

## DALL'INVIATO

**NIZZA** - E' stato un Tour de France in crescita. Potremmo dire che questo del 1974 è stato un bel... Tour 1975, per quanto di promesse per il futuro vi abbiamo potuto vedere. La formula si è stabilizzata ed è quella buona. Alle macchine di produzione riconosciute anche dai regolamenti internazionali, gli organizzatori francesi hanno aggiunto come l'anno scorso quelle che sono effettivamente di produzione, cioè fabbricate per essere vendute a gente che voglia avere una macchina brillante, o semplicemente elegante, nel rispetto delle norme della circolazione quotidiana. Macchine che, come è sempre avvenuto da che esiste l'automobile, sono prodotte da piccoli costruttori, espressione di una volontà creativa in molti casi ammirevole.

Sono quelle macchine che la inefabile CSI, divisa in troppi membri ma senza un corpo, non ha trovato il modo di far diventare concrete anche ai fini sportivi, anche nelle regole del giuoco che saranno presto applicate a sostituzione di quelle che esisitono e che sono sbagliate. Andando contro le regole della CSI, il Tour de France si è messo fuori legge, e quindi non ha avuto le etichette della titolazione ufficiale, per qualcuno dei troppi campionati FIA. Posto davanti alla scelta obbligata, il Tour ha disegnato le titolazione, guardando al sodo, ed allo spirito vero della competizione automobilistica.

Così, dopo aver permesso l'anno scorso la presenza delle Lancia Stratos, oltre quella della Ligier-Maserati, il Tour ha permesso quest'anno il collaudo di quei « prototipi » Fiat che sono la prefigurazione di una macchina destinata a far grandi cose nel prossimo futuro. Non fosse che per questo dovremmo ringraziare il gruppetto di francesi entusiasti che hanno ripreso la tradizione della grande corsa, e che l'hanno portata avanti nonostante

tutte le difficoltà che hanno dovuto superare.

In questa annata di transizione, che vede ancora in vigore le regole ufficiali mistificatrici del buon senso, almeno per quanto concerne le macchine da turismo, in (attesa che vengano riportate a criteri più sani), la partecipazione qualitativa non è stata quella che poteva essere e che di certo sarà in futuro. Le Ligier-Maserati, le Lancia Stratos, le Fiat, e gli squadroni di Porsche, tuttavia, sono bastati a dare interesse, ed anche delle belle battaglie,

Le esperienze compiute nel Tour 1973, che si sono aggiunte a quelle accumulate quest'anno nelle prove di durata, e il concreto ed appassionato aiuto tecnico che è stato dato a Guy Ligier dalla gente della Maserati, con in testa Giulio Alfieri, hanno portato le JS 2 non soltanto ad un alto grado di efficacia, ma anche alla affidabilità (cioè alla resistenza) che che sono gli elementi principali del successo.

Avversaria designata delle Ligier doveva essere la Lancia Stratos di Munari, dotata del motore a turbo-

dando ad Andruet il motore a soltanto due valvole per cilindro, davvero poco potente per poter permettere alla macchina pesante di ben figurare sui circuiti. O forse il motore quattro valvole è stato giudicato poco sicuro in tenuta alla distanza? Non sappiamo, ma è certo che, via Munari, la Lancia superstita ha dovuto arrancare con notevole sforzo del pilota, per non perdere contatto.

Si è visto come Andruet sia sempre forte, e nelle prove stradali lo ha dimostrato, come lo ha dimostrato sul circuito di Magny-Cours sotto la gran pioggia che ha imperversato e che ha anche permesso a gente decisa ed abile, come Bob Wollek, di farsi valere. Tuttavia, se la Lancia intende venire al Tour de France del 1975 con fondate speranze di ripetere il successo dell'anno scorso, sarà bene che provveda a rendere la sua macchina molto più efficace anche sul piano velocistico.

La lieta sorpresa è venuta dalle Fiat. Iscritte come « Fiat prototipo » le tre macchine che si sono presentate al via da Tarbers hanno suscitato dapprima soltanto curiosità, per la loro forma e le loro dimensioni estremamente ridotte. La curiosità è poi diventata ammirazione perché fin dalle prime prove le tre macchine hanno ottenuto risultati di grande rilievo, se, comparati a quelli delle vetture potenti e collaudate che vedete nelle prime posizioni. Riuscire a far meglio delle Porsche Carrera gran turismo è stata certo una impresa di alto valore, che va ad onore della gente della Fiat, anche se lo scopo che loro si promettevano, in questo Tour, era ben altro che questo.

Lo scopo era quello di collaudare determinate soluzioni tecniche in proiezione del prossimo futuro, e lo hanno ottenuto in pieno, nel senso che le macchine hanno fatto vedere di essere già quello che speravano fossero. Se si pensa che questi « prototipi » sono ovviamente suscettibili di ulteriori importanti svi-



A Nizza, perfettamente giustificata la gioia nel clan Ligier per la doppietta al Tour. Nella foto, da sinistra Ligier, Nicolas, Rives e Darniche

almeno fino a che in gara è rimasto il « drago » Munari, costante minaccia per Larrousse e Darniche.

Non c'erano però soltanto i grandi, a riempire le cronache di questo Tour. E le lotte accanite che abbiamo viste in turismo e turismo 2, oltre a quella per la coppa delle dame, sono state veramente attraenti.

Le Ligier-Maserati hanno dominato, ed è giustizia, perché di tutte le macchine in corsa erano le migliori sotto ogni aspetto, potenza, tenuta di strada, maneggevolezza.

compressore capace di dare alla macchina italiana anche la potenza che il motore Dino-Ferrari 2400 ha per forza in meno rispetto ai motori 3000 Maserati e Porsche. Purtroppo per la macchina di Munari c'è stato il cedimento, che forse è dovuto all'uso di un nuovo tipo di pistoni, e così non abbiamo potuto vedere di cosa il « drago » sarebbe stato capace soprattutto nelle prove stradali che dovevano essere il suo terreno.

Forse la Lancia ha compiuto un piccolo errore di valutazione, affi-

# Dopo la bronzina che ha tradito il turbo-MUNARI la scatenata rincorsa finale di ANDRUET non basta alla STRATOS per spezzare l'accoppiata LIGIER

## LARROUSSE pigliatutto '74: anche il TOUR!

A sinistra, la Ligier-Maserati JS 2 che con Larrousse-Nicolas e Rives ha condotto dall'inizio alla fine il Tour. Eccola ripresa sulle rampe del Tourmalet. A destra, Munari (costretto al ritiro) pare scusarsi con Guy Ligier



luppi, si hanno idee chiare su quello che saranno le... Fiat X-1/20 che vedremo nelle gare stradali del prossimo anno.

Credo infatti che non vi siano dubbi in proposito: le macchine del Tour sono la prefigurazione delle due litri che per l'anno venturo la Fiat produrrà e farà omologare, in modo da dotare la sua squadra di un mezzo estremamente valido per tutti i generi di gare. Ed ovviamente per offrire alla clientela sportiva, che certo non mancherà, una macchina che oltre che buonissima per

tato altro che il logico scotto da pagare alla sperimentazione. Una gran macchina davvero, questa Fiat prototipo, e ne sentirete parlare molto in avvenire.

Dacché stiamo in argomento, parliamo anche dei piloti della Fiat. Giorgio Pianta, collaudatore di casa, aveva un motore sperimentale più grosso (leggermente) di quello delle altre due. Ha fatto cose molto belle finché è restato in corsa, e pur se ha il rimpianto di non aver potuto finire gli resta la soddisfazione di aver dimostrato che è sempre molto

pleto, che ha soltanto bisogno di affinarsi con esperienze accumulate, è Fulvio Bacchelli, che ha sbalordito per la sua adattabilità a tutte le circostanze. A soltanto 23 anni è davvero molto di più di una promessa per i rallies, e poiché andiamo in cerca di piloti di valore da portare alle corse più prestigiose, do' volentieri il suggerimento gratuito, a chi voglia raccogliarlo, di tenerlo d'occhio da vicino.

La Fiat, poi, ha anche utilizzato Christine Beckers, e la piccola belga, che ha una mentalità strettamente

rizzazione, ma la sua prestazione intelligente e seria è da considerare un altro castone della sua corona. Così come è da considerare interessantissima la prestazione di Darniche che per la prima volta si trovava al volante di una macchina come la Ligier, ben diversa dalle macchine che ha guidato finora.

Sandro Munari. Munari ha fatto quel che ha potuto, fin che ha potuto. A livello della sua classe della sua intelligenza. Quindi molto, ma non ha potuto andar lontano. Ci diceva però che in ogni caso questo Tour è stato positivo, perché adesso sanno perfettamente che la Stratos è una macchina vincente, ed è quel che conta.

Dei nostri, che anche stavolta sono stati pochini (o che proprio non si riesca a convincere certi nostri baldi giovanotti che vale la pena di sottoporsi anche alle sfaticate del Tour, se si vuole arrivare in alto?), c'erano le ragazze milanesi, Anna Cambiaghi che ha anche lei imparato cosa vuol dire correre in circuito, e Cica Lurani che si è comportata benissimo, attenta ad imparare tutto quello che c'era da imparare.

Peccato che non ci sia potuto venire Paleari, che aveva iscritto una Lancia Stratos, ma la situazione familiare di Pregliasco lo ha privato del compagno che aveva scelto, e così Paleari ha dovuto rinunciare. Abbiamo visto i soliti francesi che sono conosciuti in tutta Europa, perché vanno a correre in tutta Europa, e che pian piano sono saliti nella scala dei valori internazionali. Tra questi c'è stata la eccellente prestazione di Bob Wollek, che ha finalmente trovato una macchina che non lo ha tradito, e che gli ha permesso delle ottime cose fino al ritiro.

Abbiamo visto delle battaglie serratissime nelle varie categorie e classi, e tutte condotte con altissimo spirito sportivo. Il merito del Tour è anche questo. Far stare insieme per nove giorni duecento piloti, costringe ad una fraternità che si traduce sul campo in estrema correttezza e sportività.

Franco Lini



A Nogaro, la Stratos Turbo di Munari si sta districando in mezzo ad un gruppetto di Porsche Carrera gruppo 3, doppiate, davanti alle quali è Chasseuil, che vincerà la categoria, seguito qui da Lagniez e Almeras

ottenere risultati di rilievo avrà l'enorme pregio di non costare un patrimonio, come accade oggi per altre macchine destinate appunto a questo genere di clienti.

La scocca costruita da Bertone, le sospensioni ed i motori che l'Abarth ha preparati, si sono rivelati un connubio ideale. In maneggevolezza, anche in velocità ma soprattutto in accelerazione e frenata, le piccole Fiat sono state... grandi. Ci sono stati cedimenti, ma sono venuti dopo strapazzate durissime, e quindi essi non hanno rappresen-

in gamba. Sergio Barbasio, quasi neofita dei circuiti, ci ha dato anche lui una bella sorpresa, ambientandosi subito con il tipo di guida che è indispensabile acquisire sulla pista e che è parecchio diverso da quello delle strade dei rallies. Anche lui, dunque, potrà essere molto utile per i programmi futuri, che forse non prevedono solo le gare strettamente stradali.

Quello che è stato una vera rivelazione, e che a mio giudizio non è soltanto un molto buon pilota da rallies, ma un pilota naturale e com-

professionistica e che al valore aggiunge la modestia di parole ed atteggiamenti, ha fatto anche lei la sua parte al meglio. Se, come è possibile, la Fiat se la terrà stretta anche per il futuro, potrebbe essere una grossa pedina in più verso i successi, anche perché la belga ha già dimostrato di andar forte anche in circuito, e alla Abarth hanno sempre la macchina sport due litri da far correre...

Di piloti che il Tour ha valorizzato ce ne sono tanti. Naturalmente, Larrousse non ha bisogno di valo-

## Di colpo senz'olio MUNARI

TROYES - Tappa brevissima, da Deauville a Troyes, passando per il circuito di Croix-En-Ternois, che è sempre una pista più da kart che da automobili. Parrebbe una formalità senza importanza, ma è proprio qui che si hanno le due grosse sorprese.

La Lancia di Munari, quasi di colpo, resta con la pressione dell'olio bassissima. Il pilota è molto attento e se ne accorge subito, rientrando al box, cosicché il motore non si rompe. Però anche se lo tengono fermo e poi lo rimettono in pista per fargli fare il giro finale, in modo che non sia messo fuori gara, subito dopo si accorgono che non c'è niente da fare e che il guaio non è riparabile. Probabile che siano andate le bronzine di banco e che quindi non si possa far nulla. E' il ritiro, malinconico e triste. Munari è accompagnato da un amico a Bruxelles, e vi prende l'aereo per Milano.

E la Fiat di « Christine » va fuori anche lei. Già sfortunata in avvio, per una foratura che le fa perdere minuti, dei tre di vantaggio che aveva sulla diretta inseguitrice per la Coppa delle dame, « Christine » deve fermarsi tra una gran fumata, col motore rotto. Probabile che abbia ceduto un pistone e che ciò abbia provocato la rottura di una biella. « Christine » è molto delusa, anche se sa che non è colpa sua e Silecchia la consola. Decideranno poi di farla continuare sulla vettura di Pianta.

Esordisce in circuito anche Sergio Barbasio, che prende il posto di Bacchelli. Ed è anche lui una lieta sorpresa, anche se nella prima prova di velocità Barbasio non è proprio contento, perché ha delle gomme che non sono ideali.

Le tre batterie sono disputate con una temperatura freddina, tra la nebbiolina che è succeduta alla nebbia fitta che aveva accompagnato il Tour da Deauville a Croix. Poi il trasferimento a Troyes, senza problemi. Incidente durante la terza serie, quando le macchine in gruppo debbono infilare la prima curva. La Opel di « Archy » è costretta ad uscire di pista e finisce sull'erba viscida di umidità. Macchina incontrollabile, anche se la velocità è ridotta, che va dritta verso un commissario che non la vede arrivare, perché era girato a guardare l'imbocco della curva. Il commissario viene urtato dal parafrangente anteriore sinistro e sollevato in aria. Ricade e piomba a terra dove rimane senza muoversi. Si pensa al peggio ma poi vedranno che ha una frattura ad un braccio ed una botta in testa.

Pianta è bravissimo e sta davanti alle Porsche Carrera Gruppo tre. La battaglia tra le turismo di serie è grossa ma Vincent con l'Alfa è troppo focoso e fa un testa-coda cosicché Tricot ne approfitta.

## LUNEDI' 16 SETTEMBRE

### CIRCUITO CROIX-EN-TERNOIS (Km. 76)

1. Larrousse, 40 giri in 13'06"4; 2. Darniche 13'28"1; 3. Henry 13'30"7; 4. J. Almeras 13'40"4; 5. Ballot-Lena 13'44"5; 6. Andruet 13'50"8; 7. Pianta 14'17"7; 8. Verney 14'26"7; 9. Chasseuil 14'26"7; 10. Lagniez 14'26"9; 11. Fornage 14'31"5; 12. Barbasio 14'36"8; 13. C. Poirot 14'38"8; 14. Flotard 14'47"3; 15. Wollek 14'56"0; 17. «Tchine» 15'06"5; 18. Hoepfner 15'07"7; 19. Alibelli 15'15"0; 20. «Charlotte» 15'26"5; 21. Tricot 15'33"0; 22. Bancal 15'35"7; 23. Coetmeur 15'37"8; 24. P. Lelong 15'40"7; 25. Buchet 15'44"8; 26. Dacremont 15'45"5; 27. Zapp 15'46"2; 28. Imbert 15'47"8; 29. «Steve» 15'53"8; 30. Maublanc 15'55"1; 38. Cambiaghi 16'39"0; 61. Munari 19'39"6.

## LIGIER a spasso Fiat « belle »

Dijon - A Digione finalmente c'è il sole. Persino troppo perché fa caldo, ed un poco afoso. Le Ligier-Maserati vanno a spasso, tirando 500 giri meno di quello che facevano di solito, e che era già di prudenza. Ne approfittano le Porsche Carrera gruppo 4 che stanno vicine alla macchina di Darniche. La battaglia tra Wollek e Henry è una cosa epica e termina in volata, a dare un poco di emozioni.

Pianta e Barbasio vanno ancora forte e bene e si fanno ammirare. Andruet si batte al massimo ma la Stratos manca proprio di potenza anche se l'hanno presentata in pista alleggerita al massimo,

avendo tolto tutto il togliabile e che non è necessario in pista.

Grossi guai per Barailler, che con la Opel Commodore sperava di far grosse cose e che invece deve abbandonare. Grossi guai anche per la Ford Capri di Fornage che era diventato primo del gruppo due ma che perderà moltissimo tempo.

Per la Coppa delle Dame, « Charlotte » su Alpine Renault berlina va più forte di Marianne Hoepfner e Marie Laurent e quindi conserva la sua posizione di primato. Charlotte Vernay con la Porsche tuttavia ha ancora recuperato e si è riportata avanti in classifica. Benissimo ancora Anna Cambiaghi, che guadagna posizioni anche per merito suo oltre che per gli abbandoni ed i ritardi.

## MARTEDI' 17 SETTEMBRE

### CIRCUITO DI DIJON-PRENOIS (Km. 132)

1. Larrousse, 40 giri in 15'53"5; 2. Darniche 16'16"8; 3. Wollek 16'24"4; 4. Henry 16'24"5; 5. Ballot-Lena 16'35"5; 6. Andruet 16'46"7; 7. J. Almeras 17'13"4; 8. Chasseuil 17'29"8; 9. Pianta 17'43"9; 10. Jm. Almeras 17'49"9; 11. Verney 17'50"5; 12. Barbasio 17'52"7; 13. Lagniez 17'56"5; 14. C. Poirot 18'03"2; 15. Flotard 18'26"9; 16. Tricot 18'47"5; 17. Alibelli 18'49"4; 18. «Charlotte» 19'00"9; 19. P. Lelong 19'09"7; 20. De Libran 19'12"9; 21. «Tchine» 19'16"9; 22. Coetmeur 19'17"9; 23. Buchet 19'24"3; 24. «Archy» 19'25"4; 25. Mounal 19'34"9; 26. Hoepfner 19'35"0; 27. Bancal 19'35"4; 28. Vincent 19'35"9; 29. Imbert 19'43"7; 30. «Steve» 19'44"8; 34. Cambiaghi 20'23"8.



Veramente eccellente la prova delle Fiat X-1.9 prototipo, anche se solo quella di Bacchelli-Barbasio-Sodano è giunta alla fine. Qui vediamo Bacchelli precedere Pianta, che ha rotto il cambio nella prova di Magny-Cours

## ANDRUET ringrazia la pioggia

MAGNY COURS - Il circuito di Magny-Cours ci accoglie ancora con la pioggia. Pare che nella Francia centrale non abbia piovuto per tre mesi di seguito, in estate, ma da due settimane il tempo si sta rifacendo. Acqua, tanta acqua, che in definitiva avvantaggia la Lancia Stratos di Andruet.

Infatti, oltre che alle sue qualità di acrobata, Andruet deve a delle eccellenti gomme della Pirelli la possibilità di non farsi superare da Henry in classifica generale. La Porsche di Henry, dopo la gara di Digione, era a soltanto 1"7 dalla Stratos, ma a Magny-Cours Andruet riesce a far meglio del francese e così mantiene il terzo posto, con oltre 4 secondi di vantaggio. Forse li perderà poi a Clermont-Ferrand, ma intanto la posizione è salva.

Brutte notizie nel clan Fiat: la macchina di Pianta, che in gara era stata brillantissima, si ferma col cambio rotto. Non la si può riparare e deve abbandonare. Un vero peccato, perché il milanese andava fortissimo, e contava sulle altre prove per andar ancora meglio. Resta quella di Barbasio e Sodano, coppia affiatatissima.

Abbandona anche « Charlotte » con la frizione inservibile, e così in testa alla classifica delle Dame passano Marianne Hoepfner e Marie Laurent, inseguite però da vicino da Charlotte Vernay che anche qui è andata fortissimo.

La battaglia delle Turismo è ancora win-

ta da Tricot con la grossa Opel Commodore, mentre Vincent è tenuto a briglia da Francois Landon dell'Alfa France, che non vuole correre Rischì. Per la classifica generale c'è la conquista del quinto posto assoluto da parte di Wollek, da segnalare, ed il fatto che Anna Cambiaghi figura nella prima facciata del foglio ufficiale, dopo essere sempre stata nella seconda.

Barbasio e Sodano sono al nono posto, ed è risultato eccezionale. Per le Gran Turismo di serie è sempre Chasseuil a condurre, e tranquillamente. La tappa finisce a Vichy, ed il tempo pare voglia migliorare.

A Clermont-Ferrand ci sarà l'addio di Larrousse, che guiderà per l'ultima volta. Sarà sostituito da Nicolas, di regola pilota della Alpine. Larrousse infatti deve andare a correre al Mugello, nella gara delle Sport duemila.

## MERCOLEDI' 18 SETTEMBRE

### CIRCUITO DI MAGNY-COURS (Km. 114)

1. Larrousse, 40 giri in 18'27"9; 2. Wollek 18'42"4; 3. Darniche 19'02"5; 4. Andruet 19'15"5; 5. Verney 19'34"9; 6. Almeras 19'42"7; 7. Ballot-Lena 20'01"5; 8. Barbasio 20'02"7; 9. Jm. Almeras 20'09"2; 10. Flotard 20'12"2; 11. Henry 20'18"1; 12. Lagniez 20'19"1; 13. Chasseuil 20'19"3; 14. Fornage 20'21"9; 15. C. Poirot 20'39"9; 16. Tricot 20'53"1; 17. Bancal 20'58"4; 18. Mouton 21'00"2; 19. P. Lelong 21'01"8; 20. «Archy» 21'02"4; 21. Coetmeur 21'02"8; 22. Alibelli 21'09"5; 23. Hoepfner 21'15"3; 24. Mounal 21'17"1; 25. Imbert 21'28"3; 26. Viale 21'32"5; 27. Vincent 21'33"3; 28. «Steve» 21'34"5; 29. Bos 21'36"0; 30. Buchet 21'40"1; 38. Cambiaghi 22'16"6; 55. Pianta 29'54"4.

### Classifica generale dopo la quarta tappa (Dijon-Vichy)

1. Larrousse-Nicolas-J. Rives (Ligier) 1.45'23"8; 2. Darniche-Jaubert (Ligier) 1.48'06"0; 3. Andruet-«Biche» (Lancia-Stratos) 1.50'04"2; 4. Henry-Gelin (Porsche Carrera) 1.51'08"5; 5. Wollek-Aujoulet (Porsche Carrera) 1.51'35"3; 6. Ballot-Lena-Morenas (Porsche Carrera) 1.52'03"5; 7. Chasseuil-Baron (Porsche Carrera) 1.54'41"4; 8. Jacques Almeras-Mas (Porsche Carrera) 1.55'27"3; 9. Barbasio-Sodano (Fiat Abarth) 1.56'27"0; 10. Lagniez-Raimbault (Porsche Carrera) 1.58'28"2; 11. Flotard-Choay (Porsche Carrera) 1.59'29"2; 12. Poirot-Roussely (Porsche 911 E) 1.59'47"5; 13. Alibelli-Hummel (Alpine A 110) 2.02'17"4; 14. Tricot-Herren (Opel Commodore) 2.03'02"5; 15. Hoepfner-Laurent (Alpine Renault) 2.03'10"1; 16. Bancal-Aquate (Opel Commodore) 2.04'42"5; 17. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 2.05'04"1; 18. Vincent-Delaval (Alfa Romeo GTV) 2.05'05"6; 19. Jm. Almeras-Mas-Treneule (Porsche Carrera) 2.05'09"2; 20. Coetmeur-Betry (Renault 12 G) 2.05'14"2; 21. «Tchine»-David (Jide Originale) 2.05'20"4; 22. Lelong-Danger (Porsche Carrera) 2.05'27"6; 23. Mouton-Arrii (Alpine Renault) 2.05'33"0; 24. Mounal-Laplanche (Alpine Renault) 2.05'42"2; 25. Imbert-Renier (Alfa Romeo GTV) 2.06'07"6; 26. De Libran-Beffara (Alpine Renault) 2.06'12"5; 27. Pianta-«Christine» (Fiat Abarth) 2.06'25"8; 28. «Archy»-Ravaze (Opel Commodore) 2.06'45"6; 29. «Steve»-«James» (Alfa Romeo GTV) 2.07'44"7; 30. Buchet-Raymond-Julien (Mazda RX 3) 2.07'46"1; 31. Oger-Bienvault (Alfa Romeo GTV) 2.10'21"9; 32. Cambiaghi-Lurani (Alfa Romeo GTV) 2.10'57"6; 33. Fornage-Fornage-Sageste (Ford Capri RS) 2.11'04"8; 34. Larrousse-Trouillet-Hurviez (Alpine Renault) 2.11'10"8; 35. Viale-Albertini (Chevrolet Camaro) 2.11'43"7; 36. Mertens-Grillot (Alpine Renault)

2.11'51"7; 37. Bos-Stahl (BMW 2002 T1) 2.11'56"7; 38. Tarnaud-Koppenhague-Hoube (Alfa Romeo GTV) 2.12'11"8; 39. Bonnet-Pouze (Alfa Romeo GTV) 2.13'09"7; 40. Reboul-Duajrdin (Alfa Romeo GTV) 2.13'27"1; 41. Pontier-Bonnafoux-Treneule (BMW 30 CSI) 2.13'39"3; 42. Gauciere-Chazot (Renault 12 G) 2.14'01"3; 43. Houel-Lagier-Goasdoue (Lancia Fulvia) 2.14'29"2; 44. Moreau-Dreyer (Simca Ralye II) 2.14'34"5; 45. Courson-De Broca (Alfa Romeo GTV) 2.14'41"3; 46. Perrier-Belliard-M. Perrier (Simca Ralye II) 2.15'10"0; 47. Troncal-Lacorre-Fournial (Fiat 123 Coupé) 2.15'14"7; 48. Zapp-Cardelli (Alpine Renault) 2.16'19"6; 49. Dagoreaux-Dreaux (Citroen SM) 2.17'14"2; 50. Roux-Ferrato (Alfa Romeo GTV) 2.17'31"0; 51. «Patou»-Plas (Ford Capri RS) 2.18'00"8; 52. Fredez-Me Fredez (Alpine Renault) 2.18'08"4; 53. «Charlotte»-Champaillet (Alpine Renault) 2.18'39"8; 54. Lafon-Vilette (Alfa Romeo GTV) 2.21'43"1; 55. Terrasse-Babillot (Alfa Romeo GTV) 2.22'14"5; 56. Dumez-Baudet (Simca Ralye II) 2.23'49"0; 57. Lelong-Hermel (Simca Ralye II) 2.24'35"6.

## La gran giornata di BOB WOLLEK

CLERMONT FERRAND - Mano a mano che i superstiti del Tour si avvicinavano al circuito di Charade, la nebbia diveniva più spessa, la visibilità precaria. In queste condizioni, la direzione di corsa decideva di ritardare la partenza. Qualcuno parlava anche di abolire semplicemente la prova, ma si trattava di amputare la corsa di una delle prove più importanti e lunghe (160 chilometri), tale quindi da dare luogo ad importanti distacchi.

La caccia ai pneumatici da pioggia era comunque cominciata fin dal giorno precedente. Vichy, sede di tappa precedente, non è molto lontana dalla Svizzera, e non sono stati pochi i meccanici e accompagnatori che non hanno dormito... Avendo il giorno precedente Bob Wollek dimostrato l'incontestabile superiorità dei Firestone, si è intensificata la ricerca di queste coperture, soprattutto da parte di Jacques Henry, che con le Michelin non aveva speranza di soffiare il terzo posto ad Andruet. Anche Chasseuil e Ballot-Lena si presentavano sullo schieramento dotati di Firestone-pioggia, anche se non proprio dello stesso tipo speciale di cui era dotato Wollek, che si avviava ad un altro exploit, ma dietro a Larrousse.

Il due volte vincitore di Le Mans, infatti, intendeva confermare nell'Auvergne — prima di lasciare il Tour per andare a correre l'Euro 2000 al Mugello — la sua incontestabile superiorità. In effetti, questa 19. edizione della corsa a tappe francese porta il suo marchio: senza dubbio egli ha disposto della vettura migliore (anche più leggera ed un filo più potente di quella di Darniche), ma ha fatto mostra di una tale classe che a nessuno è venuto in mente di contestare la sua vittoria.

Prendendo quindi il comando delle operazioni, all'abbassarsi della bandiera, Larrousse si è dedicato tranquillamente (tirando 7400 degli 8200 giri autorizzati del suo 6 cilindri Maserati) ad aumentare il vantaggio sulla Lancia Stratos di Andruet, che sembrava tutt'altro che a suo agio sul circuito montagnoso dell'Auvergne. Chi invece dava spettacolo era Wollek, che ha facilmente superato l'altra Ligier di Darniche, che dal canto suo aveva da fare i conti con un circuito che gli era del tutto sconosciuto. Subito dopo la corsa, infatti, Darniche dichiarava: « Ho fatto del mio meglio, ma quello che mi secca di più è che dopo 24 giri di corsa non ho ancora capito nulla di questo tracciato... Per questo giro ho fatto buone ricognizioni alle prove speciali, ma vedo che avrei dovuto dedicarmi anche un poco alla conoscenza di certi circuiti dove non avevo mai girato. Sarei stato certamente più vicino a Larrousse ed un po' più lontano da Andruet ».

## GIOVEDI' 19 SETTEMBRE

### CIRCUITO di CLERMONT FERRAND (161 KM).

1. Larrousse 20 giri in 25'00"0; 2. Wollek 25'11"2; 3. Darniche 25'43"6; 4. Henry 25'43"5; 5. Ballot-Lena 26'07"3; 6. Andruet 26'17"6; 7. Chasseuil 27'33"6; 8. J. Almeras 27'35"5; 9. C. Poirot 27'37"9; 10. Barbasio 27'45"1; 11. Lagniez 27'48"3; 12. Fornage 28'05"1; 13. Flotard 28'17"5; 14. Jm. Almeras 28'28"1; 15. Verney 28'39"9; 16. Hoepfner 28'54"5; 17. De Libran 29'01"0; 18. Coetmeur 29'05"3; 19. « Archy » 29'09"4; 20. Alibelli 29'29"4; 21. Bancal 29'33"8; 22. P. Lelong 29'58"7; 23. Buchet 30'00"2; 24. Imbert 30'01"8; 25. Vincent 30'13"3; 26. Bos 30'16"4; 27. Zapp 30'44"4; 28. Mouton 30'57"1; 29. Labrousse 30'58"4; 30. Viale 31'18"9; 53. Cambiaghi 42'33"3.

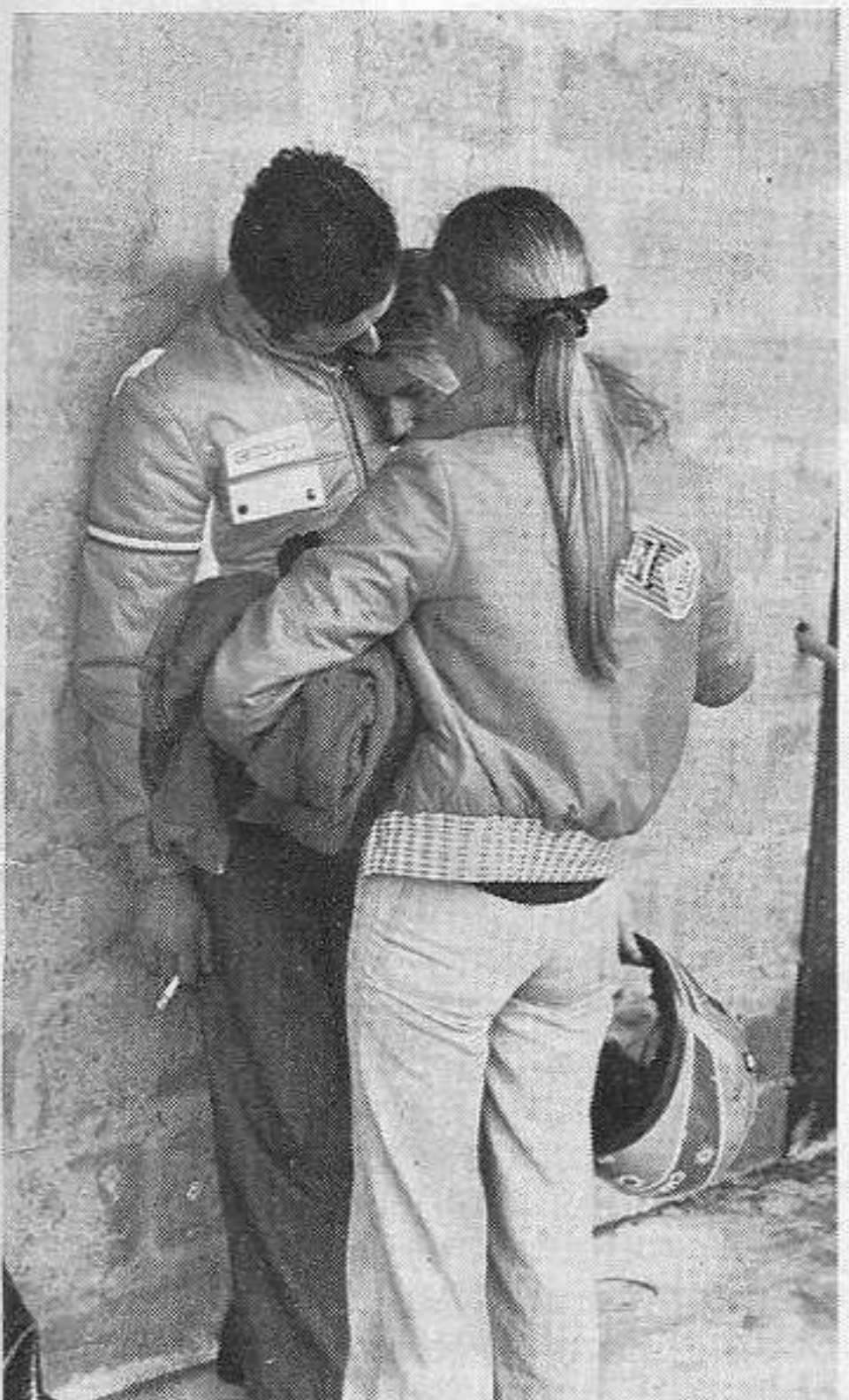
La prova di Clermont Ferrand ha dato luogo anche ad un paio di spettacolari ritorni. In Turismo Speciale, Coetmeur - ritardato in classifica generale per un'uscita a Magny-Cours - si rivelava molto a suo agio al volante della Renault R 12 Gordini, ed assottigliava una parte del suo ritardo rispetto alla Opel Commodore («speciale» solo di nome) di Bancal, mentre nel Turismo di serie Vincent, sempre molto brillante, guadagnava ben 1'45" (da dividere poi per tre, come tutti i tempi in circuito) su Tricot il quale, da parte sua, aveva problemi di frizione prima e di accensione poi.

Piccolo dramma per Anna Cambiaghi, che fino ad allora aveva fatto una gara eccezionale con la seconda delle Alfa ufficiali: nel corso del primo giro sbandava e nell'uscita di strada rompeva il carter dell'olio. L'assistenza poteva porvi rimedio dopo la prova, ma la milanese era fortemente penalizzata ed ora finiva solo per onor di firma.

GIOVEDI' 19 SETTEMBRE

NICOLAS tallona DARNICHE BARBASIO spettacolo

MONTPELLIER - Il circuito di Karland, inserito all'ultimo momento nell'elenco delle prove del Tour, al posto di Albi, è stato



Silecchia ha fatto di tutto per consolare la Beckers per il suo ritiro...

teatro di una prova senza scossoni né incidenti degni di nota. Nicolas (ora alla guida al posto di Larrousse) si è messo alla ruota di Darniche e le due Ligier hanno condotto la corsa senza forzare oltre misura. Wollek, che avrebbe preferito altra pioggia, si è piazzato comunque terzo, dato che Andruet ha rischiato di finire qui il suo Tour.

Infatti, un sasso ha forato il suo radiatore e la temperatura del motore è andato molto in alto. Il francese poteva comunque terminare la prova, dopo la quale gli veniva immediatamente cambiato il radiatore, mentre in casa Lancia si sperava che il surriscaldamento non avesse danneggiato il motore proprio alla vigilia delle prove più favorevoli a loro.

Molto bene la Fiat-Proto di Barbasio, che continuava a sorprendere sia sul bagnato che sull'asciutto. Veramente una bella vettura, un'arma micidiale, nei rallies se sarà omologata in gruppo 4.

VENERDI' 20 SETTEMBRE

CIRCUITO DI KARLAND (124 km).

- 1. Darniche 40 giri in 18'43"4; 2. Nicolas 18'44"4; 3. Wollek 18'45"0; 4. Henry 18'54"1 e 2; 5. J. Almeras 18'59"8; 6. Andruet 19'00" e 7; 7. Ballot-Lena 19'27"1; 8. Fornage 19'51"1; 9. Chasseuil 20'05"8; 10. Verney 20'06"9; 11. Lagniez 20'07"4; 12. Jm. Almeras 20'15"1; 13. Barbasio 20'25"8; 14. C. Poirot 20'28"4; 15. Flotard 20'47"7; 16. De

- Libran 20'55"2; 17. Hoepner 21'08"7; 18. Alibelli 21'40"8; 19. « Archy » 21'57"6; 20. Imbert 21'59"7; 21. Coetmeur 22'00"2; 22. os 22'03"0; 3. Bancal 22'07"8; 24. P. Lelong 22'10"1; 25. Vincent 22'11"1; 26. Buchet 22'18"5; 27. Zapp 22'27"2; 28. Oger 22'30"9; 29. Tarnaud 22'33"3; 30. Mouton 22'34"5; 45. Cambiaghi 24'32"1.

SABATO 21 SETTEMBRE

Accoppiata ANDRUET ma LIGIER a fari accesi al RICARD

NIZZA - La oarovana lasoia il sole del Mediterraneo per infilarsi in una cupa notte fra le colline dell'Ardeche, dove ciascuno contava di giocare fino in fondo le sue ultime chances... tranne le due Ligier, che hanno disposizioni tassative di stare entro i limiti.

Come si prevedeva, Andruet si imponeva sia al Burzet che a Le Moulinon, malgrado qualche noia ai freni che affliggeva comunque anche le due Ligier. Il vincitore di Montecarlo ha giocato veramente forte, ma non abbastanza per riuscire a strappare il secondo posto a Darniche, che era troppo avvantaggiato e che a Le Moulinon ha accennato ad una buona reazione, dopo aver saggiamente risparmiato la macchina nei saliscendi del Burzet. In sostanza i



Sopra, Barbasio, Rossetti, la Lurani e Bacchelli. A destra, Anna Cambiaghi mostra la grinta alle altre Alfa. Sotto, Chasseuil, primo del gr. 3



14" di vantaggio che egli conservava ad Aix-Les-Baines non è che lo mettevano al riparo da qualche sorpresa, come poteva essere una foratura, dato che le vetture come meccanica erano freschissime.

Effettivamente, le due Ligier JPS si sono presentate al Paul Ricard in condizioni perfette, tagliando in parata affiancate la linea d'arrivo, a fari accesi, dopo aver guadagnato un minuto circa alla Lancia Stratos di Andruet, preceduta anche dalla Porsche di Henry che aveva dal canto suo ottenuto un'ottima performance nell'Ardeche.

Uno dei protagonisti mancava tuttavia all'appello. Parliamo di Wollek, al quale il suo coequipier aveva «chiamato» una nota troppo ottimista e che aveva polverizzato la sua Porsche contro un muro, quattro chilometri dopo il via da Moulinon, una prova questa che non ha portato affatto fortuna alla scuderia Bouchet, poiché

anche Ballot-Lena usciva di strada qui, perdendo tempo prezioso.

Anche Chasseuil, le cui noie all'alternatore erano finalmente terminate, usciva di strada al Burzet, ma il vantaggio accumulato su Roussely nel gruppo 3 lo metteva al riparo da ogni sorpresa. Cosa che accadeva al Ricard, quando Chasseuil lamentava un allentamento al comando del cambio, ed era costretto a fare gran parte della gara in quarta, conservando comunque la sua posizione in classifica generale.

Vincent, dal canto suo, aumentava il proprio vantaggio sull'Opel di Tricot, che ormai appariva piuttosto provata. In Turismo speciale, si ritiravano quasi contemporaneamente sia Fornage che Bancal, mentre Ravanel addirittura si ribaltava e così Coetmeur rimaneva solo al comando del gruppo 2.

Piccola delusione, nella notte «rallistica» fra i monti dell'Ardeche, la prestazione della Fiat-Proto di Barbasio, che si attendeva migliore. Infatti il distacco da lui preso nei confronti dell'Alpine di Alibelli alla quale è direttamente comparabile sotto l'ottica rallistica, non è stato niente di eccezionale.

Non restava ormai, ai 44 superstiti, che lasciarsi scivolare verso la costa azzurra, a Nizza. Doppietta Ligier-Maserati quindi, una doppietta senza appelli che prova l'efficacia raggiunta dal prototipo francese e la loro affidabilità alla distanza. Per l'anno prossimo si parla già di un motore



Maserati da 450 CV nella versione più potente (ma senza il turbo) e di 400 circa nella versione stradale, poiché non è affatto escluso che si possa vedere le Ligier in qualche rally.

Senza dubbio, la Lancia con la Stratos con turbocompressore dispone di un'arma eccellente, ma non vorremmo che qualche problema di tenuta sussistesse ancora. Certo che la «2 valvole» di Andruet si è comportata magnificamente, se pensiamo che si trattava in sostanza della stessa vettura che vedremo in gruppo 4 dal 1. ottobre, e che è stata davanti a tutte le Porsche Carrera.

Quanto al duello che ha opposto gli equipaggi femminili, Marianne Hoepfner-Marie Laurent hanno resistito alla rimonta di Charlotte Verney, anche se le prestazioni di Michele Mouton e dell'esordiente (in pista) Anna Cambiaghi non sono passate inosservate.

VENERDI' 20 SETTEMBRE

- BURZET-BURZET (45 km) 1. Andruet 28'10"6; 2. Henry 28'38"5; 3. Nicolas 29'52"8; 4. Wollek 29'54"1; 5. Darniche 30'03"2; 6. Almeras 30'37"1; 7. Chasseuil 30'51"3; 8. Lagniez 31'20"7; 9. Barbasio 31'22"2; 10. Alibelli 31'24"6; 11. Ballot-Lena 31'43"1; 12. Jm. Almeras 32'01"6; 13. C. Poirot 32'05"5; 14. De Libran 32'08"3; 15. Mouton 32'39"3; 16. Zapp 32'52"4; 17. Vincent 33'10"1; 18. Coetmeur 33'12"1; 19. Fornage 33'24"2; 20. Hoepfner 33'32"1; 21. Bos 33'44"1; 22. Oger 33'56"7; 23. Verney 33'57"2; 24. Cambiaghi 34'24"1; 25. Bonnet 34'31"8; 26. Martens 34'40"2; 27. Troncal 34'41"1; 28. Gauclere 34'45"1; 29. Moreau 34'54"4; 30. Tarnaud 34'59"1.

SABATO 21 SETTEMBRE

- MOULINON-ANTRAINGUES (km 38) 1. Andruet 26'36"2; 2. Henry 27'; 3. Darniche 27'16"8; 4. Chasseuil 28'36"4; 5. Nicolas 28'43"4; 6. Almeras 29'28"6; 7. Lagniez 29'41"4; 8. Barbasio 29'43"8; 9. Alibelli 29'48"8; 10. C. Poirot 29'49"1; 11. Vincent 29'54"4; 12. Ballot-Lena 30'06"9; 13. De Libran 30'19"2; 14. Hoepfner 30'25"1; 15. Jm. Almeras 30'29"1; 16. Mouton 30'34"6; 17. Zapp 31'04"8; 18. Coetmeur 31'06"4; 19. Verney 32'01"2; 20. Bos 32'10"3; 21. Oger 32'11"3; 22. Moreau 32'17"8; 23. Martens 32'28"5; 24. Tarnaud 32'36"2; 25. Bonnet 33'02"2; 26. Cambiaghi 33'16"2; 27. « Steve » 33'32"6; 28. Dumez 33'36"1; 29. « Archy » 33'54"1; 30. Tricot 34'04"3.

Jacques R. Jaubert

19. TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE - Gara internazionale di velocità e regolarità - Tarbes-Nizza, 13-21 settembre 1974.

CLASSIFICA GENERALE

- 1. Larrousse-Nicolas-Rives (Ligier JS 2) 3.46'30"2; 2. Darniche-Jaubert (Ligier JS 2) 3.48'38"7; 3. Andruet-« Biche » (Lancia-Stratos) 3.49'28"9; 4. Henry-Gelin (Porsche Carrera) 3.50'26"8; 5. Ballot-Lena-Morenas (Porsche Carrera) 3.59'19"1; 6. Almeras-Mas (Porsche Carrera) 4.02'33"1; 7. Chasseuil-Baron (Porsche Carrera) 4.04'48"7; 8. Bacchelli-Barbasio-Sodano (Fiat Agarth) 4.05'59" e 8; 9. Lagniez-Raimbault (Porsche Carrera) 4.07'39"5; 10. Poirot-Roussely (Porsche 911 E) 4.10'28"5; 11. Alibelli-Hummel (Alpine) 4.16'50"3; 12. J. M. Almeras-Mas-Treneule (Porsche Carrera) 4.17'04"5; 13. Hoepfner-Laurent (Alpine Renault) 4.17'47"1; 14. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 4.19'41"6; 15. De Libran-Beffard (Alpine Renault) 4.20'36"2; 16. Vincent-Delaval (Alfa Romeo) 4.22'22"1; 17. Coetmeur-Betry (Renault 12 Gordini) 4.23'19"4; 18. Mouton-Arrii (Alpine Renault) 4.24'47"5; 19. Lelong-Danger (Porsche Carrera) 4.30'21"1; 20. Tricot-Herren (Opel Commodore) 4.33'29"2; 21. Bos-Stahl (BMW 2002 TI) 4.34'21"9; 22. Oger-Bienvault (Alfa Romeo GTV) 4.34'58"2; 23. « Archy »-Ravaze (Opel Commodore) 4.35'26"9; 24. « Steve »-« James » (Alfa Romeo GTV) 4.35'40"6; 25. Zapp-Cardelli (Alpine Renault) 4.36'58"1; 26. Mertens-Grillot (Alpine Renault) 4.37'15"1; 27. Tarnaud-Koppenhague-Boube (Alfa Romeo GTV) 4.37'15"4; 28. Labrousse-Trouillet-Hurviez (Alpine Renault) 4.40'14"5; 29. Bonnet-Pouze (Alfa Romeo GTV) 4.41'17"8; 30. Moreau-Dreyer (Simca Rallye2) 4.43'03"0; 31. Gauclere-Chazot (Renault 12G) 4.43'20"4; 32. Courson-De Broca (Alfa Romeo GTV) 4.45'53"3; 33. Pontier-Bonafous-Treneule (BMW 30 CSI) 4.45'33"0; 34. Reboul-Dujardin (Alfa Romeo GTV) 4.47'55"8; 35. Houel-Lagier-Goasdoue (Lancia Fulvia) 4.48'29"2; 36. Troncal-Lacorre-Fournial (Fiat 128 Coupé) 4.49'05"2; 37. Cambiaghi-Lurani (Alfa Romeo GTV) 4.49'17"5; 38. Fredez-Fredez (Alpine Renault) 4.59'33"2; 39. « Patou »-Plas (Ford Capri RS) 5.08'31"9; 40. P. Lelong-Hermel (Simca Rallye 2) 5.11'25"7; 41. Terrasse-Babillot (Alfa Romeo GTV) 5.21'20"6; 42. Dumez-Baudet (Simca Rallye 2) 5.22'12"1.

## Causa il ritiro nel «BAVARIA»

# Sfugge la MITROPA a VERINI

MONACO DI BAVIERA - La penultima prova della Mitropa Cup, il Bavaria Rally, ha praticamente già assegnato i titoli ancora in dubbio. Infatti, e purtroppo per noi, le speranze di Verini-Macaluso sono sfumate dopo appena trenta chilometri di corsa, quando la loro Fiat-Abarth ha fuso per fuoriuscita del lubrificante dal raccordo che manda la pressione al manometro sul cruscotto. Una banalità, ma ormai Rack è imprevedibile. Al tedesco basterà infatti semplicemente arrivare, nella prova conclusiva, per aggiudicarsi quel titolo che Verini-Macaluso non gli hanno conteso per pura sfortuna, e gli altri contendenti, Pittoni ed Andersson, per non essere neppure venuti.

Questo rally bavarese doveva essere un rally «segreto», ma lo è stato per tutti fuorché per i concorrenti tedeschi, che erano al corrente perfettamente dell'ubicazione delle prove speciali. Nonostante questo handicap, Verini e Macaluso potevano tranquillamente vincere, mentre anche gli altri italiani si sono comportati ottimamente. Tacchini e Simoni, con l'Abarth, erano 5. (anche senza le note) quando il loro motore si è messo ad andare a tre cilindri nelle ultime tre speciali, e così sono piombati al 12. posto. Ottima la prova di Presotto-Peressinot, con l'Opel Conrero, quasi certi del titolo gruppo 1 ai danni dell'austriaco Dietmayer (BMW), mentre degno di nota il 18. posto finale dell'altra Ascona gruppo 1 di Baron-Santi. Dominio comunque delle Opel, con quella Irmscher degli svedesi davanti a quella di Smolay, che pilotava la vettura ufficiale dell'Opel Dealers Euroteam.

Bavaria Rally - Gara internazionale valida per la Mitropa Cup - Monaco di Baviera, 20-22 settembre 1974.

1. Lars Carlsson-Petersen (Opel Ascona); 2. Smolay-Druba (Opel Ascona); 3. Schewe-Dederich (Porsche); 4. Kleint-X (Ford Escort RS); 5. Haingach-Lindzen (Ford Escort RS); 6. Rack-Koehler (Porsche Carrera).

# MUNARI già a SANREMO ripaga di due forfait

SANREMO - Ha lasciato il Tour martedì notte. Giusto in tempo per un saluto a casa e mercoledì sera Munari era a Sanremo per iniziare le prove del terzo appuntamento mondiale-rallies dell'anno.

Al suo arrivo gli organizzatori sanremesi hanno tirato un grosso sospiro di soddisfazione: era la conferma della presenza al via della seconda Stratos annunciata dalla Lancia insieme a quella di Ballestrieri. Poche ore prima, in riviera, erano arrivati anche Lampinen e Mehta i due prescelti per il debutto iridato delle Beta coupé. Un poker quello della Lancia in grado di ripagare Rava e Bianchi della delusione per la sfumata presenza delle Saab e delle Opel-Irmscher.

La rinuncia della Casa svedese è da addebitarsi al fatto che Eklund e Blomquist in una serie (molto intensa) di prove non hanno trovato il percorso adatto alle possibilità della macchina, quella dell'Opel a problemi di varia natura che hanno ridotto l'attività del reparto corse.

Con la chiusura delle iscrizioni (fermatesi a quota 120 equipaggi) sono stati definiti gli ultimi particolari dello schieramento di partenza. **BESOZZI** all'esordio con la **TRIUMPH DOLOMITE** da sedici valvole avrà la versione gruppo uno della berlina fatta preparare dall'Innocenti-Leyland. Il neo tricolore gruppo tre **DE ECCHER** ha deciso di passare già per questo fine stagione al gruppo quattro iscrivendosi con una **PORSCHE CARRERA** curata da Spagnol, mentre in gruppo tre ci sarà (con la **FULVIA**) **DALL'AVA** che il Jolly aveva in un primo tempo deciso di dirottare in gruppo quattro. Chiarissimi i motivi di questa inversione di rotta: la scuderia milanese ed il preparatore Dalmonte vogliono dimostrare che le irregolarità riscontrate ai Monti savonesi alla macchina di Ambrogetti erano realmente frutto di un «grosso» svarione. Un episodio isolato, insomma, che non deve inficiare quanto i piloti jollini hanno fatto nel corso della stagione. Per questo sarà proprio Angiolini (a prescindere dal risultato che Dall'Avà potrà ottenere) a chiedere una verifica della macchina al termine della gara.

Buone notizie infine sul fronte dell'**ALFA ROMEO**. A Sanremo **TROMBOTTO** dovrebbe avere un nuovo cambio più corto sull'Alfetta che ha vinto il gruppo due a San Martino oltre che una scatola guida meno demoltiplicata.

All'Autodelta si è lavorato anche sull'**ALFA-SUD** di **ORMEZZANO** in vista di un confronto molto interessante con la Simca di Trucco e le 128 coupé nella classe fino a 1300 del gruppo uno.

## IL RALLY di PONENTE deciso dalla «discriminante» di Cavorsi

# PITTONI per 19" su Montaldo

GENOVA - La 34. edizione della Riviera di Ponente sembrava destinata a naufragare, ad affogare, a scomparire travolta dai 38 concorrenti transitati nel tempo base alla prima prova speciale di Cavorsi (5 km da percorrsi in 6'), prova che avrebbe dovuto servire da discriminante in caso di ex-aequo e che i piloti alle verifiche del sabato ci avevano indicato come la più impegnativa e selettiva. Fortunatamente un breve acquazzone nel corso del primo giro che ha reso impegnativa per lo stato fangoso del nastro stradale la prova speciale di Donderi (4 km da percorrsi in 4'48") ha salvato in parte il rally genovese che al suo termine ha trovato tre soli concorrenti a zero penalità: Pittoni, Montaldo, Bianchi divisi tra loro dalla discriminante della prova di Cavorsi. Tre personaggi che possono bastare da soli a fare grande un rally, che di «grande» non aveva effettivamente niente salvo una ottima organizzazione e dei solleciti cronometristi.

Se la coppia Pittoni ha vinto, se Montaldo in coppia con il fido Pozzi è riuscito a piazzarsi secondo a 19" dal vincitore (distacco raggranellato nella prova discriminante di Cavorsi) mantenendo le previsioni, Poleso — che nella medesima prova era terminato ad 1" da Pittoni — non ha confermato il pronostico causa un testa-coda nella prova di Donderi che gli ha fatto perdere 18 secondi. Questo non è estremamente importante, i testa-coda nei rallies sono sempre all'ordine del giorno, il peccato è semmai (e parliamo egoisti-

camente adesso ai soli fini dell'interesse della manifestazione già resa claudicante dalla facilità delle prove speciali) che questa disavventura sia venuta subito, togliendo mordente alla gara tanto più che le altre pedine erano state nella prova discriminante nettamente distanziate dalla coppia Pittoni.

Ha vinto dunque la coppia Pittoni dimostrando che ben difficilmente altri handicappato il diretto avversario avrebbero potuto insidiare la loro vittoria, ma la competizione ci ha però offerto una dimostrazione mirabile dell'aggressività e del mordente di Montaldo, una lieta scoperta nel portacolori delle Tre Gazzelle Bianchi, trionfatore del gruppo 3 e nel più giovane dei Tabaton che, alla sua seconda gara, ha reso felice suo padre «staccando» degli ottimi tempi ed insediandosi al 6. posto assoluto e primo degli esordienti su Scelto quarto assoluto, altra promessa.

Con loro nella lista dei protagonisti, di quelli cioè che si sono avvicinati nelle prime piazze occorre includere il «Panda» Ponti, Brambilla, Biasuzzi, Sciascia (è venuta finalmente la possibilità di correre con la Stratos), Cavriani, Del Prete, Renato, Caverò, Ravinale (ah, quel testa-coda nell'ultima prova!), Barboni e Cavoli. Complessivamente la gara non ha anche quest'anno superato l'esame... della verità. Quando gli organizzatori genovesi riusciranno a fare della loro Riviera di Ponente una gara veramente selettiva?

Carlo Burlando

## Il preparatore si assume il torto

# DALMONTE assolve AMBROGETTI

SAVONA - Una decina di ore, tanto è occorso la scorsa settimana nel più chiacchierato post-gara della stagione ai commissari tecnici per verificare il motore della Fulvia (gr. tre) di Maurizio Ambrogetti ed Enrico Gigli.

Il prologo è noto: terzi assoluti al termine della gara erano stati al centro di un reclamo presentato da Mondini basato su sospette irregolarità nelle camme, nell'anticipo e nel rapporto di compressione.

Noto anche l'epilogo: esclusione dalla classifica per l'equipaggio del Jolly Club in base ad una serie di irregolarità che comprendono (secondo il rapporto dei verificatori) l'aumento della cilindrata totale da 1584,3 a 1609 cc. Il volume delle camere di scoppio portato da 41,691 a 40, il rapporto di compressione passato ad 11,061 da 10,5, falsatura nell'aspirazione e nello scarico, camme modificate ed infine pistoni maggiorati. Soddisfazione del reclamante (passato dal 46. al 45. posto) e di tutta la Grifone-Erg, sua scuderia di appartenenza. Ovvio disperazione per Ambrogetti che perde un sudato piazzamento. La reazione del rosso milanese è veemente: «Ci tenevo a correre i Monti Savonesi e per questo ho chiesto ed ottenuto la macchina dal Jolly Club. Logico che credessi di avere una macchina assolutamente in regola come del resto avevo sempre avuto in tutte le corse precedenti. Due cose penso siano sufficienti a chiarire la mia assoluta buona fede: nell'ipotesi che fossi stato al corrente delle irregolarità, poi riscontrate dai commissari, in sede di verifica, avrei chiesto l'iscrizione al gr. 4 visto che fra l'altro nei TRN esiste solo il piazzamento assoluto al fine della graduatoria zonale. Non avrei atteso l'alba in officina insieme ai verificatori collaborando con loro a tutte le misurazioni. La macchina l'avevo ritirata come sempre da Dalmonte, uno dei preparatori di fiducia del Jolly Club e proprio non riesco a spiegarmi perché ci avesse messo un motore così».

Lo stesso Dalmonte molto onestamente non nasconde del resto le sue responsabilità, dice il preparatore milanese: «Della squalifica di Ambrogetti sono il solo responsabile. D'accordo, ho sbagliato, e lo ammetto anche se la mia colpa maggiore è stata un peccato di facilità. Infatti sulla macchina destinata ad Ambrogetti ho montato un motore destinato ad un muletto messo insieme con pezzi smontati dai motori che usiamo per correre. Le camme dei cilindri erano rettifiche due volte per un totale di 4/10, la testata era stata spianata e le camme altro non erano che usurate e rilavate per poter essere ancora utilizzate».

«Quello che non accetto nel rapporto dei verificatori è la cilindrata aumentata oltre il limite dei 1600 cc, una tale modifica non avrebbe nessuna logica visto che avrei dovuto adottare un albero motore costruito apposta».

ran.

COPPA RIVIERA DI PONENTE - Rally nazionale - Genova, 22 settembre.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Pittoni L.-Pittoni S. (Porsche Carrera) 28,43 (D. 5,03); 2. Montaldo-Pozzi (Fulvia 1600) 28,43 (D. 5,22); 3. Bianchi-Cislighi (Porsche Carrera) 28,48 (D. 5,28); 4. Scelti-Bertulli (Fulvia HF 1600) 28,52; 5. Ponti-Bonetti (Fulvia 1600) 28,53; 6. Tabaton-Vacchetto (Fulvia HF 1600) 28,55 (D. 5,31); 7. Brambilla-Avenoso (Fulvia HF 1600) 28,55 (D. 5,39 - 2,43); 8. Galatini-Ghiglia (Fulvia HF 1600) 28,55 (D. 5,39 - 2,57); 9. Biasuzzi-Gasparoli (Fulvia HF 1600) 18,56 (D. 5,25); 10. Sciascia-Bullani (Fulvia HF 1600) 28,56 (D. 5,36); 11. Cavriani-Ronconi (Porsche 911 S) 28,57; 12. Del Prete-Pelli (Fulvia HF 1600) 29,03; 13. Polese-Schenone (Renault Alpine 1800) 29,06; 14. Renati-Poletti (Fulvia HF 1600) 29,07; 15. Barboni-Fornari (Fulvia HF 1600) 29,12; 16. Caverò-Banchero (Fiat 128 Coupé 1300) 29,13; 17. Gerbino-Mannini (Fiat 124 S) 29,17; 18. Codognelli-Rivella (Fulvia HF 1600) 29,18 (D. 5,40); 19. Ravinale-Poggio (Fiat 128 Coupé 1300) 29,18 (D. 5,44); 20. Fasce L.-Cenni (Renault Alpine) 29,18 (D. 6,04); 21. Carello-Roasenda (Beta Coupé 1800) 29,21; 22. Castagnola-Magnani (Fulvia HF 1600) 29,24; 23. Ravaioli-Scajoli (Beta 1800) 29,27 (D. 5,52); 24. Puccetti-Rafanelli (Fiat S 1600) 29,27

● Al momento in cui trasmettiamo è in corso la verifica delle vetture di Bianchi e Scelti su reclamo esposto da Brambilla pertanto la classifica deve ritenersi «ufficiale».

## Più iscrizioni del previsto alla 1000-BOAC

LONDRA - Le iscrizioni per la BRITISH AIRWAYS 1000 Km del 29 settembre hanno sorpreso perfino gli organizzatori: cinquanta richieste, di cui trentaquattro sono state accettate, per i ventisei posti sullo schieramento della gara di 235 giri. Ci sono dodici vetture di tre litri, compreso un paio di Matra, due Gulf, un paio di Lola-DFV, un paio di eteree Porsche 908/3 e la Martini-Porsche 911 con compressore. Poi undici Carrera gruppo 4 e ventisette richieste per iscrizioni di vetture due litri. Peccato che la rappresentanza principale italiana si limiti (senza mancare di rispetto a nessuno) alla Lola-DFV del Jolly Club che sarà condivisa da Lella Lombardi e da Pianta...

## Super 2 ORE tricolore a Vallelunga

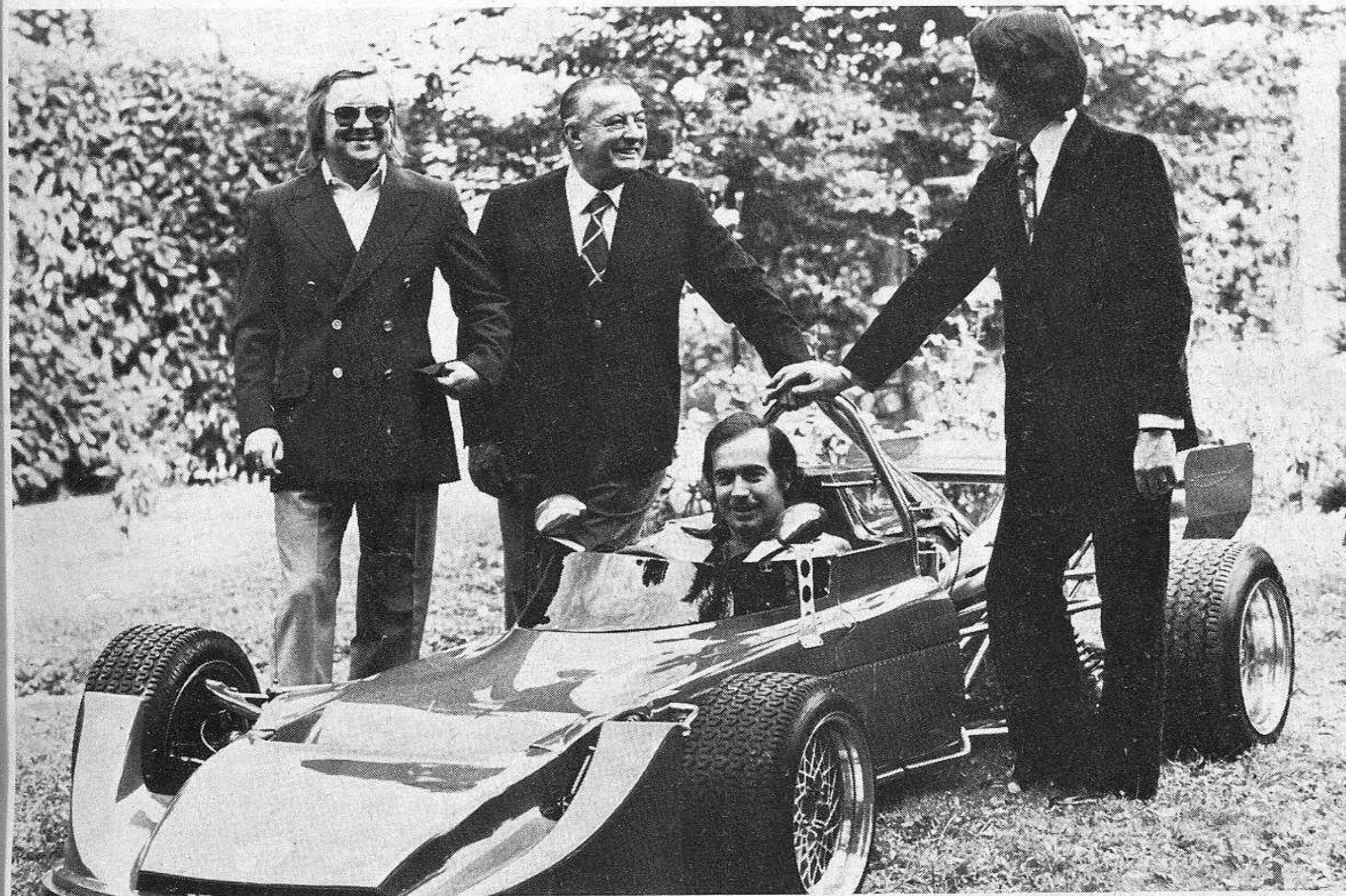
ROMA - Con la sempre più frequente rarefazione di gare di un certo livello, a causa dei paurosi aumenti dei costi organizzativi, si annuncia piuttosto interessante la 2 ORE PER TURISMO, GRAN SPORT e SPORT che la scuderia Gruppo Piloti Romani ha messo in cantiere per il prossimo 27 OTTOBRE. Il sodalizio romano ha preferito rinunciare alla gara non titolata dell'1 settembre per puntare tutte le carte su una manifestazione abbastanza nuova.

La media distanza (circa 300 km per una sport) aggiunta all'obbligo del secondo pilota ed al problema dei rifornimenti, potrebbe essere la formula adatta per attrarre finalmente il sempre latitante pubblico romano che in quella occasione dovrebbe vedere in pista le migliori macchine ed i piloti protagonisti dei vari campionati italiani.

Come al solito la Gr. Piloti Romani con alla testa l'infaticabile presidente Palangio ha puntato più sulla passione che sui contributi concreti anche se un piccolo aiuto dovrebbe arrivare dalla Texaco (rifornimenti) mentre la Martini darà un certo sapore alla manifestazione con il proprio «salotto di ritrovo» nei retrobox dell'autodromo. Dobbiamo comunque sottolineare soprattutto un grosso gesto di sportività del presidente della scuderia Vesuvio, Ciro Nappi, che non ha esitato a rispondere affermativamente ad una richiesta di aiuto da parte della scuderia organizzatrice della gara. Il sodalizio partenopeo, abbandonando ogni forma di assurdo campanilismo (e dando anche una lezione a tutti gli AC che non svolgono attività in certi autodromi perché sono di proprietà privata), ha legato il proprio nome alla manifestazione e verrà anche istituito un premio speciale, titolato alla memoria dello sportivissimo gentlemen Sergio Boscotrecase, da assegnare al primo dei piloti napoletani.

Ecco dunque il PROGRAMMA della 2 Ore. Al mattino verranno disputate alcune gare per tutte le classi fino a 1000 del gruppo 2 mentre alle 10 prenderanno il via le 26 vetture delle classi oltre 1000 del turismo speciale. Alle 13 verrà disputata la 2 Ore per il Gr. 4 (Trofeo Città di Napoli) che vedrà in pista 25 macchine ed alle 15,30 la terza 2 Ore della giornata (Trofeo Città di Pescara) aperta a 24 macchine sport. E' da notare che ai piloti che avranno preso parte alle prove ufficiali senza qualificarsi verrà rimborsato il 50% dell'iscrizione.

g. r.



I responsabili del nuovo team anglo-italiano alla presentazione dell'ultima versione della GRD di Formula 3, prefigurazione del modello definitivo del 1975. Da sinistra, mister Vignoles, Monzeglio, Passadore e Mike Warner

## Cresce il gemellaggio tecnico-sportivo anglotorinese

# La GRD F.1 a gennaio

TORINO - Nella cornice «tipicamente inglese» di Villa Monfort ospite d'onore Mike Warner, simpatico e poliedrico presidente della G.R.D. inglese, è stata presentata ufficialmente la nuova Società Monzeglio G.R.D. che ancor più intimamente del passato lega ora anche nel marchio stesso i due nomi, denunciando un salto di qualità nei

spensioni sono state completamente riviste e così pure muso e alettone sono inediti, la messa a punto è proceduta in parallelo in Italia ed in Inghilterra con un utile scambio di informazioni.

Per il primo anno saranno solo montati in Italia i kit prodotti in Inghilterra delle versioni '75 delle F. 2, F. 3, Super Renault e Sport

Novamotor con i quali si festeggia un positivo anno di collaborazione ricco di vittorie. Naturalmente i Toyota e i Twin cam e i Ford Nova spingeranno anche nel '75 le G.R.D. Monzeglio.

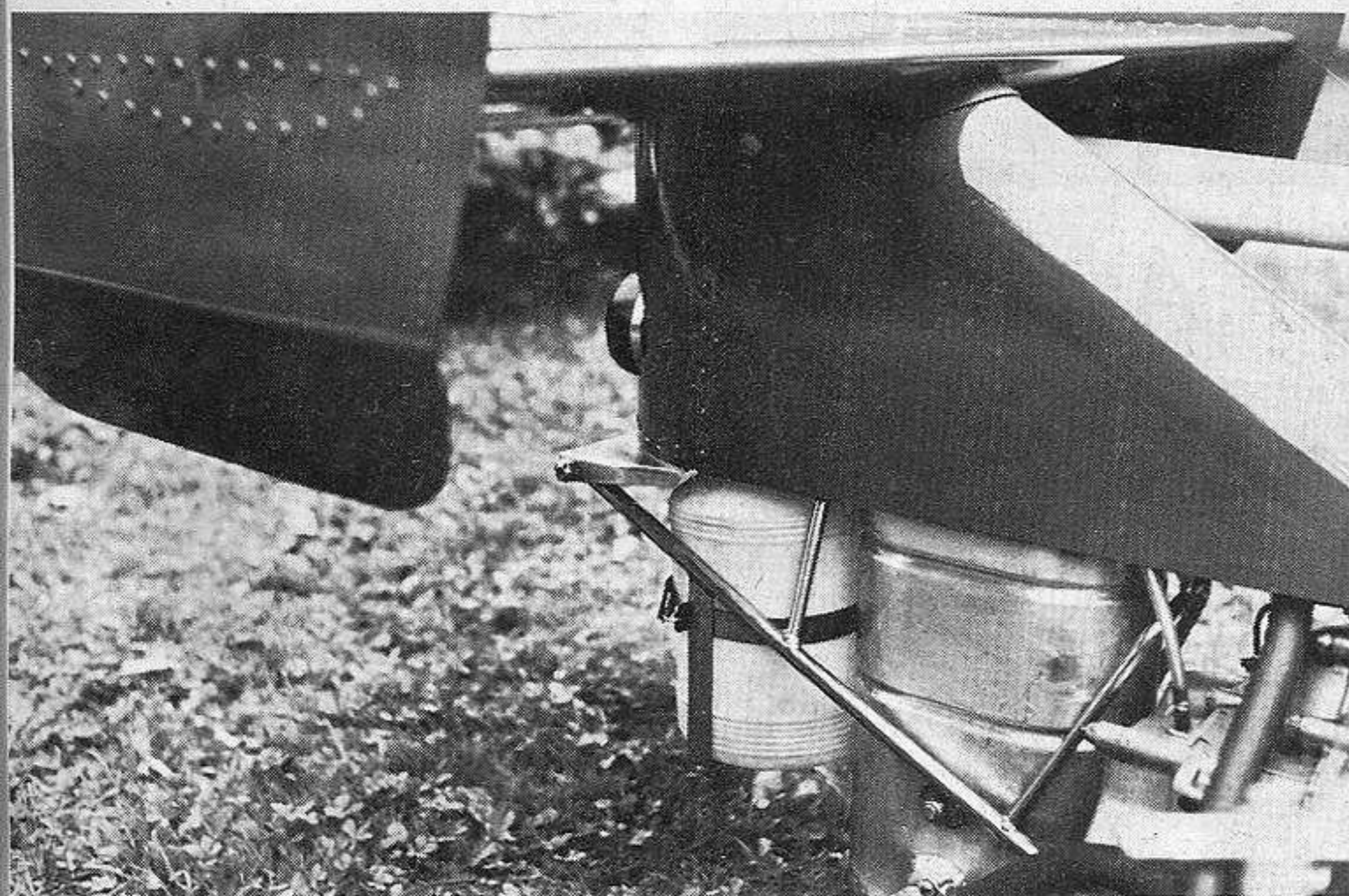
In parallelo alla costruzione e al montaggio sarà curata anche l'assistenza in gara con una formula sul tipo di quella adottata in Inghilterra con Ribeiro e il suo sponsor Hollywood, senza cioè una rigida squadra ufficiale, bensì un appoggio da studiarsi a seconda dei casi. Pedro Passadore sarà comunque il pilota ufficiale «jolly» che si incaricherà di messa a punto e gara.

Per quanto riguarda la crisi economica mondiale mister Warner si mostra cautamente ottimista e ne fa fede l'inizio in questi giorni in Inghilterra, della costruzione della nuova Formula 1 G.R.D. della quale una cosa sola è certa, almeno per ora, e cioè che monterà motori Ford. Il nome di Bonomi, possibile Hesketh italiano da F. 1, è trapelato dopo un fortuito «pour parler» in occasione di una gara inglese di offshore (Bonomi è il campione mondiale '73 '74 col Dry Martini).

Mister Warner ha sottolineato che la costruzione procede, che nulla è deciso e che molto probabilmente la nuova Formula 1 vedrà la luce proprio in Italia dove farà i primi giri di ruota a gennaio, solo e se si sarà trovato un accordo con lo sponsor «giusto».

E' simpatico ricordare come la G.R.D. sia un vero Team internazionale: il progettista mister Moto è chiaramente giapponese, i meccanici della factory sono neo-zelandesi, i piloti sud-americani e adesso è stato perfezionato l'accordo con la Monzeglio, mentre mister Warner sta progettando di costruire una piccola pista in Scozia.

(1300, 1600, 2000). La vettura presentata è proprio un Formula 3 in quanto si ha grande fiducia in una ulteriore espansione di questa Formula decisamente la più propedeutica ad un professionismo serio nel campo delle corse, l'interesse della BMW conferma queste speranze. Presenti i fratelli Pedrazzani della



Sotto al sostegno per l'alettone posteriore, la più recente versione della GRD ha un telaio utilizzato per la sistemazione del serbatoio dell'olio

rapporti tra la casa madre e la Monzeglio.

Novità succulente in gran numero, segno di innesto più che positivo del genio albionico con l'estro latino; dalla costruzione di un nuovo capanno alla nuovissima Formula 3 primo frutto della neonata collaborazione tecnica; la meccanica e le so-

La nuova speranza inglese per l'ultima volta in Formula 3

# Piroettano gli avversari per tener testa a HENTON

**BRANDS HATCH** - Per la prima volta nella storia della corrente F.3, c'erano sufficienti iscrizioni per formare un intero schieramento a Brands Hatch il 15 settembre. Non tutte le vetture sono arrivate in circuito, però sedici hanno svolto le prove e l'interesse è stato vivo.

Henton ha conquistato la posizione al palo col tempo di 47", exploit dovuto esclusivamente alla sua abilità di guida, dato che la vettura che usa normalmente era utilizzata da Chateaubriand e la Marche aveva affidato l'altra macchina ufficiale a un cliente brasiliano (che poi è risultato privo della necessaria licenza!). Henton ha dunque dovuto servirsi della vecchia March un tempo usata da Williamson, tuttora preparata per montare pneumatici Dunlop. Secondo miglior tempo quello di Chateaubriand (47"4) la cui vettura montava un Novamotor-Toyota, o meglio avrebbe dovuto montare, ma poiché non andava bene è stato sostituito con un Holbay. Questa «mossa» Toyota precorre i piani per il 1975.

Un'altra «precursorice» del prossimo anno completava la prima fila, cioè la GRD che Ribeiro pilotava in luogo della vettura 1975 che aveva malamente danneggiato due settimane prima. Questo è il prototipo della macchina che, pare, verrà costruita a Torino; esteriormente molto simile al modello corrente ma Ribeiro dice: «E' meno difficile, non ancora altrettanto veloce ma è chiaro che lo diventerà e anche molto».

Due file più indietro c'era Patrick Neve, ritenuto da molti il successore di Ickx in Belgio; aveva già corso una volta in F 3, ma questa era la prima in cui disponeva di un vero motore due litri (un Vegantune). Il suo direttore corsa, Peter Mackintosh, si dava molto da fare (appartiene niente che di meno alla GPDA) e ha trascorso parte del tempo discutendo delle politiche della F 3 con i dirigenti del circuito, non troppo ben disposti verso questa formula.

Ultimissimo sullo schieramento, sotto l'occhio attento di Bon Bondurant, il peruviano Jorge Koechlin, finalmente al suo debutto in F 3 con una Elden che secondo lui era ben lungi dall'essere a punto (aveva addirittura rapporti sbagliati) tanto che, mentre le vetture si portavano sullo schieramento, il pilota osservava con disagio la promesse di pioggia imminente. Benché avesse con sé pneumatici da bagnato non disponeva di cerchi adatti, sicché ha poi deciso di non prendere il via. La stessa situazione ha evidentemente frenato altri conduttori e il gruppo dei partenti è ulteriormente diminuito quando Mike Tyrrell, di Antigua, ha avuto un guasto all'albero motore dopo le prove.

Durante la corsa ha piovuto a dirotto e Henton ha così messo in luce la propria maestria. Agli inizi il californiano Rouff è scattato in testa, dalla seconda fila, ma il suo duello con Henton, durante il quale i due si sono superati e risuperati più volte, è durato per due soli giri poi Rouff è finito al nono posto per via di un testa-coda. Un'altra battaglia fra Neve e Ribeiro, per la terza posizione, si è conclusa quando le vetture sono entrate in collisione e i due piloti sono poi andati zoppicando ai boxes, per ritirarsi.

In seconda posizione è così rimasto Santo, mentre Henton era ormai sparito, poi il portoghese ha fatto a sua volta un testa-coda, perdendo quattro posizioni. Ecco dunque al secondo posto Chateaubriand, con la seconda March ufficiale, terzo Parsons. Santo si è ripreso a sufficienza per piazzarsi quarto.

Non ci sono dubbi, Henton ha un bell'avvenire e forse è stato visto in F.3 per l'ultima volta dato che ormai ha già messo al sicuro il titolo nel campionato Forward Trust.

d. h.

## MIEUSSET battuto due volte

**NIZZA** - Il mese di agosto e l'inizio di settembre non sono stati per nulla favorevoli in Francia a Jimmy Miesset, ormai sicuro del suo alloro 1974 nel campionato europeo della montagna, già suo nel '73. Egli ha dovuto per due volte dichiararsi battuto in due importanti gare in salita per il campionato francese, cosa che quest'anno non gli era ancora accaduta.

A Brides-Meribel, in Savoia, in una gara di 5 chilometri da ripetersi due volte, Miesset con la sua March-BMW è stato battuto di oltre un secondo dalla giovane speranza francese Roger Rivoire (Chevron B 25 - Cosworth).

Seconda battuta d'arresto a Urcy, presso Dijon, in una gara in salita molto corta e veloce (2500 metri) ma fra le più importanti di Francia, anche per il nutrito monte-premi che comprendeva 1.200.000 lire circa per il primo assoluto ed un supplemento di 600.000 lire per il nuovo record. Miesset con la sua F. 2 era il favorito, non ostante la presenza dell'Alpine 2000 a 441 di Gerard Larrousse.

Ma fra i due, a spuntarla è stata quella vecchia volpe di Pierre Maublanc, che con un'altra March 742-BMW ha battuto Miesset di 27/100 di secondo, mentre Larrousse si è dovuto accontentare del terzo posto.

Non ostante queste battute d'arresto, Miesset ha già in tasca il titolo francese per la salita nella categoria monoposto. Gli altri titoli dovrebbero andare a Marc Montmayeur (BMW 3.0 CSI) in gruppo 1, a Jean-Claude Lefebvre o a Jean-Pierre Rouget (entrambi su Ford Escort 2000) in gruppo 2, a Jean-Marie Almeras (Porsche Carrera) in gruppo 3 ed a suo fratello Jacques Almeras (Porsche Carrera RSL) in gruppo 4.

j. m. m.



## Con questa CAMARO rivincita per i big USA?

**NEW YORK** - Ecco la CAMARO di Cale Yarborough, pilota NASCAR e stock-car, nel corso delle prove di collaudo sullo speedway del Michigan. E' proprio con questo tipo di vettura che quest'anno verrà disputata la «CORSA DEI CAMPIONI» che vedrà alle prese quattro assi di Formula 1, tre della USAC, due della NASCAR ed uno della CAN-AM più due riserve da designare. La prima Corsa dei Campioni americana fu disputata lo scorso anno con dieci Porsche Carrera perfettamente eguali fra di loro e fu vinta da Mark Donohue. Quest'anno verranno invece usate le Chevrolet Camaro e la prima prova si svolgerà sullo speedway del Michigan per continuare a Riverside e concludersi a febbraio sul circuito misto a banchi sovrapposti di Daytona.

Interrogato dopo i collaudi, Yarborough ha dichiarato: «Quest'anno con le Camaro la gara sarà senz'altro elettrizzante. La prima volta prendemmo quella selezione sotto gamba; stavolta non ci lasceremo gettare nel secchio della spazzatura dagli assi della Formula Uno». Come reagirete, a «sportellate»? «Ridicolo, niente di tutto ciò. Noi useremo tecnica, tattica, cervello e velocità. E tanto basta!»

l. m.

**GARA DI F. 3** - Corsa valevole per il campionato Forward Trust - Brands Hatch, 15 settembre 1974.

**LA CLASSIFICA (12 giri)**

1. Henton (March-Holbay) 12'17"2, media kmh 136,89; 2. Chateaubriand (March-Holbay) 12'43"2; 3. Persons (Ensign) 12'45"1; 4. Santo (March-Peniston) 12'46"4; 5. Sullivan (March) 12'49"2; 6. Dugdale (March) 13'00"6.

**Giro più veloce:** Henton 1'00"2, media kmh 140,31.

## Una biella decide a RENAIX la 12 ORE

**RENAIX** - Vittoria di Moortgat-Andy su Escort nel Rally delle 12 Ore di Renaix, in Belgio. Alle tredici è stato dato il via della prima «boucle» segreta di questa gara, prova importante del campionato nazionale belga dei rallies.

Erano al via settantatre vetture, che avevano fatto una ricognizione conclusasi senza troppi problemi. Il «prologo» comprendeva le prove speciali del Mont Saint Aubert, di Saint Sauveur e di Heestert, da disputare due volte. Al primo passaggio di Saint Aubert una coppia favorita, Pedro-Vailland, ha dovuto abbandonare per fusione di una biella, mentre Louvay-Hendrick erano un poco attardati. A Heestert un altro equipaggio favorito, quello di Bergstein-Thomas, è uscito di strada e ha quindi dovuto ritirarsi a sua volta. Idem per Coeuille-Laverne, per la stessa ragione (cioè un'uscita di strada) e la vettura ha urtato un palo. Al termine del «prologo» il primo posto era occupato dai francesi Henry-Gelin su Alpine, che precedevano Moortgat-Andy e Didi-Lopes.

Al termine della prima «boucle» su terreno noto Henry conservava il suo vantaggio nonostante una penalizzazione di 4', mentre i suoi avversari, Didi-Lopes, Moortgat-Andy, Gustavson-Declercq e Plas-Maes ne subivano soltanto tre. La classifica non aveva mutamenti nelle «boucles» successive e si è dovuto infatti attendere le due segrete del mattino per vedere la sorte favorire la coppia Moortgat-Andy, mentre Henry-Gelin erano costretti al ritiro per rottura della frizione.

a. r.

**12 ORE DI RENAIX** - Rally, valevole per il campionato nazionale belga - 8 settembre.

**LA CLASSIFICA**

1. Moortgat-Andy (Escort RS) 1.13'01"6; 2. Louvay-Hendrick (BMW) 1.13'11"2; 3. Didi-Lopes (Fiat Spider) 1.16'17"2; 4. Plas-Maes (Renault R12) 1.16'21"9; 5. Gustavson-Declercq (BMW 2002 TI) 1.30'23"6; 6. Van Huffel-Daemers (Porsche) 1.31'37"8; 7. Darimont-Nys (Fiat Abarth) 1.32'19"1; 8. Lipton-Jenssen (Porsche) 1.32'23"8; 9. Sonveau-Debat (Opel) 1.41'14"5; 10. Maillard-Belle (Opel) 1.42'24"1.

# La PEUGEOT ce l'ha fatta contro le 125

**BUENOS AIRES** - Finalmente la Peugeot, dopo tante amarezze arrecate dalla quasi invincibile FIAT 125, «la macchina», ha riassaporato il dolce della vittoria grazie ad una superba prestazione di Mayorga che si è visto affidare una vettura veramente a punto sotto tutti gli aspetti. Questo, all'Autodromo Municipale, dove 120 vetture si sono presentate al via nelle due tradizionali categorie del Turismo Nazionale. Era interessante seguire la competizione perché in gara vi era il fior fiore della categoria e perché l'eterno duello Fiat-Peugeot aveva richiamato sulle tribune una folla immensa che ha mostrato di non accorgersi del freddo intenso e della pioggerella gelata che non era neve, ma che vi assomigliava largamente.

Ed è stata proprio questa pioggerella gelata a trasformarsi in nemica della corsa, rendendo aleatoria la stabilità delle vetture e facendo scendere paurosamente la media. A pioggia terminata e a pista asciugata i piloti hanno potuto di nuovo spingere «a tavoletta» senza problemi, ma con Mayorga che aveva già accumulato un buon vantaggio, impossibile da recuperare prima del traguardo finale.

La corsa, bene organizzata dal Buenos Aires Motor Club, si è svolta normalmente. Due serie ed una finale per entrambe le categorie e queste le classifiche:

**Classe B:** 1. Daray (Fiat 128 JAVA) in 46'38"1, media 110,182 kmh; 2. Garavaglia (Fiat 128 IAVA) stesso tempo; 3. Marquez a 2"; 4. Rizzuto; 5. Serafini; 6. Chiavarolle; 7. Ouarello; 8. «n.n.»; 9. Perez; 10. Brear; 11. Zampa (tutti su Fiat 128 IAVA). **Giro più veloce:** Marquez alla media 111,842 kmh.

**Classe C:** 1. Mayorga (Peugeot 504X) in 47'58"7, media 106,744 kmh; 2. Zunino (Fiat 125) a 6"; 3. Fernandino (Fiat 125) a 6"2; 4. Caldarella; 5. Gervasoni; 6. Juarez; 7. Frangio; 8. Lopez (tutti su Fiat 125). **Giro più veloce:** Mayorga alla media 111,335 kmh.

Dopo questa prova la classifica del **Campionato Argentino TN** è la seguente:

1. Recalde, p. 115; 2. Di Nezio, 104; 3. Mayorga, 77; 4. Carlomagno, 55; 5. Garro, 50; 6. Fernandino, 41; 7. Barcelo, 39; 8. Uravich e Zunino, 36; 10. Pachelo, 30.

● A Waihi, in **NUOVA ZELANDA**, un certo Trevor Wilson è finito in tribunale accusato di guida spericolata dopo un incidente. Il giudice si chiamava D.B. Wilson, il poliziotto accusatore era il sergente C. Wilson, il conducente della vettura «vittima» era Sherie Wilson. L'incidente, inutile dirlo, era avvenuto in Wilson Street. Forse per via di una comprensibile confusione, l'accusa è stata ritirata.

## RECALDE leader in montagna

**CORDOBA** - Ancora una volta le vetture del Turismo Nazionale si sono affrontate sui duri tornanti delle montagne che circondano Cordoba, nel IV Gran Premio della Montagna, classica corsa, ormai per questa categoria, sulle tradizionali quattro tappe: Carlos Paz-Capilla del Monte di 225,8 km; Capilla del Monte fino a Dean Funes di 169,5; Dean Funes fino ad Alta Gracia di 320,1 e da Alta Gracia fino a Cosquin di 286,5 per un totale di 1.001,9 km.

Il IV Gran Premio della Montagna di TN è stato un vero trionfo della Fiat nella sua ripetuta lotta contro le marche avversarie Peugeot e Renault, una lotta ai ferri corti che però ha lasciato in mano ai «fiatini» il successo nelle tre categorie.

La prima tappa vedeva quattro Fiat 125 nei primi posti: nell'ordine Di Nezio in 2.03'13" alla media di 111,460 seguito da Carlomagno, Lange, Recalde e Mayorga,

# Il campionato F. 5000 inglese a tre tappe dalla conclusione

## LELLA è sesta (davanti a REDMAN)

**LONDRA** - Dopo il breve cenno sulla gara di F. 5000 a Oulton Park, ci torniamo sopra per dilungarci un poco di più perché, tutto sommato, ne vale abbastanza la pena.

Sia il patrocinatore che la squadra di Ian Ashley avevano deciso che era più importante per questo pilota consolidare il punteggio nel campionato Rothmans, grazie al quale occupava il terzo posto, che tentare di qualificarsi per il G.P. d'Italia (si ha l'impressione che avrebbe potuto benissimo riuscirci con la Brabham). Per questo si è convinto Ashley a correre nella Coppa d'Oro con la sua Lola Shellsport e, infatti, ha consolidato la sua posizione nel campionato in modo brillante. Ha cioè vinto la gara, come si sa. C'è da aggiungere che la sorte l'ha in parte aiutato, dato che inseguiva il leader sia del campionato che della gara, Bob Evans, il quale pareva ormai avere la vittoria in pugno ma che poi, a quattro giri dalla fine, ha avuto un pneumatico che ha cominciato ad afflosciarsi rapidamente.

Ashley si è qualificato segnando il quarto miglior tempo, agli inizi occupava la terza posizione, poi ha preso il comando proprio nel momento di maggiore importanza. In prova è stato più veloce Evans, che ha condotto per buona parte della corsa ed ha tratto vantaggio dall'anticipata fine della competizione, perché in questo modo si è piazzato sesto benché la sua vettura si fosse fermata.

In prova Gethin ha uguagliato il tempo di Evans, usando il primo dei nuovi motori Morand-Chevrolet V8 sulla sua Chevron semi ufficiale del team VDS. Questo motore emette un rombo sibilante tipico del vero motore da corsa, anziché il suono piuttosto sordo che fa la maggioranza dei motori di F. 5000 e, secondo Peter, eroga un poco più di potenza. Gethin ha infatti inseguito Evans nei primi giri, ma poi il cambio ha ceduto.

Il terzo miglior tempo è stato segnato da Schuppan, ma il povero Vern è stato poi costretto a finire sul tratto erboso nella solita «mischia» della prima curva. Il suo motore è salito paurosamente di giri, mentre le ruote posteriori pattinavano, e non ha retto a simili maltrattamenti.

Quando Gethin si è ritirato, il suo compagno di squadra Pilette è passato in seconda posizione e ha tenuto a bada Holland che lo attaccava, finché il motore della vettura di quest'ultimo ha cominciato a perdere colpi e il pilota è arretrato. Questo ha significato che Holland ha dovuto a sua volta difendersi da Lella Lombardi, la quale ha affrontato in modo ammirevole quel circuito accidentato e difficile. Si era qualificata con il settimo miglior tempo, occupando così un posto in quarta fila nello schieramento, accanto a Dean; in gara ha fatto bene a stare davanti a Thompson (che nelle ultime fasi è arretrato, disturbato dai fumi del carburante). Alle spalle di Thompson c'era lo sfortunato Evans, che è maturato diventando forse il pilota più veloce, e senz'altro il più «liscio» di questa formula.

I risultati della competizione significano che **Evans** conduce ancora comodamente la classifica con **188 punti**, mentre **Gethin** ne ha **150**, **Ashley 107**, **Pilette 86**, **Hobbs 81**. **Lella Lombardi** è passata davanti a **Redman**, in sesta posizione, con **71 punti**. Le prossime corse sono a Snetterton il 6 ottobre, il 13 a Mallory Park e l'ultima a Brands Hatch il 20 ottobre.

primo delle Peugeot. Nella classe B i primi dieci posti sono della 128 IAVA e il vincitore, Badra, impiegherà 2 ore 10'38"8 alla media di 103,540, seguito da Cano, Rizzuto, Chiavarolle, Bajo, Colavino, Larroca, Gammerman, Macri.

La seconda tappa vede, nella classe C, tre Fiat 125 ai primi posti con Di Nezio che impiega 1.39'54" alla media di 101,798 seguito da Recalde e Urevich, poi da Garro con un Peugeot 504 e da Carlomagno con Fiat. Nella classe B sventa imprevedibilmente una Renault, guidata da Mustafa che vince in 1.46'09" alla media di 95,834, seguito dalla muta di 128 IAVA guidate da Cano, Rizzuto, Chiavarolle, Colavino, Macri.

La terza tappa vede due Fiat 125 al comando: Recalde in 2.41'58" alla media di 118,630 seguito da Carlomagno, da Garro su Peugeot, da Di Nezio con Fiat e Mari su Peugeot. Nella classe B Mustafa questa

volta viene ripreso ed arriva al 7. posto.

La quarta tappa rivede De Nezio al trionfo in 3.03'40" alla media di 93,589, seguito da Recalde e Pachelo su Fiat, Garro su Peugeot 504, Piovano e Sancho su Fiat. Nella classe B torna alla vittoria pure Cano in 3.15'05"3 alla media di 88,113 seguito da Macri, Colavino, Piazza, Gammerman e Lencinas.

Il campionato argentino dopo questo gran premio presenta questa classifica: Recalde 115; Di Nezio 107; Carlomagno 55; Mayorga 53; Garro 50; Barcelo 39; Uravich 36; Fernandino 32; Pachelo 30. **CLASSE B**

Macri 115; Cano 104; Marquez 70; Daray 62; Caldarella 54; Gammerman 52; Rizzuto 47; Mazzoni 31; Dellacasa 24; Larroca 24; Badra 23; Serafini 21; Piazza 18.

**a. c. b.**

# VIANINI vuol portare BREA in F.1

**BUENOS AIRES** - Andrea Vianini, il popolare pilota italo-argentino, è rientrato nella capitale dopo un breve viaggio in Italia. Ora, assai migliorato dalla lesione riportata nell'incidente occorsogli durante una corsa in autodromo, si è recato nella zona di Salta, quasi ai confini con la Bolivia, per interessarsi a quelle piantagioni di tabacco.

Avvicinato dai giornalisti locali, ben lieti di conversare con l'ex pilota, che strano a dirsi, conserva una enorme popolarità in Argentina, egli ha confermato che vuole dedicarsi a quelle colture di tabacco perché «mi piace questa zona, mi piace la terra, amo l'Argentina e trovo che qui vi sia un enorme avvenire. Tuttavia non abbandonerò completamente l'automobilismo perché le mie cure sono necessarie al mio pilota preferito Pablo Brea, un giovane di 27 anni che potrà migliorare fino a diventare pilota di fama mondiale. Nel prossimo anno Brea si trasferirà in Europa per tentare fortuna nella F. 2 e, come complemento, nella categoria Gran Turismo. Se sarà possibile, verso il termine della stagione, vedrò di fargli affrontare anche qualche corsa di F. 1. Per queste ragioni non abbandono il mondo dell'automobile, ma lo seguirò ancora da vicino, dai box per essere più esatti, come direttore tecnico».

## Trintignant jr. a ZOLDER con le SIMCA 2

**ZOLDER** - Le recenti Coppe dell'Avvenire hanno avuto alcune gare di contorno, minori certamente ma non prive d'interesse: una Mexico, una Simca e una Super VW, questa un round della Coppa d'Oro europea.

Nel Trofeo Mexico Vaney ha vinto con brio e la corsa è stata spettacolare come al solito. Vaney ha preso la testa fino dall'inizio, per non più abbandonarla. E' alle sue spalle che la competizione si è animata, soprattutto per la rimonta eccellente di Jamblinne che approfittava del penultimo giro per occupare il secondo posto, mettendo in luce ottime doti.

Non sono naturalmente mancate spettacolari uscite di pista, come quella di Kridel che alla chicane si è trovato... sul tetto della vettura, per fortuna senza danni anche se altrettanto non si può dire per la macchina. Quanto a Leener, che conduceva nel Trofeo Mexico, è stato tradito dal pedale dell'acceleratore che si è bloccato e ha perso così la posizione di testa nel Trofeo.

Le corse Simca (due) sono pure state molto animate. Nella prima c'erano numerosi divi di questo tipo di gara, quali Trintignant jr., Marquant, Vartan e altri. Fino all'ultimo giro ha condotto Marchive che ha però dovuto abbandonare quando era ormai vicino al traguardo. Ha lasciato la vittoria a Serge Marquant. La seconda gara è stata vinta da Remy Marquet, come sempre, dopo una corsa nella quale il pilota è stato disturbato per qualche giro da Laine.

La gara Super VW, unica corsa in monopolio della giornata, non era da trascurare essendo come si è detto un round della Coppa d'Oro. Kottulinsky, attuale leader, in prova non si è qualificato, mentre Rosberg segnava il miglior tempo davanti al tedesco Bross. Al via della prima manche Rosberg, un finlandese, ha preso la testa, e l'ha conservata fino al termine dei sedici giri.

Nella seconda manche, ripetizione della prima se non altro per Rosberg che l'ha vinta. Ottime le prestazioni del belga Saint Hubert.

**a. r.**

**GARE A ZOLDER** - Corse Mexico, Simca e Super VW - 8 settembre 1974.

**LE CLASSIFICHE**  
Trofeo Mexico: 1. Vaney 25'40"; 2. De Jamblinne 25'53"9; 3. Delacave 25'54"2.  
Finale Super VW: 1. Rosberg; 2. Morrison; 3. De Saint Hubert; 4. Scharmann; 5. Trint.  
Prima corsa Simca: 1. Marquant 21'49"; 2. Delannoy 21'50"; 3. Houdelatte 21'56"5.  
Seconda corsa Simca: 1. Marquet 21'13"2; 2. Laine 21'22"8; 3. Van Der Heyden 21'33"6.



### Conclusi i campionati

## I nomi nuovi dalla SVEZIA

**MANTORP PARK** - L'ultimo round dei campionati svedesi è stato appassionante e ha fornito i seguenti campioni, nelle varie categorie: Ekberg (Carrera RSR), Piper (Escort 1600 RS), Odelfors (Escort 1300), Persson (BLMC Cooper 1150) e Andersson (March-Nova 743).

Il duello più combattuto della giornata è stato quello fra Ekberg e Tobiasson su BMW, il quale voleva assolutamente vincere il titolo. Invece il pilota della Capri, Hall, lo ha spinto fuori pista alla prima curva; Tobiasson è però ripartito e ha riacchiappato i leaders, prima dell'ultima curva della tornata iniziale. E' passato all'interno, per avere la meglio di Hall in frenaggio, occupando così la seconda posizione. Hall ha fatto un testa-coda e la sua vettura si è rovesciata, nel momento in cui Tobiasson riusciva a superarlo. Pochi giri dopo Tobiasson ha superato anche Ekberg, però ha voluto strafare nell'ultima tornata e alla conclusione era in svantaggio di 16" nei confronti di Ekberg.

Poi il giovane Piper ha ottenuto il suo primo titolo. E' un pilota-gentleman, infatti è conte e possiede una delle proprietà più vaste della Svezia, grande circa 100 chilometri quadrati. E' anche molto amico di Wisell, che ha indotto a comprare una piccola fattoria nel sud del paese. Reine faceva lo spettatore a Mantorp e ci ha detto che nel 1975 spera di continuare a correre nei prototipi con la Gulf, oltre a trovare una F.2 competitiva e, possibilmente, anche una GT.

La gara di F.3 ha visto una battaglia accanita fra Andersson su March-Nova, Nilsson su analoga vettura, Nordstrom su GRD e il veterano Svensson su Brabham BT41. Per quasi tutta la gara i quattro si sono alternati al comando, ma all'ultima curva Andersson ha cercato con troppo ottimismo di avere la meglio in frenaggio su Nordstrom, che conduceva in quel momento: è passato largo e ha dovuto permettere quindi a Nilsson di passare all'interno. In ogni modo il titolo è andato a lui, davanti al popolare Svensson. Adesso tanto ad Andersson che a Nilsson è stata offerta una guida ufficiale alla March per il 1975 e i due piloti si trovano già in Inghilterra, per provare i nuovi modelli.

Quest'anno il circuito di Mantorp Park ha avuto molti guai, con scarsa presenza di pubblico e la perdita delle gare di F.2 e del challenge turismo che ospitava gli altri anni. In ogni modo l'uomo d'affari, e campione di golf della Svezia, John Johnc, ha ora preso in mano la situazione e il futuro del circuito appare più roseo, tanto che si spera l'anno prossimo di organizzare una prova del challenge turismo.

**Tege Tornvall**

## FANGIO rimedia i guai dell'A.C.A.

**BUENOS AIRES** - Juan Manuel Fangio, che era partito dall'Argentina ufficialmente per presenziare al G.P. d'Italia, ha effettuato invece il suo viaggio in Europa con un compito ben più importante anche se non perfettamente regolare sotto il profilo della regolamentazione nazionale. Il cinque volte Campione del Mondo di F.1 ha infatti svolto una missione diplomatica presso la FIA: convincere cioè i membri del massimo consesso automobilistico a « conservare » per l'Argentina la « data » del Mondiale Marche, nonostante la rinuncia da parte degli organizzatori bonarensi a fare disputare la gara, e ciò per due anni consecutivi.

Fangio (che per una strana decisione dell'Automobile Club Argentino rappresenta la sua nazione in seno alla FIA al posto del Commodoro Ernesto Baca già a questo incarico espressamente delegato) oltre a conservare, come abbiamo detto, la data mondiale, pare sia riuscito dalla stessa FIA a non far applicare la grossa sanzione pecuniaria prevista per mancato rispetto delle date richieste.

### Nella rally-pista campionato agli sgoccioli

## BALLESTRIERI ci conta sul milione di GROPPELLO

**PAVIA** - Dopo la lunga pausa estiva si è tornato a correre sulla rallypista Santo Spirito di Gropello Cairoli. L'occasione è stata la quinta prova del Trofeo Internazionale Marlboro giunto ormai alle battute finali. La concomitanza con il Giro dei Monti Savonesi, prima prova del TRN Zona Lombardia e Liguria, ha tolto alla gara alcuni dei suoi più abituali protagonisti: da Guido Cambiaghi ad Osvaldo Galatini, da Leporace ai vari piloti del Grifone-Erg, Billia, Tabaton e Ferraris. Non è mancato comunque il pubblico, al solito molto numeroso all'interno dell'impianto pavese.

Poco o nulla di mutato, ai vertici, per quanto riguarda la classifica del trofeo reso interessante anche dal montepremi, davvero ricco, di cui è stato dotato. Al vincitore infatti andrà un milione (oltre al trofeo messo in palio dalla Marlboro) ed un altro milione verrà diviso fra i quattro piazzati secondo una scalata che prevede 500.000 lire al secondo, 300.000 al terzo, 150.000 al quarto e al quinto 50.000.

Un nulla di nuovo che gioca a tutto favore di Amilcare Ballestrieri, ancora una volta primo fra i gruppi quattro con la Fulvia davanti a Goi con la Alpine della Giada-Auto. Nella classifica provvisoria ufficiosa il sanremese si trova al comando ex-aequo col pavese Renati, al solito in evidenza con la sua A112 Abarth gruppo due, ma ha a suo favore il risultato conseguito nella gara-epilogo del « 4 Regioni » che per regolamento varrà quale prova discriminante in caso di parità.

Le due restanti gare alla rallypista si faranno, nebbia permettendo, il 13 ottobre ed il 4 novembre.

**g. r.**

**CLASSIFICA DEL TROFEO INTERNAZIONALE MARLBORO RALLYPISTA (dopo 5 gare):**  
1. Ballestrieri e Renati punti 47; 3. Castagnola 44; 4. Galatini 33; 5. Goi 31; 6. Cambiaghi 27; 7. Leporace 24; 8. De Marco 22; 9. Reda e Maranzano 20.

## Una MARCH F. 2 «vitaminizzata» per SCHENETTI?

**MODENA** - Un tifoso modenese delle auto da corsa, che è commerciante di carni, non sarebbe estraneo a una interessante iniziativa intesa a dare a Modena la possibilità di una presenza in Formula 2. Nel clan della « Modena Corse » e della « Bellei Ford » se ne parla con insistenza (ma sottovoce). L'animatore del progetto è Campagnoli, uno dei commissionari Ford, più vicini alle corse, la macchina dovrebbe essere una F. 2 March, da assegnare a Beppe Schenetti, il pilota caro a Bellei che, dopo i suoi successi nelle prove Mexico e, recentemente con la Porsche Carrera 904, tenterebbe così la monoposto.

● E' previsto che nel 1975 la serie americana di F. 5000 si correrà in dieci prove. Ai circuiti di quest'anno si aggiungeranno quelli di Lime Roch, Michigan e Road Atlanta.

● Commissario tecnico delegato dalla CSAI era a Magione **VINCENZO GALMANINI** che passa, a ragione, come uno dei più preparati. « Le propriétaire de cette voiture, ou est'il? ». Con questo perfetto francese infatti si rivolgeva a Marco Piccinini prima di verificare la monegasca MP. Poco dopo però, vedendo il cambio Hewland FT 200 in luogo del comune MK 9 che deriva dalla scatola della Volkswagen esigeva il certificato d'origine che comprovasse la provenienza da una macchina di serie del cambio dell'MP. Evidentemente aveva dimenticato che in F. 3 il cambio è ora di costruzione libera.

● Attualmente, la piccola equipe di **HENRY MORROGH** è impegnata a seguire il campionato di Formula Ford, e quindi la scuola-guida dell'istruttore irlandese segue un programma ridotto. I

corsi si tengono ora a Vallelunga, nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì, fino al 10 di ottobre. Successivamente, la scuola di Morrogh si trasferirà nel nord Italia per un paio di settimane, per tenere lezioni in un autodromo ancora da stabilire. Sono stati contattati sia Casale che Varano.

● Costituita soltanto un anno fa ad Ascoli Piceno, la Scuderia « **SASSA ROLL-BAR** » è nata con progetti alquanto ambiziosi. Soprasseduto alla ambizione di costruire addirittura un autodromo, si studia ora concretamente la possibilità di costruire una pista per autocross, da realizzare nelle vicinanze del capoluogo piceno. Nell'intera regione marchigiana molti sono già i piloti che praticano questa specialità.

● Sembra ora evidente che le prove in pista della vettura di F. 5000 con motore **COSWORTH V6**, che si svolgeranno agli inizi della settimana, sono giudicate piuttosto importanti dalla Ford (e naturalmente potrebbero esserlo molto per la formula, che ha bisogno di una « iniezione » di novità e potrebbe soltanto guadagnarci se una Casa come la Ford le portasse interesse). Abbiamo anche avuto l'impressione che la Ford non abbia fatto offerte per indurre Duckworth a sviluppare un « super » DFV, ma che potrebbe studiare tale possibilità.

● Si dice che ad **ARHOUX** sia stato offerto (o che abbia addirittura firmato) un contratto con la Lotus, alle stesse condizioni concesse a Crawford. Pare un poco strano, tenendo conto del suo comportamento indisciplinato e irresponsabile durante la sua breve permanenza nel team ShellSport di F. 5000.

● Corre voce che **PETER WARR** sia rimasto molto bene impressionato quando Jim Crawford ha pilotato per la prima volta una F. 1 (Lotus 76) a Snetterton, di recente. Il pilota si è dimostrato metodico, con guida liscia, e ha coperto cento giri. Si dice, per di più, che sia stato più veloce di quanto si sarebbe potuto prevedere.

## Gli alfisti si consolano a FERRARA

Ai Lidi Ferraresi la VI edizione del Raduno Nazionale Alfa Romeo, che ha visto riunite numerose vetture di tutti i modelli della produzione della casa milanese. La manifestazione che comporta due prove di abilità di guida, si va rendendo sempre più interessante per un impegno sportivo in costante crescendo, per l'entusiasmo dei partecipanti portati alla manifestazione dai singoli commissionari che fra di loro rivalgono per il numero degli iscritti, soprattutto perché sono sempre più in aumento gli alfisti provenienti da città lontane. Ciò a conferma della vitalità degli alfisti nelle difficoltà attuali della Casa. Il raduno di quest'anno era dedicato alla memoria dell'indimenticabile dottor Domenico Belloli, direttore della filiale Alfa Romeo di Bologna, scomparso lo scorso anno.

**6. RADUNO ALFA ROMEO, gara nazionale riservata - Ferrara, 15 settembre 1974.**

**Classe 1300 (berlina):** 1. Luciano Zafferani penalità 965,7; 2. Zacchini 977,5; 3. Ricciuti 991,4; 4. Lelli Ramirez 1011,8; 5. Moretti 1015,1.

**Classe oltre 1300 (Berlina):** 1. Pier Antonio Pasolini penalità 996,7; 2. Zafferani A. 1003,1; 3. Capicchioni L. 1042,3; 4. Baldini p. 1044,1; 5. Rossi 1060,7.

**Classe fino 1300 (GT o Spider):** 1. Paolini G. penalità 1031,8; 2. Mancini 1050,6; 3. Gasperoni G. 1071,4; 4. Felloni 1095,2; 5. Forcellini 1105,5.

**Classe oltre 1300 (GT o Spider):** 1. Olindo Casadei penalità 971,9; 2. Amadori p. 985,4; 3. Stacchini 993,2; 4. Rol F. 1019,4; 5. Stacchini M. 1023,8.

**CLASSIFICA DAME:** 1. Claudia Boccedi penalità 1083,3; 2. Lucidi L. 1026; 3. Menichetti M.G. 1156,5; 4. Maccaferri M. 1165,5; 5. Perazzi 1203,9; 6. Moretti 1272,4; 7. Artioli 1357,7; 8. Amadori 1766.

**Prima fra le concessionarie** è risultata la Plachesi di Forlì con il maggior numero di iscritti.

## Con la macchina di FONTANILI autocross vincente

**S. POLO D'ENZA** - Un folto pubblico ha applaudito i piloti che hanno preso parte al 1. Trofeo GP Confezioni sulla pista dell'Autocross Barcaccia: la gara era valevole come terza prova del campionato interregionale Piloti Autocross.

Sei in tutto le prove, compresa anche la gara di durata disputata alla fine tra le vetture rimaste « integre »: nella prima prova, con sette vetture al via riusciva a prevalere Ponti che approfittando di uno sbandamento in curva di Pintossi lo infla a cento metri dal traguardo. Meno incerte le altre prove.

Nell'ultima gara molta attesa per la presenza della vettura del campione europeo Fontanili, guidata da Lusenti che poi si aggiudicherà la gara.

**1. TROFEO G.P. CONFEZIONI - Auto-Cross Barcaccia - S. Polo d'Enza, 8 settembre 1974.**

**1. Cat. fino 900 cc.:** 1. Lorenzo Ponti (Fiat 127) 9'07"5; 2. Corradini (Fiat 850) 9'24"9; 3. Pintossi (500 Fiat-850) 9'40"0; 4. Trio (Hillman 875) 9'55"4; 5. Franzoni (Fiat 850 G. Prix) 10'02"6; 6. Ferri (Fiat 850) 11'28"8; 7. Magli (Fiat 850) a 1 giro.

**2. cat. fino 1300 cc.:** 1. Emilio Guaitolini (Fiat 128) 8'26"9; 2. Testoni (Simca 1000) 8'27"0; 3. Sabatini (Primula) 8'29"8; 4. Minghini (Prinz 1100) 8'30"7; 5. Calzolari (Abarth 1000) 10'08"1.

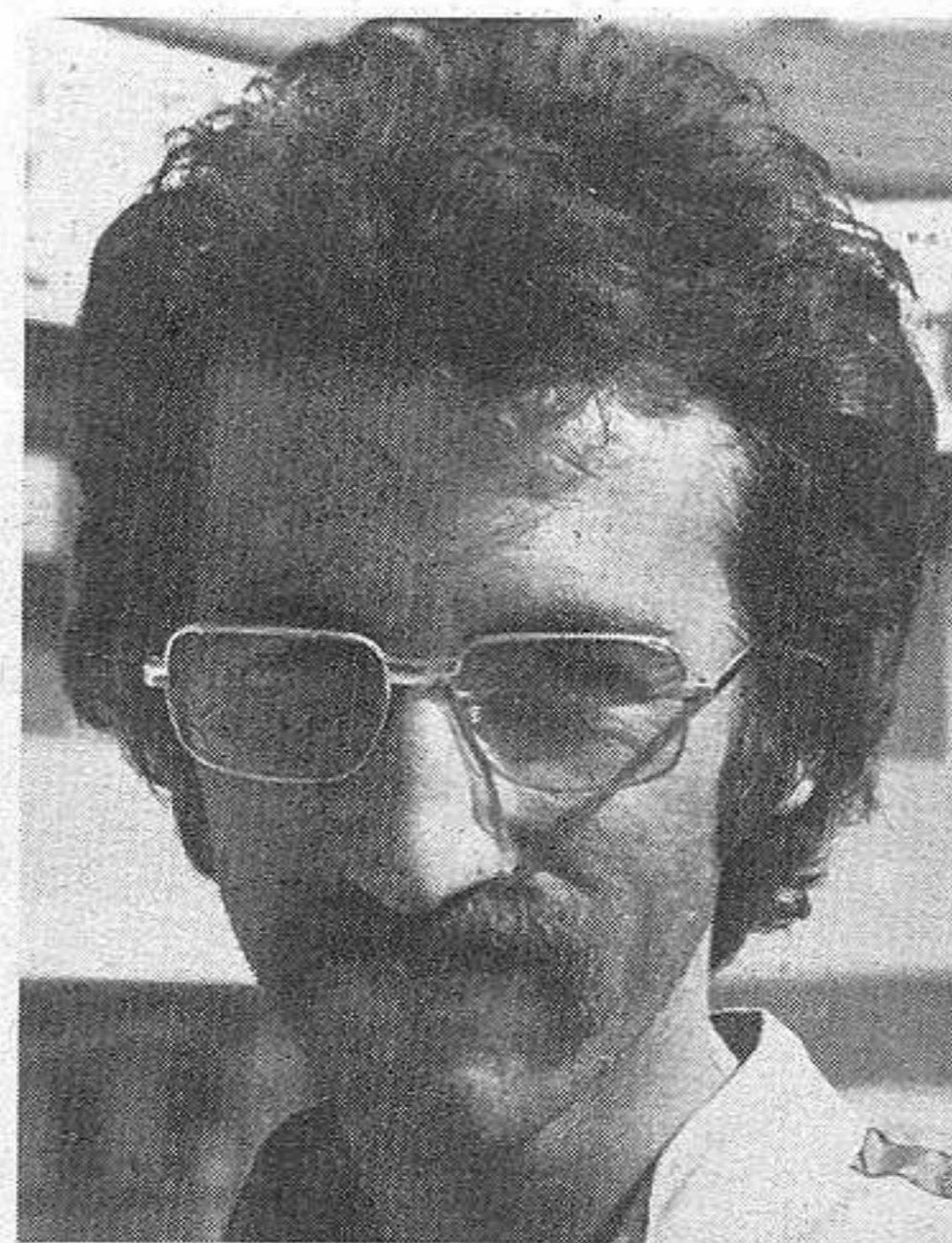
**3. cat. fino 1600 cc.:** 1. Marziano Canepari (Ford 1600) 7'50"0; 2. Galvagni (Lancia HF 1600) 7'53"5; 3. Donà (Primula 1400) 8'01"7; 4. Debbi (Fiat 850) 8'26"6; 5. Pagani (Prinz 1100) 9'05"5; 6. Barbieri (Fiat 850) a 1 giro; 7. Spaggiari (Fiat 1500) a 1 giro.

**4. cat. oltre 1600 cc.:** 1. Fausto Ferrari (W. Porsche 1900) 7'45"8; 2. Porelli (W. Porsche 1900) 7'50"5; 3. Cerretti (Lancia 1800) 8'20"5; 4. Terenziani (Lancia 1800) 8'22"0; 5. Calzolari (Fiat 1500) 8'47"4; 6. Federici (ritirato).

**Prototipi tubolari:** 1. Odino Lusenti (Maserati 4600) 7'18"5; 2. Buratti (W. 1700) 7'22"2.

**Gara di durata (30 minuti):** 1. Giorgio Buratti (VW 1700) 24'32"2; 2. Sabatini (Simca) a 2 giri; 3. Canepari (Ford Anglia) a 2 giri; 4. Cerretti (Lancia) a 2 giri; 5. « Il bimbo » (VW) a 2 giri; 6. Debbi (Fiat 850) a 3 giri; 7. Franzoni (Fiat 850) a 5 giri.

# La mini-storia di LEO BARTOLI campione CADETTI '74 è una lezione per gli aspiranti piloti **Con una colletta** **(e a rate) acquistò** **la sua F. MONZA**



Leo Bartoli, «Cadetto '74» ha dimostrato come un successo possa derivare da una tenacissima volontà

MONZA - «E' questa la serata più bella della mia vita, peccato che non l'abbia potuta festeggiare nel migliore dei modi». Così si esprime Leo Bartoli, subito dopo la conclusione della decima ed ultima prova del Trofeo Cadetti AGIP edizione 1974, che lo ha visto meritatamente vincitore assoluto. La storia di Bartoli merita di essere raccontata brevemente per capire che molto spesso lo sport dell'automobile è capace di sollevarsi ai più alti vertici dell'umanità.

Nasce a Reggio Emilia il 17 giugno 1946. A tredici anni si trasferisce con la famiglia a Lodi dove papà Bartoli inizia un'attività in proprio. Qualche anno dopo, anche per ragioni di lavoro il giovane Leo va ad abitare a Bresso. Ben presto si accorge di sentire un fortissimo richiamo per la meccanica. Il passo è immediato, ed eccolo lavorare come meccanico nella officina di Moroni sempre nella cittadina brianzola. Siamo ormai nel 1968. Il giovane Leo conosce la futura signora Carla (la sposerà nel 1972) che lo introduce nell'ambiente delle corse.

Bartoli rompe così gli indugi e, grazie ad una colletta fra amici e conoscenti e ad un prestito ottenuto dalla ditta dove lavora («**Ho saldato il debito con piccole trattenute mensili sullo stipendio**», dice) acquista una vecchia Tinarelli con la modica cifra di L. 120.000. Partecipa così al suo primo trofeo Cadetti, ma inevitabilmente senza grosse sod-

disfazioni. In seguito conosce il titolare della ditta «Volanti Ranieri» di Sesto S. Giovanni il quale compra una Repetto e la mette a sua disposizione. E' lo stesso Bartoli, però, che deve provvedere al motore. I risultati tardano ad arrivare anche perché la vettura non è molto competitiva.

Le cose cambiano in meglio per il giovane Leo, all'inizio dell'anno scorso quando conosce Sergio Melesi, un artigiano che si mette a costruire, nei ritagli di tempo, monoposto di Formula Monza. Un telaio finisce nelle mani di Bartoli che vi monta un motore di Zentile di Ospitaletto. Cominciano ad arrivare i primi risultati. Alla fine del Trofeo Cadetti edizione 1973, Leo Bartoli è sesto assoluto grazie ad una vittoria, un terzo posto e altri piazzamenti. Il giovane di Bresso si convince e si appassiona sempre di più. Sta per nascergli un figlio; spera ardentemente che sia un maschio anche perché vorrebbe dargli il nome di «Gianclaudio» (Regazzoni). Sarà una femmina, invece e sarà chiamata Manuela.

Il Trofeo Cadetti AGIP edizione 1974 è storia recentissima. Avvio in sordina poi un crescendo sempre più irresistibile. Le speranze di Gianoli, di Ottini si frantumano così irrimediabilmente e per Leo Bartoli era il primo piccolo passo verso la gloria.

**Roberto Andreis**

● Anacleto Gianoli, alliere dell'unica RGB, non ha perso il buon umore nonostante che proprio in extremis Leo Bartoli gli abbia soffiato il titolo di «Cadetto 1974». «Mi fa piacere che abbia vinto uno che va veramente forte», dice Gianoli, «peccato per Ottini. Anche lui meritava di arrivare primo. Sono contento della piazza d'onore. E' fin troppo, visto che nelle ultime corse il mio motore ha ceduto clamorosamente».

● Entusiasmo alle stelle nel clan della Scuderia Salvati. Leo Bartoli, il vincitore del Trofeo Cadetti è un loro socio. E il pilota della Melesi dedica la vittoria alla memoria del generoso Giovannino Salvati.

## I «radiocomandati» mietono proseliti

# Anche un micro-autodromo in Toscana

PRATO - I toscani sono inimitabili per il motorismo. Dopo aver dato vita a quel gioiello tecnico che è l'Autodromo del Mugello, eccoli pronti ad accontentare anche gli amatori, militanti e no, dell'automobilismo sportivo in scala 1:8, ovvero quelli dei modelli radio-comandati. E' sorto, pertanto, alla periferia di Prato, in località S. Giusto, di fianco all'autostrada Firenze-Mare, un mini-autodromo dove i più noti assi del «mini-comando» potranno incontrarsi per dirimere le loro questioni di superiorità. Inizieranno il 29 settembre con una prova del campionato italiano F. 1 e Prototipi ed altre competizioni seguiranno in questo scorcio dell'annata, tempo permettendo.

La nuova pista, realizzata grazie alla passione di un gruppo di amici,

l'ex pilota Mino Codeluppi e signora Claudine, Gabriele Pugi, Paolo Ponzecchi e i fratelli Innocenti, misura 120 metri, è larga 4 ed ha tre curve a largo raggio più una «S» piuttosto stretta. Nel corso della settimana scenderanno sul nuovo campo di gara Franco Sabattini e C. per fare la prima conoscenza del percorso.

## SABATTINI resta imbattibile (20 giri di vantaggio!)

AREZZO - Franco Sabattini e Alfiero Giorgetti si sono aggiudicati la vittoria nella 5. prova del campionato italiano per modelli radiocomandati, rispettivamente nella F. 1 e nei prototipi. Le due gare patrocinate dalla

«Hobby Model» che aveva posto in palio due ricchissimi trofei, si sono svolte alla presenza di un pubblico entusiasta che ha seguito, appassionandosi, le vicende della competizione. I due vincitori hanno vinto con largo margine sugli antagonisti, distaccando i secondi arrivati di qualcosa come 29 giri (Sabattini nei confronti di Ascanio Cherici) e di 20 giri (Giorgetti su Bernascone).

1. TROFEO HOBBY MODEL - 5. prova Campionato Italiano.

### LE CLASSIFICHE

Formula 1: 1. Franco Sabattini, giri 130; 2. Chierici, giri 101; 3. Merlotti, giri 97; 4. Stefani, giri 82; 5. Bernascone, giri 75; 6. Veronesi, giri 6.

Prototipi: 1. Alfiero Giorgetti, giri 126; 2. Bernascone, giri 106; 3. Stefani, giri 97; 4. Domanin, giri 84; 5. Garofoli, giri 81; 6. Mares, giri 75.

Nel numero scorso abbiamo pubblicato, per curiose cause interne, indipendenti dalla volontà redazionale, alcune classifiche incomplete. Rimediamo adesso, scusandoci con i lettori, che debbono purtroppo essere pazienti, anche di fronte a queste «novità».

XXV CORSA DELL'ETNA - La classifica era interrotta alla classe 1300 del Gruppo 2.. Ecco le altre:

### GRUPPO 2

Classe 1600: 1. Antonino Castrolorio (A.R. GTV 1600) 31'27"9, media 138,582 kmh; 2. Lo Certo (A.R. GTV 1600) 32'12"1; 3. Caruso (A.R. GTV 1600) 32'21"1; 4. Cacciatore (Renault Gordini) a 1 giro; 5. Punzo (BMW 1600) a 10 giri; 6. Trapani (A.R. GTV) a 14 giri.  
Giro più veloce: il 12. di Castrolorio in 2'03"9, media 140,775.

Classe 2000: 1. Antonino Cappello (AR GTA) 32'22"1, media 134,708 kmh; 2. Spina (BMW 2002) 32'23"1; 3. Tornatore (AR GTA) 32'25"4; 4. Papa (AR GT) 32'44"6; 5. Schembri (AR GTAm) a 1 giro; 6. Mannino (BMW 2002) a 8 giri; 7. Piccolo (BMW 2002) a 10 giri.  
Giro più veloce: il 2. di Mannino in 2'03"1, media 141,804 kmh.

Classe 3000: 1. Gaetano Sidoti (Ford Capri RS 3000) 31'50"6, media 136,936 kmh.  
Giro più veloce: il 12. di Sidoti in 2'05"3, media 139,202 kmh.

### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Ferraro (Lancia HF) 32'36"5, media 133,043 kmh; 2. Amico (Lancia HF) a 1 giro; 3. «Bellinger» a 1 giro; 4. Gulisano (Fiat X-1/9) a 1 giro; 5. Canamela (Fiat X-1/9) a 1 giro; 6. Ravalli (Fulvia HF) a 1 giro; 7. Cicero (Fulvia HF) a 1 giro; 8. Villa (Fiat X-1/9) a 2 giri; 9. Saporito (Fulvia HF) a 4 giri.  
Giro più veloce: il 9. di Ferraro in 2'06"2, media 138,200 kmh.

Classe 1600: 1. Matteo Vasta (Alpine 1600) 30'59"1, media 140,729 kmh; 2. Mirotta (Fulvia HF) a 1 giro; 3. Rizzi (Fulvia HF) a 1 giro; 4. Mascari (Fulvia HF) a 2 giri.  
Giro più veloce: il 2. di Vasta in 2'02"3, media 142,616 kmh.

Classe 2000: 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta C) 31'08"4, media 140,029 kmh; 2. Accardi (Fiat 124 Abarth) 31'21"9; 3. Verso (Fiat 124 Abarth) 32'12"7; 4. Canzonari (Fiat 124 Abarth) 32'24"9; 5. Molinari (Fiat 124 Abarth) a 5 giri.  
Giro più veloce: il 7. di Accardi 2'02"1, media 142,967 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Salvatore Virgilio (Porsche 2700) 31'30"5, media 138,391 kmh.  
Giro più veloce: il 4. di Virgilio in 2'03"1, media 141,690 kmh.

### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. «Tex Willer» (Fiat Abarth OTS) 32'00"2, media 127,168 kmh; 2. «Athos» (Fiat Abarth OTS) a 2 giri; 3. Boschi (Fiat Racer) a 3 giri; 4. Alduina (Fiat Abarth OTS) a 11 giri.  
Giro più veloce: il 9. di «Tex Willer» in 2'14"3, media 129,973 kmh.

Classe 1300: 1. «Carab» (Alpine 1300) 29'02"3, media 140,153 kmh; 2. Lisitano (Lancia Zagato) 29'26"1; 3. Oiaratano (Fulvia HF) a 2 giri; 4. Casiglia (Alpine Renault) a 7 giri.  
Giro più veloce: il 5. di Casiglia in 1'55"6, media 150,882 kmh.

Classe 1600: 1. «King» (Alpine Renault) 27'4"8, media 157,343 kmh; 2. Coco (AR GTA 1600) 28'44"7; 3. Castiglia (AR GTA 1600) 28'59"5; 4. Torrisi (Renault Alpine) a 1 giro; 5. Giuffrida (AR GTA) a 2 giri; 6. Evola (Lancia HF) a 3 giri.  
Giro più veloce: il 6. di «King» 1'49"6, media 159,142 kmh.

Classe 2000: 1. Corrado Betto (Fiat Abarth 124) 29'31"6, media 118,211 kmh.  
Giro più veloce: il 4. di Betto in 2'00"9, media 144,268 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Antonino Guagliardo (Porsche Car.) 29'51"2, media 116,851 kmh.  
Giro più veloce: il 10. di Guagliardo in 2'09"1, media 135,209 kmh.

La classifica della 20. COPPA VALTELLINA si interrompeva al 15. classificato. Ecco gli altri piloti classificati:

16. Venanzi (Fiat 127) 992,5; 17. Trovatore (Fulvia Coupé) 1078,1; 18. Iudicello (Simca Rally) 1251,9; 19. Nizza (Autobianchi A.112) 1462,3; 20. Cetti (Innocenti Mini) 1675,8; 21. Scala (Alfa Romeo GT 1.6) 1932; 22. Simollette (Simca Rally 2) 2474,2; 23. Fariolo (Fiat 128) 2530,3; 24. Cera (Autobianchi A.112) 2675,7; 25. Pedrana (Volkswagen) 2943; 26. Wallnofer (Alfetta) 3082,2; 27. Saligari (Fiat 125) 3501,2; 28. Piras (Volkswagen 1.2) 3635,2.



Un folto pubblico ha fatto argine alla gara di apertura della nuova pista di autocross di Moncalieri. Nella foto, vediamo la Lancia-Marlboro di Ballestrieri. In ottobre si effettueranno due prove del Trofeo Vitaloni

# 15 mila a MONCALIERI

**MONCALIERI** - L'autocross fino a ieri parente povero dei rallies è praticato per lo più da personaggi tipici e folcloristici al volante di incredibili vetture psichedeliche, oltre che naturalmente dai puri dei Gr. 1 dei rallies, ha infranto il muro della popolarità: nomi famosi di

piloti titolati appartenenti a squadre ufficiali in lizza per titoli iridati (vedi Lancia con Ballestrieri) si cimentano casco contro casco con genuino spirito sportivo sulle piste in terra battuta, mettendo in gioco la loro fama contro sconosciuti e scatenati accomunati dalla stessa pas-

sione per le corse in automobile.

Il pubblico poi, vero arbitro, risponde in pieno a questo richiamo, in fondo molto semplice e comprensibile, di antica lotta corpo a corpo su terreni impossibili con gran spettacolo e rischio ragionevole, apprezzando moltissimo e partecipando con tifo alle stelle e applausi inusuali per l'automobilismo. Quindicimila persone (più i «portoghesii») all'inaugurazione della pista di Moncalieri sono la prova concreta, popolare, di questo sport che tra mille difficoltà sta nascendo.

Con grande spirito d'iniziativa la scuderia Indy-cross nella persona di Renzo Lanza, poliedrico organizzatore piemontese ha realizzato la nuova pista di Moncalieri con l'aiuto della Savara Filtri. Scopo principale, farne un banco di prova per i giovani piloti rally che senza rischio eccessivo possano affinare le loro doti (vedi Mauro Pregliasso che ha iniziato la sua carriera di pilota ufficiale Lancia proprio nell'autocross a Bra).

La pista di Moncalieri non è velocissima, però permette, tanto per fare un esempio, di scaricare per un attimo la quarta marcia piena della Fulvia (di Ballestrieri) che assicura spettacolo al massimo senza troppi rischi. Si è cercato di non far sollecitare oltre misura i mezzi meccanici realizzando un fondo sensu-bito creduto nel nuovo sport.

Scopo principale di Lanza è riuscire ad inserire intelligentemente nell'autocross le vetture dei piloti da rally, dai dilettanti ai professionisti in parallelo ai mostri tubolari speciali italiani e esteri. La stessa SAVARA, giovane ditta torinese ha subito creduto nel nuovo sport, tra

Da ultimo occorre sottolineare che la pratica dell'autocross comporta spese relativamente minori a quelle dei rally, in più è possibile l'inserimento della televisione nelle piste come mezzo di diffusione. A questo proposito la TTV via cavo di Torino sembra già interessata all'argomento.

Dopo la gara conclusiva del Trofeo Savara 1974 del 22 settembre, in ottobre si effettueranno le due prove del Trofeo Vitaloni-Yazaki.

La pista di Moncalieri ad un grammo di benzina da Torino è lunga 1200 metri (estendibile a 2400) larga da 14 a 12 metri, dotata di tutti i servizi, con una capienza di pubblico pari a oltre ventimila persone.

g. r.

## VAN DAALEN europeo 125 (su 5 italiani)

**ERKELENZ** - Vincenzo Costanzo, senza tema di smentite e coscienti di non essere portati a esaltazioni sciovinistiche, avrebbe vinto a mani basse il titolo europeo delle 125 in Germania, se un pauroso volo fatto nella giornata di allenamento non avesse dimezzato le sue possibilità agonistiche, costringendolo ad un duro calvario nelle gare di sabato e di domenica per tener testa all'olandese Van Daalen, che soltanto nell'ultima finale ha potuto battere per un soffio il nostro azzurro arrivato poi stremato dal dolore sul traguardo. Aveva infatti una spalla in disordine, il che aveva messo in forse la sua presenza alla vigilia della gara.

Oltre Costanzo, che passerà fra breve alla Formula Italia, tutta la formazione azzurra è da mettere sugli scudi. Fra i primi sette arrivati, infatti, ci sono ben cinque italiani a dimostrazione del superlativo valore della nostra formazione ed a tangibile supremazia sia tecnica che agonistica dei nostri piloti della 125 nel contesto internazionale.

Non abbiamo potuto ripetere le gesta di Brescia 1973 come individualità, ma il karting con cambio ha superato Brescia come complesso e preparazione. Non abbiamo accusato neanche la temuta sconfitta tecnica, se si considera che la nostra industria esce a testa alta dal confronto con i Maico e battuta solo dal Jamaha 125 monocilindrico dell'olandese van Daalen, che ha vinto sì meritatamente, ma come vi abbiamo detto.

Giardinieri, Silvestri, Vitali e Flenghi sono stati i brillantissimi piloti che hanno determinato la nostra affermazione di massa al seguito di Costanzo. Hanno corso al limite delle loro possibilità e con tanta generosità che è stato commovente osservare. Sfortunati Giannini e Gardelli, mentre Perlini è incorso in una drastica decisione regolamentare. Un titolo europeo mancato al formidabile Costanzo e all'Italia solo per sfortuna.

Il tutto non mette minimamente in ombra la vittoria dell'olandese che ha dimostrato di essere particolarmente preparato, ben dotato e profondo conoscitore del tracciato, sul quale aveva avuto modo di prepararsi intensamente. Un quid di fortuna accompagna sempre le vittorie e questa volta è toccato all'olandese. Con Baroni presente avremmo avuto certo una pedina di riserva ed oggi non staremmo forse a rammaricarci *Campionato d'Europa cl. 125*

### LE CLASSIFICHE

1. Van Daalen; 2. Costanzo; 3. Giardinieri; 4. Scharenberg; 5. Silvestri; 6. Vitali; 7. Flenghi; 8. Hacklander; 9. Karlsson; 10. Gebhardt.

## Un PATRESE in più a MOTTA di LIVENZA

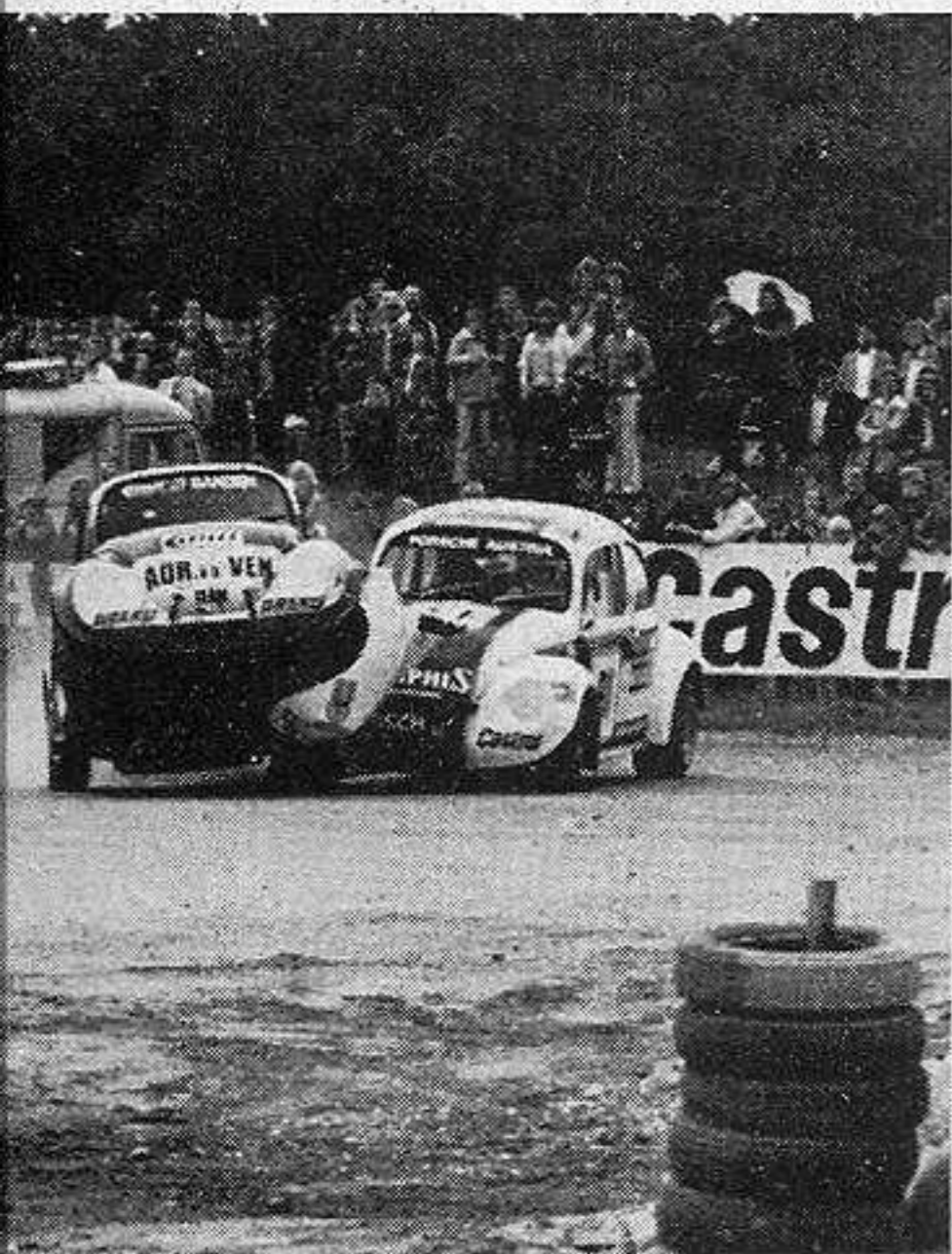
**MOTTA DI LIVENZA** - Riccardo Patrese, fresco reduce della vittoria europea di Fano come componente del quartetto azzurro, ha voluto dare lustro al circuito di Motta di Livenza, onorandolo con la sua presenza di padovano e intascando a buon mercato una vittoria che ad un pilota del suo calibro non serve, specie poi quando il campo degli avversari è quello regionale. Così Padova e Costacurta hanno dovuto accontentarsi di fare gara per il secondo posto, finito a Padova dopo dura e bella lotta.

Fabio Rosso di Treviso e Luciano Di Vita di Milano sono i vincitori senza colpo ferire delle altre due categorie della classe cento seconda e terza. Il primo con alle spalle Boldrin e Lorenzi, pallido ricordo del formidabile pilota edizione 72, mentre dietro il secondo troviamo Stivi e De Min perché Calini e Calonaci sono stati ambedue squalificati per infrazioni tecniche.

Di ben altra natura la presenza di Silvestri nella 125: ha vinto senza difficoltà e senza strafare su un duro Miotti e un più coriaceo Lino Zampieri, che vive un anno per il suo circuito. Prestigiosa la vittoria di Bressan nella seconda categoria della stessa classe, su un folto lotto di conduttori di vaglia, a cominciare da Rosso e l'altro dei Zampieri arrivati a ridosso del vincitore.

### LE CLASSIFICHE

100 - 1.: 1. Patrese; 2. Padova; 3. Costacurta; 4. Povelato; 5. Grassi.  
100 - 2.: 1. Rosso; 2. Boldrin; 3. Lorenzi; 4. Bertinelli; 5. Dall'Acqua.  
100 - 3.: 1. Di Vita; 2. Stivi; 3. De Min; 4. Tso S.; 5. Zuccher.  
125 - 1.: 1. Silvestri; 2. Miotti; 3. Zampieri L.; 4. Tagliarol; 5. De Biasi.  
125 - 2.: 1. Bressan; 2. Rosso; 3. Zampieri



A sinistra, brusco contatto fra le VW di Tenerlings e Ginnsbeide. Qui sopra, il capofila del campionato europeo di rallycross, Franz Wurz

## WURZ euroleader rallycross

**VALKENSWAARD** - Il campionato europeo Wills di rally-cross continua nei suoi trasferimenti di pista in pista e, alla terz'ultima giornata, si è presentato sulla velocissima pista olandese i Walkenswaard, con una corsa che si è conclusa con la vittoria dell'idolo locale Jan de Roy. Alle spalle del pilota della DAF si sono piazzati Blomqvist, Waldegaard e il leader dell'europeo Wurz.

Al via Jan de Roy era prontissimo a scattare e si portava in testa, seguito da Waldegaard, Blomqvist e Wurz, lasciando intendere di non temere confronti su quella pista così ben conosciuta e nonostante gli attacchi e le acrobazie dei più pericolosi antagonisti, restava al comando sino al termine, vincendo la gara. Wurz che per lungo tempo era riuscito a restare in seconda posizione, proprio sul finire, anche perché danneggiato da una collisione fra il suo compagno Grundsteidl e Teurlings che gli faceva perdere qualche attimo prezioso, veniva superato da Waldegaard e Blomqvist, giungendo al traguardo in quarta posizione, ma conservando tuttavia il comando della classifica del campionato.

### RALLY-CROSS DI VALKENSWAARD - Settima prova del Campionato europeo

#### CLASSIFICA

1. Jan de Roy (DAF) con punti 39; 2. Blomqvist (SAAB) 30; 3. Waldegaard (Porsche) 28; 4. Wurz (VW) 27; 5. Taylor (Escort) 22; 6. Smith (Escort) e Eklund (SAAB) 19.

Dopo la settima prova la CLASSIFICA DEL CAMPIONATO D'EUROPA di Rally-Cross è la seguente:

1. Franz Wurz (A) punti 197; 2. Waldegaard (S) punti 181; 3. Blomqvist (S) punti 150.

L'ottavo, e penultimo, round del campionato disputatosi a **LYDDEN HILL** (14-15 settembre) ha visto l'austriaco Wurz piazzarsi terzo su VW, conservando così la prima posizione nella classifica del campionato. Vincitore assoluto è stato Blomqvist su Saab, secondo Taylor.



LE  
PROSSIME  
GARE

## Gli azzurri per l'iride

ROMA - La Commissione della Federazione ha così composto la rappresentativa italiana per la prova unica del Campionato del Mondo Karting che avrà svolgimento sulla pista dell'Estoril in Portogallo dal 10 al 13 ottobre 1974:

GABRIELE GORINI - RICCARDO PATRESE - PIERO NECCHI - EDY CHEEVER - BEPPE GABBIANI - FELICE ROVELLI. Gorini e Patrese sono designati direttamente per le finali.

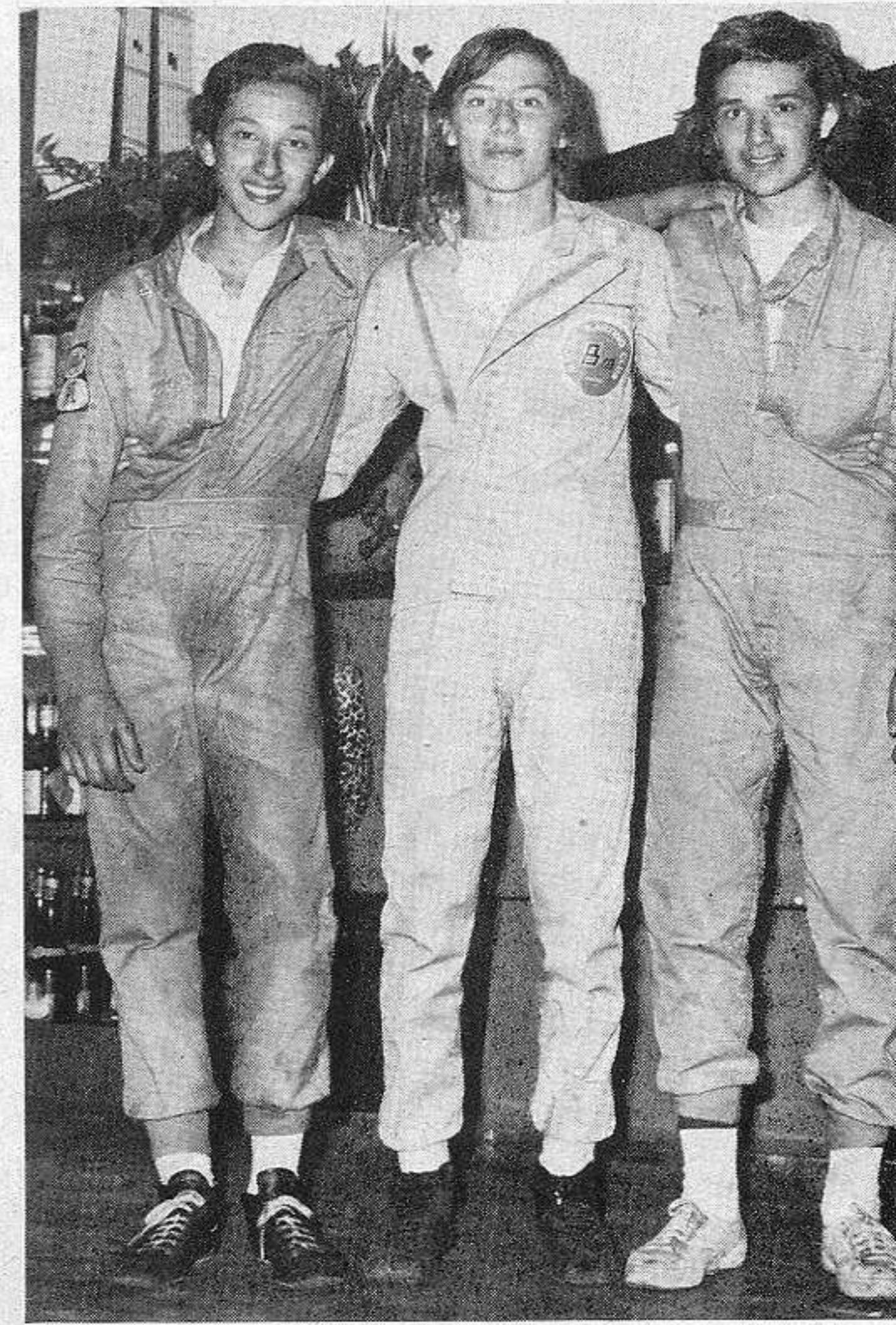
28 settembre, CIRCUITO DI BUONCONVENTO (SI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI S. LUCIA DI UZZANO (Prato) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI ORZINUOVI (BS) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI TOLENTINO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5 ottobre, CIRCUITO DI CAPENA (VT) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 6, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 11, 12 e 13, PISTA DELL'ESTORIL - Lisbona - Campionato del Mondo cl. 100 cc.

Il triplice campionato italiano delle «100» fa parlare

# I giovani che contano



Qui sopra, Beppe Gabbiani impegnato in corsa. E' uno dei più giovani campioni italiani, facendo parte della terna di giovanissimi comprendente anche i due De Angelis. Nella foto a destra, ecco i tre piloti, che in totale assommano 48 anni: da sinistra Roberto De Angelis (15 anni), Beppe Gabbiani (17 anni) e Elio De Angelis (16 anni). Con questi «primavera» il karting non trema...



## Nel (quasi) deserto di PARMA

### Bianchi da record

PARMA - L'ultima delle gare sulla pista di Parma è stata quasi ovviamente disertata dai piloti, vuoi perché molti del nucleo portante della pista parmense già a Roma in prospettiva del Campionato Italiano, vuoi perché gli altri volevano risparmiare motori e telai. Così erano soltanto in 27 a tenere in piedi delle gare peraltro belle perché non è detto che il numero faccia l'agonismo.

Andata in fumo la prima categoria, ci hanno provato Bianchi e Lotteri della seconda ad offrire una competizione sul filo dei records, altamente emotiva e spettacolare. L'ha spuntata infine Bianchi battendo Botteri per una minuzia di secondo. Da notare la continua ascesa di Bianchi che aggiunge prestazioni a prestazioni di rilievo.

Nella terza categoria Danilo Sisti è volato via subito già dal primo giro. Nella 125 stesso discorso tra Pavesi, Montanari e Leviè. Ha vinto Pavesi quasi in famiglia, mentre Ganapini nella seconda categoria ha trovato ben altra musica per prevalere su Carabetta e Spada.

#### LE CLASSIFICHE

100 - 2.: 1. Bianchi; 2. Botteri; 3. Frigè; 4. Castellana; 5. Chiapporino.

100 - 3.: 1. Sisti; 2. Giugni; 3. Bondi; 4. Facchini; 5. Cò.

125 - 1.: 1. Pavesi; 2. Montanari; 3. Leviè; 4. Gregorio.

125 - 2.: 1. Ganapini; 2. Carabetta; 3. Spada; 4. Lastrì; 5. Venturi.

ROMA - E' un campionato italiano della classe 100 cc. per le sue tre categorie che farà parlare ancora di sé, anche se va detto subito che i titoli sono in buone mani e che le vittorie non fanno una grinza e non lasciano spazio se non per la polemica più retriva e per la scienza del poi. Va detto anche che la supremazia tecnica dell'accoppiata telaio motore della BM di Piacenza è stata indiscussa ed ancor più imperativa delle altre volte. Premesso questo è anche doveroso dire del perché la gara conclusiva di Roma farà parlare ancora.

Farà parlare perché è esploso il caso Cheever, cioè del licenziato CSAI e non cittadino italiano; farà parlare perché Corrado Fabi, tanto meritevole del titolo e tanto sfortunato, si è preso il lusso di presentare a fine gara ben cinque reclami regolarmente respinti e per i quali ha presentato cinque appelli; farà parlare e pensiamo correre ai ripari le Case e i clan che escono malmenati tecnicamente da una marcia in più che praticamente i vari Gabbiani, i De Angelis, i Fabi, i Necchi e i Gorini hanno dimostrato di avere attualmente nel loro cambio.

Farà discutere sulla meritata vittoria di Gabbiani (badate che è il secondo titolo che il piacentino riporta) e sul dannato fermo di Necchi quando aveva già il titolo a portata di pochi giri da compiere ancora, ma non farà chiacchiere sulla chiara e limpida vittoria di Elio De Angelis, che sulla pista romana ha dato una lezione di stile, di compostezza sportiva e di netta superiorità che gli avversari ricorderanno a lungo e che è solo il prologo di quello che il romano potrà fare ancora, se convenientemente preparato ed ancor meglio assistito. Elio De

Angelis con la conquista del «Tricolore '74» ha cancellato le amarezze di Rye House, e pone decisamente la sua ipoteca sulle formazioni azzurre del 1975.

E' un peccato che sia mancato all'appuntamento '74 per sfortuna, il piccolo Corrado Fabi reduce da tante vittorie e già quasi Campione Italiano dopo le vittorie consecutive nelle prime due manche. E' stato tradito da un filo della candela nella terza mentre si apprestava a vincere. Si è disunito nella manche finale, ha perso un poco della sua calma e della sua innata cautela, ha collezionato un testa-coda ed il titolo è andato a raggiungere Roberto De Angelis, che lo ha raccolto meritatamente per essere stato il suo fiero e tenace antagonista per tutto l'arco delle gare.

Tutte le prove sono state condotte dai vari piloti al limite delle loro possibilità agonistiche e tecniche, senza alcun risparmio, anzi ognuno ha speso sino all'ultimo spicciolo del proprio patrimonio psicofisico. In gare così condotte, sono naturali i crolli e spiegabili le posizioni occupate nel centro classifica o immediatamente dopo i vincitori, da piloti come Patrese, Santini e Gorini anche loro aspiranti al titolo. Di Necchi abbiamo detto. E' così spiegabile perché Rovelli e Bernazzoli hanno dovuto lasciare via libera a Elio De Angelis e Masini, che a Roma ha compiuto il suo capolavoro, ingoiando tutti un'amara sconfitta nella seconda categoria. Ottime peraltro le loro prestazioni unitamente a quelle di Scarabelli, Bianchi — una promessa — ed allo sconclusionato Venturi.

Dopo Roberto De Angelis e Fabi, superlative le prestazioni di Casiraghi, di Teodorico Fabi e Sassi, nella terza ca-

tegoria. Da rilevare il positivo inserimento nella rosa dei migliori del vibonese Vestri, al suo primo appuntamento di alto valore.

Fra poco ancora tutto alla ribalta con l'ultima prova del Campionato Scuderie e Marche e l'imminente Campionato del Mondo a Lisbona. Poi un «redde rationem» generale per piloti, organizzatori e sfera dirigente. Il 1975 non sarà un anno facile se non s'imporrà al karting una decisa sterzata. Ne parleremo fra breve.

#### LE CLASSIFICHE

cl. 100 - 1. cat.: 1. Beppe Gabbiani, p. 179; 2. Necchi, 179; 3. Santini, 174; 4. Giugni, 172; 5. Mazzotti, 166; 6. Patuelli F., 164; 7. De Bellis, 164; 8. Nanni, 162; 9. Patrese, 161; 10. Mombelli, 155; 11. Patuelli, 149; 12. Gorini, 115; 13. Gregori, 100.

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Elio De Angelis, p. 120; 2. Masini, 119; 3. Rovelli, 116; 4. Bernazzoli, 116; 5. Scarabelli, 114; 6. Bianchi, 113; 7. Venturi, 108; 8. Ravaglia, 107; 9. Massignan, 107; 10. Graziano, 107; 11. Zani, 104; 12. Franci, 98; 13. Evangelista, 97; 14. Mastroviti, 97; 15. Gambardella, 96; 16. Comito, 94; 17. Passerini, 93; 18. Leotta, 92; 19. Alfieri, 92; 20. Ventura, 90; 21. Cerri, 85; 22. Buonafine S., 84; 23. Tonetti, 83.

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Roberto De Angelis, p. 179; 2. Fabi C., 179; 3. Casiraghi, 174; 4. Fabi T., 164; 5. Sassi, 168; 6. Vincenzi, 165; 7. Villa, 163; 8. De Cesaris A., 159; 9. Vestri, 158; 10. Tassone, 156; 11. Mermeluzzi, 156; 12. Bandinelli, 152; 13. Pirro, 144; 14. De Cesaris E., 142; 15. Gavazzi, 141; 16. Cavalieri, 138; 17. Orlandini, 136; 18. Tarabelli, 136; 19. Brambilla, 134; 20. «Vago», 138; 21. Facchini, 132; 22. Cappelli, 84.