

Quando
« Jackie »
CALIRI
rideva...

CALIRI « paga » (per tutti) il GLEN ma « TOM » rinuncia



Tomaini e Merzario, quando il tecnico-Osella non si era ancora scoperto immancabile deprezzatore dei piloti italiani

Le «belle» storie dell'automobilismo italiano

Se ne scoprono delle belle. Finalmente si è capito il perché del brusco cambiamento di giudizio da parte del self-made-man tecnico dell'Osella, l'occhialuto ANTONIO TOMAINI, nei confronti di Arturo Merzario, da sempre creduto suo pilota preferito (oltre che amico). A parte il classico virus di presunzione assorbito, ora che si sente progettista principe (e perciò istintivamente teso a sminuire il contributo di un pilota di prestigio alla qualità del proprio mezzo) il transfugo-Abarth era stato da diverse settimane interpellato per passare alla Ferrari. La proposta era di assumere le funzioni di responsabile tecnico alle corse per la squadra « cavallino » F. 1. Da quel momento mentre si riservava una risposta, il buon « Tom » (si fa per dire) aveva intanto immediatamente provveduto ad adeguarsi all'ukase d'obbligo in Ferrari: sminuire Merzario! E così ha fatto, contagiando abilmente anche Osella, che ha dal canto suo tranquillamente dimenticato tutto quello che deve all'Arturo per quel po' di credibilità che le sue macchine si sono guadagnate (e perso nel '74) in questi anni del dopo-Carlo Abarth. A Maranello è stato ben tenuto segreto il progetto di avvicendamento, finché non è scoppiato il dramma di Watkins

Glen. Come poteva finire il pasticcio dell'arrangiata preparazione delle vetture all'ultima decisiva prova? « Non daremo colpa a nessuno. E' andata purtroppo così... » aveva detto generosamente Ferrari. E infatti, guarda caso, sbollita la delusione, spentisi gli echi di protesta degli appassionati, qualche giorno fa il biondo ingegnere siciliano finora addetto alla squadra F. 1 per la responsabilità della preparazione monoposto è stato chiamato nello studio del « Drake ». Quando ne è uscito, era anche uscito dal giro dello staff-da-campo (agonistico) della squadra. L'ing. « Jackie » Caliri, ha finito dunque il suo peregrinare sulle piste ed è stato destinato agli uffici di Fiorano, quelli della « ricostruzione psicologica », gli stessi dove fu chiamato Forghieri nell'anno e mezzo della « quarantena » per soccombere alla gestione tecnica Colombo (« un brav'uomo ma non del mestiere » come lo ha poi bollato Ferrari nella sua recente conferenza stampa).

In parole povere l'ing. Giacomo Caliri, comunque la si voglia interpretare, è stato praticamente identificato come il responsabile del pasticcio del Glen ed ora torna al lavoro progettuale per lo sviluppo delle carrozzerie e telai da corsa (la « meccanica fredda » per dirla nel gergo), negli atelier dell'ex casa colonica della pista di Fiorano. Sarebbe stato decisivo a suo carico un rapporto dell'avv. Luca Montezemolo.

E' una decisione che lascia un po' sconcertati perché al solito, per quieto vivere, si è cercato di semplificare i problemi con soluzioni di comodo col più debole, magari. Su quanto avvenuto nell'ultima concitata fase del mondiale Ferrari ci sarebbe tanto da raccontare, con retroscena ben più sconcertanti e da prendere in considerazione ad evitare altri pasticci futuri. Ma vale la pena, per un ambiente dove il segreto è fare l'opposto di quello che suggerisce la realtà serena?

Il comico di questo « sollevamento da incarico » è adesso che il sostituto di Caliri non è più disponibile. Forse a Maranello non lo sanno ancora, o lo avranno saputo da pochissimo, ma Tomaini ha deciso di rinunciare alla suggestiva offerta. Osella è riuscito a conservarlo nel quadro della fortunata combinazione che ha potuto portare in porto (grazie sempre a Merzario) per salvare la sua azienda. Entro il 1. dicembre la ditta personale « Osella Vincenzo » diventa « OSELLA spa ». Il socio di maggioranza assoluta diventa il signor Valtellina (conosciuto nel giro agonistico come Al-Val) insieme a Pal-Joe Palazzoli, l'amico manager di Merzario. Socio di minoranza è Osella che ha ceduto, per ripagarlo della collaborazione in questi anni (e per non averlo abbandonato andando alla Ferrari), il 10 per cento di azioni al fido Tomaini.

I nuovi soci (adesso la società avrà sede legale a Bergamo) col denaro fresco contante investito, hanno permesso a Osella di sanare il suo deficit che, senza questo salvataggio, lo avrebbe portato quasi certamente alla chiusura della piccola azienda sportiva. E adesso può respirare il minicostruttore torinese. Però questo non ha mancato di fare l'ultimo sgarbo a Merzario. Dopo aver gettato il « fantino » nella avventurosa mischia del G. P. Roma con l'acerba F. 2, perché in quel momento si trattava ancora di concludere con Al-Val (che aveva posto la condizione del pilota comasco), firmato l'affare l'ha subito giubilato. Era così nata l'operazione Duilio Truffo che, appena firmato l'accordo di salvataggio, è stato da Osella invitato a prendere il posto di Merzario per le due successive gare F. 2 di Estoril e Nogaro (poi annullate). Una inqualificabile azione anzitutto di irrisconoscenza, non fosse altro perché Osella sapeva che quelle gare Merzario le avrebbe dovute correre soprattutto per cercare punti per il casco tricolore assoluto.

E' stata così scritta un'altra puntata di quelle penose storie di meschinità che da troppo tempo si ripetono nell'ambiente delle corse automobilistiche, a tutti i livelli. E' vero: sono pane quotidiano per altre attività, ma ci sarebbe stato da sperare che nel mondo dello sport, specie questo in cui si rischia in prima persona, ci fossero risparmiati. E invece la pochezza dei mediocri prevarica sempre di più questa Babele del mondo '70...

● Il pilota milanese Manfredini ha chiesto un milione di danni a Merzario per l'incidente alla Tosa durante la prima giornata di prove della 1000 KM. di Imola. A parte il caso più unico che raro, c'è da pensare che il costruttore milanese, pilota a tempo perso, abbia dimenticato quello che dichiarò ad AUTOSPRINT subito dopo l'incidente, mancanza di specchietti a parte. Certo che anche il buon gusto sportivo è sempre più perduto.

Gli ottimisti di radio ACI

● Il paroliere radio dell'ACI, il collega de Bernart, ha affermato (convinto) nella sua rubrica automobilistica del mattino, in risposta ad una domanda di una signora automobilista: « ... Mi sembra strano signora che il foglio provvisorio di circolazione per la sua auto nuova sia arrivato alla scadenza dei venti giorni di validità, prima di ricevere il regolare libretto di circolazione. Questa operazione adesso viene svolta in non più di una settimana dall'ufficio competente della Motorizzazione... ». C'è da domandarsi se il sig. de Bernart prende in giro gli automobilisti o che. Il sottoscritto, per una immatricolazione iniziata in luglio, ha ricevuto il libretto qualche giorno fa (metà ottobre) e ha dovuto farsi rifare tre volte il « foglio d'emergenza ». Affidare alla radio certe penose affermazioni non giova nemmeno alla credibilità degli organi burocratici che tanto si tenta di giustificare.

● I membri delle sottocommissioni CSAI sono stati informati che, per motivi di austerità, non si vedranno rimborsate le spese per il Convegno di metà novembre a Genova. In compenso l'ing. Rogano offrirà loro una cena a S. Margherita. (A proposito: ma anche tutto lo staff CSAI pagherà di tasca propria? Sarebbe interessante saperlo, magari per verificare il grado di reale attaccamento a questo sport).

Marcellino

L'ANCAI e il potere

● Ceard continua a dire che vuol lasciare la Presidenza ANCAI, specie ora che è stato personalmente da Carpi prescelto a delegato internazionale presso la CSI a Parigi (in sostituzione di Lurani, colpevole di non essere tra « gli uomini del re »). Però non si parla di sostituzioni. I vari aspiranti-Presidente dei Piloti, forse pur di non veder eletto un rivale, preferiscono forse lo statu quo. Intanto i commissari di gara hanno chiesto di confluire, con il loro gruppo, in seno all'ANCAI. E' una importante iniezione, sempre che non si trasformi in un gioco di potere per togliere quella poca prevalenza che hanno (ancora) i veri « corridori automobilisti italia-

● Curioso, in proposito, una lamentela di Giorgio Pianta dopo il Giro: « Mi sono accorto proprio in questa gara che noi piloti non siamo tutelati e protetti dalla nostra associazione ». Per la cronaca il rosso (di capelli) Giorgetto è il vice presidente ANCAI (e un altro vice Presidente — de Adamich — era anche lui in gara nella maratona d'Italia)...

● Si era parlato dell'ing. Noretto, attuale responsabile dei problemi tecnici della CSAI, come papabile alla carica di segretario della nuova CSAI al posto di Saliti. Ma pare che qualcuno abbia esclamato: « Ma no, altrimenti torniamo in mano ai milanesi... ».

● Dai « Quaderni dello Sport » (rivista del CONI), nella voce CONTRIBUTI alle Federazioni sportive: all'ACI 75 milioni e 900 mila lire. Sempre nello stesso quaderno si legge: « Stella al Merito sportivo - ACI (CSAI) Guido de Unterrichter » (per la cronaca è il presidente CSAI anni 60).

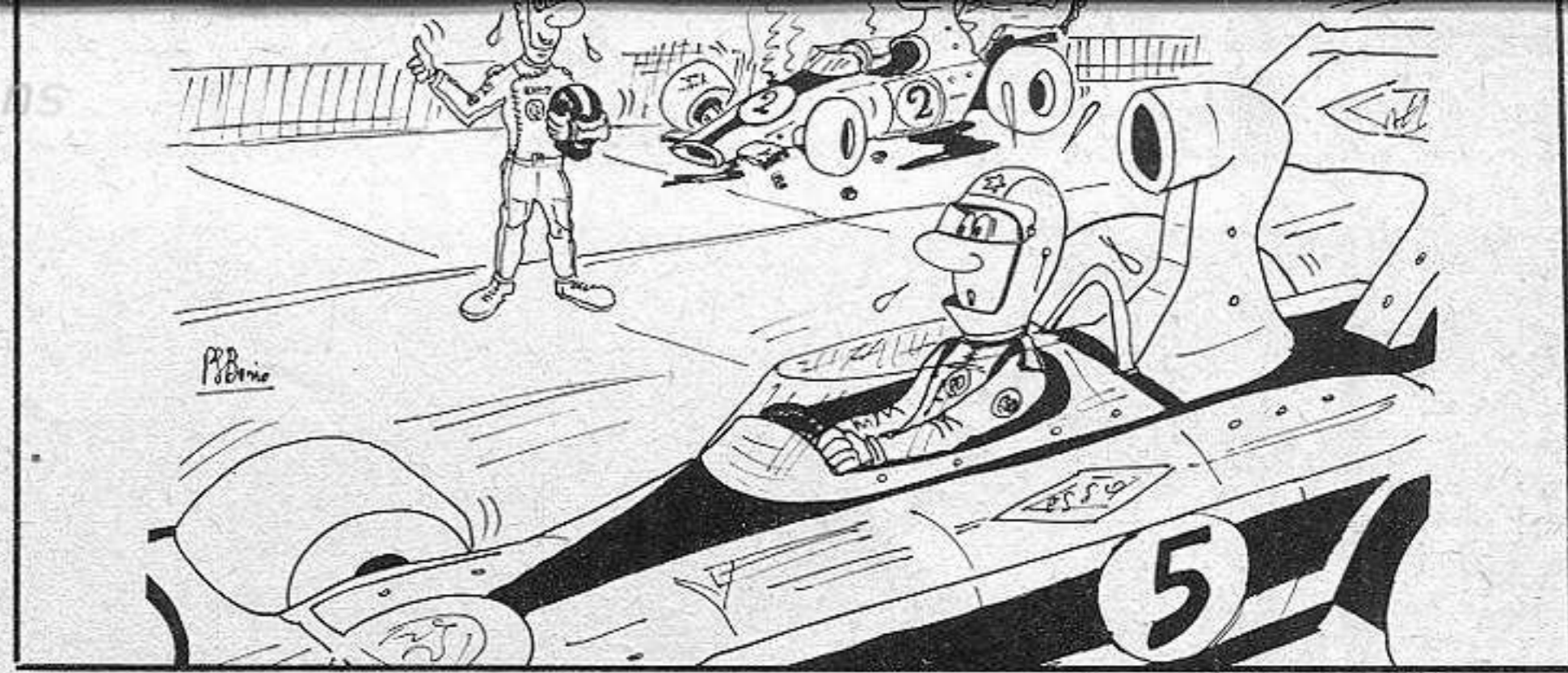
● Si dice motore a iniezione o ignizione? Il dubbio può venire leggendo un comunicato stampa di un'agenzia pubblicità a proposito del motore della Pantera di Gottifredi al Giro.

ni ». Certo che se l'ANCAI non assume le sue vere funzioni, e non si pone in alternativa alla CSAI e ai suoi dirigenti (che l'hanno plagiata con poche sovvenzioni), non riuscirà mai a darsi credibilità e quindi a convogliare nel suo seno tutti e 5000 i piloti italiani veri praticanti.

● A proposito di notizie radio: quando Anna Cambiaghi ha ottenuto quel brillantissimo secondo posto nel rally di Lugano, lo speaker del Giornale Radio l'ha letta con un po' di incertezza « Anna Cabianchi ». Sta a vedere che il redattore estensore della notizia aveva scritto... « Cobiaianchi »! (I romani sanno cos'è).

DOVE

corriamo domenica


OTTOBRE
Le corse in calendario dal 1. al 10 novembre in Italia e all'estero

| DATA | CORSA | A.C. ORGANIZZATORE | LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO | ORARI | VALIDITA' | TIPO DI GARA | VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI |
|---------|---|------------------------------|--|-------------------------------|---|----------------------|--|
| 31-4/11 | Press on Regardless | Stati Uniti | | | ●●● Camp. Mond. Marche Rally | Rally | Boyce-Wood (Toyota Corolla) |
| 1-3 | Rally Andernach-Nurburing-St. Amande-Les Eaux | Francia | | | ●●● Camp. Europeo Cond. Rally | Rally | |
| 1-3 | Rally di Colonia | Germania | | | ●●● | Rally | |
| 2-3 | GIAP - Grand Prix | Giappone | Suzuka | | ●●● tg | Velocità in circuito | |
| 2-3 | Corsa a Sandown | Australia | Circuito di Sandown Park - km. 3,106 | | ●●● F. 5000, T2, G9 | Velocità in circuito | F. 5000: McRae (McRae) in 57'54''8 |
| 2-3 | Rallycross di Lydden | Gran Bretagna | | | ●●● tg | Rallycross | Jan de Roy (Daf 55) |
| 2-3 | Rally del Var | Francia | | | ●●● | Rally | Fiorentino-Gelin (Simca) in 6.32'45'' |
| 2-3 | Trofeo Valle d'Aosta | AC Valle d'Aosta | Aosta - P.za Chanoux Aosta - Km. 209 | ore 21 (2) ore 1.55 (3) | ● TRN | Rally | Pietro Polese (Renault Alp.) |
| 3 | Salita di Prades | Spagna | | | ●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3 | Velocità in salita | |
| 3 | Rally d'Autunno Auto d'Epoca | A.T. Pro Bivigliano | Firenze - P.za Signoria Bivigliano | ore 9.30 ore 13 | ● riservato | Rally | Si disputa per la prima volta |
| 3-4 | Gara a Magione | Scud. Carpine | Autodr. di Magione km. 1,645 | ore 8,30 (3) ore 14,30 (4) | ● F. Italia, T1, T2 GT3, GT4, F.850 | Velocità in circuito | Gr. 4: «Bramen» (Porsche Carrera) media 98,267 kmh |
| 5-8 | Safari di Caledonia | Francia | | | ●●● tg | Rally | |
| 6-9 | Rally Stuttgart-Lyon-Charbonnieres | | | | ●●● | Rally | |
| 8-10 | Giro del Belgio | Belgio | | | ●●● | Rally | |
| 8-10 | Giro di Algarve | Portogallo | | | ●●● | Rally | Paganelli-Russo (Fiat-Abarth) in 1.54'34'' |
| 8-10 | Rally Polski-FIAT | Polonia | Varsavia | | ●●● | Rally | |
| 9 | 9 Ore di Kyalami | Sud Africa | Circuito di Kyalami km. 4,104 | | ●●● S, T2, GT3, GT4 | Velocità in circuito | Jost-Muller (Porsche 980-3) media 164,160 kmh. |
| 9-10 | Rheintal-Hockenheim | Germania | Circuito di Hockenheim km. 6,789 | | ●●● T1, T2, GT3, GT4, F.V, F.SV, F.F | Velocità in circuito | |
| 9-10 | Rally 2000 Virajes | Spagna | | | ●●● | Rally | |
| 9-10 | 5. Rally 333 Minuti | Jolly Club | Biandronno-Cassinetto (stab. Concord) - km. 154 | ore 20 (9) ore 0,03 (10) | ● TRN | Rally | Mauro Pregliasco (Lancia HF) |
| 9-10 | Trofeo dei Castelli Svevi | AC Bari - Polis. Barletta | 9 - Pr. Speciali A-B 10 - Barletta - km. 60 | ore 18 ore 10 | ● | Regolarità | Piero Pertusio (Fulvia Coupé) pen. 19,27 |

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 1 novembre: TROFEO D'AUTUNNO - rinviato a data da destinarsi ● 4 novembre: CORSA A RIO DE JANEIRO - annullata ● 11 novembre: CORSA A BRASILIA - annullata ●

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

 Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà **TELESPRINT**. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, **naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica)**. TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di **ALITOSPRINT**


E' scattata l'OPERAZIONE LICENZE per il 1974

Il diritto al voto per la «nuova» CSAI dovete comprarvelo!

All'inizio di ottobre è scattata, anche se in sordina, l'Operazione Licenze 1975. Dal prossimo anno, infatti, nell'ambito del processo di democratizzazione delle nostre strutture sportive, tutte le categorie di persone aventi a che fare con l'automobilismo agonistico (quindi non solo piloti e concorrenti) dovranno entrare in possesso di un'apposita licenza, se vorranno esercitare il diritto di voto le cui modalità e tempi verranno fissati — ci si augura — nell'«incontro» di Genova che quest'anno sostituisce il tradizionale Congresso della CSAI.

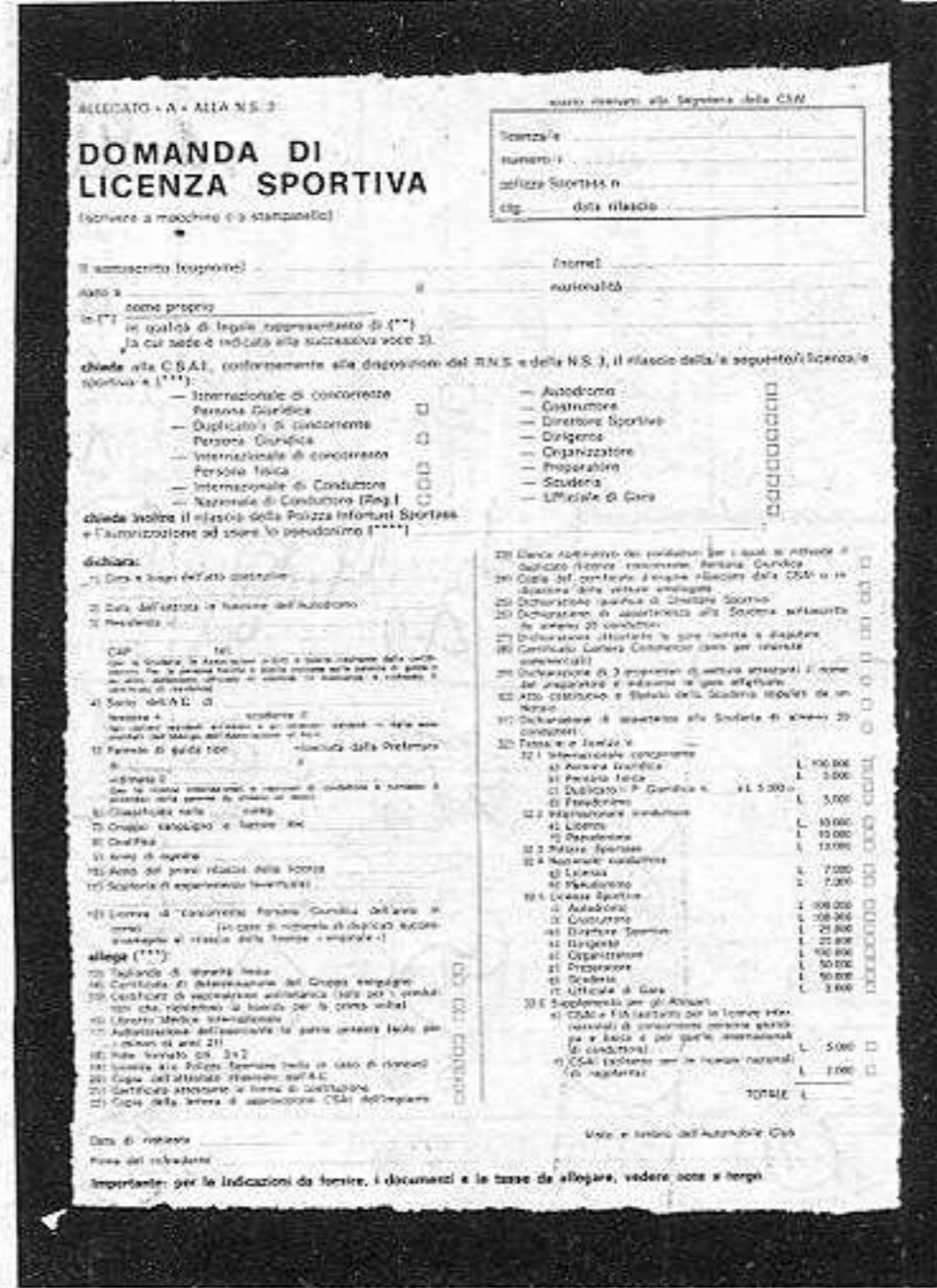
Sono previste queste categorie di licenza, a parte quelle già note per concorrente e conduttore:
Autodromo - Costruttore - Direttore Sportivo - Dirigente - Organizzatore - Preparatore - Scuderia - Ufficiale di Gara.

Le licenze dovranno essere richieste tramite l'apposito modulo disponibile presso la CSAI e le varie sedi di AC provinciali,

che sarà inviato alla CSAI debitamente compilato e vistato a cura dell'AC di appartenenza del licenziato.

Quello che stupisce, è il fatto che nella circolare CSAI contenente appunto le norme per il rilascio di queste nuove licenze sportive si fa presente che « ai fini delle operazioni di voto dei licenziati non conduttori, è previsto che venga fissato il termine del 15 novembre 1974 per l'espletamento delle procedure necessarie al rilascio delle licenze ».

Con la confusione ancora regnante sull'argomento, unita alla assoluta novità della cosa ed alla cronica lentezza di certi organismi, ci pare che il termine del 15 novembre (fra l'altro «previsto», quindi un termine nebuloso) per mettersi in regola sia straordinariamente breve. Si pensi solo al dover compilare, una per una, le apposite domande per tutti gli ufficiali di gara di un grosso A.C. Queste licenze, come dice la Circolare



CSAI nel suo linguaggio burocratico, sono « a titolo oneroso ». Cioè, devono essere pagate. Le varie tasse sono estremamente diversificate, e vanno dalle 100.000 lire richieste per la licenza « Autodromo, Costruttore, Organizzatore », alle 2.000 per gli ufficiali di gara. Questa discreta massa di quattrini (oltre 25 milioni, ad un calcolo indicativo) che si presume affluirà nelle casse della CSAI riteniamo potrebbe essere utilmente impiegata per dare un necessario potenziamento ai servizi della CSAI stessa, ora come ora inadeguati al sempre crescente sviluppo di questo sport e delle sue infrastrutture.

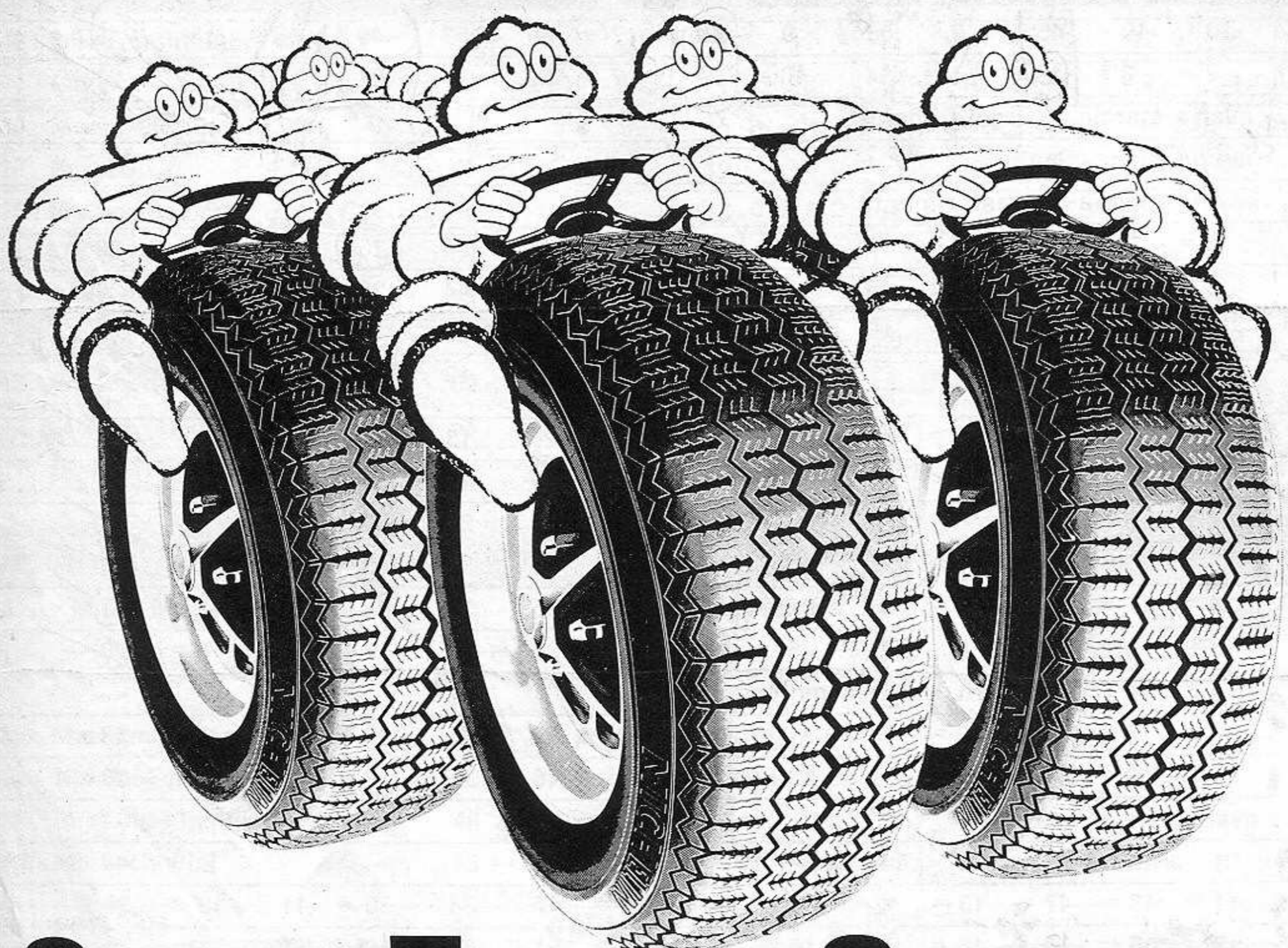
Ad ogni modo, qualunque sarà il metodo scelto in base al quale esercitare il proprio diritto di voto, sarà bene che gli interessati si sbrighino a mettersi in regola, se non vogliono che il primo atto del nuovo corso democratico (le elezioni sono previste per gennaio) si risolva in un fallimento.

Ecco la domanda-tipo per le licenze sportive '74, che saranno le sole a dare diritto al voto a coloro che inizieranno la pratica per l'ottenimento della licenza 1975 entro il 30 novembre. Per quanto riguarda concorrenti e conduttori saranno ammessi alla votazione quelli già in possesso al 31 ottobre della licenza valida per il '74.

In ballo a GENOVA soprattutto il CALENDARIO '75

ROMA - La CSAI comunica: « In due giorni di riunioni consultive, il 12 e 13 novembre a Genova, verrà esaminata sulla base delle norme in vigore per il 1974 e delle esperienze maturate nel corso dell'anno, la regolamentazione tecnico-sportiva relativa alle gare automobilistiche del 1975. Data l'importanza delle assemblee durante le quali gli sportivi verranno chiamati ad eleggere i rappresentanti della nuova CSAI non farà seguito l'ormai tradizionale congresso dello sport-auto. In occasione delle riunioni genovesi (alla quale sono invitati tutti gli esponenti del settore oltre ai giornalisti) verrà discusso il calendario delle gare 1975 che dovranno essere proposte dagli organizzatori ENTRO IL 31 OTTOBRE. Un nuovo regolamento che tende ad armonizzare la distribuzione delle gare valide per l'assegnazione dei campionati e trofei è stato messo a punto e già inviato agli organizzatori ».

radiali ZX MICHELIN



multipneumatici polivalenti superdotati

larghe le spalle, possente il torace, robusto il dorso, scattanti i fianchi:
sicuri e forti contro le insidie, con ogni tempo e in ogni dove, divorano chilometri dopo chilometri; sempre fedeli sino alla meta, vi fan viaggiare sopra il velluto e...
grande o piccola sia la vettura, il carburante fan risparmiare.

i plurimaticci

Con le **CAMARO**
sfida dei campioni
a **RIVERSIDE**

VS Log Scans
domenica SPRINT



AVVISO
ai lettori

A causa del grande ponte festivo di questa settimana, l'azienda tipografica che stampa AUTOSPRINT non è in grado di assicurare la realizzazione della rivista, come di consueto, nella notte tra domenica 3 e lunedì 4 novembre. Perciò il prossimo n. 45 di AUTOSPRINT ARRIVERA' in EDICOLA con un giorno di ritardo: non martedì 5 ma **MERCOLEDI' 6 NOVEMBRE**.



Due eloquenti immagini del trionfo di Emerson Fittipaldi a San Paolo, dopo la sua seconda vittoria nel Mondiale Piloti. Emerson, che vediamo a destra, impegnato a firmare autografi sul camion che lo ha portato dall'aeroporto al centro di San Paolo, ha avuto festeggiamenti superiori ad ogni attesa

Il campione del mondo dall'abbraccio di S. PAOLO alla «verifica» USA

FITTI 1° e 3°, ANDRETTI 5000

RIVERSIDE - La seconda gara valida per la assegnazione della coppa per la «Race Of Champions» ha visto il neo-campione del mondo di Formula 1, Emerson Fittipaldi, in buona evidenza. I dodici prescelti, che avevano già disputato la prima gara sul circuito del Michigan, erano a Riverside per la doppia corsa (una il sabato, l'altra la domenica) in vista dell'attesissima finale che si terrà a Daytona in febbraio.

Quando lo starter ha lanciato le 12 Chevrolet Camaro multicolori, Bobby Allison, il pilota della scuderia di Penske, il quale è l'organizzatore e preparatore delle vetture, è uscito fuori pista urtando un muretto e Bubby Unser, che gli era vicinissimo, per evitarlo è finito nel terreno laterale, perdendo poi un giro ai box per un controllo.

Dopo un primo attacco di Graham Hill, partito in prima posizione essendo arrivato ultimo nel Michigan, subito smorzato da Fittipaldi, la gara assumeva un volto preciso. Emerson in testa, e sulla sua scia Follmer, che non gli ha dato tregua per tutta la gara. Il resto del plotone seguiva seranato.

Nella gara di domenica, schieramenti invertiti (questa è una regola della «Race Of Champions»), quindi Unser ed Allison davanti a tutti ed Emerson Fittipaldi in coda al plotone. Allison, che nella gara precedente non aveva fatto nemmeno un giro, si rifaceva prontamente, andando subito in testa con Unser alla ruota. I due non venivano più disturbati anche perché Fittipaldi, che stava risalendo benissimo, veniva rallentato da noie al motore, per cui, dopo aver rimontato sei posizioni, si accontentava di seguire Unser. La media di 159,519 kmh non entusiasmava gli spettatori, d'altra parte il rendimento delle Camaro non è eccezionale e soprattutto uguale per tutti. Comunque Fittipaldi ha messo a tacere certa sufficienza di specialisti turismo USA.

Race of Champions, gara in circuito, seconda prova - Riverside, 26-27 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

1. SERIE: 1. Emerson Fittipaldi; 2. Follmer a 3"; 3. Foyt; 4. Pearson; 5. Petty; 6. Scheckter; 7. Peterson; 8. Yarborough; 9. Rutherford; 10. Hill; 11. Unser; 12. Allison.
2. SERIE: 1. Bobby Allison 2. Unser; 3. Fittipaldi; 4. Foyt; 5. Follmer; 6. Hill; 7. Rutherford; 8. Peterson; 9. Yarborough; 10. Petty; 11. Pearson; 12. Scheckter.

Quattordicesima
la (contestata)

LELLA LOMBARDI

RIVERSIDE - Nella gara conclusiva del campionato USA di Formula 5000 Mario Andretti ha vinto ma non gli è stato sufficiente per superare in classifica Brian Redman, che è così il vincitore del Campionato. «Avrei dovuto vincere a Laguna Seca», ha commentato amaramente Mario; «Ad ogni modo, ho dimostrato che quando la vettura è a posto posso senz'altro ben figurare».

Nella prima manche, Andretti si è scatenato staccando il rivale diretto, Redman di oltre 18", mentre Lella Lombardi, dopo prove di qualificazione opache per noie alla frizione ed alle sospensioni, risaliva bene dalla sua infelice posizione di partenza piazzandosi ottava. Nella seconda manche, con 17 vetture come la prima, facile vittoria di Bobby Unser, che pilotava la terza delle azzurre Eagle di Dan Gurney.

Nella finale, Andretti ha assunto subito il comando, che terrà saldamente fino alla fine. Unico a resistergli in parte è stato Redman che ha fornito una prova d'orgoglio riuscendo a contenere il distacco della sua Lola dalla Lola-Parnelli dell'italo-americano in meno di 4". Molto

buona anche la gara di Al Unser, che è compagno di Andretti nella scuderia Parnelli Jones, che in questa occasione era al volante della Lola che il baffuto Chuck Jones ebbe occasione di affidare a Regazzoni.

Peccato per Lella, che al 30. dei 40 giri in programma, nel tentativo di superare un avversario sbandava e rientrava in pista con la vettura fuori fase, non riuscendo ad andare più in là della quattordicesima posizione. Un vero peccato, poiché la nostra campionessa ci teneva a fare bella figura soprattutto dopo che era stata oggetto di una pesante contestazione, prima e durante le prove ufficiali, da parte dei big americani, Bobby Unser in testa, che senza mezzi termini facevano capire di non gradire affatto una presenza femminile in pista.

Fortunatamente, gli organizzatori californiani non si facevano intimorire da questi atteggiamenti, e la Lombardi poteva tranquillamente provare e correre.

Lino Manocchia

Gara a Riverside, ultima del Campionato americano di Formula 5000 - Riverside, 27 ottobre 1974.

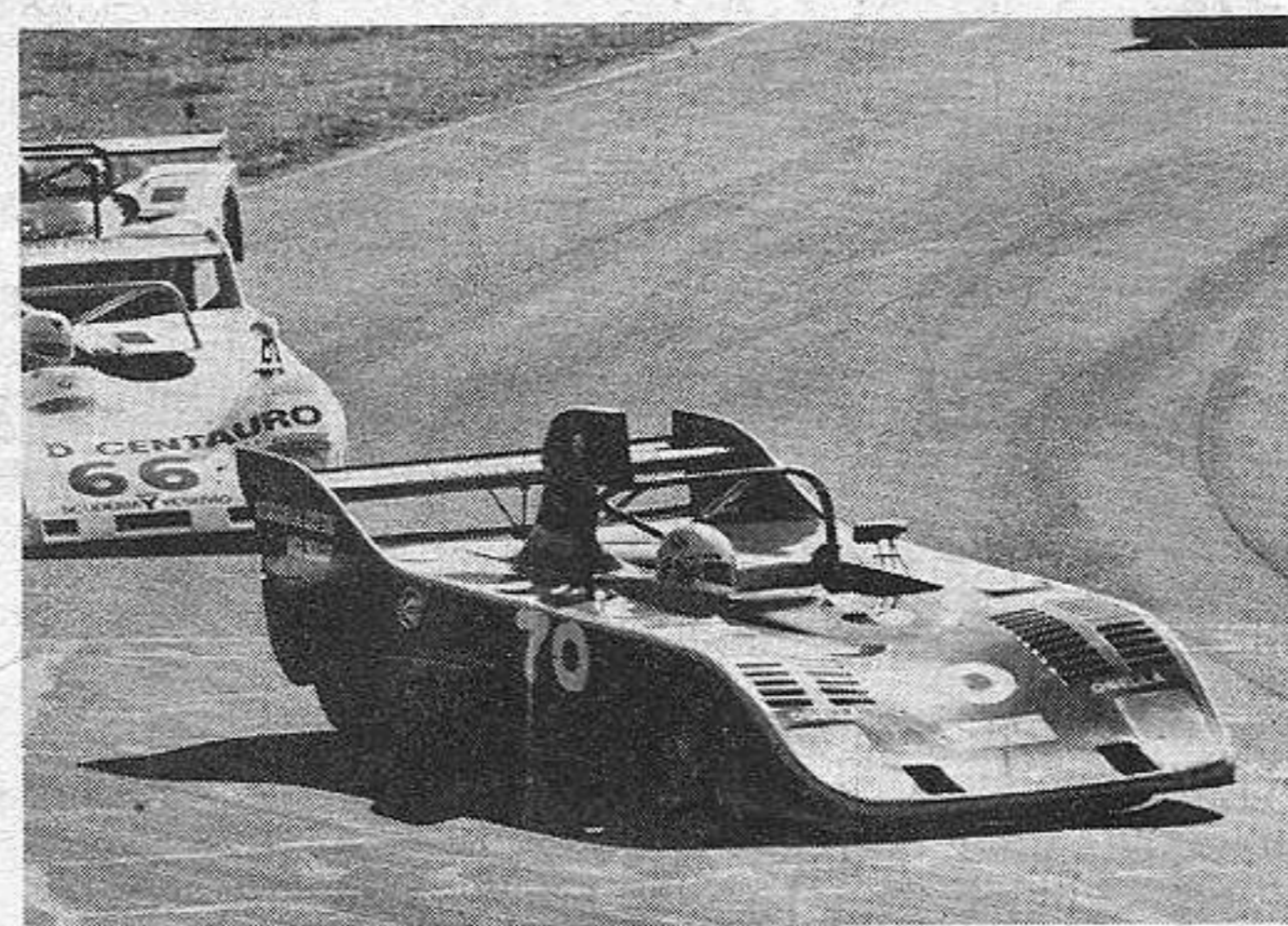
LA CLASSIFICA

1. Mario Andretti (Lola-Parnelli), 40 giri alla media di 169,640 kmh; 2. Brian Redman (Lola); 3. Warwick Brown (Lola); 4. Al Unser (Lola); 5. James Hunt (Lola).



Il campione d'ITALIA movimentata il carosello di VALLELUNGA ma deve accontentarsi di vincere nella TURISMO (con la ESCORT di ALVAL)

Per MERZARIO fumante tre vincitori nella sport



◀ ▶
E' durata poco la sfuriata di Merzario con la Osella-BMW. A sinistra, lo vediamo nelle prime battute davanti a Turizio e Cerulli. A destra, ormai fermo con il motore «out»



Nonostante le peripezie con la Sport, Merzario ed «Alval» sul podio ci sono andati lo stesso per la loro indiscussa vittoria nella due ore per il gruppo 2, al volante della ottima Ford-Escort del presidente bergamasco, davanti a «Pal Joe»

VALLELUNGA - Ora che tutto è finito per il meglio, possiamo anche scriverlo. Ci era sembrata piuttosto allettante la decisione della Scuderia «Gruppo Piloti Romani» di imbastire una triplice 2 Ore per Turismo, Gran Turismo e Sport ma ugualmente non potevamo evitare di sottovalutare i rischi legati ad una simile manifestazione. La distanza insolita, la mancata titolazione, l'aria di smobilitazione di prammatica sul finire di stagione aggiunta a certi vuoti notati nelle ultime corse, non erano un passaporto molto sicuro per la gara di chiusura del calendario di Vallelunga, ma alla fine l'elenco degli iscritti era in grado di smentire qualsiasi pessimistica previsione.

Oltre a tutto la 2 Ore romana, uscendo dal cliché delle solite manifestazioni, dovrebbe avere insegnato qualche cosa ai non pochi convinti che debbano esistere solo due tipi di gare: quelle basate sulle lunghe distanze e quelle di 30' al massimo. Al contrario l'afflusso massiccio di piloti ha dimostrato che una maggiore fantasia nell'orga-

nizzare le gare è tutt'altro che malvista e la conferma l'hanno fornita gli stessi interessati che hanno affrontato una corsa per la quale era in palio soltanto la classica coppa, con un entusiasmo che certamente non li caratterizza quando sono impegnati negli stucchevoli campionati italiani, basati su parametri cervellotici.

I rifornimenti, l'obbligo della doppia guida e la possibilità di poter vincere un momento di sfortuna con l'aiuto della distanza considerevole ma non «scassamacchine», sono stati gli assi nella manica della Scuderia romana che, questa volta con l'aiuto della sportivissima Vesuvio di Napoli, è riuscita a coronare un anno difficile ma che l'ha vista ancora una volta in primo piano del deserto campo organizzativo romano.

Certo sono stati anche aiutati dalla fortuna, questa volta arrivata nei panni di Arturo Merzario che con il suo intervento tra le file della «Città dei Mille» ha dato un maggior lustro alla manifestazione, e naturalmente è stato il polo di interesse della

giornata anche perché vederlo in azione su una macchina da Turismo è stato, a memoria nostra, una assoluta novità dopo gli antichi amori con l'Abarth 850. Il comasco inoltre ha piacevolmente stupito tutti i colleghi perché, unico professionista in una università del dilettantismo (nel senso migliore del termine), non aveva affatto l'aria di essere su un piano diverso ma era particolarmente preso dall'atmosfera di gara e d'altronde non ha certamente dato l'impressione di essersi annoiato.

Anche sotto il profilo dello spettacolo, la formula della triplice 2 Ore si è rivelata felice ed il pubblico, in verità non numeroso come la giornata (eccezionalmente bella) avrebbe dovuto richiamare, non si è certo annoiato. Peccato anche che a Vallelunga la voce dello speaker spesso si perda tra i rumori delle macchine impedendo agli spettatori di sentire le classifiche parziali, certamente utili per godere appieno una gara lunga.

Daniele Buzzonetti

1. TROFEO SERGIO BOSCO TRECASE - Gara nazionale in circuito - Vallelunga, 27 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: (tutti su Fiat-Giannini) 1. «Gastone» in 19'09"3, media 100,224; 2. Fasanello 19'21"8; 3. Del Fante 19'28"8; 4. Santoni a 1 giro; 5. Gentili a 1 giro; 6. Modica a 1 giro; 7. Cavafave a 1 giro; 8. Blasetti a 2 giri; 9. «Popeye» a 2 giri; 10. Chiavacci a 5 giri. Giro veloce: il 2. di «Gastone» in 1'51"7, media kmh 103,133.

Classe 600 (tutti su Fiat Giannini): 1. «Piero» in 17'41"8, media 108,480; 2. «Gin Tonic» 18'20"2; 3. «Yankee» 18'20"6; 4. Pagani 19'20"6; 5. Fracassini a 2 giri. Giro veloce: il 4. di «Piero» in 1'44"4, media kmh 109,194.

Classe 700 (tutti su Fiat Giannini): 1. Santucci in 17'22"2, media 110,528; 2. Nocchi 17'26"9; 3. Bifulco 18'34"5; 4. De Rosa a 1 giro; 5. Calce a 1 giro; 6. Scaronzi a 1 giro; 7. Giordano a 4 giri. Giro veloce: il 9. di Santucci in 1'42"5, media 112,390.

Classe 1000: 1. Reboa (Fiat-Abarth) in 18'23"9; 2. Marino (Inn. Cooper) a 1 giro. Giro veloce: il 9. di Reboa in 1'48"2, media kmh 106,469.

2 ore Turismo - TROFEO CITTA' DI PESCARA
1. «Alval»-Merzario (Ford Escort) 2.00'14"8 media 124,538; 2. «Pal Joe»-Benusiglio

(Ford Escort) 2'01'32"5; 3. Colzani-Ghislotti (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Gargan-Lepri (Fiat 128 C.) a 4 giri; 5. Scavo-Santucci (Fiat 128 b.) a 6 giri; 6. «Paperone»-Dal Pra (Fiat 128) a 7 giri; 7. «Rubio»-Raini (A.R. GTV) a 9 giri; 8. Cesarini-Truci (A.R. GTA) a 10 giri; 9. «Paperoga»-Peroni (A.R. GTV) a 11 giri; 10. «Rara»-Sebastiani (A.R. GTV) a 13 giri. Giro veloce: il 27. di Merzario in 1'27"6, media kmh 131,506.

Classe 1150: 1. Scavo-Santucci 2.00'49"9, media 114,394; 2. «Paperone»-Dal Pra a 1 giro; 3. Bartoli-Nieri a 21 giri; 4. Musumeci-Carnibella a 21 giri; 5. Vecchione-Pacetta a 23 giri; 6. Camathias-Fornera a 30 giri. Giro veloce: il 35. e 36. di Santucci in 1'36"00, media kmh 120,000.

Classe 1300: 1. Ghislotti-Colzani 2.01'51"3, media kmh 121,321; 2. Gargan-Lepri a 3 giri; 3. Truci-Cesarini a 9 giri; 4. Comin-Dialio a 17 giri; 5. Riccitelli-Riccitelli a 37 giri. Giro veloce: il 7. di Colzani in 1'31"3, media kmh 126,177.

Classe 1600: 1. «Rubio»-Paini 2.00'29"4, media kmh 109,798; 2. Peroni-«Paperoga» a 2 giri; 3. «Rara»-Sebastiani a 4 giri. Giro veloce: il 27. di «Rara» in 1'37"00, media kmh 118,762.

Classe 2000: 1. «Alval»-Merzario 2.00'14"8 media 124,538; 2. «Pal Joe»-Benusiglio 2.01'32"5. Giro veloce: il 27. di Merzario in 1'27"6, media kmh 131,506.

2 ore gran turismo - Trofeo Città di Napoli

1. Gallo-«Gero» (Pantera GTS) 2.01'15"2, media 123,427; 2. Nataloni-Paleari (Stratos) 2.01'52"0; 3. Radicella-Casillo (Porsche) 2.02'19"4; 4. Barraco-Bordonaro (A. Alpine) a 1 giro; 5. Randazzo-Bellania (A.R. GTA) a 3 giri; 6. Gabani-Carrabba (A.R. GTA) a 4 giri; 7. Martignone-Vasari (Pantera) a 5 giri; 8. Rampa-Oddero (R. Alpine) a 5 giri; 9. Mussa-Martino (A.R. GTA) a 6 giri; 10. «King»-Castiglia (A.R. GTA) a 7 giri. Giro veloce: il 9. di Gallo in 1'27"3, media kmh 131,988.

Classe oltre 2000: 1. Gallo-«Gero» 2.01'15"2 media 123,427; 2. Nataloni-Paleari 2.01'52"0; 3. Casillo-Radicella 2.02'19"4; 4. Martignone-Vasari a 5 giri; 5. Pietromarchi-Micangeli a 14 giri. Giro veloce: il 9. di Gallo in 1'27"3 media 131,988.

Classe 2000: 1. Barraco-Bordonaro 2.02'37"7; 2. Bellanti-Zoppis a 14 giri. Giro veloce: l'11 di Tony (Alpine) in 1'31"6, media kmh 126,764.

Classe 1600: 1. Randazzo-Bellania 2.01'33"7, media 118,443; 2. Gabani-Carrabba a 1 giro; 3. Rampa-Oddero a 2 giri; 4. Mussa-Martino a 3 giri; 5. Castiglia-«King» a 4 giri; 6. Gellini-Mura a 7 giri; 7. Benny-Vassallo a 8 giri; 8. Bogani-Niccolini a 25 giri; 9. Fioravanti-Alibrandi a 33 giri. Giro veloce: il 45. di Gellini in 1'31"2, media kmh 126,315.

2 ore sport - TROFEO MARTINI INTERNAZIONALE CLUB

1. «Amphicar»-Savona (Chevron B23) 2 ore

01'11"1, media 137,808; 2. «Gianfranco» Ciuti (AMS) 2.01'59"0; 3. Bilotti-Barberio (Osella PA2) 2.09'09"9; 4. Nappi-Turizio (Lola BMW) a 1 giro; 5. Zampolli-Solinas (Abarth) a 2 giri; 6. Soria-Boeris (Abarth) a 5 giri; 7. Lovato-Gargan (Abarth) a 6 giri; 8. Davico-Varese (Osella) a 9 giri; 9. «Tatog»-Voltolina (March BMW) a 9 giri; 10. Casati-Laschi (AMS) a 20 giri. Giro veloce: l'11 di Merzario (Osella BMW) in 1'14"4, media kmh 154,838.

Classe 1000: 1. Casati-Laschi in 2.01'45"5, media kmh 105,545. Giro veloce: il 2. di Stefanelli (AMS) in 1'30"2, media kmh 127,216.

Classe 1300: 1. Davico-Varese 2.00'40"0, media kmh 123,345; 2. Capuozzo-Arfè a 21 giri. Giro veloce: il 48. di Arfè in 1'22"7, media kmh 139,298.

Classe 1600: 1. Bilotti-Barberio 2.02'03"9, media kmh 136,234; 2. Zampolli-Solinas a 2 giri; 3. Manolo-Nardari a 21 giri. Giro veloce: il 54. di Bilotti in 1'19"3, media kmh 145,271.

Classe 2000: 1. «Amphicar»-Savona 2 ore 01'11"1 media kmh 137,808; 2. «Gianfranco» Ciuti 2.01'59"0; 3. Nappi-Turizio a 1 giro; 4. Soria-Boeris a 5 giri; 5. Lovato-Gargan a 6 giri; 6. «Tatog»-Voltolina a 9 giri; 7. Cochetti-Possomato a 28 giri. Giro veloce: l'11. di Merzario in 1'14"4, media kmh 154,836.

2 ORE TURISMO -
TROFEO DI PESCARADE ANTONI ci prova
ma ARTURO guizza

Emozionante fin dalle prove la 2 Ore Turismo per la presenza di Arturo Merzario per la prima volta sull'Escort-Broad-speed di «Alval». Con la macchina da mettere a punto il comasco non tardava a scendere su tempi di rilievo ma meglio di lui faceva il romano De Antoni (1'28"8) con la BMW-Bre che divideva con Bruno Rocco. Arturo, sornione, non mostrava di preoccuparsi e nonostante sostenesse che la guida di una Turismo era molto più pesante di una Sport, prometteva faville in gara. Al via, era Merzario ad avvantaggiarsi di una decina di metri e l'unico in grado di tenere il suo ritmo era naturalmente De Antoni (decisamente un pilota che potrebbe avere maggior fortuna) mentre «Pal-Joe»-Benusiglio (Escort-Broad-speed) guidavano il «serpentone» davanti a Ghislotti-Colzani (Alfa GTA Balduzzi), primi della 1300, Gargan-Lepri (128-Trivellato), Santucci-Scavo (128-Vaccari), primi della 1150 e «Rara»-Sebastiani (Alfa GTJ-Bernardini), primi della 1600.

Dopo 8' il colpo di scena: De Antoni arriva lentamente ai box con la ruota posteriore sinistra sul cerchio e, dal momento che incredibilmente non era pronto un cerchio di scorta, per il romano la gara era finita mentre a Merzario non restava che esibirsi in numeri da alta scuola con la guizzante Escort a delizia del pubblico. La macchina poi marciava come un orologio ed il record sul giro (veramente il record apparterebbe alla incredibile Escort di Heyer ma ormai a Vallelunga tutti tengono conto di due tempi per la 2000, quello e gli altri segnati con macchine meno sofisticate) di Finotto veniva subito abbassato con il nuovo tempo di 1'27"6.

Intanto viene esposta la bandiera nera alla BMW di Nappi-Turizio, entrata in pista dai box senza essersi schierata in tempo per guai all'acceleratore, e Ghislotti con una breve sosta per cambio di una gomma bucata deve cedere la posizione a Gargan-Lepri. Nella 1150 Santucci, tornato in pista dopo un anno di assenza, dimostra di non aver certo perso lo smalto (come d'altronde la 128 di Vaccari) e niente possono fare Nieri-Bartoli (128-Giuliani), a lungo secondi prima di sbilciare poco dopo metà gara, e «Paperone»-Dal Pra (128-Trivellato) molto regolari ed alla fine secondi di classe.

Dopo 45' di gara, Merzario consegna la macchina ad «Alval» con un vantaggio che si avvicina al giro e contemporaneamente anche Lepri prende il posto di Gargan, con Ghislotti-Colzani implacabili alla caccia dei due centoventottisti, mentre «Rara»-Sebastiani perdono molto tempo con una gomma bucata e per la vittoria della 1600, eliminati «Paperoga»-Peroni (Alfa GTJ-Jacoangeli), saltano fuori i regolarissimi veneti «Rubino»-Pain (Alfa GTV-Rubio). Scavo sale al posto di Santucci ma la classifica della 1150 resterà immutata.

A quel punto però l'attenzione del pubblico è tutta per il primo posto, perché anche «Pal-Joe» ha dato il cambio a Benusiglio e si vuole vedere se gli avvenimenti del finale di gara possono portare qualche mutamento alla classifica di Merzario. Al contrario «Alval» e Benusiglio viaggeranno sempre con un ritmo identico tra loro ed alla fine delle due ore il presidente della Città dei Mille non avrà sprecato nulla del vantaggio guadagnato dal piccolo comasco. Intanto anche Ghislotti-Colzani coronavano il loro bellissimo inseguimento e si piazzavano terzi assoluti, davanti alla piccola berlina bleu di Scavo e Santucci. Tra gli sfortunati la palma va decisamente a Truci e Cesarini (Alfa GTA-Autodelta) continuamente fermi con una portiera che non voleva saperne di restare al suo posto.

2 ORE SPORT - TROFEO MARTINI

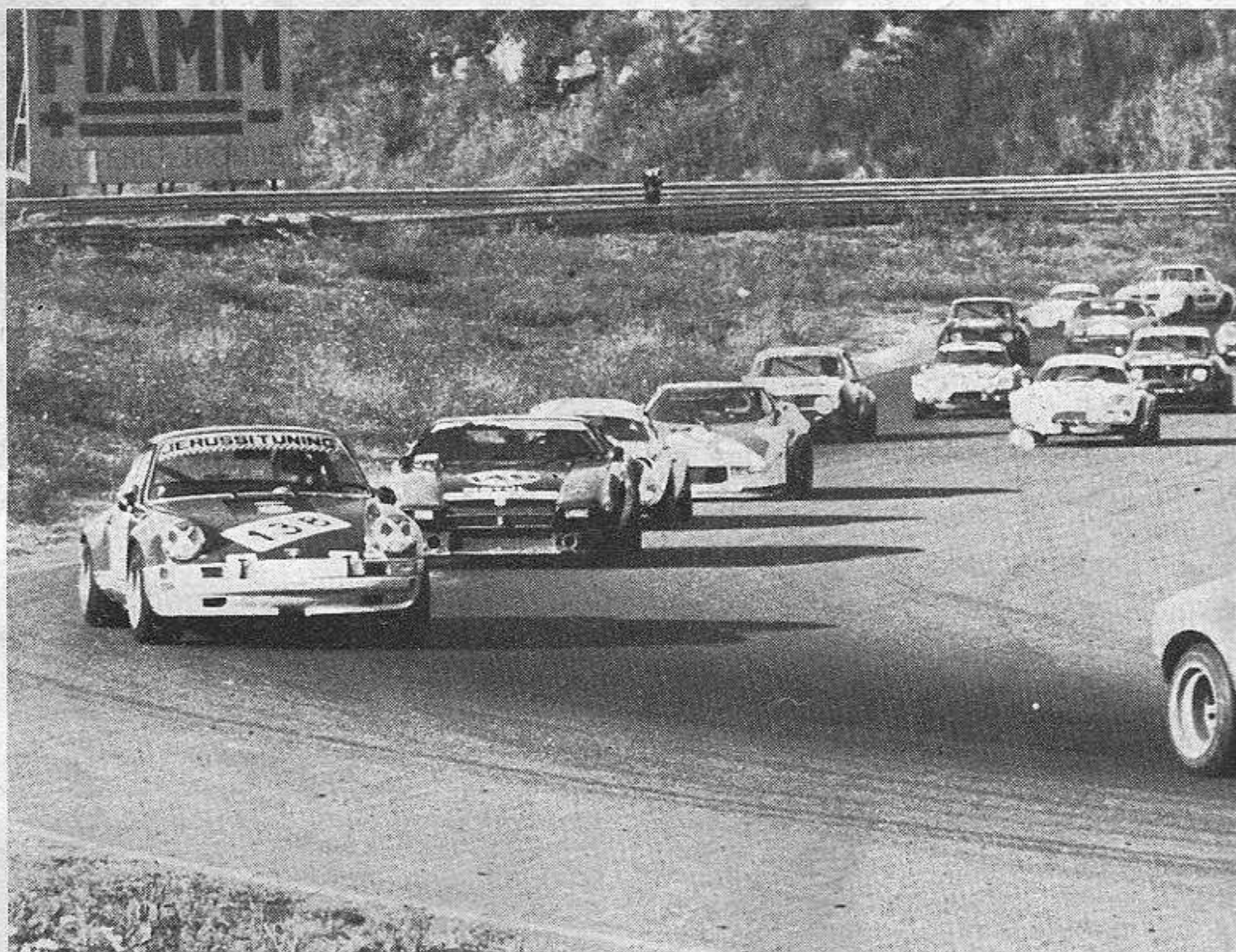
I cronometristi
dicono AMPHICAR

Nella 2 Ore per le Gr. 5 si aveva la conferma dell'impressione avuta nella gara precedente: in Italia i piloti non sono abituati alla organizzazione necessaria per le gare lunghe e la confusione soprattutto nelle segnalazioni è stata enorme. Ma andiamo con ordine. Arturo ancora una volta sembrava destinato a fare il protagonista con la Osella-BMW che divideva con «Alval», pur se non erano certo clienti facili Turizio-Nappi (Lola-BMW) e Cerulli-«Lucien» (AMS-Ford An).

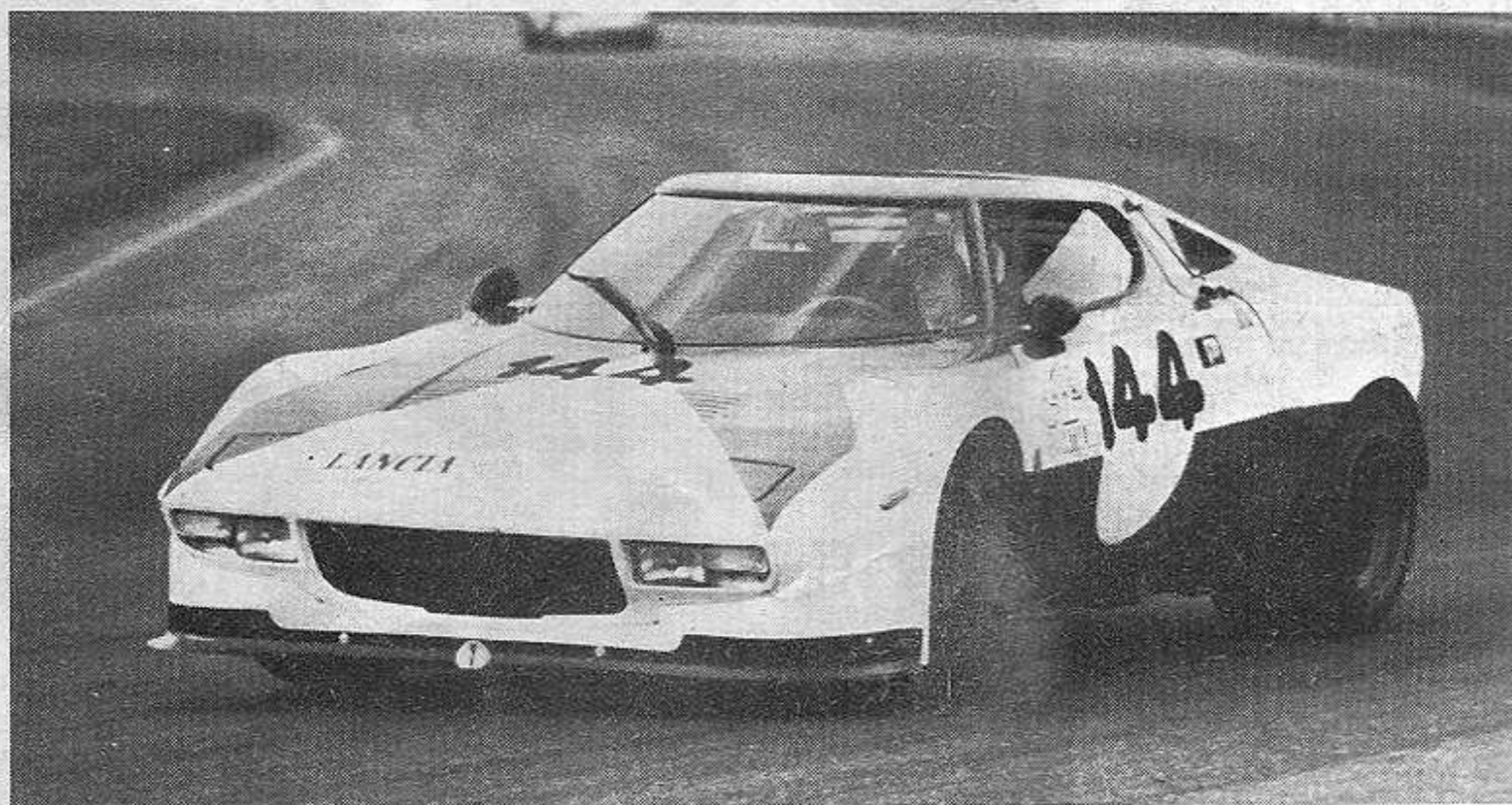
Merzario iniziava subito alla grande e dopo 10' aveva 7" di vantaggio su Turizio che teneva a distanza Cerulli. Il Teramano però iniziava ad avere guai con



In mattinata, si erano svolte due gare per le vetture di cilindrata inferiore ai 1150. Nella foto, un'Abarth 1000 si ritrova a ruote all'aria al tornante



Sopra, la multicolore Pantera di Gallo già al comando precede la Porsche di Radicella e l'altra Pantera di Pietromarchi-Micangeli. Segue l'Alpine di «Tony». Sotto, Emilio Paleari al volante della Stratos di Germano Nataloni. Sono arrivati secondi assoluti nella 2 Ore per le Gran Turismo



l'assetto (gomma ant. sin.) che dopo 30' lo avrebbero costretto al ritiro. Più staccati erano «Gianfranco»-Ciuti (AMS-Ford An), Soria-Boeris (Osella PA 2), Filannino-«Mici» (Dallara Ford Nov.) Primi della 1600, «Amphicar»-Savona (Chevron-Ford An), Anastasio-Pellegrino (Chevron-Ford An) e Bilotti-Barberio (Osella PA 2-1600).

Subito all'inizio si toccano la AMS 1000 di Stefanelli e la Osella PA1 di Varese con ritiro del primo a vantaggio della 1000 di Casati-Laschi che vinceranno indisturbati. Intanto Merzario aumenta il ritmo ma un paio di fumatate nei cambi di marcia fanno già pensare al peggio, anche perché il comasco segnala in modo evidente con la mano che non ne avrà per molto. Dopo un giro infatti lo sfortunato pilota è costretto a fermarsi e poco dopo verrà imitato da Filannino e Anastasio. Turizio non fatica a distanziare «Gianfranco» e Soria, tanto che dopo un'ora, al momento del rifornimento e del cambio pilota, il distacco è di quasi un giro. Purtroppo bi-

sogna sostituire un paio di gomme e quando Nappi potrà riprendere a guidare il distacco sembra incolmabile.

A questo punto però inizia l'episodico-chiave che ha caratterizzato la corsa che, a seconda dei pareri, ha almeno tre vincitori. La confusione è stata molta tra le segnalazioni ed inoltre c'è effettivamente stato un errore dei cronometristi d'altronde poi corretto, ma dopo avere visto i cronologici ufficiali non dovrebbero esserci dubbi sulla legittimità del risultato anche se «Gianfranco» e Ciuti sostengono il contrario.

Dopo lo stop di Turizio si fermavano anche Soria e «Gianfranco» con vantaggio iniziale di Bilotti che in quel momento era primo della 1600 ed anche primo assoluto. Nessuno però in quel momento aveva fatto caso a quella vecchia volpe di «Amphicar» che si era già fermato (al 40. minuto) molto velocemente dando il cambio a Savona che proseguiva veloce. Quando infatti l'ex-kartista di Lamezia Terme

si fermava dopo un'ora e 19 minuti per cedere la guida a Barberio con una sosta piuttosto lunga (motorino di avviamento), Soria passava momentaneamente al comando ma poco dopo era Savona che a pieni giri prendeva la testa per non cambiare più posizione.

«Gianfranco» e Ciuti, che era alla guida nel finale di gara, sostengono invece che i due palermitani avevano un giro di ritardo rispetto a loro ma sembra invece chiaro che ciò dipende soltanto da un grossolano errore di valutazione. Bilotti era dunque terzo e quarti erano Nappi e Turizio. Quest'ultimo dovrebbe comunque avere vinto il trofeo Sergio Boscotrecase.

2 ORE GRUPPO 4 - TROFEO NAPOLI

La PANTERA dei «G»
resiste alla jella

Ultima gara della giornata la 2 Ore per le Gr. 4. «Gero» e Gallo, rimessisi assieme per l'occasione sulla Pantera de Tomaso «casa» del secondo, facevano capire chiaramente fin dalle prove le loro inten-

zioni. Era Gallo ad andarsene distanziando subito Radicella-Casillo (Carrera-Jerussi), Nataloni-Paleari (Lancia-Stratos), «Tony»-Caliceti (Alpine-Giada 1800) che però si sarebbero fermati subito dopo, Righetti-Sebastiani (Alpine-Terrosi 1800), Gellini-Mura (Alfa GTA-Angelini) e Martignone-Vasari (De Tomaso Pantera «Semi-Gr. 3»).

Dopo mezz'ora di gara però la Pantera di testa era colpita dalla sfortuna e doveva fermarsi per sostituire una gomma bucata mentre anche Gellini e Righetti (quest'ultimo con la macchina reduce dal Giro d'Italia!) dovevano fermarsi con guai al motore con vantaggio immediato di Baracco-Bordonaro (Alpine-Giada 1800). In testa intanto erano Radicella-Casillo mentre «Gero» e Gallo, che dopo la sosta navigavano a metà classifica, rinvenivano molto forte e dopo un'ora di gara, al momento del cambio di guida tra Nataloni e Paleari, erano secondi assoluti. Dopo un'ora e mezza di gara l'unico incidente abbastanza serio della giornata conclusosi fortunatamente con lievi conseguenze per il pilota. Nella discesa verso i Cimini l'Alpine 1600 di Fioravanti-Alibrandi con alla guida quest'ultimo urtava violentemente la barriera in staccata e lo stato del pilota richiedeva l'intervento dell'ambulanza. Veniva subito portato al Policlinico di Roma come misura precauzionale ma la mancanza di un vero stato di shock escludevano qualsiasi preoccupazione.

Intanto «Gero» e Gallo continuavano la loro marcia a rullo compressore e dopo un'ora e 40 minuti tornavano al primo posto definitivamente superando Casillo.

Per accontentare i piloti delle classi minori del Turismo, sono state disputate un paio di gare di prima mattina. Nella prima erano di scena le classi 500 e 600 con due, primi attori senza discussione. Nella maggiore era «Piero» (Giannini-Vaccari), tornato alle gare dopo avere superato gli esami per comandanti Alitalia, che se ne andava senza fastidi mentre alle sue spalle il duo «Yankee»-«Gin Tonic» (entrambi con le Giannini di Lanini) erano continuamente in «affettuosità». Nella seconda gara per le 700 e per l'unica Abarth 1000 in pista Santucci (Giannini-Vaccari) non faticava molto a domare Nocci (Giannini-Falessi).

BERNASCONI con l'AMS 1300 nella Monopoli - Alberobello

36" di troppo per OTTOMANO

BARI - Il bravissimo pilota di casa, Vittorio Bernasconi, al volante di una fiammante ed efficientissima AMS 1300 dopo varie vittorie di classe con piazzamenti di rilievo ha colto sui tornanti della statale Monopoli-Alberobello il più significativo successo del '74. La lotta per la conquista del titolo di zona della montagna, in ballottaggio con l'indomabile alfista Bruno Ottomano, ha portato di conseguenza ottime performances sul piano cronometrico, infatti entrambi sono scesi al di sotto del record dello scorso anno.

Piccolo giallo all'arrivo di Ottomano, ultimo concorrente a salire: i cronometristi in un primo tempo per un banale errore gli assegnavano un tempo a dire poco sbalorditivo, 32" meno di Bernasconi a circa 200 kmh di media, poi tutto veniva risolto. Naturalmente qualche strascico, ma è un vero peccato questo episodio per una manifestazione che in complesso è sfilata via abbastanza bene.

Ottomano ha fatto una salita un po' nervosa ma ottima in generale, anche se all'uscita dell'ultima curva perdeva qualche decimo di secondo sbagliando un cambio. Da sottolineare la straordinaria prestazione dell'altro barese «Paolo di Bari» che su Alfa GTA 1600 Gr. 4 ha addirittura conquistato il terzo posto assoluto impensabile alla vigilia davanti al favoloso Erasmo Bologna che la domenica precedente a Monte Sant'Angelo era stato battuto.

Nei Gr. 1 e 3 dominio delle vetture del bravo preparatore barese Pavarella che da anni ottiene in modestia dei chiari e significativi successi.

Sempre nel Gr. 3 Michele Di Gioia su Porsche Carrera, che alle prove ufficiali aveva ottenuto il miglior tempo del suo gruppo non ha potuto prendere parte alla gara per un piccolo ritardo di allineamento alla partenza con prevista esclusione.

In ultimo da menzionare ancora una volta Gigi Tommasi su Alpine Gr. 3 che alla guida di una vettura poco potente si è classificato fra i primissimi. Bella lotta anche fra De Martino e Casaro risoltasi in favore di quest'ultimo e fra Grilli e Pagano.

La gara rinviata più volte durante la stagione, ha finito per avere la data migliore per la partecipazione di molti piloti e per le splendide condizioni ambientali.

Vito Lattanzio

2. De Zio (A-112) 2'40''94; 3. De Marco 2'43''31; 4. Persico (A-112) 3'05''38; 5. Tamborino (Fiat 127) 3'09''51.

Classe 1150: 1. Trigiani L. 2'29''66; 2. Amoroso 2'34''27; 3. Picchi 2'36''27; 4. Palombo 2'41''30; 5. Taggio 2'45''09; 6. Bisacco 2'52''37 (tutti su Fiat 128 coupé).

Classe 1300: 1. De Santis (Simca) 2'27''31; 2. Ragozzino (Simca) 2'28''61; 3. Santamato (Fiat 128 C) 2'29''06; 4. Contaldi (Simca) 2'44''07; 5. Castellano (Alfasud) 2'45''41.

Classe 1600: 1. «Zio Po» (Alfa GTV) 2'32''14; 2. Marche (Alfa GTV) 2'43''86.

Classe 2000: 1. Loffredo C. (Alfa GTV) 2'31''37; 2. D'Oria (Alfa GTV) 2'32''06; 3. Marrone (Alfetta) 2'33''48; 4. Ciraci G. (Opel Ascona) 2'39''10.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Salamina (Lancia HF) 2'27'' e 58; 2. Lattanzio (Lancia Montecarlo) 2'38'' e 57; 3. Armengol (Lancia Montecarlo) 3'02'' e 81.

Classe 1600: 1. Tommasi (Alpine Renault) 2'14''75; 2. Rizzi (Lancia HF) 2'33''04; 3. Balestra (Lancia HF) 2'38''24; 4. Simone (Lancia HF) 2'38''84.

Classe 2000: 1. Scudieri (Fiat 124 Abarth) 2'22''11; 2. Cioffi (Fiat 124 Abarth) 2'27''10.
Classe oltre 2000: 1. Radicci V. (De Tomaso Pantera) 2'14''32; 2. Carafa R. (Ferrari Dino) 2'31''19; 3. Bianco (De Tomaso Pantera) 2'46''84.

GRUPPO 2
Classe 500: 1. Liciulli M. (Fiat Giannini) 2'37''85; 2. Fortuna (Fiat Giannini) 2'45''60; 3. Magdalone (Fiat Giannini) 2'45''74; 4. Ferragina (Fiat 500) 2'49''89; 5. Micucci (Fiat 500) 3'12''10; 6. Formica (Fiat 500) 3'16''39; 7. Malaspina (Fiat 500) 3'17''72.
Classe 600: 1. Perri (Fiat Giannini) 2'35''61; 2. Carmagnola (Fiat Giannini) 2'36''16; 3. Morabito (Fiat Giannini) 2'38''89; 4. Argegnò (Fiat Abarth) 2'54''48; 5. Magnella (Fiat Giannini) 2'57''71.

Classe 700: 1. Teodoro Verdegiglio (Fiat Giannini) 2'38''29.

Classe 850: 1. Vittorio Scala (Fiat Abarth) 2'25''96; 2. Gerbino (Fiat Abarth) 2'26''53.
Classe 1000: 1. Arnaldo Turano (Fiat Abarth) 2'33''35; 2. «Carmine» (A-112) 2'42'' e 59; 3. Bifulco (Fiat Abarth) 2'49''95.

Classe 1150: 1. Marco Casaro (Fiat 128) 2'18''61; 2. De Martino (Fiat 128) 2'24''94; 3. Volonnini (Fiat 128) 2'35''90; 4. Maggio (Fiat 128) 2'43''02; 5. Artini (Skoda) 2'51''48.

Classe 1300: 1. Mario Grilli (Fiat 128) 2'14''97; 2. Pagano (Alfa GTA) 2'18''71; 3. Strano (Alfa GTA) 2'20''26; 4. Petrucci (Fiat 128) 2'29''43; 5. Cillo (Fiat 128) 2'32''58; 6. Caruso (Morris Cooper) 2'48''09; 7. Capone (Alfa Giulia) 2'52''72; 8. Cordone (Alfa GTA) 3'09''04; 9. Ferrara (Alfa GTA) 3'13''53.

Classe 1600: 1. Luigi Alfano (Alfa GT) 2'18''39; 2. Lavecchia (Alfa GT) 2'18''85; 3. «Vakpsant» (BMW) 2'23''74; 4. Carrieri (Alfa GT) 2'25''93.

Classe 2000: 1. Walter Poloni (Alfa GTAm) 2'15''6; 2. «Dino» (Alfetta) 2'17''48.

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Fulvia Zagato) 2'10''37; 2. Verdegiglio (Fulvia HF) 2'31''30; 3. De Ruggero (Fulvia Zagato) 2'31''80.

Classe 1600: 1. «Paolo Di Bari» (Alfa GTA) 2'08''33; 2. De Luca (Alfa GTA) 2'12'' e 39; 3. «Black Shiver» (Alpine Renault) 2'22''30; 4. Brienza (Alfa GTA) 2'25''16.

Classe 2000: 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta) 2'27''87.

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Giacomo Centonze (AMS) 2'12''39; 2. Di Giovanni (Abarth) 2'22''17.
Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 1'54''24; 2. Comegna (Abarth) 2'20''58.

Classe 1600: 1. «Dik» (Abarth) 2'12''76; 2. Fortuna (Abarth) 2'14''94.
Classe 3000: 1. Bruno Ottomano (Alfa 33-tt 3) 1'58''22.

RALLY INTERNAZIONALE 100.000 TRABUCCHI - Prova di campionato italiano rallies - Saluzzo, 26-27 ottobre.

CLASSIFICA GENERALE
1. Bacchelli-Scabini (Fiat X-1/9) 2.16'42"; 2. Bisulli-Zanchetti (Fiat Abarth) 2.18'58"; 3. Svizzero-« Rudy » (Ascona) 2.19'28"; 4. Destefano-Grasso (HF 1600) 2.22'49"; 5. Montaldo-Pozzi (HF 1600) 2.23'18"; 6. Mondino-Costamagna (Ascona) 2.25'26"; 7. Bagna-Sanfront (HF 1600) 2.25'54"; 8. Fagnola-Novarese (Ascona) 2.26'20"; 9. Filippi-D'Angelo (HF 1600) 2.27'14"; 10. Bramino-Tesio (Ascona) 2.29'29"; 11. Trucco1Forgia (Simca R) 2.29'48"; 12. Achilli-Pelli (Ascona) 2.33'58"; 13. Barbero-Vaschetto (HF 1600) 2.35'32"; 14. Novarese-Canepari (Ascona) 2.39'27"; 15. Riccieri-Bortesi (Fiat 124 SS) 2.39'53"; 16. Pereno-Cavalleri (Ascona) 2.40'58"; 17. Ferri-Poet (Simca R 2) 2.41'10"; 18. Muscionico-Muscionico (HF 1600) 2.44'19"; 19. Bosio-Bruna (HF 1600) 2.44'30"; 20. Verna-Quaglino (Fiat 124 ST) 2.44'57"; 21. Zorzato-Barello (A 112) 2.46'17"; 22. Baroschi-Visigalli (Simca R 2) 2.46'40"; 23. Zuccarello-Serra (Fiat 128 C.) 2.47'17"; 23. Delzoppo-Borsini (Fiat 127) in 2.47'17"; 25. Cerisola-Uberto (Fiat 1600) 2.47'23"; 26. Pons-Vinotti (HF

1600) 2.47'36"; 27. Arditi-Pazielli (HF 1600) 2.47'53"; 28. Ravaoli-Scaioi (Lancia Beta) 2.49'18"; 29. Filippa-Filippa (Fiat 128) 2.49'49"; 30. Bay-Vergani (Ford Escort) 2.49'55"; 31. Cirio-Mondabbio (Alfa GTV 2000) 2.50'55"; 32. Berruto-Bidone (Fiat 124 ST) 2.51'19"; 33. Doglio-Pirotti (Fiat 128 C.) 2.51'52"; 34. Ferrari-Aloi (Fiat Abarth) 2.52'19"; 35. Bollati-Vacchina (A 112) 2.54'05"; 36. Bollati-Chiola (Fiat 128 R) 2.54'50"; 37. Vigada-Vigada (Fiat 128 C.) 2.55'16"; 38. Tesi-Giraud (Ascona) 2.55'23"; 39. Chiomio-Odetto (Fiat 127) 2.55'38"; 40. Bertolo-Abbate (HF 1600) 2.56'05"; 41. Gambera-Gambera (Fiat 128) 2.56'10"; 42. Ferrero-Ceccarelli (Fiat 125) 2.57'20"; 43. Bartolini-Foti (R12 Gordini) 2.57'30"; 44. Piccato-Albeto (Fiat 128 C.) 2.59'09"; 45. Francone-Francone (Fiat 124 SS) 2.59'13"; 46. Fragale-Fragale (Fiat 128) 3.00'40"; 47. Oriente-Morando (Fiat 128) 3.01'25"; 48. Giamberrardino-Zunino (A 112) 3.01'28"; 49. Giravegna-Dalmasso (A 112) 3.02'26"; 50. Bona-Servetti (HF 1600) 3.05'35"; 51. Rossi-Idini (Fiat 127) 3.10'00"; 52. Vigna-Cerati (Ford Mexico) 3.22'57"; 53. D'Ambramighi (Fiat 128) 3.35'09"; 54. Govoni-Jori (Fiat 128) 3.45'35".

● Due ammende in seguito alle verifiche post-gara. Una di 10.000 lire per Muscionico-Muscionico (tubo di scarico non perfetto) e una di 30.000 per Mondino-Costamagna (alcuni forellini nel carburatore giudicati inspiegabili ed assolutamente inutili da Conrero). I commissari hanno riconosciuto l'assoluta buona fede di entrambi i piloti e la penale rappresenta il solito compromesso post-verifiche.

● Lunedì 4 novembre gran finale sulla rallypista di Gropello Cairoli. Per la giornata conclusiva della stagione sul tracciato pavese è previsto un programma molto nutrito con prove per vetture da autocross oltre che l'ultimo appuntamento con il Trofeo Rallypista-Marlboro già virtualmente assegnato a Ballestrieri.

● Fatica inutile per il preparatore Nello di Albisola, che ha passato l'ultima notte di vigilia in officina per montare sulla Beta della Grifone un cambio corto ottenuto solo in extremis. Infatti il coupé affidato a Ferraris-Cianci (alleggerito ed iscritto in gruppo 5) non è stato ammesso alla partenza in quanto il serbatoio non era del tipo con spugna interna previsto per i prototipi.

● L'«anonima furti», attivissima nel ripulire le vetture ritiratesi allo scorso Sanremo, si è fatta viva anche a Saluzzo. Nell'ultima settimana di prove dalla cittadina piemontese è sparito addirittura un muletto Fiat-Abarth che Bisulli aveva posteggiato davanti all'albergo.



La Fiat-Abarth di Giuliano-Rossi, dopo l'uscita di strada nella prova speciale di Stroppio. Per Giuliano, c'è stata la necessità di qualche medicazione

| Campionato Italiano Rallies | |
|-----------------------------|------|
| Bisulli | 82,5 |
| De Eccher-Salvador | 59 |
| Presotto-Peressinot | 57 |
| Tominz-Mamolo | 54 |
| Svizzero | 46 |
| Bacchelli | 40 |
| Pittoni | 40 |
| Fagnola-Novarese | 33,5 |
| Bagna-Sanfront | 33 |

228 minuti il mini-rally del JOLLY

MILANO - Nella notte fra sabato 9 e domenica 10 novembre, si terrà la 5. edizione del «333 MINUTI», classico minirally organizzato dall'AC Milano e dalla Scuderia Jolly-Club Mario Angiolini. Si tratta di una gara breve e nervosa (i minuti, in realtà, sono meno di 333, per l'esattezza 228), valida per il TRN della 2. zona, per un totale di 154 chilometri. La corsa si articola in pratica su due giri di un percorso sopra Varese, con tre prove speciali (S. Michele, Roggiano e Cuvignone) da ripetersi due volte. Verifiche e partenze verranno effettuate presso lo stabilimento Concord di Cassinetta Rizzone di Biandronno, sabato 9.

IX COPPA CITTA' DI MONOPOLI - TROFEO AGIP - gara nazionale di velocità in salita - Monopoli 27 ottobre 1974 - km 4,500
LE CLASSIFICHE
GRUPPO 1
Classe 850: 1. Serra F. (Mini Minor) 3'04''85; 2. Casillo (Mini Minor) 3'10''41; 3. Antonaci (Innocenti MK2) 3'12''83.
Classe 1000: 1. «Bazooka» (A-112) 2'35''51;

Nel 100.000 TRABUCCHI il più felice è stato MACALUSO, debuttante d. s. della (complessata) squadra FIAT

BACCHELLI rompe l'incantesimo (anche... SVIZZERO)

SALUZZO - Un sorriso grosso così ha accolto i due equipaggi-Fiat, Bacchelli-Scabini e Bisulli-Zanchetti sul traguardo dei 100.000 Trabucchi. A sfoderarlo era Gino Macaluso al suo debutto come « coordinatore dell'assistenza alla squadra ufficiale » che sbottava con un « ... che gioia! Non proverei altrettanto piacere neppure se ci fossi stato io seduto in una delle nostre due macchine questa notte ».

Era sincero. E' stato il suo modo per scaricare tutto il nervosismo che un po' tutti, nel clan della Fiat, si erano portati appresso fin dalla vigilia. Era il momento-nero a pesare in modo evidente sull'ambiente della Casa torinese, almeno fino al via. Poi ci si era messo quel Chicco Svizzero con Rudy sull'Ascona Gr. 2 (da oltre 190 cavalli) di Virgilio Conrero a dare dispiaceri. Che erano poi altrettanti motivi di interesse in una gara assai poco vitale che altrimenti sarebbe scivolata in una noia assurda, priva come era di altri spunti.

La « trappoletta » X-1/9 proto di Bacchelli e Scabini là in testa a condurre, al quarto posto la Lancia HF Pippo De Stefano e Grasso con uno svantaggio sufficiente a sconsigliare ogni velleità e così via per i primi posti. Buon per tutti che Svizzero e Bisulli (per l'occasione con Bepi Zanchetti perché « Arturino Zanucoli è andato a Londra a finire la convalescenza ») hanno avuto da giocare il secondo posto fino alla fine. L'ha spuntata Bisulli con un ritorno fortissimo che gli ha portato anche la matematica certezza del secondo posto in campionato alle spalle di Verini, lasciando un po' d'amaro in bocca ai due della Opel giallo-blu frenati anche da qualche problema di assetto venuto fuori strada facendo.

Il loro terzo posto è comunque un risultato di valore assoluto che da una parte conferma (ma ce n'era bisogno?) il valore di Svizzero troppo spesso sfortunato questo anno e dall'altra dimostra come a Torino si sia lavorato bene sul 1900 tedesco. Ed il discorso vale anche per il vincitore Bacchelli e per la X-1/9 che qui era chiamata ad un collaudo severo dal percorso con generose percentuali (circa il 70 per cento) di terra, spesso molto scavata.

Due brutti voli di PRESOTTO e GIULIANO

SALUZZO - Fa decisamente freddo già alle partenze del « 100.000 Trabucchi ». Dalla pedana del centralissimo Corso Italia partono 107 equipaggi con un forfait fra i verificati, quello di Crismani-Tommaselli che hanno fuso il motore della loro Fulvia nel pomeriggio nel corso delle ultimissime prove.

I ritiri arrivano ancor prima di quanto fosse lecito attendersi. Prima dell'inizio della speciale di Montemale, trenta chilometri dopo il via, si fermano Corino-Rigo (carburazione) e Scelti-Bertulli (giunto) entrambi su Fulvia. Si mette male anche per Anna Cambiaghi e Luana Vanzì: il motore della Spider 1600 non vuol saperne di andare appena la strada comincia a salire. Proseguono riuscendo comunque a concludere la prova.

La storia si ripete alla seconda P.S., quella di Stroppe intorno alla cui pericolosità si era discusso parecchio alla vigilia. E difatti Presotto-Perissinot (fra i più strenui difensori di questo tratto) sono autori di un « volo » veramente impressionante per intenderci del tipo di quello fatto a San Martino da Bisulli. Volano fuori anche Giuliano-Rossi (Fiat Abarth 1800) e per il pilota c'è anche la necessità di ricorrere ad alcune medicazioni.

Per la classifica, Bacchelli-Scabini con-

ducono senza grossi patemi con 17" di vantaggio su Svizzero-Rudy che a loro volta ne hanno 10" su Bisulli-Zanchetti. Prese le misure dell'avversario, Bisulli comunque recupera e passa in vantaggio subito dopo aumentando progressivamente le distanze.

Si ripete il primo giro senza grosse emozioni fino a Venasca (sesta P.S.) dove spariscono in un colpo tre degli equipaggi di rincalzo all'alta classifica. Sciascia-Masetto (Fulvia) rompono un braccetto della sospensione, Tony Carello-Roasenda (Beta) rompono il cambio e Ferrero-Garaffi (124 spider) hanno problemi di motore. Al secondo passaggio da Montoso, Bisulli scivola su una placca di ghiaccio e picchia secco col parafrangente anteriore sinistro. Prosegue come può pagando 45" nella prova che Bacchelli, Svizzero, Mondino e Filippi concludono sotto il tempo imposto e raggiunge a fatica l'assistenza.

I meccanici della FIAT fanno il miracolo: in una ventina di minuti (tanto permette il C.O.) sostituiscono alla spider il puntone e tutta la sospensione sinistra. L'assetto non è ideale, ma di prova in prova viene migliorato. Lo si vedrà nelle due ultime prove, che sarà proprio « Bullit » a vincere.

La gara va avanti senza colpi d'ala anche se qualche vittima abbastanza illustre c'è ancora. Sono Perazio-Carrera con uno spider 1800 (voleva smettere con i rallies, « Speedy », ma è bastato che gli offrissero una guida per farlo correre a Saluzzo) e Morielli-Policchi con la Fulvia usata a Sanremo che si fermano alla nona prova e Bianchi-Cislighi (Porsche Carrera) che fanno un « dritto » alla dodicesima e penultima P.S. ritirandosi.



Bacchelli e Scabini, sfoggiando due bellissimi caschi Abarth, hanno portato nuovamente al successo, al 100.000 Trabucchi, la Fiat prototipo X-1/9

Chi invece era felice senza mezzi termini era De Stefano, quarto a dimostrazione del fatto che quando può provare in un modo decente, coi primi ci arriva sempre. Questa volta alle spalle si è lasciato Montaldo con Pozzi sulla Fulvia-iniezione, uno specialista di queste prove sterrate, frenato da qualche guaio cui si è rimediato soprattutto per la passione del padre del pilota.

Un altro duello, meno vibrante di quello per il secondo posto, c'è stato in Gruppo uno fra Mondino-Costamagna e Fagnola-Novarese ovviamente con due Ascona-Conrero. L'ha spuntata il primo equipaggio in modo meno netto però di quanto non dica la classifica, dove non si tiene conto delle macchine provenienti in senso contrario che « Topone » si è trovato davanti nella P.S. di Montoso.

Questo del traffico nelle speciali o subito a ridosso della linea di arrivo (come è successo a Montemale) è stata una delle pecche più gravi della gara messa su con tanta passione ma anche tanta approssimazione. Tornando ai protagonisti, c'è da dire di Bagna-Sanfront per la prima volta con una Fulvia Gr. 4, quella ex-Casa che vinse a Chamonix con Ballestrieri, con veramente poco allenamento, soprattutto alla guida con l'autobloccante, sono finiti settimi inserendosi fra le due Ascona. Avrebbero fatto probabilmente meglio se non avessero avuto diversi problemi di sorpasso (vero Ravaioli?) in qualche speciale.

Molto positiva la gara di Filippi-D'Angelo anche loro per la prima volta su una Fulvia Gr. 4. Sono partiti forte finendo qualche volta nei primi cinque tempi: la pompa della benzina e la rottura di un semiasse alla fine li hanno convertiti ad una condotta più prudente che ha loro portato il nono posto davanti ai regolari Bramino-Tesio con l'Ascona Gr. 2 (ma da 160 cavalli). Fortissimi Trucco-Forgia, undicesimi e terzi di Gruppo, con la Simca R 2 guidata nel solito modo funambolico che è proprio di Trucco.

Guido Rancati

Il Rally di Spagna spaventa le Porsche

MADRID - Le Seat ufficiali hanno dominato il Rally di Spagna, prova valevole per il Campionato Europeo rallies conduttori. Solo quella di Canellas non riusciva a reggere lungo i durissimi 1800 chilometri del percorso, così come veniva a mancare quasi subito l'Alpine 1800 ufficiale di Villaceros, che usciva di strada alla seconda prova speciale.

La durezza del percorso ha sconsigliato molti potenziali protagonisti alla rinuncia, dopo una ricognizione del tracciato. Fra questi le Porsche di Haldi, Borges, Etchebers e di Gargallo, la cui Porsche era l'ex-macchina di Waldegaard.

Canellas e Zanini hanno dominato la prima tappa, ma al termine Canellas si ritirava con il motore rotto. Rimaneva in testa quindi Zanini, che conservava circa 1'50" sul suo compagno Pradera, durante tutta la seconda frazione di gara. La vittoria Zanini se l'è meritata vincendo 17 delle 28 prove speciali del Rally.

Al terzo posto, Reverter che ha compiuto una corsa ottima al volante della BMW 2002, ma non è riuscito a superare le Seat. Le Simca ufficiali di Munoz e Monolo hanno iniziato bene, ma non hanno termi-

nato la prima tappa, il primo per la pompa benzina, il secondo per rottura del cambio.

I. g. c.

Rally di Spagna - Gara internazionale valevole per il campionato europeo conduttori - Madrid 25-27 ottobre 1974

LA CLASSIFICA

1. Zanini-Adam (Seat 1430-1800) 3.35'18"3;
2. Pradera-Comin (Seat 1430-1800) 3.39'46"4;
3. Reverter-Reverter (BMW 2002) 3.43'15"1;
4. Fernandez-Costa (BMW 2002) 3.56'47"2;
5. Ortis-Coval (Simca 1200 S) 4.02'59"2;
6. Sid-Brosa (Seat 1430-1800) 4.04'24"2;
7. Zorrilla-Kaibel (Seat 1430-1600) 4.7'59"8;
8. Buiseda-Treiber (Simca 1200) 4.16'8"2;
9. Manzo-Prieto (Simca 1200) 4.23'22"1;
10. Niki-Diaz (Seat 1430-1600) 4.24'13"3.

A Dimitrio il Trofeo Stock di Empoli

EMPOLI - Salvatore Dimitrio, terzo nella finale dell'ultima gara svoltasi sulla pista Arno, si è aggiudicato il Trofeo Nazionale Stock Car, precedendo in classifica Zanoni che lo ha insidiato sino alle ultime battute. La corsa, invece è stata vinta da Engly Gualdi con vittoria nelle batterie dello stesso Gualdi, Cavicchioli, Terrini e « Charly Ontario ». Nella Super Stock ha vinto Fangareggi.

CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO

1. Salvatore Dimitrio;
2. Zanoni;
3. Meschiari;
4. « Charly Ontario »;
5. Albera;
6. Innocenti.

3200 chilometri in 3 tappe (con una «prova speciale» lunga 80 chilometri) ecco il PRESS-ON-REGARDLESS tappa forse decisiva per il mondiale rally 1974

FIAT d'assalto, LANCIA tattica

MARQUETTE - Dopo una giornata di nave, il tempo, lassù nel Michigan, si è rimesso decisamente al bello. E' un piacere, durante le prove, penetrare in queste immense foreste dai caldi colori autunnali, dove si snodano le 51 prove speciali, e dove laghi e ruscelli e la numerosa selvaggina fanno ritornare alla mente i luoghi descritti da Hemingway in alcuni suoi splendidi racconti giovanili. La quiete di queste foreste sarà messa a dura prova per tre notti consecutive, da mercoledì a sabato, dal centinaio di vetture partecipanti al Rally Press-On-Regardless, terz'ultimo atto del Campionato Mondiale Rally. Dopo soli dieci giorni dall'effettuazione del Rideau Lakes canadese, il P.O.R. vedrà allo start tutti i migliori del Rally precedente, compresi i vincitori **Munari** e **Mannucci** che si riproporranno all'attenzione con la stessa fantastica **Stratos** già vittoriosa a Sanremo e in Canada.

A dar loro man forte ci saranno **Lampinen-Davenport**, con la stessa **Beta 16 valvole** giunta seconda al Rideau Lakes, e **Pregliasco-Garzoglio**, sulla cui **Beta** è stato montato un motore 8 valvole, portato di scorta, dopo che su quello 16 valvole si era rotta la cinghia della distribuzione, provocando anche altri guai conseguenti. Un'équipe di sei meccanici, sotto la direzione tecnica di **Mike Parkes**, ha rimesso in sesto le tre vetture in un piccolo garage di Marquette. E' intuibile che la **Lancia** correrà una gara tattica, adesso che ha quattro punti di vantaggio sulla **Fiat** e la necessità di segnare punti in tutte e tre le rimanenti gare, e con le buone possibilità che offrirà il Tour de Corse, mentre il R.A.C. inglese non dovrebbe spostare la situazione.

Aria di fiera rivincita in Casa Fiat, che ha fatto convergere qui nel Michigan anche **Verini-Torriani**, già impegnati nelle prove del «Centomila Trabucchi», e i canadesi **Perusse** e **Bellefleur**, che si affiancheranno ai già previsti **Paganelli** e **Russo**, **Barbasio**, **Rossetti**,

MARQUETTE - Dopo il Rally canadese la **Stratos** si è dimostrata un vero purosangue che sa affrontare qualsiasi difficoltà e lunghezza di percorso e, oserei dire nel caso specifico di questa gara, anche un'assaltatrice di ostacoli, data la particolarità delle strade sterrate tormentate non soltanto da innumerevoli curve, ma anche da ghiaia e dossi. Non nascondo la mia aversità dopo questa dimostrazione di adattamento anche a questo tipo di gare a percorso segreto. Adesso posso veramente affermare che la **Stratos** è una macchina completa, avendola ormai guidata su tutti i terreni e con tutti i tipi di gomme, in qualsiasi condizioni atmosferiche.

Comunque, prima della gara non avrei potuto mettere una mano sul fuoco ed essere sicuro che la macchina avrebbe dato dei risultati così stupefacenti, dato che siamo partiti senza sapere esattamente quali sarebbero stati i tipi di strade. Ed è stato proprio questa la parte più difficile: cercare d'indovinare l'assetto giusto e cioè regolare le sospensioni in modo che la macchina fosse sufficientemente alta da non toccare e non perdere la macchina ogni mia esigenza.

MUNARI super STRATOS

in tenuta, regolare ammortizzatori e molle in maniera che non tamponasse né in compressione né in estensione, regolare le barre in modo tale che non fosse sottosterzante ma neanche eccessivamente sovrasterzante.

Se queste regolazioni sono «azzeccate» questa è la parola esatta, non avendo come ho detto prima nessuna conoscenza del percorso, poi sfruttare in pieno la potenza del motore e un buon assetto ti permette di guidare con una certa tranquillità e sicurezza, rendendoti più facile l'improvvisazione. Per questo devo ringraziare l'ing. **Mike Parkes**, che ben coadiuvato dai meccanici del reparto corse, riesce sempre a trasmettere al-

Alen, Ahao. Senza fare misteri, si dichiarano tutti pronti a una gara d'attacco che riporti la Fiat al vertice di quella classifica che l'aveva vista primeggiare senza minacce per quattro quinti dell'anno.

A movimentare il duello bianco, rosso e verde, ci penseranno i francesi che hanno tutta l'intenzione di fare la parte dei guastatori. Presenti con l'équipe ufficiale, il team bleu schiererà **Therier-Delferrier**, **Darniche-Mahe** e **Nicolas-Philipps** con le R-17 trazione anteriore, riproposte in questa gara per ragioni di mercato, che potrebbero diventare molto pericolose in caso di pioggia o, peggio ancora, neve.

Montando il generoso motore 1800 dell'Alpine, sono però svantaggiate dal peso, di addirittura 1100 Kg. Da non sottovalutare ai fini della vittoria finale anche le Alpine 1800 semi-ufficiali del Team Aseptogyl di **Chasseuil-Rouget**, **Neyret-Bouchet** e **Hoepfner-Dacre**.

Bene potranno fare **Zasada** con la **Porsche Carrera**, **Culcheth** con la **Austin Marina**, **Baffum-Billows** con le **Ford Escort** e il vincitore dell'edizione del '73, il canadese **Boyce**, con la **Toyota Celica**.

Martedì 29 ottobre sarà dedicato alle verifiche mentre la partenza verrà data mercoledì pomeriggio alle 16. La prima tappa ritornerà a Marquette giovedì mattina, la seconda ripartirà alla sera per ritornare ancora a Marquette venerdì mattina e l'ultimo giro si farà nella notte tra venerdì e sabato, con un'escursione in Canada dove si svolgerà la prova speciale più lunga del Rally, di ben 80 chilometri. L'arrivo è previsto entro mezzogiorno di sabato, sempre a Marquette, piccola città turistica adagiata sulla sponda sud del lago Superiore. Complessivamente il rally è lungo 3200 chilometri, divisi in tre tappe, con 51 prove di velocità per un totale di 800 Km, sempre su fondo sterrato, quasi sempre sabbioso con un 20% di terreno molto accidentato con buche e dossi,

Daniele Audetto

I protagonisti del P. O. R.

1. Hoepfner-Dacremont (Francia) - Alpine 1800; 2. Boyce-Woods (Canada) - Toyota Celica; 3. Paganelli-Russo (Italia) - Fiat Abarth 124 Spider; 4. Darniche-Mahe (Francia) - Renault R-17; 5. Neyret-Bouchet (Francia) - Alpine 1800; 6. Walker-Palmer (USA) - Volvo 142 S; 7. Alen-Ahao (Finlandia) - Fiat 124 Spider; 8. Smiskol-Smiskol (USA) - Datsun 260 Z; 9. Nicolas-Phillips (Francia-Gran Bretagna) - Renault R 17; 10. Barbasio-Rossetti (Italia) - Fiat 124 Spider; 11. Chasseuil-Rouget (Francia) - Alpine 1800; 12. Therier-Delferrier (Francia-Belgio) - Renault R 17; 13. Zasada-Dobrzansky (Polonia) - Porsche Carrera; 14. Munari-Mannucci (Italia) - Lancia-Stratos; 15. Lampinen-Davenport (Finlandia-Gran Bretagna) - Lancia Beta; 16. Verini-Torriani (Italia) - Fiat 124 Spider; 17. Harvin-Bolton (USA) - Mitsubishi Colt; 18. Baffum-Edwardes (USA) - Ford Escort; 19. Culcheth-Syer (Gran Bretagna) - Austin Marina; 20. Hourihan-Sheperd (USA) - Volvo 142F; 21. Perusse-Bellefleur (Canada) - Fiat 124 Spider; 22. Wirtjes-Beadon (USA) - Mazda R 100; 23. Billows-Campbell (Gran Bretagna-USA) - Ford Escort; 24. Pregliasco-Garzoglio (Italia) - Lancia Beta; 25. Smorawinski-X (Polonia) - Porsche Carrera.

La FIAT '75 quasi senza italiani

● La FIAT per il rally RAC manderà in Inghilterra **Paganelli-Russo**, **Barbasio-X**, **Aaltonen-X** e **Preston-X**. In Corsica invece manda: **Darniche-Mahe**, **Pinto-Bernacchini** più una terza macchina.

● La FIAT per il '75 dovrebbe schierare questi quattro equipaggi nelle gare del Mondiale Marche: **Darniche-Mahe**, **Rohrl-Berger**, **Alen-Kivimaki**, oppure **Lampinen** più un equipaggio italiano, probabilmente **Pinto-Bernacchini** oppure **Paganelli-Russo**, mentre per il Rally di Montecarlo potrebbe anche schierare **Chasseuil** oppure **Piot**.

(Il malvezzo continua: si vede che la Ferrari ha fatto fin troppo scuola... n.d.r.)

I panzer (e FITTI) al Mugello

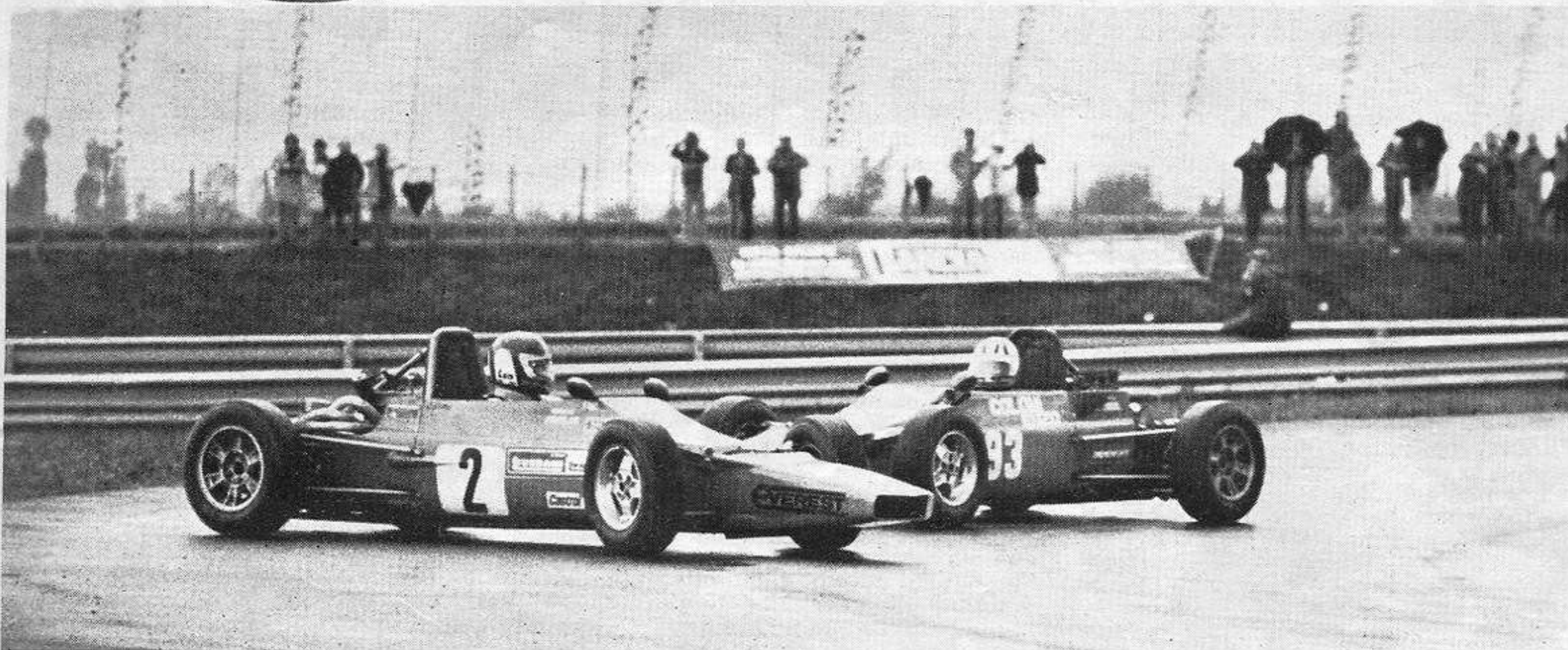
PRATO - Rinviata, per le proibitive condizioni del tempo, la gara fuoristrada messa in programma dal «Prato Panzer Club», i dirigenti pratici si sono accordati con quelli del CLUB NAZIONALE FUORISTRADA di Bologna per riunire in una unica manifestazione quella rinviata e quella che il fortissimo Club bolognese aveva in programma per i giorni 1, 2 e 3 novembre. I fuoristradisti bolognesi partiranno quindi da S. Lazzaro di Savena venerdì 1 novembre e dopo avere percorso la Valle dell'Idice raggiungeranno Barberino del Mugello dove, nei due giorni seguenti, avranno luogo le prove e una gara fuoristrada denominata «1. Trofeo 4x4 del Mugello». Per partecipare alla gara (la gita sociale è libera a tutti i soci) è necessario essere in possesso del regolare tessero CSAI. A proposito del Mugello, è segnalata proprio in questi stessi giorni una visita di **Emerson Fittipaldi** che si trova in Italia per essere presente al Salone di Torino, a richiesta della Goodyear.



Leoni e Beccarini discutono a proposito dell'episodio (sotto) dell'aggancio fra Coloni e lo stesso Leoni, che poi sarà fermato con la bandiera nera per « presunte scorrettezze »

Il tricolore F. ITALIA si assegna il 4 novembre

LEONI chiede giustizia a MAGIONE



• Acque piuttosto agitate, domenica scorsa a Magione, nelle verifiche della F. Italia. Ad Imola, era uscito un comunicato della CSAI che stabiliva, per difficoltà di reperimento delle Firestone da asciutto, che le ultime gare si sarebbero disputate con i racing scanalati da pioggia. La maggior parte dei piloti a Magione non ne ha voluto sapere (giustamente), ed in breve si è trovato l'accordo necessario per una dichiarazione di tutti i piloti. Anche quelli che erano giunti a Magione con le sole « pioggia », hanno trovato sul posto (ed anche senza mercato nero) come approvvigionarsi. Sempre a proposito di gomme, è quasi sicura la scelta delle Kleber per il Trofeo '75, poiché la Firestone ha cessato la produzione delle Indy attuali.

Mercoledì 30 ottobre si riunisce la sottocommissione velocità della CSAI per decidere in merito ai fatti accaduti nella gara di Formula Italia di Magione del 20 ottobre, durante la quale il pilota Leoni venne fermato inopinatamente con la bandiera nera. La convocazione straordinaria della sottocommissione è motivata dalla necessità di rendere note eventuali decisioni prima della gara finale del Trofeo, prevista sempre a Magione per il 4 novembre.

E quindi lungi dall'essere chiarita la situazione in testa al travagliato Trofeo della Formula nazionale, poiché l'inchiesta della CSAI potrebbe portare — al limite — ad un annullamento della corsa, anche se precedenti e più clamorosi episodi — rimasti ignorati — ci fanno essere piuttosto scettici.

Comunque diamo un'occhiata alla situazione, come la vedete nello specchio riassuntivo qui a destra, che per ora considera ovviamente anche i risultati della gara magionese di domenica 20 ottobre. Essa si può sintetizzare così: se Leoni vince la gara conclusiva, vince il Trofeo, mentre a Brancatelli non serve altro risultato che non vinca il rivale. Infatti, con 9 punti Leoni si porterebbe a pari merito con Brancatelli, e vincerebbe andando allo spareggio del sesto risultato, dopo i cinque regolamentari. Il pilota della Nettuno resta comunque il più favorito.

A questo proposito, l'interpretazione del regolamento generale dei campionati italiani, in caso di ex-aequo, è una sola, poiché il regolamento particolare

| La classifica F. ITALIA | GIRONI DI QUALIFICAZ. | GIRONE FINALE | PUNTI TOT. |
|-------------------------|-----------------------|---------------|------------|
| Brancatelli | 6 — 4 — 3 9 9 | 1 4 9 3 9 6 | 42 |
| Leoni | 9 6 9 9 6 6 6 | 9 3 — 6 — — | 36 |
| Farneti | 9 9 2 — 9 9 9 | 6 — 6 2 6 — | 36 |
| Regosa | 6 — — — — 2 6 | — 9 — 9 — — | 30 |
| Ponzone | — 2 — 3 — 3 — | — 6 — — 4 9 | 25 |
| Sottanelli | 4 4 6 9 6 — 2 | — 2 4 — 3 — | 24 |
| Pedersoli | — 9 — — 4 — — | 3 — — 4 2 — | 22 |
| Cesarini | 3 6 9 — — 6 — | — — — — — | 15 |
| Giacomelli | — — — — 9 — — | — — 3 1 — — | 13 |
| Coloni | — 2 — 2 1 — 1 | 4 — — — — 4 | 12 |
| Grimaldi | — — — 6 2 3 — | — — 2 — — — | 11 |
| Peruzzi | — — — 6 — — 2 | — — — — — 3 | 11 |
| Buratti | — 4 6 — — — | — — — — — | 10 |
| Bossoni | 2 1 — — — 4 4 | 2 — — — — — | 10 |
| Campominosi | 4 — — — — 4 — | — — — — — | 8 |
| De Stefano | — — 4 4 — — — | — — — — — | 8 |
| Pizzi | — — 3 — 3 — — | — 1 — — 1 — | 8 |
| Gunnella | — — — — 4 — 3 | — — — — — | 7 |

N.B. - Vengono presi in considerazione i due migliori punteggi nei gironi di qualificazione ed i migliori tre del girone finale.

Si conclude col bis la finale FISA

MAGIONE - Il 2, 3 e 4 novembre a Magione la conclusione della stagione velocistica 1974 oltre la Formula Italia vedrà la definizione del Challenge FISA. Per quanto riguarda quest'ultimo, sono note le sue vicissitudini mugellane, e come è stato già detto le gare mancanti saranno effettuate nel mini-autodromo umbro in questo week-end. Precisamente, verifiche e prove ufficiali sabato 2 novembre, e gare domenica 3. Le gare saranno due, entrambe su 35 giri di pista: una per le gruppo 1 di 1600, 2000 ed oltre 2000; l'altra per le gruppo 3 di 2000 ed oltre 2000. In totale, 25 vetture sono interessate.

Molto sportivamente, la FISA, per venire incontro al disagio dei piloti che non erano stati fatti correre al Mugello per l'oscurità, ha predisposto un'adeguata ospitalità ai partecipanti, che prevede pernottamento e pasti gratuiti.

del Trofeo della F. Italia non fanno (imprudentemente) al fatto che il Trofeo stesso si disputa in gironi, con punteggi diversificati per quanto riguarda i gironi (in cui ciascuno incontra la metà degli avversari) e le finali.

Ma torniamo ai « fatti » del 20 ottobre, cioè all'episodio fra Leoni e Coloni che ha fatto scattare la reazione non solo degli spettatori ma anche del delegato CSAI, Beccarini. Il 28enne autotrasportatore di Tuoro (lui dice « camionista ») stava inseguendo una vittoria dorgoglio, ma non ha impostato la curva cercando di distanziare Leoni in staccata, bensì rallentando l'andatura, secondo una « moda » ormai ben nota, per cui lallargata ed il tentativo di sorpasso all'esterno di Leoni è parsa corretta. Non di questo avviso è stato il direttore di gara Berardi, il quale non ha avuto esitazioni ad esporre a Leoni la bandiera nera, neppure preceduta da quella mezza bianca e mezza nera di preavviso.

d. b.

• Quest'anno il primo Oscar Cordon Rouge del film sportivo automobilistico e motociclistico verrà assegnato a Reims, capitale dello champagne e antico feudo dello sport automobilistico. Creata dalla Casa di champagne Mumm, la manifestazione (fine novembre, inizi dicembre) o ricompenserà in migliori films di automobilismo e motociclismo sportivi dell'anno. La giuria sarà formata da personalità dello spettacolo e da giornalisti sportivi.

• La BRITISH LEYLAND starebbe pensando di iscrivere le sue Triumph Dolomite nelle gare del campionato gruppo 2 in Europa. E' stato interpellato Peterson, ma invano.

Non è bastato a Pearson vincere a Rockingham

PETTY - 5 campione NASCAR

ROCKINGHAM - Sul «Campionato Grand National» per vetture di serie. Scende il sipario. Questo avvincente duello articolato in 28 «puntate», che ebbe inizio il 16 Febbraio con la classica 500 Miglia di Daytona e si è concluso a Rockingham nella Carolina del Nord, quest'anno ha tenuto svegli piloti, costruttori e spettatori per l'affascinante altalena nelle sorti, dovuta a Cale Yarborough e a Richard Petty.

La vittoria a Rockingham, è comunque, andata a David Pearson che lungo il percorso di un miglio e 100 ha saputo approfittare delle soste al box degli avversari, portando a casa oltre 35.000 dollari, dei 106.000 in palio. A Richard Petty bastava completare un solo giro per conquistare il titolo nazionale, che tuttavia era stato ipotecato dall'allampanato pilota-costruttore della Carolina nelle due ultime prove. E' la quinta volta che Petty conquista il titolo «Grand National».

La gara di Rockingham, gran galà finale di questo elettrizzante campionato, non è stata eccessivamente interessante. Ha vinto Pearson, ma — sono le parole di Petty — «ormai il titolo era mio e mi bastavano anche sette od otto mila dollari di premio».

Dei 36 partenti soltanto 25 hanno concluso la gara, staccatissimi dal vincitore il quale, nonostante la pista ovale tanto corta, ha segnato una media attorno ai 217 kmh. Chi invece ha dato battaglia fino all'ultimo è stato il rosso pilota della Virginia, Cale Yarborough, il quale si è messo ostinatamente nella scia di Pearson che lo ha distaccato di soli due secondi, grazie alla maggiore potenza della sua Mercury.

«Ho ottenuto il quinto titolo e sono riuscito a staccare il mio diretto avversario di oltre 700 punti, agli effetti della classifica — ha commentato Petty. — Credo che ciò sia significativo».

Quando gli abbiamo chiesto se intendeva abbandonare, a 37 anni suonati, Petty ha risposto con un sorriso: «Amico, devo ancora vincere tanti altri titoli nazionali e chissà quando smetterò. Ho ancora una macchina meravigliosa e prontezza di riflessi. Perché lasciare, dunque, nel pieno delle mie possibilità?».

I. m.

CORSA A ROCKINGHAM - Gara di velocità in circuito NASCAR per vetture di serie

- LA CLASSIFICA**
1. Pearson (Mercury) media kmh 217,692; 2. Yarborough (Chevrolet); 3. Petty (Dodge); 4. Allison (Matador); 5. Waltrip (Chevrolet).
CLASSIFICA FINALE NASCAR
1. Richard Petty punti 4827; 2. Cale Yarborough 4158; 3. David Pearson 2137; 4. Bobby Allison 1649; 5. Benny Parsons 1521; 6. Dave Marcis 1292; 7. Cecil Gordon 942; 8. Earl Ross 917; 9. Buddy Baker 898; 10. David Sisco 876.

• All'Automobile Club di Nizza sono già al lavoro per il Tour de France 1975. La prova stradale-pistaiola transalpina si svolgerà dal 16 al 21 settembre con partenza ed arrivo proprio da Nizza.

• In Francia davano per sicuri i contatti che la Lancia avrebbe in questi giorni con Larrousse per affidargli una terza Stratos in vista del prossimo Tour de Corse. Larrousse che quest'anno con la Stratos in coppia con Ballestrieri si è imposto nella Targa Florio, verrebbe ad affiancarsi ai già certi Munari ed Andruet, ma pare che Larrousse non sia del parere.

• Sul fronte dell'Alpine certa la presenza al Tour de Corse di tre berlinette per Therier, Darniche e Nicolas. Una quarta vettura, sempre ufficiale, potrebbe averla Serpaggi.

Il monegasco PIERRON nella RONDE di NIZZA
Con una PORSCHE appena acquistata un giovane onora BEHRA

NIZZA - L'antefatto: un mese fa a Sanremo, va all'asta una Porsche Carrera 2700. L'offerta più alta è quella di Patrick Pierron, un giovane monegasco senza alcun precedente corsaiolo. Il fatto: Patrick Pierron in coppia con Didier Thibault vince la 14. edizione del «Criterium Jean Behra». Naturalmente, sulla Porsche appena acquistata sulla quale ha fatto montare il roll-bar e un paio di fari supplementari.

Così è terminato il terzo ultimo appuntamento stagionale del campionato di Francia dei Rallies, anzi dei Criterium come si dice oltr'alpe, dopo che le prove stradali per sopravvivere hanno dovuto tramutarsi in «Ronde» con percorsi limitati (un centinaio di chilometri questa volta) da ripetersi più volte, quattro per restare al «Jean Behra». La formula, magari un po' lontana dallo spirito dei rallies, presenta qualche vantaggio per tutti. Per i concorrenti che vedono le spese per le prove nettamente diminuite, per gli organizzatori che riescono a garantire uno svolgimento regolare impiegando un numero limitato di addetti ai lavori e per gli spettatori, davvero senza problemi per seguire bene questo tipo di gare.

E spettatori nell'entroterra nizzardo ce ne era in un numero incredibile (malgrado un campo di partenti non di primissimo piano) ai bordi delle tre prove speciali: Luceram-col de l'Orme-Braus, Loda-col de la Porte-St. Roch e soprattutto lungo la celeberrima Moulinet-La Bollène. Naturalmente sono stati i passaggi sul Turini — molto scivoloso in vetta — a fare la storia della nottata di corsa. Non tanto riguardo al vincitore visto che Pierron, primo in otto delle dodici P.S., è stato pochissimo impensierito dagli avversari odierni, quanto per la selezione provocata. Dei 29 equipaggi sui 103 partiti che non hanno raggiunto il traguardo finale ben 14 hanno finito la loro gara nei 23 km. fra Moulinet e La Bollène.

Nella graduatoria «scrath», al secondo posto i corsi Manzagol-Filippi con una Alpine Gr. 5 1800 staccati di 2'32" dalla Porsche Gr. 3 vincente. Verissimo che la Berlinetta A.110 era tutto fuorché un fulmine di guerra ma altrettanto vero che Manzagol, prudentissimo in ogni staccata è apparso scaricato. Magari per colpa della scarsa attività che ha svolto nel corso dell'anno anche se è facile collegare il suo morale alla conclusione burrascosa, (ricordate le polemiche dopo l'ultimo Tour de Corse?) dei suoi rapporti diretti con la Casa di Dieppe. Buon terzo il milanese Touriani (trapiantato a Monaco e più noto con lo pseudonimo «Tchine») insieme a

Gandolfo sulla guidabilissima (e veramente bella) Jidè 1600.

Dietro al regolare «Tchine», comunque autore di un paio di tempi maiuscoli nel finale, un poker di Alpine. Quelle Gr. 4 1800 cc. di Pellegrin-Rigault e Follin-Schilder e quelle Gr. 3 1600 cc. di Pallanca-Quartino e di Michelle-Mouton-Francoise Conconi, ennesime «francesine d'assalto» nel mondo dei Rallies. Un mondo che in terra di Francia trova sempre maggiori protagonisti femminili, soprattutto nel ruolo di co-pilota.

In evidenza, con prestazioni molto buone, diversi equipaggi del Gr. 1 e 2. Nella «Turismo Speciale» Robini-Noiram ottavi assoluti su una Commodore che pure qualche problema di assetto lo aveva e Kuss-Mancini che cominciano ad ottenere con una Ascona quei risultati di prestigio che lo scorso anno ottenevano abitualmente con le Alfa Romeo.

g. r.

Criterium Jean Behra, rally internazionale - Nizza 19-20 ottobre 1974

- CLASSIFICA**
1. Pierron-Thibault (Porsche Carrera Gr. 3) 2.31'33"; 2. Manzagol-Filippi (Alpine 1800) 2.34'05"; 3. «Tchine»-Gandolfo (Jidè 1600) 2.37'59"; 4. Pellegrin-Rigault (Alpine 1800) 2.38'54"; 5. Follin-Schilder (Alpine 1600) 2.39'22"; 6. Pallanca-Quartino (Alpine Gr. 3 1600) 2.40'03"; 7. Mouton-Conconi (Alpine 1600 Gr. 3) 2.41'16"; 8. Robini-Noiram (Opel Commodore) 2.41'32"; 9. Gardavot-«Nad» (Alpine Gr. 3 1600) 2.42'12"; 10. Romeo-Heidet (Alpine 1600 Gr. 3) 2.45'36".

L' AUTOTORNEO vinto a Casale dalla F.3 di TERZI

OASALE - Augusto Terzi su F. 3 è stato il vincitore dell'ultima gara dell'Autotorneo 74 di sabato 19 e della finalissima di domenica 20 ottobre. Le gare, organizzate dalla Scuderia Sportturismo si sono svolte sulla pista dell'autodromo di Casale Monferrato dove si sono dati appuntamento tutti i migliori campioni della specialità velocità sprint. Terzi ha vinto sabato col tempo di 70"92, realizzato sul giro con partenza da fermo. Le altre classi sono state vinte rispettivamente da Vallania la 800, Baraldi la 1250, Maggiani la oltre

1250 e Bianchi la classe Mini. Domenica non è cambiato il vincitore: Terzi ha vinto ancora e i suoi quattro giri sono stati tutti al di sotto del record precedente.

I vincitori sono stati: per la classe prototipi Augusto Terzi (primo assoluto); per la 800 Vallania, la 1250 Pino Panbianchi, la oltre 1250 Faraldi, classe Mini Maddonni, classe oltre 1000 femminile Rita Ramanzini, classe 1000 femminile Katty Scutellà.

TROFEO AGOPUNTURA CINESE - gara a cronometro - Casale, 13-20 ottobre 1974

- LA CLASSIFICA**
1. Augusto Terzi 69,27; 2. Sterzel 72,92; 3. «Gi-Bi» 75,81; 4. Fricker 83,83; 5. Franchini 84,40; 6. Faraldi 85,88; 7. Falcone 88,82; 8. Maggioni 89,01; 9. Azzolari 89,82; 10. Facetti V. 92,91; 11. Maggi G. 94,06; 12. Giaccari 94,19; 13. Scanavino 94,23; 14. Ottone 94,42; 15. Maggi Gianfranco 94,54; 16. Turatti 95,35; 17. Valvassori 95,98; 18. Madonni 96,86; 19. Bianchi 96,99; 20. Panbianchi P. 97,26; 21. Panbianchi R. 97,63; 22. Rita Ramanzino 98,30; 23. Conti 99,02; 24. Salito 99,73; 25. Balocco 100,09.

Per molte collisioni dubbio il campione inglese turismo

LONDRA - La principale gara di contorno della Motor Show 200 a Brands Hatch è stata una corsa di Formula Atlantic di venti giri, vinta da Nicholson alla media di kmh 174,49. Seguivano Wardle, Trimmer e Ribeiro. Musetti è arrivato settimo, con la sua March. Agli inizi ha condotto Jones, arrivato poi quinto per noie al cambio. Fra parentesi, il debutto di Jones in F. 5000 ha fatto eccellente impressione, infatti il pilota ha occupato il quinto posto finché il motore ha ceduto, nelle ultime fasi.

Per quanto riguarda l'ultima corsa del campionato inglese turismo, l'unica cosa chiara è che l'ha vinta Stuart Graham su Camaro. Dopo pochi giri è cominciata a cadere la pioggia e ci sono stati testa-coda a ripetizione, che si sono conclusi in una collisione multipla, sicché la gara è stata fermata anzitempo, facendo nascere una grande confusione sulla situazione del campionato. Pare che l'abbia vinto Unett, su Chrysler Avenger.

Ghepardo fatto in casa

FRANCIA - Corsa di Tanneron - Gara di velocità in salita 1. Pequegnot (Guépard).

In questa gara dalle numerose curve ottime prestazioni delle Alpine, infatti Ortelli era staccato dal vincitore di solo 1"6. Il vincitore pilotava una vettura che ha costruito lui stesso.

Ora tocca a me

FRANCIA - Corsa di Gourdon - Gara di velocità in salita 1. Bellin (Lola) 3'12"2.

Percorso di km 6, tracciato rapido e rivincita di Bellin su Pequegnot che aveva vinto la precedente corsa di Tanneron.

I soliti tre

FRANCIA - Corsa di Bergerac - Gara di velocità in salita 1. Mieusset (March) 1'09"8, nuovo record.

Molto pubblico, attirato dalla presenza dei grandi specialisti quali Mieusset, Maublanc, Leclère e altri. Battaglia fino dalle prove e, come previsto, i tre nominati si sono piazzati primo, secondo e terzo nell'ordine.

L'ultima parola

FRANCIA - Corsa di Quillan - Gara di velocità in salita 1. Maublanc (March) 2'30"1, nuovo record.

Una sessantina di concorrenti al via e Maublanc si è rifatto, dopo essere stato battuto in prova da Péchaire su March, che si è piazzato secondo.

Mostrava i denti

FRANCIA - Corsa di Belleau - Gara di velocità in salita 1. Fréquelin (BBM) 1'39"2.

Pioggia e freddo, però oltre 4000 spettatori. Già in prova Koob rinunciava per guasto alla pompa e in gara il fango rendeva la prova dura. Già vincitore nel 1971, Fréquelin si è dimostrato molto battagliero, premiato con la vittoria davanti a Roland, pure su BBM.