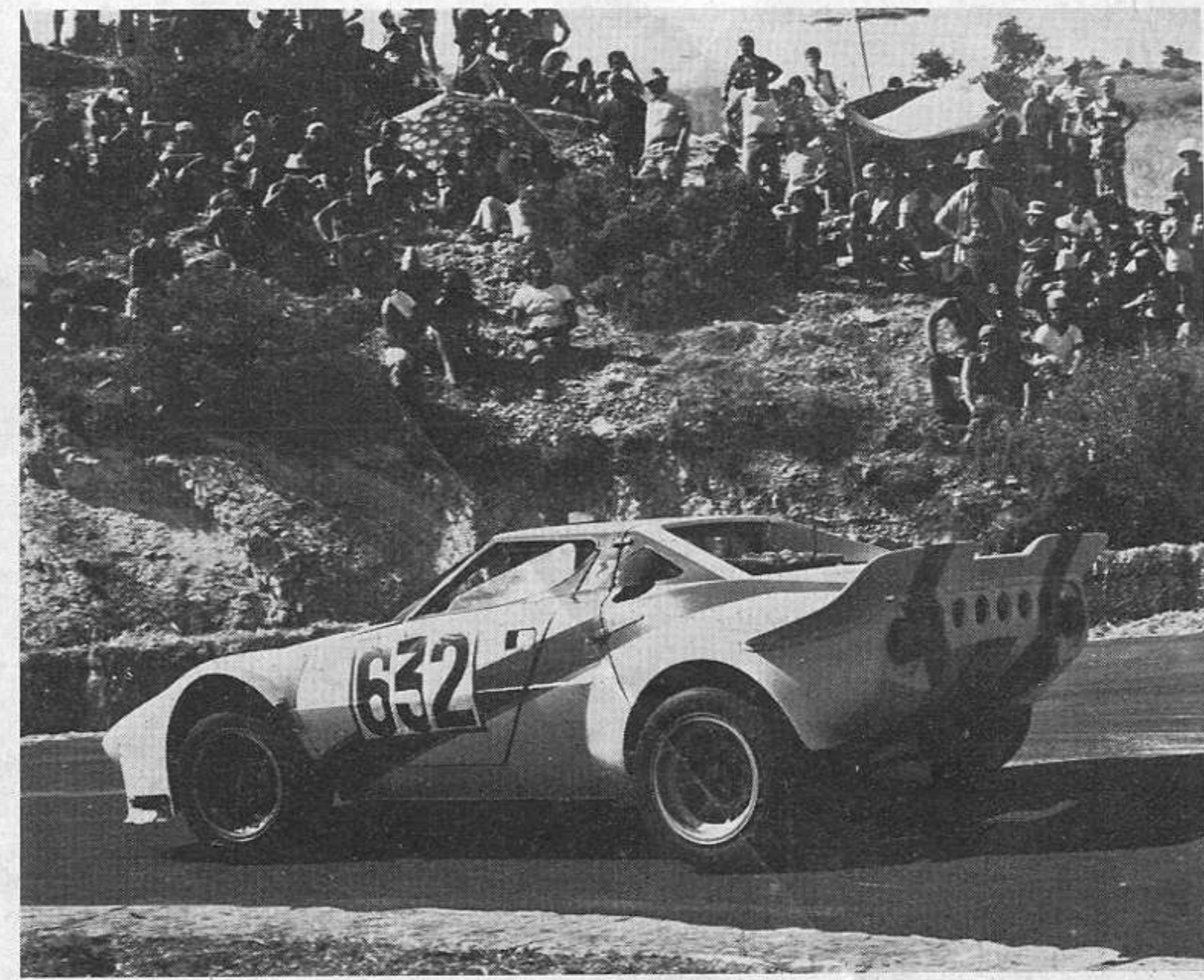
il secondo posto assoluto ed è stato l'unico che sia riuscito ad evitare gli effetti della «spedizione punitiva» organizzata dal despota della cronoscalata abruzzese. Il pilota della Brescia Corse ci ha dichiarato: «Sono abbastanza soddisfatto della mia condotta di gara, però non so perché non sono riuscito a salire con la mia consueta grinta. Anch'io ero del parere di Nesti. Per vincere sarebbe stato necessario salire in 3'47-3'48". Domenica disputerò la San Giustino-Bocca Trabaria ma non mi illudo che riuscirò a battere Nesti che attualmente considero il miglior pilota per gare in montagna, ma spero questa volta di mettercela proprio tutta».

La corsa vivacissima, sempre accesa ed agitata ci obbliga alla consueta nostra carrellata in cui meglio e più da vicino potremo trattare dei vari protagonisti di questa dodicesima cronoscalata di Popoli. Prima però ci sia consentito inviare un elogio agli ottimi organizzatori dell'A.C. Pescara per averci saputo donare una sì superba gara.

Nel turismo CSAI la vittoria assoluta è venuta dalla classe 2000 dove Gentile ha magnificamente guidato la sua Alfa Romeo battendo il primato precedente distanziando di circa 6" il suo diretto avversario Aglietti. Dal canto suo Agostinelli nella 850 non ha potuto che bissare il suo miglior tempo delle prove. Nella 1000 è Gonzi che si impone con 5'35"3 (tempo che depone assai favorevolmente per il valido pilota senese) precedendo di 3"5 il napoletano Antonelli. Vittoria meritata di Colaprete nella 1150, mentre «Virzi» si aggiudica la 1300 per soli 6/10 di secondo su De Santis il più veloce in prova. Unico concorrente Bianchi nella 1600.

Svetta Nardini nel GT - CSAI

Nel GT CSAI svetta il pilota della Blue Team Nardini che su Porsche spicca un ottimo 4'51"6 miglior tempo del gruppo precedendo di 4"1 il parmigiano Calò ritardato nella sua gara da un cambio difettoso. Nella 1300 bel successo di Saporito che ha realizzato l'ottimo tempo di 5'25"8 confermandosi pilota di ottimi mezzi mentre nella 1600 Tommasi non ha difficoltà ad aggiudicarsi il successo.



Poco da dire, ormai, a proposito di Mauro Nesti che vince in salita. Ancora una volta, nel week-end di ferragosto, il pistoiese ha fatto centro, e per ben due volte: a Popoli ed a S. Giustino. A sinistra, eccolo con la sua Lola. Sotto, vediamo la Stratos che Paleari (qui a Popoli) sta «collaudando»

Cavallo ha vinto con largo margine nella 850, mentre Palumbo non ha avuto difficoltà nell'aggiudicarsi la vittoria nella 1000. Vittorie di Casciaro e Grilli nella 1150 e 1300 mentre Alfano giunto prima in vetta nella 1600 è stato poi tolto dalla classifica su reclamo del secondo arrivato Lavecchia per essere stata trovata la sua Alfa Romeo GTjr inferiore al peso di circa 50 Kg.

Ottimo il successo di Paisi nella 1000 sport, mentre più che successo dovremmo dire più propriamente trionfo quello di Anastasio che facendo letteralmente volare la sua Chevron B 21 ha sbaragliato il qualificatissimo lotto dei suoi rivali nella 1300, nella quale Bernasconi, pur alle prese con un attacco di colica renale, è stato un avversario di tutto rispetto. Nella 1600 chiaro successo di Arfè davanti al quotato Pellegrino. Nesti primo, «Gianfranco» secondo. Dei due abbiamo già detto e quindi altro non ci resta da aggiungere, per quel che riguarda la 2000 sport se non che Scola, Laureati, Cinti e Morelli si sono comportati bene, ma

S. GIUSTINO - Non sempre lo sport automobilistico, che tuttavia si alimenta di passioni ed entusiasmi, lo sport che vive di audacia esaltante, riesce a sfuggire alla ferrea legge delle cifre. Anzi trova in queste la sua sintesi più eloquente e più espressiva. Al di fuori e al di sopra dell'affluenza del pubblico, della buona organizzazione e dell'interesse della folla degli appassionati, la 6. edizione della San Giustino-Bocca Trabaria aveva un suo successo sportivo ed eminentemente tecnico da raggiungere. E questo successo ha raggiunto come era nelle speranze di chi aveva seguito organizzatori e concorrenti nell'ansiosa e afosa intensa giornata delle prove. Lo dicono con argomenti assolutamente inconfutabili, le medie stabilite dalla maggioranza dei concorrenti.

Ogni gara automobilistica però contiene il suo episodio risolutivo e il 6. Trofeo Nardi ha avuto il suo scioglimento allorché Nesti, al volante della sua azzurra Lola BMW, ha sfrecciato sotto il traguardo strabiliando le migliaia di appassionati accorsi ad assieparsi lungo i bordi della strada snodantesi tra suggestivi panorami, ha «bruciato» i 12 km. del percorso con 580 metri di dislivello e una pendenza media di 7,5 per cento, facendo «gelare» la cellula fotoelettrica sul tempo di 6'04"30, pari a kmh 117,594, migliorando così il primato della corsa detenuto da Pilone (6'12"2). Un tempo eccezionale, superiore anche alle più ottimistiche previsioni del vincitore il quale dopo le prove ci aveva larvatamente annunciato la possibilità di scendere sui 6'06" netti.

le gomme intermedie rappresenta un vero suicidio. Anche «Gianfranco» ha fatto scintille con la sua Abarth Osella, salendo in 6'07"35, inferiore di circa 5" al primato di Pilone, dimostrando così chiaramente la sua classe. Ma anche Paleari, al volante di una Stratos, ha compiuto un'impresa di grande risalto aggiudicandosi la vittoria nella classe 3000 sport e inserendosi all'8. posto assoluto. Non possiamo dimenticare le stupende prestazioni di Anastasio, settimo assoluto, e dominatore della classe 1300 sport; di Pellegrino, che è finalmente riuscito a portare alla vittoria con un tempo eccezionale la sua Chevron 1600 a Moreschi, infine, che con la Pantera De Tomaso ha ottenuto il miglior tempo del gr. 4 nonostante la presenza del sempre valido Govoni al volante di una Porsche 3000.

L'impresa dell'alfiere della Nettuno si commenta da sola. Nesti è così riuscito ad iscrivere il suo nome nell'albo d'oro del Trofeo Nardi, accanto a quelli di Moretti, Merzario, «Amphicar» e Pilone. La realtà della gara ha dimostrato che gli autentici campioni di questa 6. edizione della San Giustino-Bocca Trabaria sono stati Nesti, «Gianfranco», Paleari, Pellegrino e Anastasio, mentre gli altri piloti, pur comprendendo i quotati Scola, Laureati, Ciuti, Zaniratti, ne sono stati soltanto degli ottimi comprimari.

Di classe in classe le varie prestazioni

Ed ecco in sintesi una panoramica delle prestazioni di ciascuna delle classi. Nel turismo CSAI Bigliazzi al volante di un'Alfa Romeo 2000 ha compiuto un notevole exploit ottenendo il miglior tempo del gruppo mentre nelle altre classi Mania ha preceduto «Cloubar» nella 850; Boldrino ha dominato nella 1000; Betti, confermando le previsioni della vigilia, ha conquistato la vittoria nella 1150. Nella 1300 lotta sul filo dei centesimi di secondo fra Campagnola e Bocconi, autore del miglior tempo in prova, con un vantaggio del primo

Carlo Burlando

Gomme intermedie un vero suicidio

Nesti ha affrontato i 12 km. della corsa, con il suo tracciato misto, i suoi tornanti, le sue curve, con una brillante condotta di gara nonostante alla fine polemizzasse che correre con

...e 4 decimi fra «Paolo» e Papiri

Nella GT speciale «Paolo di Bari» ha ottenuto il miglior tempo facendo «gelare» i cronometri su un ottimo



Decisamente, questa non è la sua curva! A Popoli, Alberto Peroni ha picchiato con la sua Lancia HF nello stesso punto sia in prova che in corsa

4'52" ma ha trovato in Papiri, finito a soli 4/10 di secondo, un degno avversario. Le altre classi sono state appannaggio di Milano davanti a Brambilla nella 1000; da De Ruggiero per soli 5/10 di secondo su Di Marco, nella 1300; da Tarpani favorito dalla mancata partenza di Rebai che pur fondendo aveva ottenuto il miglior tempo in prova nella 2000 e da Mabruzzo, unico concorrente della 3000.

contro cotanti rivali ben poco avevano da sperare.

Successo di Ottomano su AR 33tt3 nella 3000 e ottima prova di Paleari su Stratos, ritardato nella sua gara da un testa-coda a metà percorso di questa bellissima scalata i cui 40 mila spettatori hanno ripagato il prodigarsi del direttore Troia e dei collaboratori Prosdocimi, D'Angelo, Errani e Santucciono.

CONTINUAZIONE DA PAG. 34

sul secondo di soli 11 centesimi. Brocchi e Carmona non hanno avuto difficoltà ad aggiudicarsi la vittoria nelle classi 1600 e 3000.

Nardini imbattibile

Nel gr. 3 la corsa ha confermato la vigilia con la vittoria assoluta di Nardini per soli 61 centesimi davanti a Cipriani che, vincitore della classe 1600, ha dimostrato di trovarsi ormai a suo agio al volante dell'Alpine. Nelle altre classi solo 98 centesimi hanno diviso Chianucci da Saporito nella 1300 mentre Accardi ha avuto la meglio su Siena nella 2000. Nel gr. 2 Sacchini su Alfa Romeo GTAm ha suggellato la sua corsa con una stupenda performance che gli ha permesso di vincere la classe con netto margine e ottenere nel contempo il miglior tempo assoluto del gruppo. Nella 500 «Razzolino» ha meritata-

S. GIUSTINO-BOCCA TRABARIA - Gara nazionale di velocità in salita - Perugia, 18 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Mania 9'19''71, media 76,539 kmh; 2. «Cloubar» 9'26''12; 3. Boanini 9'34''56; 4. Clerici 9'45'' e 47.

Classe 1000: 1. Adriano Boldrino (Abarth) 8'38''96, media 82,549 kmh; 2. Compagnoni (A 112) 8'40''26; 3. Gonzi (Abarth) 8'43''85; 4. Giachi (Abarth) 8'55''90; 5. Brenti (A 112) 9'00''71; 6. Battiato (Abarth) 9'01''72; 7. «Bazooka» (Abarth) 9'04''72; 8. Campanella 9'35''18.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Franco Bettico 8'40''35, media 82,328 kmh; 2. Grassetto 8'44''92; 3. Droandi 9'17''62.

Classe 1300 (tutti su Simca Rally): 1. Alberto Campagnola 8'22''19, media 85,306 kmh; 2. Bocconi 8'22''30; 3. Chianucci 8'23'' e 54; 4. Riccitelli 8'24''52; 5. Detroni 8'32'' e 55; 6. Recagni 8'34''35; 7. De Santis 8'35''24; 8. De Luca 8'39''; 9. Rossi 8'46''39; 10. Contaldi 9'26''47; 11. Chili 9'34''48.

Classe 1600: 1. Brocchi (A.R. GT) 8'22''34, media 85,280 kmh; 2. Brucolini (A.R. GT) 8'55''91; 3. Mascari (Fiat) 9'14''22.

Classe 2000: 1. Amerigo Bigliuzzi (A.R.) 8'10''39, media 87,357 kmh; 2. Ceci (A.R.) 8'12''87; 3. Ceccarelli (A.R.) 8'20''44.

Pera 8'21''94, media 85,347 kmh; 2. Zannone 8'24''75; 3. Manni 8'44''58.

Classe 1000: 1. Francesco Zanardelli (Abarth) 8'20''64, media 85,569; 2. Vacca (A 112) 8'24''21; 3. Orrù (BMLC) 8'45''66; 4. Paggiani (Abarth) 8'48''92; 5. Barlocchi 9'20''65; 6. Larini (A 112) 9'24''68.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Mario Casciaro 7'42''20, media 92,686 kmh; 2. Cozzarolo 8'08''42; 3. Gonnelli 8'21''24.

Classe 1300: 1. Willer (Fiat 128) 7'47''01, media 91,732 kmh; 2. Walter (Fiat 128) 8'27''73.

Classe 1600: 1. Jacoangeli (A.R. GTA) 7'50''29, media 91,092 kmh; 2. Filippuzzi 7'54''74; 3. Freitag (Ford Escort) 7'57''01; 4. «Katya» (Fiat 124) 9'17''75.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAm) 7'33''63, media 94,489 kmh; 2. Brunner (A.R. GTAm) 7'37''88; 3. Marioli (Ford Escort) 8'44''11.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Carlo Brambilla (Abarth OTS) 8'54''80; 2. Brangero (Fiat) 9'23'' e 21.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Zagato) 7'37''11, media 93,718 kmh; 2. Palmas (Lancia HF) 7'41''86; 3. Ventre (HF) 7'59''61; 4. Magio (Lancia Zagato) 8'10''36.

Classe 1600: 1. «Carter» (Renault Alpine) 7'20''41, media 97,272 kmh; 2. Beccolini (GTA) 7'35''46; 3. Madiari (HF) 7'38''25; 4. Maretti (HF) 8'39''83; 5. Guastavigna (HF) 8'48''45.

Classe 3000: 1. Federico Carmona (Ford Capri) 8'32''57, media 83,578 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 8'27''16, media 84,469; 2. Saporito (HF) 8'28''14; 3. Casula (HF) 8'47''62; 4. Fiaschi (Lancia Montecarlo) 8'48''43; 5. Facco (Fiat X-1/9) 8'56''23; 6. Peroni (HF) 8'56''25; 7. Lattanzio (Lancia Montecarlo) 9'14''95; 8. Pischetta (Lancia Montecarlo) 9'20''10; 9. Brugnoli (HF) 9'27''61.

Classe 1600: 1. Marcello Cipriani (Alpine) 7'47''15, media 91,704 kmh; 2. Fioravanti (Alpine) 7'51''27; 3. Campaci (Alpine) 7'53'' e 10; 4. Baso (Alpine) 7'56''01; 5. Testi (Alpine) 8'06''82; 6. Bergamaschi (Alpine) 8'08''50; 7. Alberici (HF) 8'54''91; 8. Mascagni (HF) 9'04''24.

Classe 2000: 1. Accardi (Abarth) 8'14''70, media 86,597; 2. Siena (Abarth) 8'16''28; 3. Molinari 8'18''30; 4. Ferlito (Abarth) 8'34'' e 09; 5. Cavallero (Abarth) 8'47''26; 6. Canzoneri (Abarth) 9'47''51.

Classe oltre 2000: 1. Romano Nardini (Porsche) 7'46''54, media 91,823.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. «Razzolino» 9'02''76, media 78,929 kmh; 2. Bacci 9'07''98; 3. Andreino 9'25''88; 4. Lapi 10'16''49.

Classe 600: 1. Orazioli (Abarth) 9'06''06, media 78,451 kmh.

Classe 700: 1. Walter Nocci (Abarth) 8'32'' e 29, media 83,623 kmh; 2. Baldi (Fiat) 10'38''33.

Classe 850 (tutti su Abarth): 1. Francesco

Classe 2000: 1. Cesare Righetti (Alpine) 7'35''62, media 94,025 kmh; 2. Gugel (Alpine) 7'38''85; 3. Cesarini (Porsche) 7'39''29; 4. Boninsegni (Abarth) 7'55''70; 5. Sivori (Alpine) 8'16''46; 6. Zoppis (Porsche) 8'30''72; 7. Ravaioi (Lancia Beta) 8'39''32; 8. Sandri (Abarth) 8'52''25.

Classe oltre 2000: 1. Luigi Moreschi (Panterra De Tomaso) 7'14''67, media 98,556 kmh; 2. Govoni (Porsche) 7'22''75; 3. Tarpani (Porsche) 8'05''62.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Ildo Gonfiotti (AMS) 7'27''04, media 95,829 kmh; 2. Pain (Abarth) 7'39''25.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 6'53''49, media 103,604 kmh; 2. Zampolli (Abarth) 6'58''27; 3. Ranzolin (Chevron) 7'02''13; 4. «Mascaleros» (Fiat Scotti) 7'09''64.

Classe 1600: 1. Salvatore Pellegrino (Chevron) 6'48''43, media 104,888 kmh; 2. Nicolosi (Chevron) 7'04''23; 3. Paganucci (AMS) 7'04''93; 4. Smeriglio (Abarth) 7'49''35.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Lola BMW) 6'04''30, media 117,594 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 6'07''35; 3. Scola (March BMW) 6'17''54; 4. Laureati (Lola Abarth) 6'28''08; 5. Ciuti (AMS) 6'39''39; 6. Zaniratti (Abarth) 6'53''44.

Classe 3000: 1. Emilio Paleari (Lancia Stratos) 6'54''66, media 103,313 kmh; 2. Nataloni (Lancia Stratos) 7'07''59; 3. Ottomano (Alfa Romeo 33t3) 7'15''35; 4. Pelganta (Stratos) 7'33''83.

Elezioni AC in ottobre

Con l'autodromo a CALCARELLI pace a PALERMO?

ENNA - L'Automobile Club Palermo che organizzava questa quattordicesima edizione della Coppa Florio (una gara ancora più antica della stessa «Targa» essendo nata nel 1904 e disputata dapprima a Brescia, Bologna, in Francia, per poi arrivare a concludere il proprio ciclo belle époque sulle Madonie) si è presentato a Pergusa in forma «austera». La gara, come si sa, è stata organizzata più che altro per tenere vivi i contatti con la CSI, in vista del rientro del prossimo anno nel Mondiale Marche con la Targa Florio '75, e per dimostrare che dopo l'annullamento del 12 maggio, dovuto anche alla concomitanza col referendum, non si voleva lasciare andare bruciata una data Fia già assegnata all'Italia.

Pure, il Presidente Sansone e i consiglieri presenti ad Enna, erano in chiara posizione di attesa. Dopo un travagliato periodo di crisi che non può dirsi ancora del tutto superato, il consiglio direttivo ha trovato, per una soluzione alla crisi incombente, una formula di... rigetto indolore.

Piuttosto che dimissioni di massa si è preferito deliberare di anticipare le elezioni al prossimo 13 ottobre. Non si può escludere che il consiglio '75 dell'A.C. Palermo possa attingere nuova linfa vitale tra le compagnie sportive del capoluogo siciliano che hanno in più occasioni avanzato delle riserve sugli ultimi avvenimenti che hanno portato alla cancellazione della Targa Florio dal Mondiale Marche e all'annullamento di tutti i programmi di realizzazione dell'autodromo delle Madonie.

Proprio sotto questa possibile ottica va valutata la presenza del barone Antonio Pucci nei palchi d'onore di Pergusa insieme al presidente dell'A.C. Palermo, Sansone e al Presidente dell'Ente Autodromo Pergusa, Mingrino. Pucci, dopo un inverno di polemiche con il consiglio dell'A.C. Palermo (era consigliere del sodalizio e si dimise qualche mese addietro) starebbe tentando un riavvicinamento con l'A.C. offrendo una collaborazione, un «do ut des», per aver completato il suo «autodromo casereccio» in quel di Calcarelli.

Di contro l'A.C. Palermo potrebbe trovare, con poca spesa, una possibilità alternativa alle sempre più esigue corse su strada o al trasferimento necessario a Pergusa. Comunque, benché in settembre i consiglieri dell'A.C. Palermo andranno a controllare «De Visu» lo stato dei luoghi a Calcarelli, ogni decisione non potrà essere demandata che al nuovo consiglio che si insedierà ad ottobre inoltrato.

g. m.

● La «notte insonne» dell'ingegnere Mingrino; dovuta alle preoccupazioni per la seconda «chicane» il cui asfalto si sgretolava implacabilmente nel punto di maggiore accelerazione, ha dato i propri frutti. E' stata infatti chiamata — dopo i problemi venuti fuori con la «coppa città di Enna» dell'1 agosto — una ditta specializzata di Catania che ha messo tutto a posto. Le pesanti GT infatti non sono riuscite, almeno per questa domenica, a scavare il solito solco nell'asfalto che si appresta a diventare un elemento caratteristico nel paesaggio di Pergusa.



Così si è ridotta la Simca Rally 2 di Ferdinando Giorato, dopo una sbandata durante la disputa della S. Giustino Bocca Trabaria, che l'ha mandata a capotare pesantemente in un campo. Nessun danno ha subito il pilota

mente ottenuto il successo davanti a Bacci. Nella 600 assolo di Orazioli; nella 700 Nocci è tornato alla vittoria dopo la battuta d'arresto di Popoli; Pera si è imposto nella 850; Zanardelli ha dominato nella 1000; Casciaro ha bissato il successo di Popoli nella 1150; Willer ha ottenuto la vittoria nella 1300; Jacoangeli ha portato al successo la sua Alfa Romeo GTA precedendo Filippuzzi di oltre 4" nella 1600.

Righetti rivelazione

Nel gr. 4 Brambilla ha recitato il copione impostogli, dominando la classe 1000, mentre la 1300 spetta di diritto a Repani ma nella 1600 non poteva che primeggiare «Carter». Ma la vera rivelazione del gruppo è stato Righetti che, aggiudicandosi la 2000, ha ottenuto il tempo assoluto della categoria. Nella sport, detto già dei primi attori, inopinata sconfitta di Pain nella 1000 ad opera di Gonfiotti.

c. b.

PRIMA MANCHE

All'abbassarsi della bandiera (ore 15) 22 vetture sono schierate in pista con Fitzpatrick 1'34" in prova) in prima linea con a fianco il compagno di scuderia Keller (1'35"1) seguiti in seconda fila da Bonomelli (1'35"8) e Schicketanz (1'35"9) e poi più indietro Loos (1'36"5) e Bertams (1'36"6) e poi in quarta fila « Tambauto » (1'37"9) e Restivo (1'41"9).

In quinta fila quindi, dopo questa massiccia presenza di Carrera RSR, le due Carrera gruppo tre di Sabine Thierry (1'42"3) e Bordini (1'42"9). Al via il più lento a scattare è Fitzpatrick mentre Keller, evidentemente sottocoppia, resta intrupato facendosi sorpassare anche da Bertams.

Al quarto passaggio bandiera nera e stop per Rombolotti che aveva perso il tappo della benzina! Al quarto passaggio Bertams che era precedentemente in ottava posizione arriva lungo alla prima chicane, riprendendo dopo alcune decine di secondi, sensibilmente attardato.

Riparte intanto Rombolotti dopo che gli è stato fornito un nuovo tappo del carburante, ma durante il decimo giro rientra a piedi ai box, dopo aver lasciato la sua Alpine 1800 ai margini della pista per cedimento della frizione.

Al sedicesimo giro si ferma definitivamente l'Alpine di « King » per cedimento della frizione. Loos frattanto, riparte dopo aver sostituito la ruota posteriore sinistra mentre è sempre saldamente al comando Fitzpatrick seguito da Keller, Schicketanz e Bonomelli.

Dopo l'arresto dell'Alpine di Casiglia (olio a fiumi nel vano motore dal coperchio punterie) la prima « manche » si avvia alla conclusione senza eccessivo cambiamenti di classifica. La schiacciante superiorità delle due macchine di Kremer infatti ha costretto tutti gli altri a fare gara a sé. E infatti dopo trenta tornate John Fitzpatrick vince in beata solitudine davanti a Keller e Schicketanz. Il distacco tra il primo e gli altri due è rispettivamente di quasi sei secondi e di 50 secondi. Brivido all'ultimo passaggio quando Bordonaro arriva lungo in dirittura d'arrivo finendo sul cordolo danneggiando il cerchio posteriore sinistro. Fitzpatrick fa registrare anche il giro record (il 13.) in 1'34"9.

Il rosso pilota di KREMER ha fatto suo il sesto round dell'EUROGT: la COPPA FLORIO

FITZ Porsche!

Il QUIZ della classifica

● CLASSIFICA EURO GT (dopo sei delle nove prove in programma)

1. Fitzpatrick punti 72; 2. Keller 68; 3. Schicketanz 59; 4. Bertams 32; 5. Ballot Lena 31; 6. Bonomelli 28; 7. Cheneviere 21; 8. Haldi 18; 9. Sindell e Sterzel 15; 11. Roemer 13; 12. Stempass 11 (tutti su Porsche Carrera RSR).

● La PROSSIMA PROVA, la « COPPA INTEREUROPEA » di Monza, si disputerà il 1.º settembre.

● La classifica dell'EURO GT è una via di mezzo tra un mistero e una lotteria. Ognuno infatti tira numeri diversi. Una sua classifica l'ha fatta la CSI (ma non è aggiornata con la quinta prova del Nurburgring), una — ovviamente diversa — ce l'ha Kremer, e una ancora diversa risulterebbe dai calcoli degli organizzatori siciliani. Inoltre ce ne sono in circolazione altre più o meno private e più o meno motivate. Le differenze per fortuna non sono macroscopiche e la sostanza, con qualche piccola variazione, non dovrebbe cambiare di molto. Quella che pubblichiamo, col comprensibile beneficio di inventario, più che essere una « media mediata » di tutte le informazioni attinte, è il frutto della valutazione di tutti i risultati certi fin qui avuti. Speriamo solo che sia quanto meno prossima alla verità. I sofisti, d'altra parte, dicevano che la verità non esiste.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - Con una vittoria chiara e inequivocabile costruita stando in testa dal primo all'ultimo metro, John Fitzpatrick, inglese più biondo che rosso, ha messo una concreta ipoteca sul titolo Europeo delle GT che dopo la vittoria di Keller al Nurburgring di quindici giorni addietro stava per sfuggirgli.

Fitzpatrick aveva messo le carte in tavola già al primo giorno di prove. Giunto al circuito del lago a mezz'ora dal termine della prima sessione, con calma olimpica aveva fatto un paio di giri « di ricognizione » e poi aveva staccato, così per scaldare le gomme, un 1'34"8 che sarebbe rimasto il miglior tempo della prima giornata di prove.

Al sabato, poi, l'uomo di punta del team Kremer passando a 1'34" staccava tutti gli altri, a partire dallo stesso compagno di squadra Keller (1'35"1) a Bonomelli (1'35"8), e che pure dopo la vittoriosa esperienza sulla pista siciliana nella « 3 Ore » di Campionato nazionale dello scorso 28 luglio poteva contare su una notevole plafond di messa a punto, al più diretto antagonista, Schicketanz (1'35"9), a Loos e a Bertram.

Fitzpatrick facile favorito dunque e le vicende della gara che leggete qui appresso in sede di cronaca lo confermano.

Ne sa qualcosa di questa incertezza Loos costretto a perdere giri preziosi con una scatola guida galeotta che in definitiva lo ha fatto passare quarto da terzo che era, e, per parlare delle 2000, lo sfortunato Roberto Chiaramonte Bordonaro, costretto a prendere con l'Alpine della Giada mestamente la via dei box per uno scoppio di pneumatico proprio mentre stava conducendo una esaltante battaglia per la supremazia di classe con l'incisivo « Cam » alla guida di una Porsche 914/6.

Giulio Mangano

SECONDA MANCHE

18 vetture al via della seconda manche che scatta qualche minuto dopo le 17. Nell'intervallo i meccanici di Schicketanz, senza battere ciglio, hanno staccato il motore della Carrera e hanno sostituito il cambio che aveva avuto qualche problema di manovrabilità.

Fitzpatrick prende anche questa volta immediatamente il comando, mentre Restivo bissa la felice partenza della prima manche. Al primo passaggio transitano quindi nell'ordine Fitzpatrick, Keller, Schicketanz, Bonomelli, « Tambauto », Loos, Bertams e Restivo.

Bonomelli, che durante l'intervallo tra una « manche » e l'altra aveva lavorato sulla bancata sinistra del motore della sua Porsche, afflitto apparentemente da problemi di fasatura, marcia con sufficiente regolarità navigando in quarta posizione.

Queste le posizioni a un terzo di corsa: 1. Fitzpatrick, 2. Schicketanz e terzo Keller, attardato da alcuni difficili sorpassi. Il 17. giro non porta fortuna a Roberto Chiaramonte Bordonaro che, in uscita della seconda chicane, per lo scoppio del pneumatico posteriore sinistro incappa in uno spettacolare testa-coda che gli danneggia sensibilmente la sospensione anteriore destra. La sua Alpine 1800 arriva ai box al rallentatore e la corsa del pilota palermitano della Giada Auto finisce qui.

L'ultima emozione di una manche si trascina ormai stancamente viene dal testa-coda all'ultimo giro di Enzo Mirto Randazzo che si volta per una differenza di aderenza di una slick più consumata rompendo una barra di torsione. Del distacco di una barra, ma per cedimento del materiale era rimasto vittima negli ultimi dieci giri Raffaele Restivo che, senza perdere posizioni, aveva continuato sino in fondo al rallentatore.

Anche nella seconda manche il successo viene a premiare la superiorità di Fitzpatrick che precede sul traguardo Keller, Schicketanz, Loos e Bonomelli. La classifica finale per somma dei tempi ripete questo risultato con l'eccezionale che Bonomelli è quarto, « Tambauto » è quinto, davanti a Bertram, Restivo e Dominique Bordini con la prima delle Carrera di gruppo tre.

COPPA FLORIO - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato europeo conduttori categoria Gran Turismo - Pergusa, 18 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 48'03"7, media 181,454 kmh; 2. Keller (Porsche Carrera RSR) 48'11"3; 3. Schicketanz (Porsche Carrera RSR) 48'53"6; 4. Bonomelli (Porsche Carrera RSR) 49'23"2; 5. « Tambauto » (Porsche Carrera RSR) 49'37"7; 6. Restivo (Porsche Carrera RSR) a 1 giro; 7. Bertram (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 8. Sabine (gr. 3) (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 9. Bordini (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 10. Capra (Porsche Carrera RSR) a 3 giri; 11. « Cam » (Porsche Carrera 914/6) a 3 giri; 12. Chiaramonte Bordonaro (Alpine 1800) a 3 giri; 13. « Vagabondo » (Alpine

1800) a 4 giri; 14. Coco (A.R. GTA) a 5 giri; 15. Caliceti (Alpine 1300) a 5 giri; 16. Loos (Porsche Carrera RSR) a 5 giri; 17. Mirto Randazzo (A.R. GTA) a 5 giri; 18. D'Angelo (A.R. GTA) a 7 giri; 19. Casiglia (Alpine A 110) a 15 giri; 20. Castiglia (A.R. GTA) a 24 giri; 21. Rombolotti (Alpine 1800) a 25 giri; 22. « King » (Alpine 1600) a 27 giri. Giro più veloce: il 13. di Fitzpatrick in 1'34"9, media 183,793 kmh.

2. manche: 1. Fitzpatrick 47'55"9, media 181,946 kmh; 2. Keller 48'00"5; 3. Schicketanz 48'01"1; 4. Loos 49'04"2; 5. Bonomelli 49'04"9; 6. Bertram 49'06"1; 7. « Tambauto » a 1 giro; 8. Restivo a 2 giri; 9. Bordini a 2 giri; 10. Sabine a 2 giri; 11. Capra a 3 giri; 12. « Vagabondo » a 3 giri; 13. « Cam » a 4 giri; 14. Caliceti a 4 giri; 15. Coco a 4 giri; 16. Mirto Randazzo a 4 giri; 17. D'Angelo a 7 giri; 18. Rombolotti a 15 giri. Giro più

veloce: il 19. di Schicketanz e Keller in 1'34"8, media 183,987 kmh.

CLASSIFICA GENERALE

1. Fitzpatrick 1.35'59"6, media 181,700 kmh; 2. Keller 1.36'11"5; 3. Schicketanz 1.36'54"6; 4. Bonomelli 1.38'28"1; 5. « Tambauto » a 1 giro; 6. Bertram a 2 giri; 7. Restivo a 3 giri; 8. Bordini a 4 giri; 9. Sabine a 4 giri; 10. Loos a 5 giri; 11. Capra a 6 giri; 12. « Cam » a 7 giri; 13. « Vagabondo » a 7 giri; 14. Caliceti a 9 giri; 15. Coco a 9 giri; 16. Mirto Randazzo a 9 giri; 17. D'Angelo a 9 giri; 18. Bordonaro Chiaramonte a 18 giri; 19. Casiglia a 45 giri; 20. Castiglia a 54 giri; 21. Rombolotti a 55 giri; 22. « King » a 57 giri.

CLASSIFICHE DI CLASSE

Gruppo 4, classe 1300-1600: 1. Caliceti (Alpine 1300) 1.36'53"3, giri 51, media 153,021

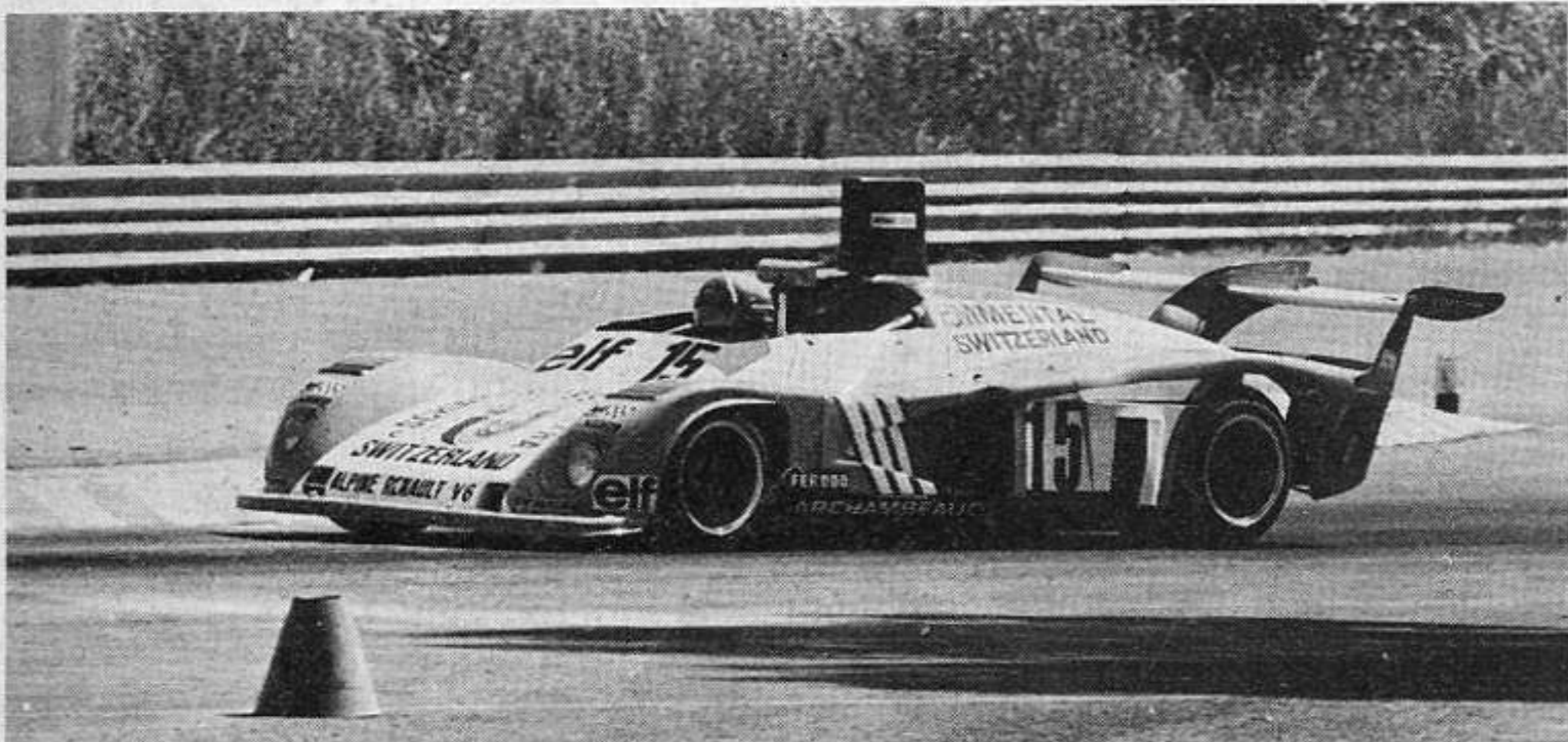
kmh; 2. Coco (A.R. GTA) 1.37'39"8; 3. Mirto Randazzo (A.R. GTA) 1.39'40"5; 4. D'Angelo (A.R. GTA) giri 46; 5. Casiglia (Alpine A 110) giri 15. Giro più veloce: l'8. della 2. manche di Mirto Randazzo in 1'49"9, media 160,018 kmh.

Gruppo 3, classe 1600-3000: 1. Bordini (Porsche Carrera) 1.37'57"5, giri 56, media 106 e 188 kmh; 2. Sabine (Porsche Carrera) giri 56. Giro più veloce: il 3. della 1. manche di Sabine in 1'42"2, media 170,000 kmh.

Gruppo 4, classe 1601-3000: 1. Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 1.35'59"6, media 181 e 700 kmh; 2. Keller (Porsche Carrera RSR) 1.36'11"5; 3. Schicketanz (Porsche Carrera RSR) 1.36'54"6; 4. Bonomelli (Porsche Carrera RSR) 1.38'28"1; 5. « Tambauto » (Porsche Carrera RSR) a 1 giro. Giro più veloce: il 19. di Keller e Schicketanz in 1'34"8, media 183,987 kmh.

Non bastano Merzario e il BMW e fermare le ALPINE

Tre barchette sul lago



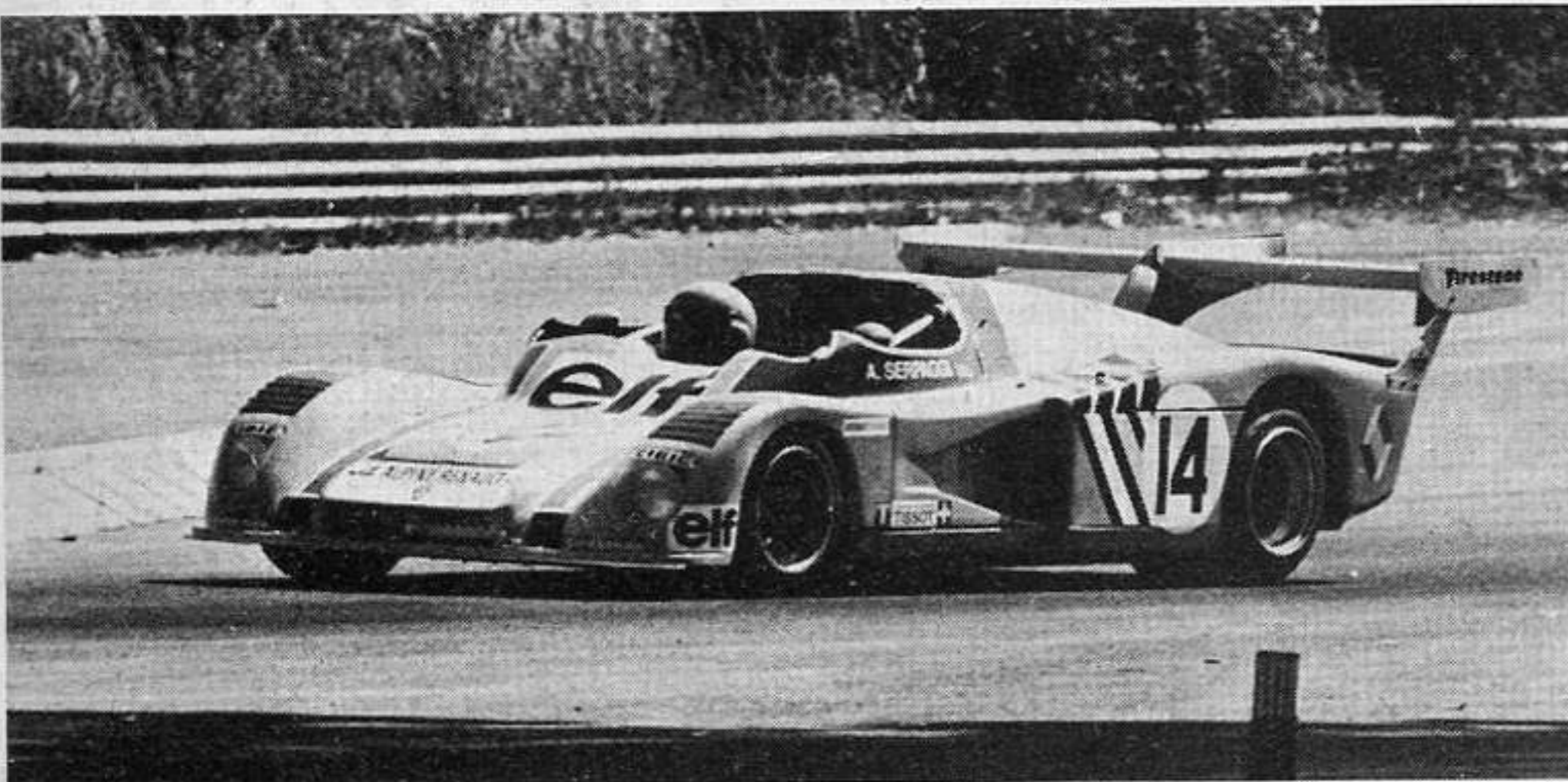
1. LARROUSSE

Larrousse ha dominato dal principio alla fine la Coppa Città di Enna



2. JABOUILLE

Ottimo secondo Jabouille, che ha lottato contro un motore spompato



3. SERPAGGI

Alain Serpaggi è giunto terzo per poco, ma resta primo nell'europeo

COSÌ IL CAMPIONATO

CLASSIFICA provvisoria del Campionato Europeo Marche 2000 dopo quattro prove:

ALPINE RENAULT punti 80; **CHEVRON** 28; **ABARTH** 26; **MARCH** 22; **LOLA** 21; **AMS** 8.

La prossima prova si svolgerà ad Hockenheim il 24 agosto.

CLASSIFICA PILOTI dopo quattro prove:

① Serpaggi punti 42; ② Larrousse 40; ③ Jabouille 38; ④ Lepp 26; ⑤ Ragnotti 21; ⑥ Cudini 20; ⑦ Stalder 18; ⑧ Lafosse 14; ⑨ Pica e Barrios 12.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - Continua (con buona pace di Bertold Bracht) l'inarrestabile ascesa... dell'Alpine Renault sempre più saldamente al comando dell'Eurromarce 2000. Anche in terra di Sicilia, su un tracciato che per le sue caratteristiche avrebbe potuto anche diventare il « momento della verità » per le « barchette » francesi, il risultato è stato a senso unico. Le « voitures bleu » hanno dominato come e quando hanno voluto, ottenendo il risultato più positivo fra quelli che si potevano prevedere: tre vetture alla via e le stesse tre vetture prima, seconda e terza all'arrivo, dopo il carosello dei sessanta giri (in due *manches*) per complessivi 290,700 km. E questo risultato, fra l'altro, è venuto nonostante la necessaria rinuncia a schierare la quarta vettura, quella per Bernard Darniche, rimasta bloccata sul camion guastatosi sulle strade francesi la domenica precedente la gara.

A rendere ancora più facile la via del successo per il team francese c'è stata anche la quasi temporanea messa fuori causa, appena al terzo giro della prima *manche*, dei due più credibili antagonisti dello squadrone azzurro, Arturo Merzario con l'inedita Osella-BMW, rivelatasi in prova e nei primi momenti di corsa certamente superiore di qualcosa alle PA/2 tradizionali di Enzo Osella pur se non all'altezza delle barchette dell'Alpine, e Vittorio Brambilla, già vincitore della passata edizione, tradito da un motore galeotto (valvola o pistone?) mentre navigava in sesta posizione, anche lui al terzo giro.

Fuori questi due uomini, il « gap » qualitativo con i più diretti inseguitori — nonostante tutti gli sforzi di gente come Craft e Lafosse con le altre due PA/2 Osella superstiti, Lepp e lo scatenato spagnolo Barrios con le Chevron, Ragnotti col March e l'incisivo Turizio col Lola BMW — è aumentato e la cavalcata delle Alpine si è protratta con impertinente monotonia fino all'abbassarsi della bandiera a scacchi.

Poco da dire sotto il profilo agonistico. Fuori così presto Merzario — che come al solito si stava impegnando al massimo per contrastare il passo all'armata blu, e fuori anche Brambilla — la corsa ha vissuto della schiacciante superiorità di Gerard Larrousse che ha dimostrato di avere un secondo in più nel piede destro sui compagni di squadra. Questo gli ha permesso di navigare in souplesse tanto da concludere, nella seconda *manche*, a una media continuamente decrescente. Anche Jabouille, che pure era stato più incisivo di Serpaggi nella prima *manche*, ha dovuto sul finire rallentare perché il suo motore, stanco per aver già fatto la gara di Misano (Larrousse e Serpaggi avevano invece propulsori nuovi), lo ha costretto a mollare la seconda posizione. D'altra parte la sua vettura era la meno efficiente del gruppo Alpine, afflitta da fin troppo evidenti problemi di sottosterzo.

Nessuna grossa novità sotto il profilo tecnico sulle macchine francesi. I motori erano ancora, con lievi variazioni, al limite dei 285 cavalli e i pesi di quattro o cinque chili al di sopra del limite regolamentare dei 575 kg (le macchine di Osella invece erano proprio al limite minimo). La

vettura di Larrousse era l'unica con presa d'aria dinamica per l'alimentazione del motore e raidatori laterali visibili; inoltre aveva un « baffo » anteriore più pronunziato delle altre.

Poche le novità visibili anche sulle macchine torinesi, anche se il team di Osella non nascondeva un certo ottimismo, durante le prime prove, sul lavoro « interno » fatto nelle ultime settimane. I cavalli certamente erano un po' di più, ma probabilmente questo deve avere finito per intaccare l'affidabilità e a pagarne le spese è stato poi il quattro cilindri di Brambilla.

Per quanto riguarda l'ibrido Merzario, ottenuto montando un BMW casa « especially made by Neerpasch » sulla scocca della PA/2 di « Alval », e portata in Sicilia per i colori della « Città dei Mille », a parte il cedimento di un primo motore al venerdì, c'è da registrare che l'installazione del propulsore tedesco nel vano motore ha richiesto la realizzazione di una piccola « gobba » per ovviare al maggiore ingombro verticale.

Chi ha dato spettacolo per la sua irruenza e combattività è stato lo spagnolo Barrios con la Chevron. Fra l'altro la sua spettacolare rimonta nella seconda *manche* ha portato all'entusiasmo il pubblico affluito intorno al lago e solo un continuo ripetersi di testa-coda lo ha relegato molto indietro in classifica. Un comportamento alla Scheckter tanto per intenderci, che proprio su questa pista due anni addietro fece cose analoghe e che oggi è diventato quello che vediamo. Barrios, sotto questo profilo, è un uomo da tenere d'occhio in attesa che maturi.

Giulio Mangano

XIII COPPA CITTA' DI ENNA - Gara internazionale valida quale quarta prova del Campionato Europeo Marche 2000 - Autodromo di Pergusa, 11 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

1. *manche* (30 giri, km 145,350)

1. Gerard Larrousse (Alpine Renault) 43'02"2 media kmh 202,641; 2. Jabouille (Alpine Renault) 43'54"3; 3. Serpaggi (Alpine Renault) 44'17"3; 4. Craft (Abarth Osella) 44'25"3; 5. Lafosse (Abarth Osella) a 1 giro; 6. De Bagration (Abarth Osella) a 1 giro; 7. Ragnotti (March 74 S Ford) a 1 giro; 8. Melville (Abarth Osella) a 2 giri; 9. Barrios (Chevron B 26) a 4 giri; 10. Turizio (Lola T 294 BMW) a 7 giri; 11. Lepp (Chevron B 26) a 11 giri; 12. Juncadella (Lola T 294) a 21 giri; 13. Brambilla (Abarth Osella) a 27 giri; 14. Merzario (Osella BMW) a 28 giri; 15. Fichera (GRD Ford) a 30 giri.

Giro più veloce: il 6. di Larrousse in 1'24"9, media kmh 205,441.

2. *manche*

1. Larrousse (Alpine Renault) 43'57"3, media kmh 198,407; 2. Serpaggi (Alpine Renault) 44'03"3; 3. Jabouille (Alpine Renault) 44'19"9; 4. Craft (Abarth Osella) 44'20"1; 5. De Bagration (Abarth Osella) 44'20"7; 6. Barrios (Chevron B 26) 45'01"3; 7. Ragnotti (March 574 Ford) 45'11"5; 8. Melville (Abarth Osella) a 1 giro; 9. Lafosse (Abarth Osella) a 1 giro.

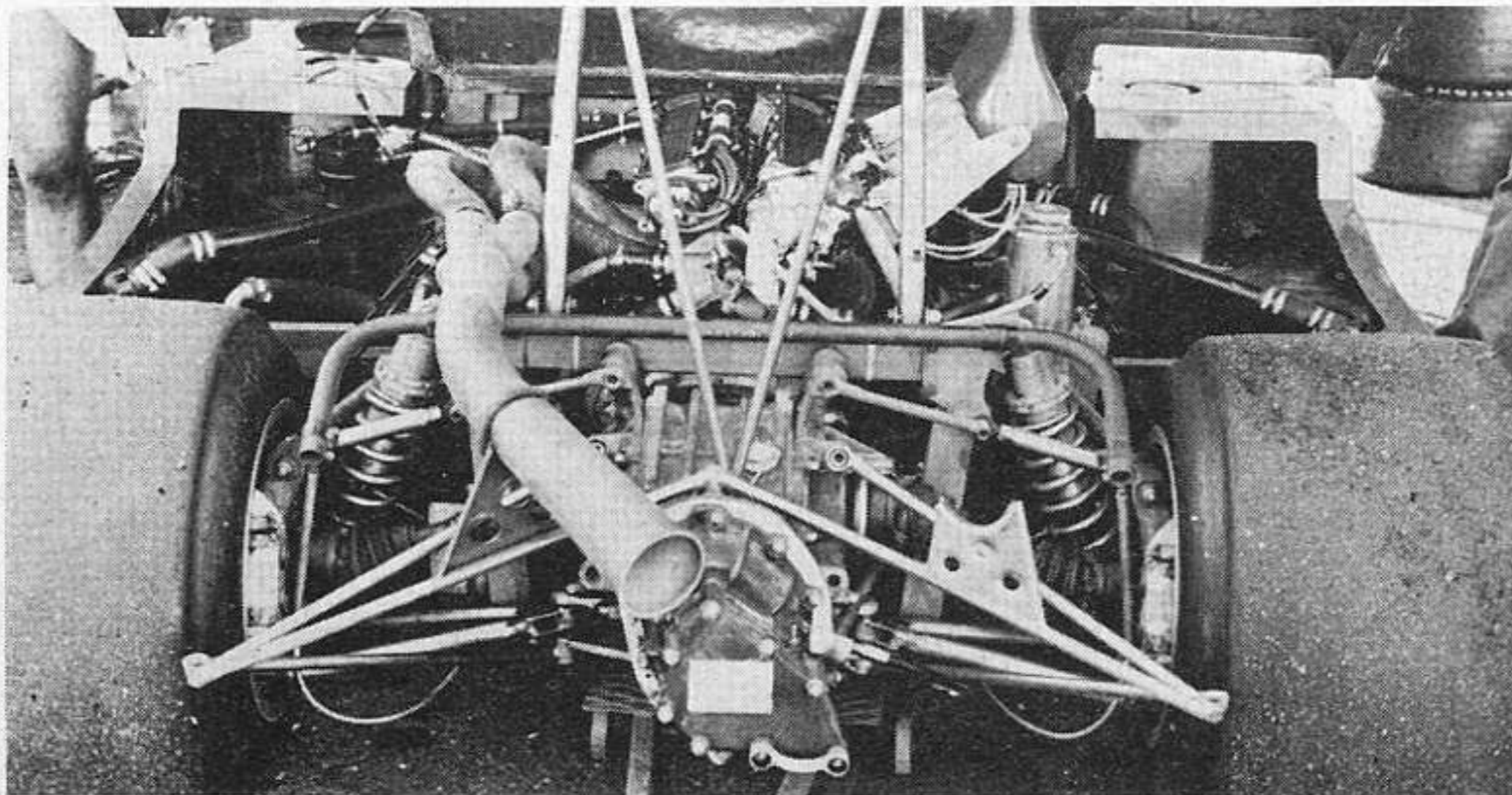
Giro più veloce: il 23. di Barrios 1'26"1, media kmh 202,578.

Classifica Generale (60 giri, km 290,700)

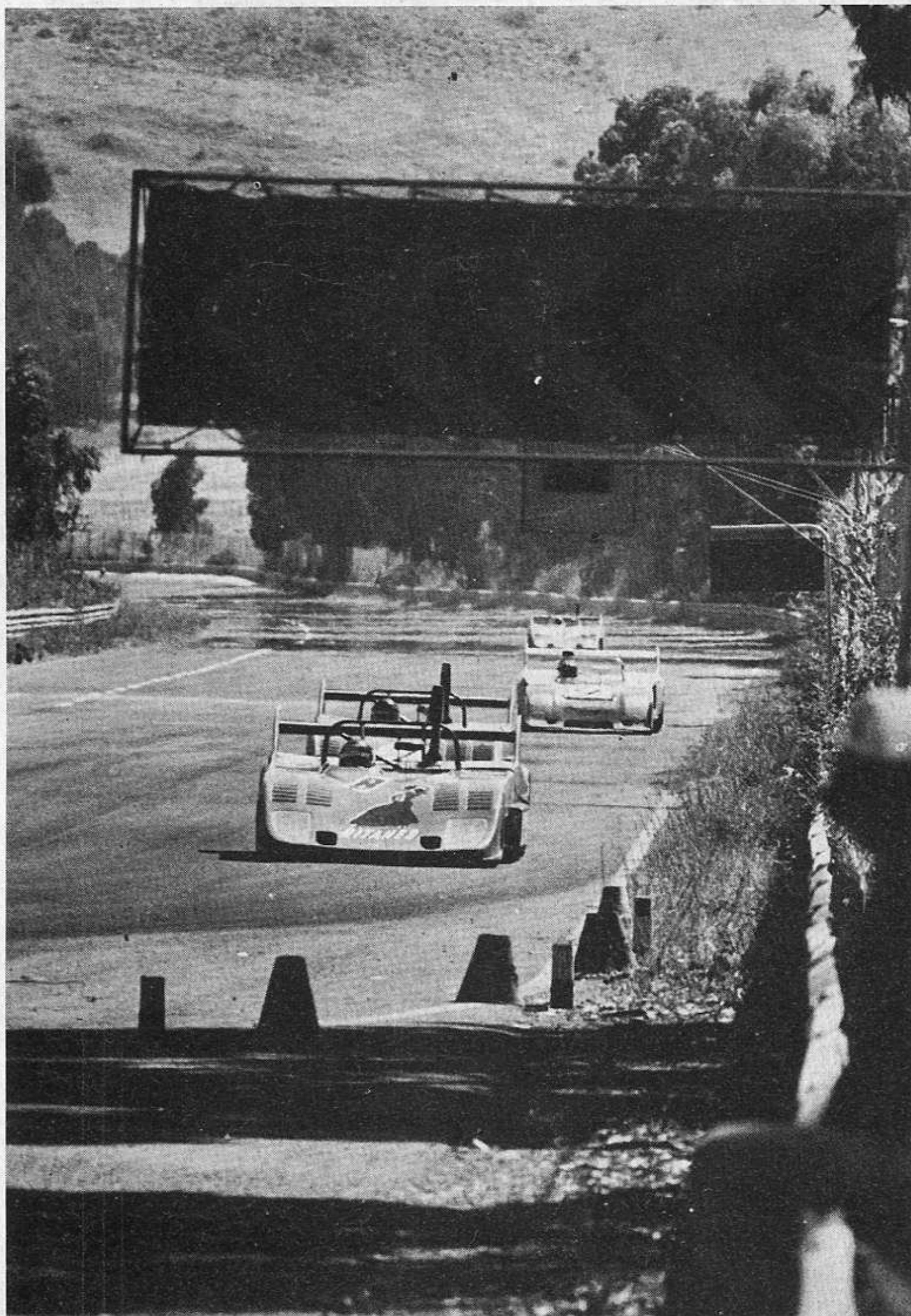
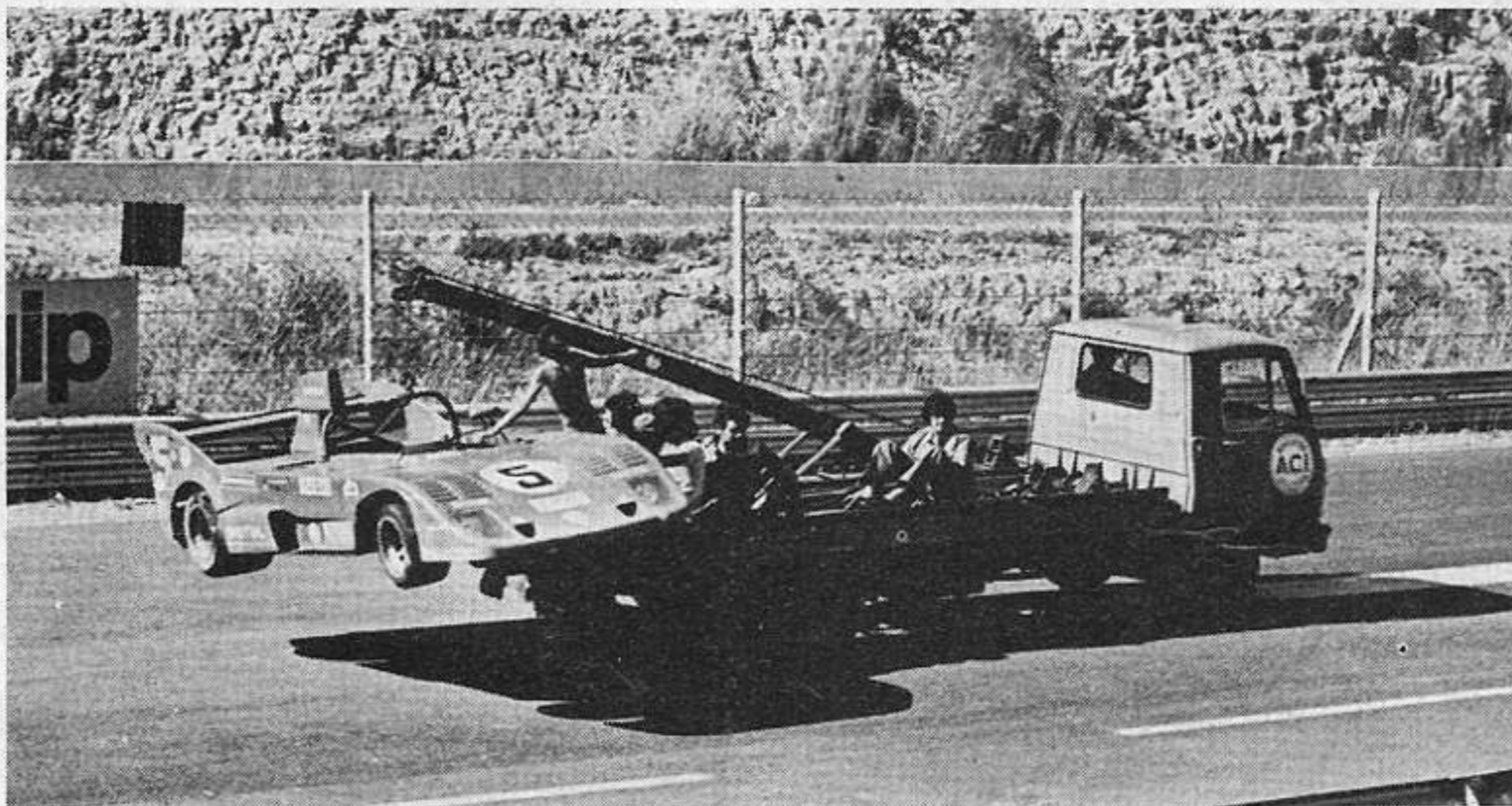
1. Larrousse (Alpine Renault) 1.26'59"5, media kmh 201,665; 2. Jabouille (Alpine Renault) 1.28'14"2; 3. Serpaggi (Alpine Renault) 1.28'20"6; 4. Craft (Abarth Osella) 1.28'45"4; 5. De Bagration (Abarth Osella) a 1 giro; 6. Ragnotti (March Ford) a 1 giro; 7. Lafosse (Abarth Osella) a 2 giri; 8. Melville (Abarth Osella) a 3 giri; 9. Barrios (Chevron B 26) a 4 giri; 10. Turizio (Lola BMW) a 18 giri.

Così (in 15) al VIA della 1. MANCHE

| | |
|--|--|
| Gerard Larrousse (Alpine) 1'23"1, m. 209,892 | Jean-Pierre Jabouille (Alpine) 1'24"1 |
| John Lepp (Chevron B26) 1'24"2 | Arturo Merzario (Osella-BMW) 1'24"5 |
| Alain Serpaggi (Alpine) 1'25"2 | Rafael Barrios (Chevron B26) 1'25"6 |
| Vittorio Brambilla (Osella PA/2) 1'25"7 | Cosimo Turizio (Lola BMW) 1'25"9 |
| Jorge De Bagration (Osella PA/2) 1'25"3 | Jean-Louis Lafosse (Osella PA/2) 1'26"6 |
| Chris Craft (Osella PA/2) 1'27" | Javier Juncadella (Lola Ford) 1'27"2 |
| Jean Ragnotti (March Ford) 1'29"1 | Christian Melville (Abarth Osella '73) 1'30" |
| Emanuele Fichera (GRD Cosworth) 1'32"6 | |



Sopra, il motore BMW montato sull'Osella PA2 della scuderia Città dei Mille, usata da Merzario. Sotto, si recupera la vettura dopo l'incidente



Stanno per entrare in chicane l'Abarth-Osella Gitanes di Lafosse, quella di De Bagration e la Chevron di Lepp, molto veloce fra i motori a 4 cilindri

L'accensione al rovescio di MERZARIO

Anche se non si è risolto come si sperava, l'esperienza Osella-Merzario-BMW di Pergusa non è stato negativo del tutto, tant'è vero che il comasco andrà certamente ad Hockenheim con la stessa vettura. A Pergusa, dopo grossi guai in prova per la rottura di un manicotto dell'acqua, il motore si rifiutava di prendere i giri, non superando gli 8000. Infine, un tecnico della March ha accennato con Osella al fatto che sovente nei motori BMW accade di invertire i cavi dell'accensione elettronica. Un rapido controllo ha confermato il dubbio, solo che si era alla fine delle prove e mancava il tempo di riprovare. Il giorno della gara, infatti, il motore BMW si è messo a cantare benissimo, solo che i rapporti non erano più quelli ideali. Si è cercato di ovviare, prima del via, con delle Firestone posteriori da 26", il che ha forse provocato la sbandata del terzo giro che è costata alla PA2 una sospensione anteriore. Queste coperture di diametro superiore si erano rese necessarie poiché, con l'accensione finalmente perfetta, il motore prendeva anche 10.000 giri nel giro di ricognizione, per cui, mancando il tempo di allungare i rapporti al cambio, si è cercato di aumentare il rapporto finale con pneumatici più grandi.

Terzo giro stregato per OSELLA

PERGUSA - Solo quindici vetture al via della prima manche sulle 25 che, teoricamente, avrebbero potuto essere in base al regolamento.

In prima fila le due Alpine Renault di Larrousse (1'23"1 in prova) e Jabouille (1'24"1) e la Chevron di Lepp (1'24"2) seguite più indietro dall'Osella BMW di Merzario (1'24"5) a cui è affiancata la terza Alpine di Serpaggi (1'25"2). All'abbassarsi della bandiera scatta benissimo Merzario che, approfittando anche di una momentanea esitazione di Larrousse, chiaramente sottocoppia, infila tutti e già al primo curvone è in testa, ma dopo qualche centinaio di metri viene riacciuffato dal rapidissimo Gerard che passa al comando della gara senza più mollarlo per un solo metro.

Cominciano i « numeri ». Alla prima chicane il giovane siciliano Fichera va per cordoli dopo qualche esitazione in staccata con Ragnotti (March) e Melville (Abarth Osella '73), col risultato di doversi subito ritirare per il cedimento di un braccetto della sospensione anteriore sinistra e per danneggiamenti al musetto della sua fiammante GRD-Cosworth.

Al primo passaggio Larrousse ha già due secondi e nove decimi di vantaggio su Merzario, Jabouille, Serpaggi e Brambilla. Proprio quest'ultimo però comincia ad avvertire che qualcosa nel motore della sua PA/2 Osella non va perfettamente e infatti alla fine del terzo passaggio il monzese è costretto a ritirarsi per la rottura di una valvola. Sempre durante il terzo giro c'è il colpo di scena che toglierà poi ogni suspense alla gara. All'uscita della seconda chicane Merzario si gira e va a picchiare contro il guard-rail danneggiando irreparabilmente le sospensioni posteriori. Arturo, che viene a trovarsi in una posizione decisamente « incomoda », incalzato dalla muta degli inseguitori, schizza fuori dall'abitacolo e comincia a fare grandi cenni con le braccia, per collaborare gli sbandieramenti dei commissari di percorso riprendendo a piedi la via dei box solo quando è passato tutto il gruppetto. La sua corsa finisce qui, fra la delusione dei circa 25 mila spettatori accorsi ai margini del lago di Pergusa.

Da questo momento Larrousse può marciare in assoluta souplesse (ammesso che si possa parlare di souplesse quando si fanno segnare tempi dell'ordine di 1'25" a colpo contro 1'27"1 che era il giro record dello scorso anno) seguito a distanza crescente da Jabouille e Serpaggi.

Al sesto passaggio comincia il calvario di Cosimo Turizio la cui Lola sarà spesso costretta a fermarsi ai box con problemi di alimentazione.

All'undicesimo passaggio Larrousse inizia i doppiaggi e continua la sua esaltante cavalcata che conferma come le vetture torinesi non abbiano ritrovato, come era sembrato alla vigilia, la via della competitività nei confronti delle barchette bleu dell'Alpine.

La cronaca si trascina stancamente fi-

no alla fine, dopo trenta giri, se si eccettua la « divagazione » per cordoli della Chevron dello spagnolo Barrios alla seconda chicane col risultato di danneggiare l'avantreno e la gomma posteriore destra e, al 19. passaggio, un arresto ai box di Lepp la cui Chevron è rimasta leggermente daneggiata da un'uscita alla seconda variante.

La bandiera a scacchi si abbassa sul trionfo di Larrousse che oltre ad aver fatto registrare il giro record al sesto passaggio in 1'24"9 a 205,441 kmh di media precede sul traguardo Jabouille di 52 secondi e Serpaggi di 1'15", mentre la prima delle vetture italiane, quella di Chris Craft, è quarta a oltre 1'23". Doppiati seguono poi Lafosse, De Bagration, Ragnotti, Melville, Barrios e Turizio, distaccato di ben sette giri per le ripetute fermate.

2. MANCHE

Sotto un sole da deserto africano si schierano, alle 17,15, le dieci vetture « superstiti ». In prima fila la « parata bleu » delle Alpine con i dominatori Larrousse Jabouille e più dietro Serpaggi e Craft seguiti da Lafosse e De Bagration.

Al via il più lesto a scattare è Jabouille che transita al comando già nelle prime due tornate, seguito assai vicino da Serpaggi e Larrousse, mentre Barrios ricomincia la serie dei testa-coda.

Durante il sedicesimo passaggio, mentre Jabouille diventa terzo, sopravanzato da Serpaggi, l'Abarth Gitanes di Lafosse si gira proprio all'uscita della seconda chicane, restando ferma sul margine destro. Aiutato dai commissari di percorso il francese riprende regolarmente una corsa che ormai — come conferma la media sempre più bassa — va avanti stancamente in attesa solo della fine.

Al ventesimo giro non passa più Turizio. Si è fermato per un improvviso dechappamento che gli riduce al curvone prima della seconda chicane completamente fuori uso la parte posteriore sinistra della sua Lola-BMW.

Sul traguardo gli applausi entusiastici accolgono un Gerard Larrousse felice di aver ottenuto la vittoria alla prima presenza a Pergusa. Dietro di lui arrivano le altre Alpine con Jabouille e Serpaggi. Jabouille sul finire è stato rallentato da un motore assai stanco (era lo stesso già impiegato nella gara di Misano) che è andato ad aumentare le sue pene per una vettura decisamente sottosterzante. Il migliore fra i portacolori del team torinese di Osella è Chris Craft che finisce quarto davanti a De Bagration e alla March Ford di Ragnotti.

g. m.



Una sequenza del testa-coda di Lafosse nel curvone prima del traguardo. Il francese si è già rimesso quasi diritto, e rientra mentre passa Larrousse

Lepp e Merzario fra le ALPINE in prova

PERGUSA - La schiacciante superiorità delle Alpine era emersa già nelle due giornate di prove. Riferimento per tutti era il giro record dello scorso anno, quell'1'27"1 a 200,253 kmh di media che Merzario aveva fatto registrare durante una rimonta rivelatasi poi inutile.

Questa volta il comasco, dopo una serie di continue messe a punto soprattutto sull'assetto della debuttante Osella-BMW, si era spinto fino ad un interessante 1'25"9, quando, a circa mezz'ora dalla conclusione della prima sessione, il motore BMW cedeva «presumibilmente per il cedimento di un manicotto del raffreddamento» e Arturo non poteva sfruttare il periodo migliore, anche per l'abbassamento della temperatura dovuto al tramonto, per spingersi più oltre.

Così i più rapidi finivano per essere Larrousse (1'24"7 a 205,977 kmh) e Brambilla (1'25"7). Con tempi via via superiori finivano in questa classifica provvisoria, alle spalle di Merzario, Jabouille, Serpaggi, Lepp, Lafosse e De Bagration. Brambilla e Jabouille firmano in questa prima sessione i testacoda più spettacolari — dovuti forse a un rattoppo di asfalto fatto in extremis — all'uscita della seconda chicane. Nessuno danno alle vetture comunque e tutti di nuovo in pista sabato pomeriggio per la definitiva ricerca della prestazione migliore.

Quasi subito Lafosse, giratosi in chicane, mette fuori uso la sua vettura danneggiando contro il guardrail la fiancata sinistra e il retrotreno. Gli uomini di Osella trafficheranno a lungo e le prove libere della domenica mattina (un quarto d'ora appena a mezzogiorno) confermeranno che il lavoro è stato fatto in maniera soddisfacente.

I progressi sono sensibili per tutti. Larrousse è ancora al vertice e migliorando di 1'6/10 si spinge alla conclusione delle prove fino al prestigioso 1'23"1 a 209,892 kmh di media. Più indietro, distanziato di un secondo esatto, c'è Jabouille; quindi la Chevron di Lepp (1'24"2) e poi Merzario che, lavorando sodo sui problemi di assetto e di aerodinamica, si porta fino a 1'24"5 che gli permetterà di partire in seconda fila. Anche il nuovo motore, gemello di quello messo fuori combattimento il giorno precedente, pare rendere assai bene per coppia e potenza massima. Si parla di 280 cavalli.

Più indietro finiscono poi Serpaggi (1'25"2), il sorprendente Barrios con la Chevron (1'25"6), Vittorio Brambilla (1'25"7) Turizio (1'25"9), De Bagration con l'altra PA/2 (1'26"3), Lafosse con la macchina della Gitanes (1'26"6), Craft (1'27"), Juncadella con la Lola Ford (1'27"2), Ragnotti col March Ford (1'29"1), Melville con l'Abarth dello scorso anno (1'30") e infine il siracusano Fichera con una fiammante GRD Cosworth (1'32"6). In totale solo quindici vetture — tutte comodamente entro il tempo di qualificazione — contro le 25 previste come limite massimo dal regolamento.

g. m.



● Gerard Larrousse: vittoria bis in Sicilia. Dopo il successo dello scorso giugno con Amilcare Ballestrieri e la Stratos alla Targa Florio, il pilota francese, che correva per la prima volta sulla pista di Pergusa, ha ottenuto un'altra significativa vittoria. Ovviamente era assai soddisfatto e conta di prendere parte alle altre quattro prove dell'Euromar che due litri.

● Gerard si è dichiarato abbastanza soddisfatto della pista siciliana che ha trovato assai impegnativa anche se interessante. Col suo fair play e con la competenza che nessuno può mettere in dubbio ha anche dato dei suggerimenti agli organizzatori (che sembrano intenzionati

a metterli quanto prima in pratica) su alcuni dettagli che potrebbero ulteriormente migliorare la funzionalità dell'autodromo del lago. In particolare ha proposto di portare più indietro lo starter, visto che la prima fila di piloti o guarda il contagiri o deve voltarsi a destra per vedere l'abbassarsi della bandiera (correndo il rischio — come è successo a lui — di partire sottocoppia) e ha invitato il team di Mingrino a cercare di mettere alcune reti di protezione in certi tratti del circuito.

● Negli anni pari l'asfalto delle chicane fa le bizze. Quest'anno, come già nel '72, la seconda chicane, nel punto di maggior usura, ha cominciato ad accusare il distacco di breccia che ha costretto a un intenso lavoro... di scopa i commissari di percorso. Molto probabilmente la causa va ricercata in un imperfetto rattoppo all'asfalto fatto in extremis alla vigilia delle prove.



COPPA CEMENTERIE DEL TRASIMENO - Gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 11 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO UNO

Classe 850: 1. « Cloubar » 19'25"8, media kmh 75,688; 2. Fruzzetti 19'26"2; 3. Lucenti 19'27"1; 4. Cresci a 1 giro; 5. Angelelli a 1 giro; 6. Ghini a 1 giro (tutti su Fiat 850 S).

Giro più veloce: Fruzzetti in 1'16"4, media kmh 77,748.

Classe 1150: 1. Franco Betti 18'18"2, media kmh 80,313; 2. Treggiani 18'18"7; 3. « Baloo » 18'34"8; 4. Vannini 18'43"00; 5. Iapichino 18'45"3; 6. Picco 18'51"3; 7. Scilla 18'52"1; 8. « Pipino » a 1 giro (tutti su Fiat 128 coupè).

Giro più veloce: Treggiani: 1'12"2, media kmh 82,271.

Classe 1000: 1. Sergio Lodolini 18'26"6, media kmh 80,880; 2. Campanella 18'26"0; 3. Gonzi 18'31"4; 4. Cattini 18'32"4; 5. Antonelli 18'41"1; 6. Bagiardi 19'00"0; 7. Coppi 19'00"3; 8. Danisi 19'00"5; 9. Mammi 19'14"8; 10. Ferrari 19'20"8; 11. Perril 19'21"0; 12. Battiato 19'27"7; 13. Briganti a quattro giri (tutti su Autobianchi Abarth A 112).

Giro più veloce: Lodolini 1'12"5, media kmh 81,931.

Classe 1300: 1. Rosaldo Chianucci 18'05"4, media kmh 82,071; 2. Santamato (Fiat 128 C) 18'13"1; 3. Petroni 18'14"6; 4. Pierantoni 18'20"1; 5. Menichetti 18'25"8; 6. Mercadante 18'30"5; 7. D'Elia 18'31"9; 8. De Santis 18'36"5; 9. Benedetti 18'36"9; 10. Rossi 18'45"5; 11. Buscarini 19'03"3; 12. Ciarnelli a tre giri (tutti su Simca Rallye 2).

Giro più veloce: Riccitelli in 1'10"9, media kmh 83,779.

Classe 1600: 1. Franco Brocci (Alfa GTV) 18'31"5, media kmh 79,350; 2. Brocolini (Alfa GTV) 18'49"5; 3. Lucini (Alfa GTV) a un giro; 4. Bertazzi (BMW) a due giri; 5. Furlanetto (Alfa GTV) a sei giri.

Giro più veloce: Brocci e Furlanetto in 1'12"0, media kmh 82,500.

Classe 2000: 1. Pezzali Arcadio 17'35"4, media kmh 83,570; 2. Tacchini 17'39"2; 3. Aglietti a un giro; 4. Mastroni a due giri (tutti su Alfa Romeo GTV).

Giro più veloce: Pezzali 1'08"9, media kmh 86,211.

Classe 3000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 17'45"0.

GRUPPO DUE

Classe 500: 1. Tore Fraghy (Fiat) 18'45"5, media kmh 79,162; 2. Razzolino (Giannini) 18'49"4; 3. Ciardi (iFat) 18'50"4; 4. Lutman (Giannini) 19'21"5; 5. Grassani (Fiat) 19'40" e 5; 6. Larini (Giannini) 19'41"5; 7. Fiorucci (Fiat) 19'49"0; 8. « Wanes » (Fiat) a un giro; 9. Musetti (Giannini) a un giro; 10. « Principe Mash » (Fiat) a quattro giri.

Giro più veloce: Fraghy 1'13"8, media kmh 80,487.

Classe 600: 1. Tonino Padrone (Giannini) 18'32"4, media kmh 80,097; 2. Orazioli (Abarth) 18'38"3; 3. Pelagracci (Giannini) 19'35"0.

Giro più veloce: Orazioli 1'12"5, media kmh 81,931.

Classe 700: 1. Adriano Proietti 18'27"9, media kmh 80,422; 2. Simonini 19'29"7; 3. « Fargo » a due giri; 4. Nocci a cinque giri; 5. Scarinzi a cinque giri (tutti su Fiat-Giannini).

Giro più veloce: Nocci 1'09"4, media kmh 85,590.

Classe 850: 1. Enrico Carlini (Abarth) 18'08"4 media kmh 84,682; 2. Pera (Abarth) 18'08"4.

Giro più veloce: Carlini 1'10"2, media kmh 84,615.

Classe 1000: 1. Roberto Rosati (Abarth) 18'28"9, media kmh 80,348; 2. Baggiani (Abarth) 18'32"8; 3. Farneti (Abarth) 18'42"9.

Giro più veloce: Baggiani 1'11"0, media kmh 83,661.

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128 C) 12'35"6 (giri 11), media kmh 86,474.

Giro più veloce: Bartoli 1'05"7, media kmh 90,410.

Classe 1300: 1. « Willer » (Fiat 128 C) 16'24"2, media kmh 90,530; 2. Puxeddu (Alfa GTA) a quattro giri; 3. Riccitelli (Simca Rallye 2) a sei giri; 4. Capponi (Alfa GTA) a sei giri).

Giro più veloce: « Willer » 1'03"6, media kmh 93,396.

Classe 1600: 1. Harald Freitag (Ford Escort) 17'12"0 (giri 14), media kmh 80,581; 2. Rosa (Alfa GTV) 17'14"5; 3. Mura (Alfa GTV) a cinque giri.

Giro più veloce: Freitag 1'06"2, media kmh 89,728.

Classe 2000: 1. Pasquale Di Monaco (BMW) 16'35"8, media kmh 89,476; 2. Brunner (Alfa GTAm) 17'05"3; 3. Minelli (Alfa GTAm) 17'26"6; 4. Marioli (Escort RS) a un giro; 5. Ricciardi (Opel Ascona) a un giro; 6. Guarducci (Opel Ascona) a due giri.

Giro più veloce: Sacchini (Alfa GTAm) 1'03"7, media kmh 93,299.

GRUPPO TRE

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 17'02"3, media kmh 81,346; 2. Corti (Lancia HF) 17'07"5; 3. Saporito (Lancia HF) 17'13"5; 4. Salamina (Lancia HF) 17'31"8; 5. Coscioni (Fulvia Montecarlo) 17'38"5; 6. Guerisoli (Lancia HF) 17'47"1; 7. Rulli (Lancia HF) 17'47"1; 8. Peroni (Fulvia Rally) a un giro; 9. Bertasio (Fulvia Montecarlo) a un giro.

Giro più veloce: Saporito 1'11"7, media kmh 82,845.

Classe 1600: 1. « Dinos » 16'59"5, media kmh 87,396; 2. Cipriani 17'07"2; 3. Nardelli 17'10"0; 4. Donà 17'16"5; 5. Moretti 17'18"3; 6. Valdina 17'27"4; 7. Bergamaschi 17'36"5; 8. Raschi 18'01"5 (tutti su Alpine).

Giro più veloce: Moretti: 1'07"1, media kmh 88'524.

Classe 2000: 1. Alibrandi Mario (Alpine) 17'55"4, media kmh 82,853; 2. Siena (124 Abarth) a un giro; 3. Ripani (Beta coupé) a un giro; 4. Ferlito (124 Abarth) a un giro; 5. Bianchi (Porsche 914/6) a un giro; 6. Molinari (124 Abarth) a due giri; 7. De Vivo (Beta coupé) a quattro giri.

Giro più veloce: Alibrandi 1'09"8, media kmh 85,100.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini 16'55"6, media kmh 87,531; 2. Tarpani 17'11"9; 3. Pelit 17'28"0; 4. Bietolini 17'57"7 (tutti su Porsche Carrera).

Giro più veloce: Nardini 1'06"8, media kmh 88,922.

GRUPPO QUATTRO

Classe 1000: 1. Franco Milano (Abarth OTS) 18'40"4, media kmh 79,497; 2. Brangero (Fiat 903 S) 18'59"7.

Giro più veloce: Milano 1'13"2, media kmh 81,147.

Classe 1600: 1. « Carter » (Alpine) 15'55"0, media kmh 92,370; 2. Rampa (Alpine) 16'04"6; 3. Papini (Alfa GTA) 16'13"4; 4. Citterio (Alfa GTA) 16'42"6; 5. Premoli (Alfa GTA) 17'07"1.

Giro più veloce: Capuzzo 1'01"8, media kmh 96,116.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914/6) 15'18"1, media kmh 90,559; 2. Rebai (Porsche 914/6) 15'19"3; 3. Zoppis (Porsche 914/6) a un giro; 4. Petrocco (Opel GT) a due giri; 5. Ravaoli (Lancia Beta C) a tre giri; 6. Del Curto (Porsche 914/6) a cinque giri.

Giro più veloce: Rebai 1'03"1, media kmh 94,136.

Classe oltre 2000: 1. « Tambauto » 14'49"3, media kmh 100,191; 2. Govoni 15'32"7; 3. « Machenna » a un giro (tutti su Porsche Carrera).

Giro più veloce: « Tambauto »: 57"8, media kmh 101,192.

FORMULA ITALIA

I batteria: 1. Lamberto Leoni 15'33"9, media kmh 101,745; 2. Campominosi 15'46"2; 3. Ponzzone 15'46"4; 4. Simonetti 15'51"4; 5. Piccolomini 15'58"3; 6. Riva 16'10"3; 7. Hoz 16'10"6; 8. Viola 16'15"3; 9. Albertin 16'16" e 5; 10. Pinelli 16'30"5; 11. « Lucio » 16'20"3.

Giro più veloce: Leoni 57"8, media kmh 102,768.

II batteria: 1. Gianfranco Brancatelli 15'30"6 media kmh 102,768; 2. Pedersoli 15'30"8; 3. Peruzzi 15'38"7; 4. Serena 16'00"3; 5. Giacomelli 16'02"1; 6. Abate 16'12"1; 7. Pietra 16'18"5; 8. Brunner 16'29"1; 9. Gianni 16'29" e 8; 10. Tiburzi 16'13"1.

Giro più veloce: Pedersoli 55"5, media kmh 105,132.

Finale: 1. Gianfranco Brancatelli 29'05"1, media kmh 102,114; 2. Leoni 29'16"0; 3. Campominosi 29'25"8; 4. Ponzzone 29'26"3; 5. Abate 29'41"0; 6. Piccolomini 29'42"3; 7. Simonetti 29'42"6; 8. Serena 29'50"3; 9. Brunner a un giro; 10. Pietra a un giro; 11. Albertin a un giro; 12. Gianni a un giro; 13. Peruzzi a cinque giri; 12. Pedersoli a dodici giri.

Giro più veloce: Brancatelli 56"6.

FORD MEXICO

I batteria: 1. « Baronio » 17' 21"4, media kmh 85,555; 2. Schenetti 17' 22"3; 3. « Tacus » 17'26"2; 4. Drovandi 17'38"5; 6. Albertin 17'47"7; 7. Crocioni 18'00"0; 8. Ottaviani a cinque giri; 9. Notaro a sei giri; 10. Benusiglio a sette giri; 11. Guarducci a sette giri.

Giro più veloce: « Baronio », 1'08"0, media kmh 87,352.

Valanga di piloti sulla pista umbra in attesa delle gare di F. 3 in settembre

La dodici ore di MAGIONE

MAGIONE - Un indovinato programma di gare ed una ancor più indovinata scelta della data hanno permesso alla scuderia Carpine-Ruffo di imbastire una manifestazione, sponsorizzata dalle Cementerie del Trasimeno, del tutto degna di nota. Sono stati molti i piloti che hanno fatto coincidere l'occasione della gara con una vacanza di ferragosto sulle colline umbre, tanto che gli iscritti hanno raggiunto la cifra record delle 300 unità. Ben 21 gare si sono susseguite dalla mattina prestissimo fin oltre le otto della sera ma l'organizzazione non ha dato l'impressione di accusare la fatica confermando che Magione ormai ha raggiunto la maturità necessaria per ospitare la F. 3 il primo settembre.

F. FORD

La « nona » di Ragaiolo

C'era anche mister Barron, presidente della Ford Italiana, occasionalmente interessato alle vicende sportive della casa che presiede. A differenza dei suoi giovani figli il presidente non ha una grande passione sportiva ma crediamo che la vivacità di questa « nona » di campionato sia servita ad avvicinare ancora di più la Ford al mondo delle corse. Non manca nessuno dei protagonisti; quelli che si giocano il campionato arrivato alle ultime battute ed i meno fortunati decisi ad inseguire una vittoria di prestigio. Tra tutti è emerso Orazio Ragaiolo che all'inizio della stagione sembrava « a spasso » a causa della crisi del suo sponsor abituale ed in seguito ha trovato nella Scuderia Allegrini e nel preparatore Biraghi gli aiuti per un campionato del tutto positivo. Ora con tre vittorie e due secondi « Raga » si trova decisamente sulla cresta dell'onda.

La prima batteria ha avuto due protagonisti: un temporale scoppiato improvvisamente al momento della partenza e lo stesso Ragaiolo (BWA-Biraghi) che sotto il diluvio è stato quello che ha sbagliato meno degli altri, guidando con molta pulizia. Sfortunati invece Vairani alla guida della nuova Matta (vale a dire la Lola ex-Scardino ed interamente ricucita dal cremonese) e soprattutto « Lucas » (Lola-Alloni), in difficoltà con il telaio che si è rivelato di difficile messa a punto nelle piste tortuose. Più movimentata la seconda batteria con la rivelazione Maggiora (BWA-Alloni) che doveva sudare le solite sette camicie per contenere un caparbio Sterzel (Delta) e Verrelli (Dulon-Pirola), autore di un'ottima rimonta. Finale vivacissima con Maggiora che conduceva per una decina di giri davanti a Sterzel e Ragaiolo finché quest'ultimo tra la curva Dreher ed il tornante infilava di forza entrambi e conduceva fino al termine.

F. MEXICO

La bronza contro Schenetti

Anche nella Mexico non tira certamente un'aria da ferragosto e nessuno dei protagonisti è assente. Piuttosto che nella finale le cose più belle si sono viste nella prima batteria con Schenetti (Bellei) che scattava decisamente in testa trascinandosi « Tacus » (Tanarauto) e « Baronio » (Delta). Alla « S » però il modenese si scomponeva leggermente e passava terzo mentre si rivelava positivamente anche Benusiglio, in grado di tenere le ruote dei tre battistrada fino a quando le sollecitazioni della pista non gli tranciarono nove dadi delle ruote. Intanto Tacus commetteva un paio di leggerezze alla curva del traliccio e ne approfittavano « Baronio » che infilava il bolzanino conducendo fino al termine e Sacchetti che passava

secondo al giro successivo. Anche al centro le acque non erano certo molto tranquille con Drovandi e « Dacus » sempre a ferri corti.

Molto lineare invece la seconda batteria con Mascagni (Tanarauto) che guidava in scioltezza fin dall'inizio e distanziava progressivamente Fargion (Patriarca) e Presenzini (Patriarca). Finale leggermente sotto tono soprattutto perché « Baronio » si lasciava invischiare in partenza e nonostante un lungo inseguimento non poteva andare oltre il quarto posto mentre anche Tacus si autoeliminava subito girandosi alla « S ». Sembrava tranquillo Mascagni, seguito da Schenetti che con un mezzo leggermente inferiore non poteva tentare l'impossibile ma al penultimo giro il ragazzo di Siena restava senza freni e si girava al tornante. Per Schenetti dunque sembrava aprirsi la strada per una vittoria afferrata per i capelli ma non certo immeritata. Tuttavia al momento decisivo era tradito da una bronza e doveva accontentarsi del terzo posto.

F. ITALIA

Spunta il sole per Brancatelli

La « sesta » di campionato della F. Italia per i numeri pari ha costretto i piloti (oltre che naturalmente gli organizzatori e gli addetti ai lavori) ad una levataccia del tutto inusitata per una gara in pista.

Alle sette e mezza della mattina si è disputata la prima batteria con Leoni, presente più che altro per esplorare il circuito dove il primo settembre inizierà il girone finale, sicuro dominatore con Campominosi ed un maturato Ponzzone alle sue spalle. Nella seconda partita malissimo Brancatelli che però si rendeva autore di un inseguimento entusiasmante che gli permetteva di raggiungere la « lepre » Pedersoli e di vincere per un soffio. In finale se ne andavano questi ultimi due assieme a Leoni ma a metà gara Pedersoli si girava ed abbandonava ogni velleità. Poco dopo Leoni accusava un po' la fatica (e non è la prima volta) e si girava anch'egli mentre Brancatelli, oggi veramente positivo, continuava indisturbato fino alla fine.

LE ALTRE GARE

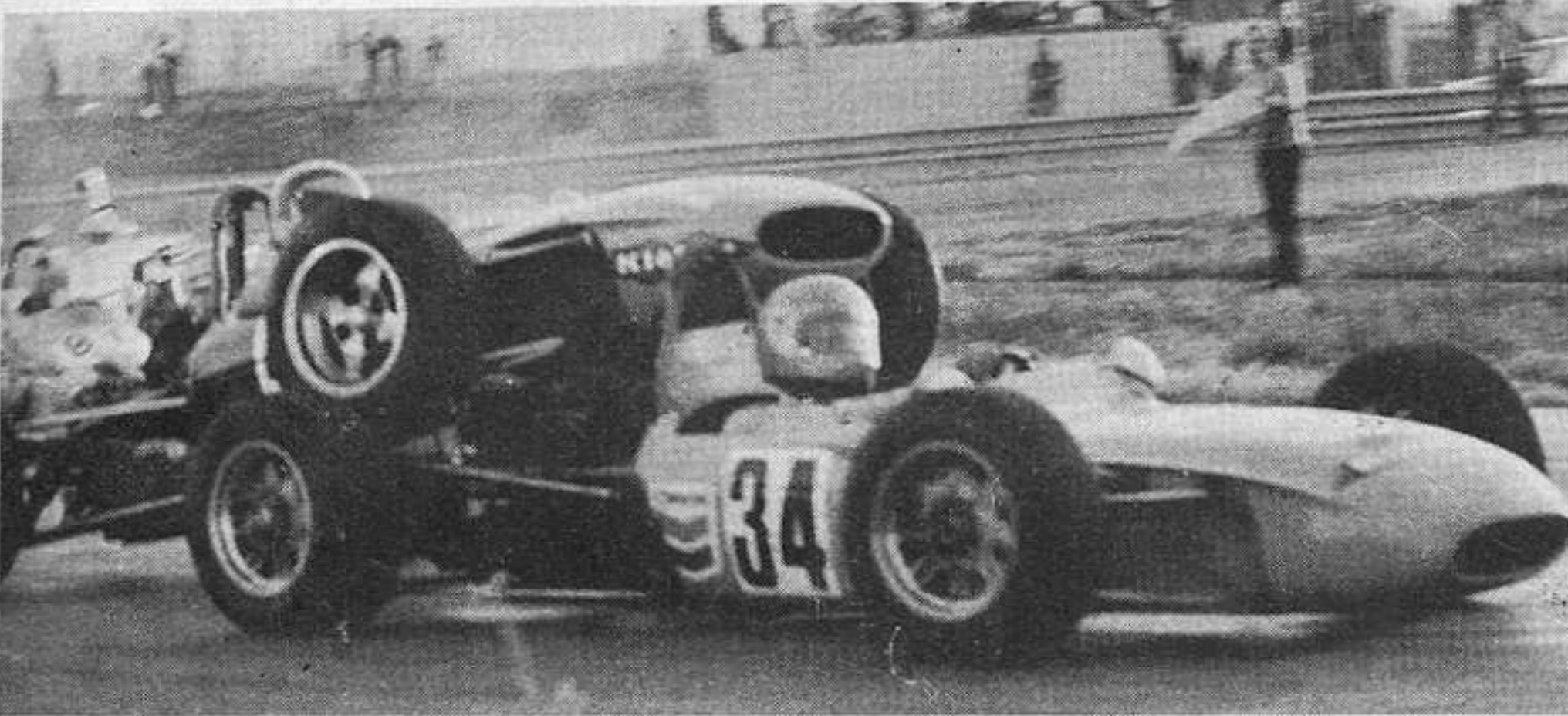
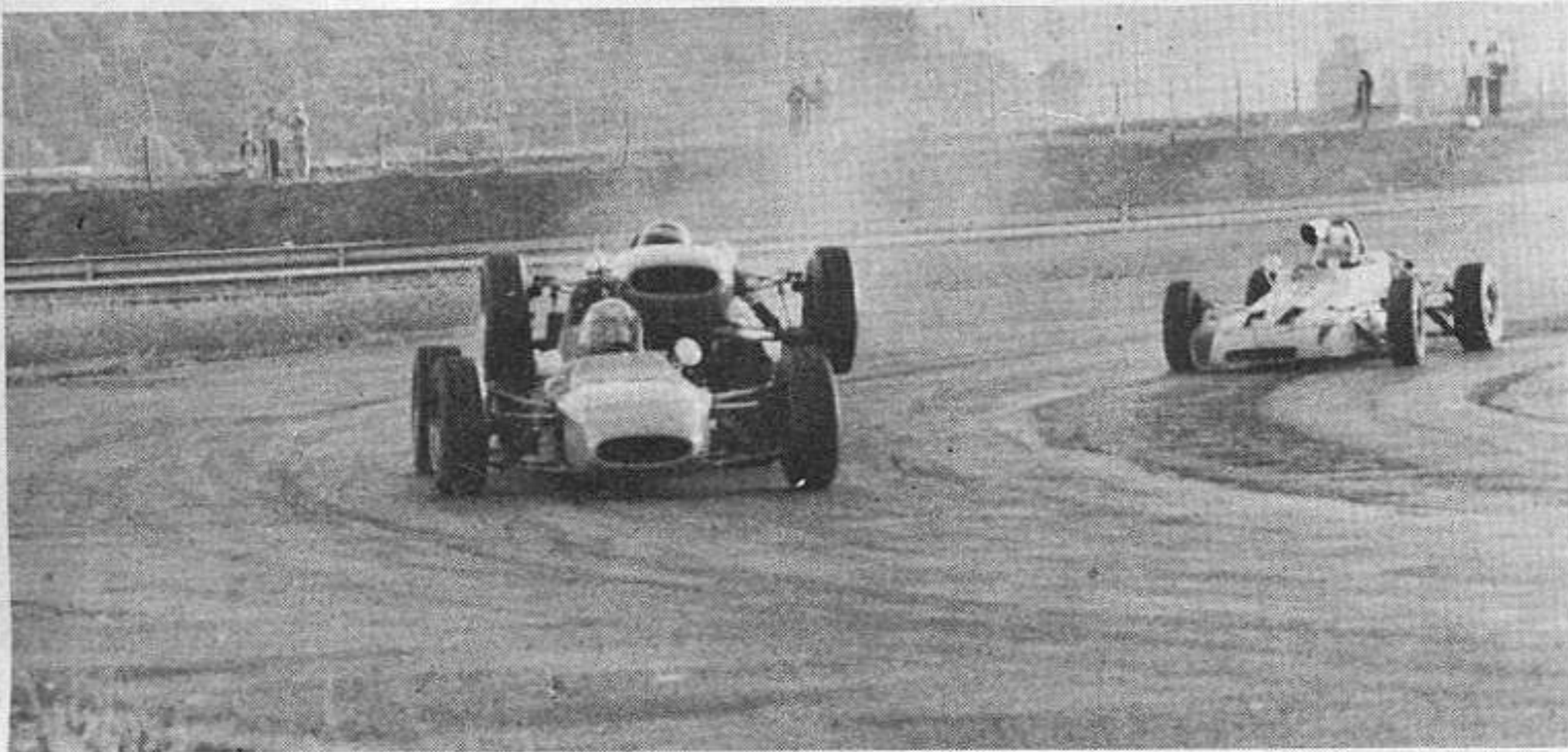
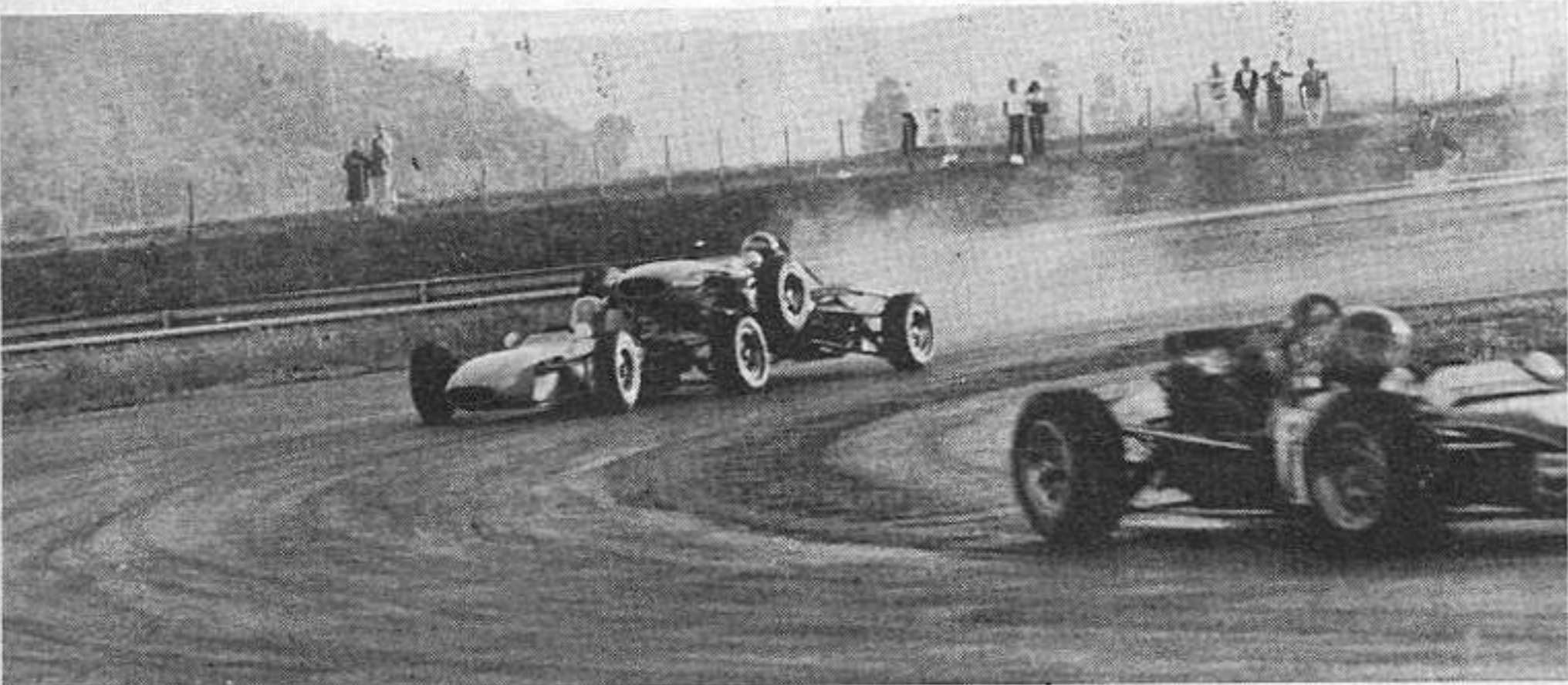
Nuovo record per « Tambauto »

La lunga giornata motoristica magionese è stata caratterizzata da numerose gare non titolate e non ce ne vogliono i numerosi protagonisti se le esigenze di spazio non ci permettono di soffermarci troppo. Nel Gr. 1 notevole la gara riservata alle 1150 dove il vincitore Betti ha finalmente trovato in Treggiani un avversario valido mentre nella 1000 Lodolini, nonostante la pista non ideale, eguagliava il record sul giro. Nella 1300, eliminati per scorrettezze Bocconi e Riccitelli, emergevano Chianucci e Santamato che faceva miracoli con l'unica 128.

In Gr. 2 molto belle le corse di Fraghy (Bacci) nella 500 e di Proietti (Falessi) nella 700 mentre protagonista nelle classi maggiori era il veneto « Willer » (128-Trivellato) pur se buone cose si sono viste anche dalla ancora acerba Simca di Riccitelli, uscita poi di scena per guai ai pistoncini. Nel Gr. 3 movimentata la vittoria di Chianucci nella 1300 dopo l'iniziale dominio di Saporito mentre nelle classi 1600 ed oltre 2000 « Dinos » e Nardini dovevano solo badare a non commettere errori.

Nel Gr. 4 buone le prove di « Carter » (Trivellato) e Tarpani (Castellini) ma degna ancor più di nota la vittoria di « Tambauto » (Carrera-Tamauto).

Daniele Buzzonetti



Una TECNO con sei ruote!

MAGIONE - Durante la finale della F. Ford si è verificato un incidente decisamente spettacolare e che fortunatamente si è risolto solo con una grande paura dei due piloti. Protagonisti i piloti Vigezzi e Bellotti, entrambi su Tecno. Al secondo giro i due procedevano di conserva con Bellotti davanti quando, all'ingresso del tornante, la macchina di quest'ultimo veniva tamponata da quella di Vigezzi che a sua volta restava aganciata ed incastrava la parte anteriore della Tecno sul motore della macchina battistrada. Lì per lì Bellotti non si rendeva conto della situazione ed arrivava addirittura ad allungare una mano per togliere la strana prominenza che vedeva sporgere dal suo roll-bar mentre il « mostro » a sei ruote percorreva ancora una quarantina di metri prima di fermarsi. (Foto COPPINI)

Il batteria: 1. Massimo Mascagni 17'18"7, media kmh 85,778; 2. Fargion 17'22"4; 3. Presenzini 17'28"9; 4. Revello 17'41"5; 5. Sapignoli 17'42"7; 6. Pecchioli 17'45"0; 7. Clemente 17'46"7; 8. De Gregori 17'47"1; 9. Rocchini 18'23"6; 10. « Nainfe » a sette giri.

Giro più veloce: Mascagni, 1'08"4, media kmh 86,842.

Finale: 1. Umberto Mascagni 28'43"1, media kmh 86,182; 2. Fargion 28'46"3; 3. Schenetti 28'47"4; 4. « Baronio » 28'48"5; 5. « Tacus » 28'52"8; 6. Drovandi 28'54"2; 7. Sapignoli 29'15"7; 8. Pecchioli 29'16"5; 9. Presenzini 29'16"7; 10. Crocioni 29'25"7; 11. Albertin 29'48"6; 12. Revello 29'51"9; 13. De Gregori a un giro; 14. Rocchini a sei giri.

Giro più veloce: Mascagni 1'07"9, media kmh 87,481.

F. FORD

I batteria: 1. Orazio Ragaiolo (BWA) 10'05"4, 18'05"4, media 82,089; 2. Vairani (Matta) 18'19"1; 3. Truci (Delta) 18'21"7; 4. Avati (Dulon) 18'26"2; 5. Magni (BWA) 18'32"6; 6. Aposkitis (Pirola) 18'46"5; 7. Fossati (BWA) 18'51"8; 8. Tasoni (Tecno) 19'02"9; 9. Onori (Lola T 340) a un giro; 10. « Lucas » (Lola T340) a un giro; 11. Nisini (Delta) a un

giro; 12. Albertin (De Sanctis) a due giri.

Giro più veloce: « Lucas » 1'10"6, media kmh 84,135.

Il batteria: 1. Giorgio Maggiora (BWA) 16'20"1, media kmh 90,909; 2. Sterzel (Delta) 16'20"4; 3. Verrelli (Dulon) 16'21"0; 4. Terzi (Delta) 16'26"2; 5. Palazzo (BWA) 16'29"2; 6. Pardini (Pirola) 16'34"0; 7. Benusiglio (Lotus) 16'36"4; 8. Bellotti (Tecno) 16'43"5; 9. Vigezzi (Tecno) 17'44"0; 10. Sellani (Quasar) 17'01"5; 11. Lari (Quasar) a un giro; 12. Torta (BWA) a un giro; 13. Pozzoli (Dulon) a cinque giri.

Giro più veloce: Verrelli 1'00"3, media kmh 98,507.

Finale: 1. Orazio Ragaiolo (BWA) 24'29"9, media 99,668; 2. Maggiora (BWA) 24'50"2; 3. Sterzel (Delta) 24'51"0; 4. Truci (Delta) 25'03"5; 5. Terzi (Delta) 25'04"6; 6. Verrelli (Dulon) 25'04"9; 7. Vairani (Matta) 25'09"3; 8. Palazzo (BWA) 25'10"0; 9. Avati (Dulon) 25'18"1; 10. Fossati (BWA) 25'33"4; 11. Benusiglio (Lotus) 25'41"2; 12. Aposkitis (Pirola) a un giro; 13. Pardini (Pirola) a un giro; 14. Tasoni (Tecno) a un giro; 15. Magni (BWA) a sette giri.

Giro più veloce: Ragaiolo, 58"6, media kmh 101,365.

Entusiasmano le F. MONZA

SPECIALE PER AUTOSPRINT



E' appena scattata la gara per le gruppo 2 di cilindrata superiore, e già la GTA Junior di Duilio Ghislotti è al comando, seguita dalla GTV di Rossi, dalla Fiat 128 di Manini, dall'Opel di Ricci e dalla Ford Escort di « Alval »

Trofeo « pulito » per GHISLOTTI



Una fase della battaglia per le piazze d'onore fra le F. Monza. Alla « esse » dopo i box vediamo Carini, Chiorazzo, Borello (che sarà terzo) ed Ozzello

Le 9 corse

1. corsa. 20 vetture alla via per le classi 850 e 1000 del gruppo 1. Manca la A112 di Guidetti, capotato (senza danni personali) sul finire delle prove. Al via, bello scatto di Campanella, che poi sbanda al primo giro e passa in coda ad un gruppo serrato che lotterà fino alla fine. Lo compongono Cattini, Sodolini, Riganti, Pezzin e lo stesso Campanella. Pezzin cede qualche metro, e nella volata a quattro ha la meglio Sodolini sul rientrante Campanella. Solo terzo Cattini, più veloce in prova.

Nelle 850, corsa solitaria di Spiller che dal quinto giro si libera della guardia di Lucenti e Fruzzetti, che comunque si consola con il giro più veloce.

2. corsa. Estremamente combattuta la corsa, protagoniste le sempre velocissime Simca Rallye 2 e le Fiat 128 coupé, per le classi 1300 e 1150 gruppo 1. Se non c'è storia per il primo posto che Riccitelli fa suo fin dalla partenza, molto da dire per la conquista della seconda piazza. Le Simca di Bocconi, Rabitti, Chianucci e Mercadante devono fare i conti con la 128 di Ranzato, che è una spina nel fianco delle berline francesi fino a che, ad un giro dalla fine, non deve fermarsi causa un cedimento di un pneumatico.

Alla fine, Rabitti ha ragione dei compagni di gara anche perché Bocconi è nei guai con la frizione, pur se riesce a contenere Chianucci. Nella 1150, ritirato Betti, rimasto al palo Vannini, Bottazzi non ha difficoltà ad imporsi davanti a Iapichino e Grassetto.

3. corsa. Sono 10 le vetture rimanenti a completare il gruppo 1. Sono in pista 1600, 2000 e 3000. Claudio Zanuccoli, dopo un paio di sbandate al primo giro per i freni della sua Commodore che bloccavano da un lato, non tarda a farsi largo lasciando la GTV di Pezzali a vedersela con i suoi diretti avversari con le GTV, che questa volta sono Bigliuzzi e Tacchini.

All'inizio sembra che « Joe » Bigliuzzi riesca a tenere la scia del « re » delle 2000, poi Pezzali allunga ed il senese deve vedersela con il ritorno di Tacchini. Senza problemi la vittoria di Campani nelle 1600.

4. corsa. Prima serie per le F. Monza, che compiranno due gare di 10 giri l'una con classifica per somma di tempi. Erano previste due semifinali ed una finale, ma sono solo 20 le vetture presenti quindi si preferisce questa soluzione.

Scatta bene Macchi, miglior tempo in prova in 1'51"18, ma già dal primo giro inizia la sua battaglia con Bartoli. Terzo è Pessina, che però si gira alla Quercia ed al secondo passaggio è ultimo. Il terzo posto è quindi saldamente di Sario. Risalgono molto bene Pluderi e Mercatelli,

MISANO - La novità di questa seconda fatica organizzativa della Scuderia Santamonica era la presenza, a Misano, delle piccole Formule Monza. Largamente caldeggiata dal loro « padre putativo », rag. Tavoni, la « spedizione » delle piccole monoposto fuori dell'abituale sede monzese è stata positiva; soprattutto per i piloti, cui non è parso vero di affrontarsi in una pista che non fosse il solito Junior dell'autodromo lombardo, ma anche per il pubblico. Chi ha saputo guardare si è sinceramente entusiasmato per l'acceso agonismo e per i grupponi serrati caratteristici di queste vetture, che comunque si « perdono » un poco nei circuiti abbastanza veloci, causa la poca potenza ed il cambio fisso, di serie.

Il « Trofeo Mare Pulito », destinato al più veloce in assoluto della giornata è andato a Duilio Ghislotti. Una vittoria, quella del pilota della « Città dei Mille », in carattere con la denominazione del Trofeo: largamente prevista, « pulita », senza problemi di sorta tanto più che l'unico che poteva pensierirlo, dopo i risultati delle prove, cioè Squillace con la 128 coupé, non si è presentato al via a causa di una perdita d'acqua dalla testata, probabilmente dovuta ad una imperfezione della fusione. Nell'impresa « quasi » impossibile di strappare la vittoria assoluta alla GTJ-Balduzzi di Ghislotti lo ho sostituito Manini, anche lui con la 128-Tri-vellato, ma pur tirando a fondo egli non è riuscito che a realizzare il giro più veloce di classe, un buon 1'36"4.

Tant'è vero che quello ad andare più vicino al colpo a sorpresa è stato Ricci, che con la grossa e sovente snobbata Commodore non solo ha fatto segnare il giro più veloce della giornata, ma è risultato secondo assoluto, staccato da Ghislotti di soli 6"2.

mag.

1. TROFEO MARE PULITO - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Santamonica, Misano, 15 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Renzo Spiller, 8 giri in 16'21"6, media 102,335 kmh; 2. Fruzzetti 16'23"5; 3. Lucenti 16'32"1; 4. Ragazzi 16'45"7; 5. Bonechi 16'45"7; 6. Peroni a 1 giro; 7. Cinel a 1 giro; 8. Ghini a 5 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Fruzzetti in 2'00"3, media 104,379 kmh. (Tutti su Fiat 805 S).

Classe 1000: 1. Sergio Sodolini, 8 giri in 15'34"2, media 107,552 kmh; 2. Campanella 15'34"2; 3. Cattini 15'34"5; 4. Riganti 15'34"8; 5. Pezzin 15'44"1; 6. Mammi 15'50"8; 7. Zorzi 15'51"1; 8. Ferrari 16'01"1; 9. Giochi 16'01"6; 10. Coppi 16'26"1; 11. Boncompagni 16'27"1; 12. Veschetti 17'03"1 (tutti su Autobianchi-Abarth A 112). **Giro più veloce:** il 4. di Campanella in 1'54"4, media 109,762 kmh.

Classe 1150: 1. Giovanni Bottazzi, 8 giri in 15'39"2, media 106,956 kmh; 2. Iapichino 15'46"8; 3. Grassetto 15'51"7; 4. Picco 15'57"5; 5. Silla 15'57"7; 6. « Baloo » 16'21"4; 7. Braga 17'21"4; 8. Betti a 4 giri (tutti su Fiat 128 coupé). **Giro più veloce:** il 6. di Silla in 1'54"2, media 109,956 kmh.

Classe 1300: 1. Gianfranco Riccitelli, 8 giri in 15'00"1, media 109,956 kmh; 2. Rabitti 15'06"3; 3. Bocconi 15'10"3; 4. Chianucci 15'11"1; 5. Mercadante 15'16"7; 6. Torelli 15'19"4; 7. Fioretti 15'26"9 (tutti su Simca Rallye 2); 8. Cogato (Fiat 128) 15'35"8; 9. Petroni (Simca R2) 15'46"8; 10. Gianni Riccitelli (Simca R2) 15'38"2; 11. Femminella (Fiat 128) 15'58"1; 12. Ranzato (Fiat 128) a 1 giro; 13. Busacchi (Simca R2) a 3 giri. **Giro più veloce:** il 3. di G.F. Riccitelli in 1'51"4, media 112,718 kmh.

Classe 1600: 1. Nino Campani (Alfa GTV) 8 giri in 15'04"4, media 111,071 kmh; 2.

« El Paso » (Alfa GTV) 15'11"7. **Giro più veloce:** il 2. di Campani in 1'51"2, media 112,921 kmh.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali, 8 giri in 14'23"3, media 116,359 kmh; 2. Bigliuzzi 14'31"2; 3. Tacchini 14'31"8; 4. Bettani 14'41" e 4; 5. Borbolini 15'05"6; 6. Boari 15'12"9 (tutti su Alfa Romeo GTV). **Giro più veloce:** il 4. di Pezzali in 1'46"6, media 117,794 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 8 giri in 14'18"5, media 117,009 kmh; 2. Carmona (Ford Capri) 15'01"3. **Giro più veloce:** il 4. di Zanuccoli in 1'46"3, media 118,125 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Benito Battilani, 8 giri in 16'03"9, media 104,215 kmh; 2. Squarise 16'09"2; 3. Lutman 16'10"6; 4. Venturi 16'33"8; 5. Magnani 17'00"3 (tutti su Fiat 500). **Giro più veloce:** il 3. di Battilani in 1'57"8, media 106,594 kmh.

Classe 600: 1. Paolo Mezzetti (Giannini) 8 giri in 15'17"1, media 109,545 kmh; 2. Cesarini (Abarth) 15'17"5; 3. Rangoni (Giannini) 15'20"5; 4. Mediani (Abarth) 15'36"5; 5. Segalini (Giannini) 15'37"4; 6. Ortolani (Giannini) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Mezzetti in 1'52"7, media 111,418 kmh.

Classe 700: 1. Guglielmo Capoferri (Giannini) 7 giri in 13'45"9, media 106,424 kmh; 2. Caramaschi (Giannini) 13'47"6; 3. Dall'Aglio (Giannini) 14'08"1. **Giro più veloce:** il 5. di Caramaschi ed il 6. di Capoferri in 1'53"6, media 110,535 kmh.

Classe 850: 1. Sergio Bigliardi (Abarth 850) 8 giri in 15'05"2, media 110,974 kmh. **Giro più veloce:** il 2. di Bigliardi in 1'48"3, media 115,945 kmh.

Classe 1000: 1. Giovanni Pasotti (Cooper) 8 giri in 14'36"6, media 114,593 kmh. **Giro più veloce:** il 2. di Pasotti in 1'47"3, media 117,025 kmh.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Fiat 128)

8 giri in 13'44"5, media 121,834 kmh; 2. Siliprandi (Fiat 128) 13'45"4; 3. « Gilena » (Fiat 128) 14'20"9. **Giro più veloce:** l'8. di Battistini e Siliprandi in 1'41"2, media 124 e 079 kmh.

Classe 1300: 1. Duilio Ghislotti (Alfa GTA) 8 giri in 13'02"6, media 128,358 kmh; 2. Manini (Fiat 128) 13'10"5; 3. Faraldi (Alfa GTA) 13'32"4; 4. Di Lorenzo (Alfa GTA) 14'38"4; 5. Rossi a 2 giri. **Giro più veloce:** il 7. di Manini in 1'36"4, media 130,257 kmh.

Classe 1600: 1. Giulio Rossi (Alfa GTV) 8 giri in 13'31"6, media 123,770 kmh; 2. Santulli (Alfa GTV) 14'05"6; 3. Zini (Alfa GTV) 14'24"4; 4. Busacchi (Renault Gordini) a 1 giro; 5. Bruzese (Alfa GTV) a 1 giro; 6. Pellanda (BMW) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Rossi in 1'38"8, media 127,093 kmh.

Classe 2000: non classificato « Alval », ritirato al 3. giro. **Giro più veloce:** il 2. di « Alval » (Ford Escort RS) in 1'36"2, media 130,528 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Ricciardo Ricci (Opel Commodore) 8 giri in 13'08"4, media 127 e 415 kmh. **Giro più veloce:** il 7. di Ricci

GRUPPO 3
in 1'36"1, media 130,664 kmh.

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci, 8 giri in 15'12"9, media 110,036 kmh; 2. Corti 15'16"6; 3. Solannino a 1 giro; 4. Rulli a 1 giro; 5. Dal Mas a 1 giro (tutti su Lancia Fulvia); 6. Taddeucci (Matra-Simca Bagheera) a 2 giri. **Giro più veloce:** il 7. di Corti in 1'50"3, media 113,842 kmh.

Classe 1600: 1. Francesco Campaci, 8 giri in 13'49"7, media 121,072 kmh; 2. Baso 13'58"6; 3. Cipriani 14'00"5; 4. Bergamaschi 14'41"2; 5. Laschi 15'04"4 (tutti su Alpine Renault). **Giro più veloce:** il 4. di Campaci in 1'42"7, media 122,267 kmh.

Classe 2000: 1. Francesco Lottici (Alpine 1605) 8 giri in 14'31"1, media 115,330; 2.

Zanini (Fiat Abarth) 14'32"2; 3. Siena (Fiat Abarth) 15'02"6; 4. Fellito (Fiat Abarth) 15'08"4; 5. Ravaoli (Lancia Beta) a 1 giro; 6. Menan (Fiat Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** l'8. di Lottici in 1'46"7, media 117,693 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Luigi Moreschi (De Tomaso Pantera) 8 giri in 13'27"6, media 124,384 kmh; 2. « Alval » (De Tomaso Pantera) 13'51"1; 3. Tenani (Porsche 2.4) 14'14"7. **Giro più veloce:** il 3. ed il 7. di « Alval » in 1'39"1, media 126,836 kmh.

FORMULA MONZA

1. manche: 1. Leo Bartoli, 10 giri in 19'09"2, media 109,265 kmh; 2. Ballarino 19'09"4; 3. Sario 19'09"7; 4. Macchi 19'14"4; 5. Carini 19'22"2; 6. Borello 19'22"7; 7. Ozzello 19'28"8; 8. Puledri 19'29"3; 9. Bionda 19'39"3; 10. Valvassori 19'40"7; 11. Colombo 19'41"2; 12. Mercatelli 19'43"1; 13. Maestri 19'46"2; 14. Pizzacchera 19'56"1; 15. Ceria 19'56"4; 16. Chiorazzo 20'01"5; 17. Bianchi 20'06"1; 18. Pessina 20'18"9. **Giro più veloce:** il 9. di Bartoli in 1'51"9, media 112,214 kmh.

2. manche: 1. Giacomo Ballarino, 10 giri in 19'04"6, media 109,704 kmh; 2. Macchi 19'05"4; 3. Mercatelli 19'13"9; 4. Borello 19'17"3; 5. Chiorazzo 19'18"4; 6. Carini 19'18" e 7; 7. Ozzello 19'19"1; 8. Maestri 19'57"7; 9. Valvassori 19'57"7; 10. Bianchi 20'05"5; 11. Pizzacchera 20'43"3; 12. Colombo 20'44"1; 13. Sario a 2 giri; 14. Puledri a 2 giri. **Giro più veloce:** il 9. di Macchi in 1'52"7, media 111,418 kmh.

Finale (per somma di tempi): 1. Giacomo Ballarino; 2. Macchi; 3. Borello; 4. Carini; 5. Ozzello; 6. Mercatelli; 7. Chiorazzo; 8. Valvassori; 9. Maestri; 10. Bianchi; 11. Colombo; 12. Pizzacchera; 13. Sario; 14. Puledri; 15. Bionda; 16. Bartoli; 17. Ceria; 18. Pessina.

vittima di due testa-coda che lo fanno poi scendere piuttosto in basso.

Al 9. giro Bartoli riesce a scrollarsi di dosso Macchi, mentre Ballarino supera Sario. Incredibilmente, all'ultimo giro Bartoli sbanda alla Quercia, coinvolgendo Macchi che perde così il meritato secondo posto, mentre Leo Bartoli riesce a spuntarla, in volata, su Ballarino e Sario che gli sono venuti sotto.

5. corsa. Inizia il gruppo 2, con le classi 500 e 600. Sono le 14 le vetture che si schierano, poiché mancano «Palvox» e Vinciguerra. Bello scatto di Rangoni dalla seconda fila, che però lascia passare Mezzetti alla fine del primo giro. Mezzetti, con la 590 preparata da Romano, si crea subito un piccolo varco sufficiente a fargli terminare la gara in testa senza eccessivi problemi, anche se all'ultimo giro Cesarini, che nel frattempo ha a sua volta superato Rangoni, gli si fa molto sotto.

Nella 500 subito in testa Battilani, che temeva problemi al cambio, che lascia il compagno di colori Squarise a tenere a bada Lutman.

6. corsa. Solo 12 vetture per le classi 700, 850, 1000 e 1150 gruppo 2. L'interesse è dato unicamente dalle 128 di Battistini e Siliprandi, protagonisti di una bella gara ravvicinata che si conclude a favore del primo solo sul finire, dato che Siliprandi era riuscito anche a passare in testa, al 4. passaggio. Nella 850, Bernero — facilmente pronosticato — si ferma subito per un surriscaldamento del suo nuovo motore ad iniezione, preferendo non rovinarlo, mentre Pasotti non ha problemi a vincere la 1000. Nella 700, Capoferri contiene facilmente il rush finale di Caramaschi, mentre l'atteso «Shark» è costretto al ritiro quasi subito.

7. corsa. E' la gara dalla quale sortirà il vincitore assoluto della manifestazione, ma un bel po' dell'interesse viene a mancare quando ci si accorge che non si allineano le 128 di Squillace e Gargan. Sono in pista 18 vetture delle classi 1300, 1600, 2000 e 3000 del gruppo 2.

Al via, bella partenza di Rossi, che al primo giro è secondo dietro a Ghislotti ed «Alval», che insiste con la Escort e sembra in grado di superare il battistrada. Subito, però, «Alval» si ferma alla curva del «carro» per avaria. Ora, quindi, dietro alla GTA di Ghislotti troviamo Manini con la 128 e Ricci con la Commodore, mentre Rossi si accontenta di dominare la 1600. Ricci insiste, al quinto giro supera Manini (che riesce a rimanergli in scia), ma ormai Ghislotti è imprendibile.

8. corsa. Secondo atto della gara per la Formula Monza. Ballarino si fa sorprendere al via, mentre Bartoli scatta benissimo e passa in testa, seguito da Sario; alle spalle di questi due, si forma un bel gruppetto in lotta ravvicinata composto da Ballarino, Carini, Macchi, Mercatelli, Ozzello, Pluderi e Chiorazzo.

Colpo di scena al terzo giro: non c'è Bartoli, che dopo un po' arriva per ritirarsi con il motore fumante. Ballarino insiste, ed al giro successivo agguanta e supera Sario, per non essere più disturbato. Al settimo passaggio, Macchi e Mercatelli, i più veloci fra gli inseguitori, piombano su Sario (che ha delle noie) e lo superano. Verso la fine, Macchi tenta il tutto per tutto, stacca Mercatelli e si avvicina a Ballarino che conclude vittorioso per 8/10 di secondo, vincendo poi per somma di tempi. La volata per il quarto posto è di Borello, terzo in assoluto.

9. corsa. La giornata si conclude con l'attesa prova per le gruppo 3. Sono in pista tutte le classi da 1300 in su, con una bella varietà di modelli. Va via bene «Alval», con la Pantera, seguito dall'Alpine di Campacci, mentre Moretti ha una delle più inconsuete disavventure che possano capitare in corsa: si inceppa il bloccasterzo della sua Alpine, e solo per un pelo viene evitato dagli altri, mentre sbanda con le ruote bloccate!

«Alval» pare imprendibile, anche perché la Pantera di Moreschi è meccanicamente al di sotto delle sue possibilità. Campacci è tranquillamente terzo, avendo lasciato a «litigare» le altre Alpine di Baso e Cipriani. Viene poi la solitaria Porsche di Tenani, e l'Alpine 1605 di Lottici, dietro alla quale si danno battaglia le Fiat-Abarth di Zanini e Siena. Fra le Fulvia, dopo uno spunto iniziale di Solannino, è in testa il solito Chianucci.

Quando la gara sembra ormai spenta, ecco che al sesto giro «Alval» fa un testa-coda nella curva che immette ai box, e Moreschi lo passa. Due giri dopo (siamo all'ultimo giro), «Alval» si ripete e questa volta anche l'Alpine di Campacci supera il bergamasco, che in questa giornata non ha proprio avuto fortuna.

Beffa anche HEZEMANS la 4 ORE olandese

Un cuscinetto ferma la Camaro



La sfortunata Chevrolet Camaro di Muir-Gardner, costretta al ritiro per il grippaggio di un cuscinetto posteriore, seguita dalla Ford Capri vincitrice della coppia Jochen Mass e Rolf Stommelen. Non c'erano però le BMW-Casa

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZANDVOORT - Trenta minuti prima della fine della «4 Ore di Zandvoort», quinta prova del Campionato d'Europa vetture Turismo, tutto era pacifico per una facile doppia vittoria delle due Capri di Hezemans-Glemser, che aveva guidato la corsa fin dalla partenza, e di Stommelen-Mass che era due giri dietro la consorella. Ma ecco, che con una vittoria certa in tasca, il dramma della Capri di testa. Giusto all'imbocco della stretta curva a sinistra dell'Hunzerug, la Capri di Hezemans veniva colpita nella parte posteriore dalla BMW-CSL dello svizzero Zondler, che aveva frenato troppo tardi per curvare; la Capri faceva uno scarto di 90 gradi ed andava a fermarsi proprio nel mezzo della curva non riuscendo più a ripartire. Siccome la vettura bloccava la pista, gli ufficiali di gara subito accorsi provvedevano a spingerla fuori della curva ed era proprio in quel momento che Hezemans scopriva che il comando elettrico della pompa del carburante era stato completamente distrutto nel corso della collisione.

Hezemans, che nel team Ford non soltanto è apprezzato per le sue qualità di pilota ma anche per le sue conoscenze tecniche, provvedeva personalmente sul posto ad una riparazione di emergenza, collegando i cavi delle luci posteriori al comando della pompa e 14 minuti dopo, avendo perduto 6 giri, riprendeva la corsa in ottava posizione, migliorandola poi sino a raggiungere il sesto posto assoluto al termine della gara.

Sfortunatamente nella corsa di Zandvoort erano assenti le due vetture ufficiali della BMW e in conseguenza di ciò anche la Ford inizialmente non sembrava particolarmente interessata alla partecipazione in quanto, pubblicitariamente, è meglio vincere, oppure perdere, una corsa dopo una bella battaglia con vetture di egual valore. Ma l'insistenza del pilota locale Hezemans, che si sarebbe sentito particolarmente felice di «correre in casa», faceva decidere il direttore sportivo della Ford, Kranefuss, a prendere parte alla competizione.

Ecco pertanto che la più grande opposizione alla Ford nella corsa di Zandvoort è venuta dalla usuale flotta delle BMW-CSL dei conduttori e scuderie privati (fra i quali Peltier-De Fierlant, Finotto-Mohr, Muller-Ogrodowycy, Arm-Kocher, Brun-Zondler e qualche novizio come i locali Vermeulen-Slotmaker), dalla Capri privata di Fitzpatrick-Aker-

sloot, dalla Camaro di Gardner-Muir e dalle due Porsche Carrera RSR di Van Lennep-Bertrams e Kelleners-Stocks. Queste due vetture Gran Turismo erano state invitate dagli organizzatori per rendere il campo di gara più interessante, ma esse non potevano, in ogni caso conquistare punti.

Le prove si sono svolte in condizioni di tempo asciutto e soleggiato per una durata di cinque ore nei giorni di venerdì e sabato. Hezemans aveva fatto registrare il tempo migliore con 1'33"9, seguito da Mass con 1'34"2, Glemser e Stommelen rispettivamente con 1'35"4 e 1'35"9. Stommelen aveva preso il posto di Niki Lauda che nella giornata di giovedì era stato ricoverato in un ospedale austriaco per un avvelenamento alimentare prodotto dal pesce ingerito. La Camaro si era messa in bella evidenza con il tempo di 1'35"8, due secondi e un decimo più lenta della più veloce Capri.

A differenza dei due giorni di prove, la corsa si è svolta con un tempo fortemente nuvoloso e nell'alternanza di pioggia e momenti di stasi. Ma quando le 33 vetture (14 della prima divisione, 17 della seconda e 2 GT) si sono allineate sulla griglia di partenza, il tempo era asciutto, anche se molto nuvoloso, e non si poteva prevedere se sarebbe piovuto dopo appena dieci minuti. Nonostante questo molte vetture si sono allineate con le gomme slicks.

Al via, immediatamente Hezemans prendeva la testa seguito non dal compagno di scuderia Mass, ma da Brian Muir che con la sua Camaro aveva fatto una magnifica partenza

dalla seconda fila. Immediatamente dopo Muir vi erano Mass, Van Lennep, Vermeulen, Brun e poi tutti gli altri. Nonostante i reiterati tentativi di sorpasso di Mass, Muir si manteneva davanti alla Capri del conduttore tedesco per una mezz'ora, cioè sino a quando era costretto a fermarsi ai box per la sostituzione di un cuscinetto della ruota posteriore sinistra che per molti giri aveva emesso fumo, specie nelle curve.

Il cambio richiedeva 29 minuti per cui la Camaro poteva riprendere la corsa in posizione molto arretrata. Comunque dopo un'ora e mezza la Camaro per la quale Alan Smith aveva preparato uno speciale Chevy, spariva letteralmente in una enorme nuvola di fumo d'olio, decretando la definitiva uscita di gara dei piloti Gardner e Muir. Così come in tutta questa stagione la Camaro non è riuscita a concludere alcuna corsa del campionato europeo turismo. Si erano anche ritirati, dopo 15 minuti, Muller-Ogrodowycy per la rottura di una valvola della loro BMW.

Dopo un'ora e mezza di corsa iniziava a piovere per cui si rendevano necessarie molte fermate ai box per cambiare le gomme. La pioggia continuava per tutto il resto della corsa, costringendo ad una grossa fatica i conduttori che dovevano fare molta attenzione per mantenere le vetture in strada. Come c'era da attendersi, la corsa, nella quale non è accaduto alcunché di particolare, era completamente dominata dalle due Capri ufficiali che non incontrando particolare opposizione, potevano affrontare gli eventi con molta calma allo scopo di conservare i motori e di non incorrere in inutili rischi. Inoltre, tutti si attendevano la vittoria di Hezemans-Glemser in quanto la Capri di Stommelen-Mass aveva dovuto effettuare molte fermate extra ai box a causa delle gomme, perdendo così due giri.

Ma, trenta minuti prima della fine accadeva il primo ricordato incidente fra Hezemans e Zondler così che Stommelen e Mass potevano ricevere lo champagne e i fiori destinati ai vincitori. Cosa che faceva soltanto Stommelen in quanto Mass aveva precipitosamente lasciato Zandvoort al termine del suo ultimo turno di guida, per andare in Austria per il GP di Formula 1. Seconda si classificava la Porsche Carrera di Van Lennep-Bertrams, terza la BMW-CSL di Vermeulen-Slotmaker. Quarti e quinti rispettivamente Arm-Kocher e Fitzpatrick-Akersloot.

Chiel van der Heyden

4 ORE DI ZANDVOORT - Quinta prova del Campionato Europeo Turismo - Circuito di Zandvoort - 11 agosto 1974.

LA CLASSIFICA

1. Stommelen-Mass (Ford Capri) 126 giri in 4.00'21"; 2. Van Lennep-Bertrams (Porsche Carrera RSR) a 1 giro; 3. Vermeulen-Slotmaker (BMW-CSL) a 3 giri; 4. Arm-Kocher (BMW-CSL) a 4 giri; 5. Fitzpatrick-Akersloot (Ford Capri) a 4 giri; 6. Hezemans-Glemser (Ford Capri) a 5 giri; 7. Heyer-Ludwig (Ford Escort) a 6 giri (vincitori della prima divisione); 8. Peltier-De Fierlant (BMW-CSL) a 6 giri; 9. Ertl-Betzler (BMW-Alpina 2002) a 7 giri; 10. Guerie-Barboza (Ford Capri) a 9 giri; 11. Odenthal-Weiss (Ford Capri) a 9 giri; 12. Tjan-Coronel (Datsun 1200) a 12 giri; 13. Schommers-Dolk (BMW-CSL) a 13 giri; 14. Finotto-Mohr (BMW-CSL) a 14 giri. Giro più veloce: Hezemans in 1'35"1, media 159,972 kmh.

EUROTURISMO (dopo 5 prove)

Vetture: 1. Ford punti 100; 2. BMW punti 85. Piloti: 1. Peltier e Heyer punti 56; 3. Lafosse 40; 4. Ludwig 36; 5. Finotto 34; 6. Mohr 30; 7. Krebs 24; 8. Hezemans e Glemser 23.