

**E' il momento
dei rallies
Vigilia imposta**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica SPRINT

**BISULLI con
ZANUCCOLI
hanno bissato
San MARINO**

«BULLIT» un ATTILA!

**nell' EURO-
festival FIAT
sotto la neve**

SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. MARINO - All'arrivo, sotto la bufera di neve, Giulio «Bullit» Bisulli e Arturo «Attila» Zanuccoli non sapevano come dimostrare la loro gioia per questo splendido bis sulle strade sanmarinesi. Si rendevano conto che Verini e Macaluso si erano giocati proprio nelle ultime battute una corsa che avevano avuto a lungo a disposizione, d'altronde non potevano rimproverarsi niente perché sin dall'inizio il loro impegno era stato costante segnando soltanto un poco il passo al via della seconda tappa quando in Fiat si era stabilito (ovviamente) di mantenere le posizioni acquisite.

Sul Titano la Fiat poteva farla comodamente da padrone perché il lotto degli avversari non poteva considerarsi certamente al suo livello, (la Lancia, con una decisione perlomeno discutibile, aveva preferito la neve di Chamonix alla prova italiana), invece la Casa torinese ha deciso di onorare fino in fondo la sua presenza lasciando liberi i piloti di darsi subito battaglia e battaglia grossa.

E proprio l'agonismo dei suoi tre equipaggi maschili (la Tominz con la Mamolo sono state come sempre stupende ed i loro risultati non sorprendono più nessuno) è stato uno dei motivi di maggior interesse proprio per la genuinità degli exploit che hanno caratterizzato perlomeno la prima parte della gara, quella più lunga e massacrante.

Appunto per questo Bisulli e Zanuccoli non hanno rubato niente: hanno viaggiato sempre al limite esaltando il pubblico, foltissimo nonostante le «incredibili» condizioni ambientali, hanno rischiato come Verini e come Bacchelli l'uscita di strada o il guasto meccanico, e alla fine hanno avuto soltanto quel pizzico di buona sorte in più; ma per vincere nei rally è indispensabile che sia sempre così.

Questo doveva essere un rally senza sorprese, dominato in largo e in lungo dalle Fiat ufficiali con tutti gli altri a fare

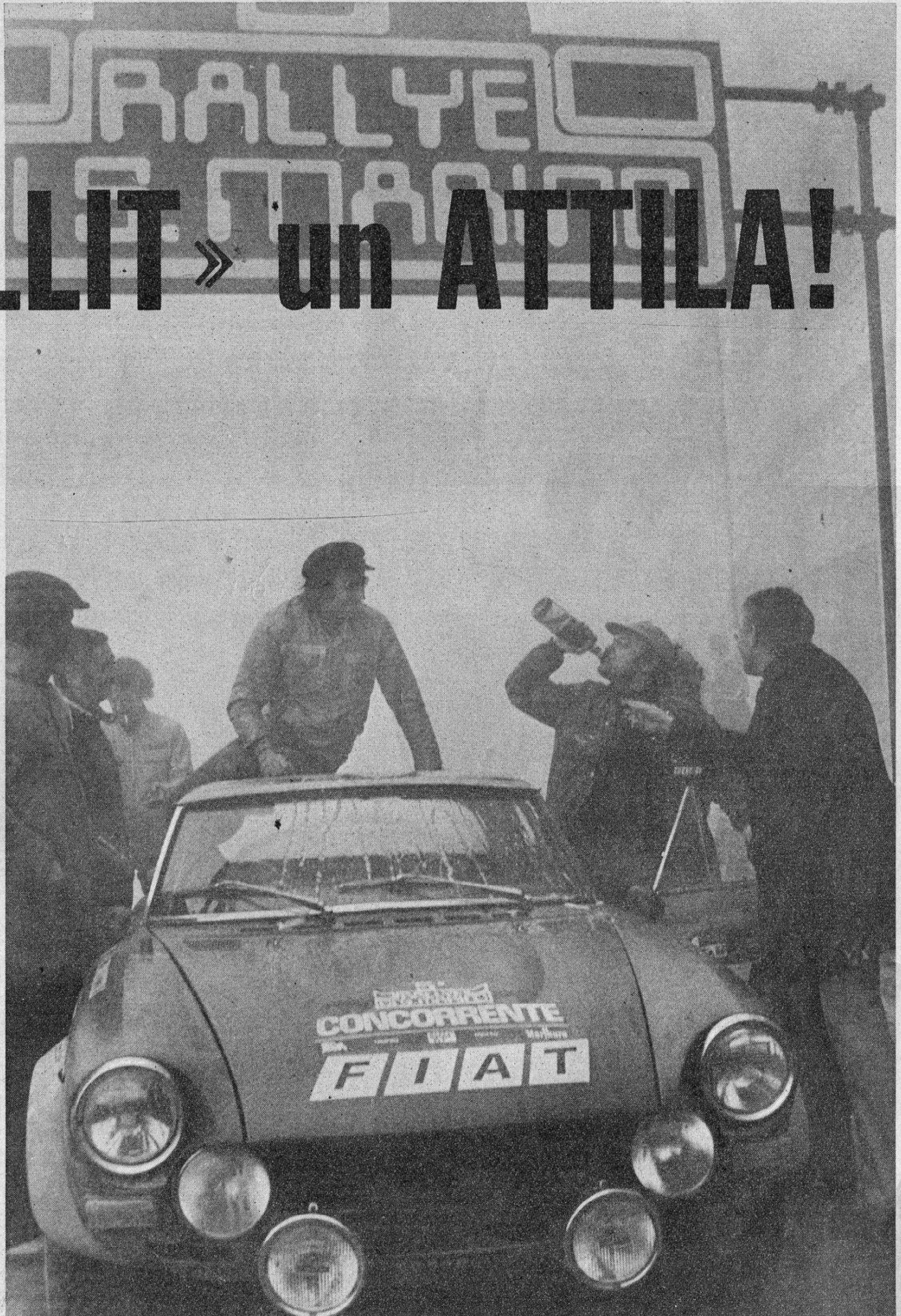
Al contrario la gara rella 17'01"; 6.

17'26"; 8. Dall'A

cher 17'30"; 10. F.

Prova speciale «Hi-

1. Verini 25'15"; 2. PAGINA 24



Alla faccia di chi li considerava vecchi, «Bullit» Bisulli, «Attila» Zanuccoli si trovano adesso a condurre sia il campionato europeo che il campionato italiano dei rallies. Il loro successo, il secondo a S. Marino, coincide con la prima vittoria degli spider Abarth nuova serie

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

si è rivelata sin dall'inizio molto movimentata per la lotta sul filo del secondo tra Bisulli e Verini, diventando poi veramente appassionante nel finale quando quasi tutti i protagonisti cadevano uno dopo l'altro lasciando tutti sgomenti a chiedersi a chi sarebbe toccata la prossima mazzata.

Ha aperto la lista dei ritiri importanti Fulvio Bacchelli che con il baffuto Rossetti giocava la sua prima carta nella squadra ufficiale Fiat. Si era comportato ottimamente il biondo triestino; glaciale come sempre si era imposto una condotta di gara misurata, ma mano a mano che le ore passavano i suoi tempi diventavano sempre più efficaci e il duo cominciava a prenderci gusto mentre tra gli spettatori del « giro » i « te lo dicevo io » si stavano sprecando.

Purtroppo una semicurva nella nebbia ha tirato un colpo gobbo ed il loro spider si è impennato ricadendo con una sospensione rotta che ha significato l'abbandono.

Il « centro » di Zandonà

Subito dopo Zandonà-Roggia, l'equipaggio bianco-azzurro che stava dominando il G. 2 con l'Ascona preparata da Cavicchiolo, centravano una vettura del pubblico nell'attraversamento di S. Giustino. Ma per l'Opel



Ottimo il debutto della Opel Commodore di Bray-Rudy, che era al comando del gruppo 1 quando è stata fermata dal grippaggio del ponte

IL MOMENTO-CHIAVE

IL DIFFERENZIALE

S. MARINO - La prova generale di Borgo Pace, venti chilometri tutti fango e neve, non è stata decisamente congeniale ai piloti Fiat in genere e a Verini in particolare. Nel corso della prima notte, al primo passaggio, gli spider torinesi accusarono diversi problemi per aver scelto delle gomme prive totalmente di chiodi. La seconda notte prima si sono avuti problemi opposti, e cioè si è accusato il montaggio di pneumatici troppo chiodati, poi nella ripetizione Verini ha si terminato con uno strepitoso miglior tempo, ma appena finita la prova la sua automobile ha lamentato un preoccupante rumore alla scatola del differenziale.

Fermo all'assistenza si è operata subito la sostituzione a tempo di record, ma non sufficientemente per permettere a Verini di compiere sul terreno innevato il recupero del tempo perso nonostante in ogni curva lo spider torinese sembrasse volar con grande gioia di Gino Macaluso, in licenza grazie alla grande sportività del Colonnello Besio, che in quel momento sicuramente rimpiangeva il suo C.A.R. di Albenga. Verini arrivava così al C.O. con un ritardo di 11 minuti che lo retrocedevano al secondo posto dietro Bisulli e a nulla potevano servire i suoi tempioni nelle rimanenti due prove.

• Dubbi sono sorti alle verifiche riguardo i distanziali montati sulla Porsche di De Eccher, due traverse posteriori sulla 124 ST di Pittoni e soprattutto per alcuni rinforzi sulla 128 Coupé G. 2 del sammarinese «Walter». Tutti poi sono stati dichiarati in regola.

• Colta all'assistenza notturna di Isola di Fano: Bacchelli «Scusa Giulio, ma la tua macchina prende bene i settemila?». Bisulli: «Ma guarda questo qui, con tutte le cose che bisogna fare per restare in strada con questo fango, ha il tempo di guardare il contagiri!».



«Com'è bello volare...» starà pensando Augustin entrato in orbita con Strametto sulla Opel Ascona al salto della prova di S. Leo. Sono finiti diciassettesimi assoluti



Ancora nella prova di S. Leo, ecco la Tominz al guado: con il suo passaggio spettacolare, si è guadagnata le simpatie generali dei molti spettatori presenti

era solo un aperitivo perché un'ora e mezzo dopo era la novità del rally, l'Opel Commodore di Bray-Rudy, a cedere di schianto per il grippaggio della coppia conica quando i due avevano ottime probabilità di chiudere in testa il turismo di serie.

Fino a questo momento gli unici indenni erano quelli del G. 3 che dall'inizio si stavano dando battaglia senza tregua; la festa finiva comunque presto perché nello stesso momento sparivano Tauffer (differenziale), Tony Carello (che bel debutto il suo con la Lancia!), Dall'Ava, protagonista con Maiga di un assalto alla quarta piazza della Tominz veramente raggioso, e Perazio che usciva di strada non riuscendo più a rimettersi in carreggiata nonostante la vettura fosse perfetta.

In precedenza, tutti durante le prime battute di gara avevano abbandonato quattro possibili protagonisti ed un outsider che si preannunciava veramente pericoloso, ci riferiamo a Svizzero-Zanchetti che guidavano l'Ascona G. 2 di Conrero cui ha ceduto ancora una volta il cambio, Ambrogetti-«Valentino» usciti di strada, Carello-Cartotto anch'essi con il cambio a pezzi, Tabanelli-Capra ancora per il cambio e Stagnani-Scaioili che avevano segnato ottimi tempi prima di finire a neve sulla prova di Borgo Pace.

Alla fine, allora, Bisulli ha preceduto Verini (due prove mozzafiato le sue ultime, ma inutili perché il ritardo accumulato al controllo orario dopo la riparazione alla sua vettura era ben più rilevante) comunque splendido primattore con Macaluso, e la coppia rivelazione (se così si può dire perché già lo scorso anno si era parlato di loro) De Eccher-Salvador con la Porsche Carrera RS G. 3 che la Boldrin-

auto ha messo loro a disposizione collaborando così fattivamente con l'equipaggio bianco-azzurro di Cavallari che alla sua prima uscita ha già colto un risultato di prestigio insperato.

Il quarto posto della Tominz conferma quanto si è sempre detto della campionessa europea ed appare già come un invito al bis di quest'anno. Pittoni poi, con la 124 ST, ha ottenuto un altro dei suoi risultati « bomba » che lo ripropongono come pilota estremamente eclettico.

Sesti sono finiti i quattro baffi di Ferraris e Cianci, una bella soddisfazione per il Bruno che quest'anno tenterà di recuperare il terreno perduto nella stagione passata.

Dietro Bagna e Sanfront hanno concluso ottimamente una gara iniziata quasi subito con una paurosa e preoccupante picchiata e si sono guadagnati punti preziosi per il campionato Lancia che quest'anno monopolizza gli interessi di tutti i fedelissimi dell'HF.

«Walter»-«Nino» terminando ottavi assoluti hanno aggiunto alla soddisfazione di aver vinto il G. 2 quella di un piazzamento da favola, dimostrando così che il campionato sammarinese vinto l'anno passato non era poi tanto casuale.

Due parole infine per Presotto-Presnot: con Brai, Tabanelli e Pittoni erano stati protagonisti del G. 1; purtroppo un guaio proprio nel finale ha tolto loro la soddisfazione di un piazzamento molto migliore che si erano guadagnati col volante tra i denti in tutte le prove speciali.

Andrà meglio la prossima volta come andrà meglio anche agli organizzatori che al merito di aver messo insieme un rally bellissimo debbono aggiungere le peccate organizzative delle troppe prove speciali annullate tra cui quella dell'Autodromo di Santamonica dove un poco di esperienza in più avrebbe certamente evitato che si verificasse a poche ore dal via l'impennata dei gestori dell'impianto (mezzi di soccorso non a disposizione, richiesta ulteriore di soldi e così via) che ha privato la competizione di uno dei suoi maggiori poli d'interesse.

Carlo Cavicchi

Classifica dell' Euro Rallies piloti dopo tre prove	ARTIC RALLY			
	COSTA BRAVA	S. MARINO	TOTALE	
Rainio-Nyman	20	—	—	20
Haldi-Van Der Hoeven	—	20	—	20
Bisulli-Zanuccoli	—	—	20	20
Blomqvist-Sylvan	15	—	—	15
Pradera-Comyn	—	15	—	15
Verini-Macaluso	—	—	15	15

Troppe P.S. annullate

Ottimi ancora gli exploit di Brambilla-Laera (anch'essi al debutto con l'HF) e soprattutto di Baldacci-Parma decimi assoluti con la piccola Simca Rally 2, a riprova che è un vero peccato che da questa stagione i mostriattoni verdi della squadra ufficiale di Villastellone non corrano più.

Non bastano a VERINI 22 P.S. vinte

I TAPPA

Prova speciale «A» Piandicastello km 13,70 - tempo 16'30"

1. Verini 17'58";
2. Bisulli 18'05";
3. Bacchelli 18'34";
4. De Eccher 19'24";
5. Tominz 19'35";
6. Brai 19'37";
7. Svizzero 19'43";
8. Pittoni 19'48";
9. Zandonà 19'51";
10. Tauffer 19'52".

Prova speciale «B» Le Cesane km 9,60 - tempo 11'30"

1. Bisulli 13'39";
2. Verini 13'42";
3. Bacchelli 14'15";
4. Tominz 14'42";
5. De Eccher 14'53";
6. Stagnani 14'56";
7. Tauffer 14'59";
8. Zanrosso 14'59";
9. Bagna 15'01";
10. Perazio 15'06".

Prova speciale «C» Monte Paganuccio km 11,30 - tempo 13'30"

1. Verini e Bisulli 17'18";
3. Bacchelli 17'31";
4. Tominz 18'25";
5. De Eccher 18'30";
6. Tauffer 18'38";
7. Pittoni 18'58";
8. Stagnani 19'01";
9. Zanrosso 19'05";
10. Ferraris 19'08".

Prova speciale «E» Piandimeleto km 5,40 - tempo 6'30"

1. Verini e Bisulli 7'31";
3. Bacchelli 7'36";
4. Tominz 7'58";
5. De Eccher 8'08";
6. Dall'Ava 8'11";
7. Carello 8'16";
8. Stagnani 8'22";
9. Pittoni 8'26";
10. Zandonà 8'26".

Prova speciale «G» S.M. Tiberina km 7,50 - tempo 9'

1. Verini 11'14";
2. Bisulli 11'22";
3. Bacchelli 11'33";
4. De Eccher 11'42";
5. Tominz 12';
6. Bianchi 12'15";
7. Tauffer 12'17";
8. Dall'Ava 12'30";
9. Stagnani 12'38";
10. Carello 12'38".

Prova speciale «H» Borgo Pace km 20 - tempo 24'

1. Bacchelli 27'09";
2. Bisulli 27'26";
3. De Eccher 27'57";
4. Verini 27'59";
5. Dall'Ava 28'45";
6. Presotto 28'55";
7. Brai 28'56";
8. Carello 28'59";
9. Tauffer 29'18";
10. «Walter» 29'23".

Prova speciale «I» Viamaggio km 6,25 - tempo 7'30"

1. Verini 7'56";
2. Bisulli 8'03";
3. Bacchelli 8'04";
4. Tauffer 8'16";
5. Dall'Ava 8'18";
6. De Eccher e Zandonà 8'24";
8. Brai 8'25";
9. Pittoni e Baron 8'30".

Prova speciale «L» Monte Fumaiolo km 6,80 - tempo 8'

1. Verini 9'58";
2. Bisulli 10'12";
3. Bacchelli 10'20";
4. De Eccher 10'33";
5. Tominz 10'55";
6. Bagna 10'55";
7. Perazio e Baron 10'59";
9. Ferraris 11' e 18";
10. Tauffer e De Stefano 11'47".

Prova speciale «M» Miniera di Particara km 6,25 - tempo 7'30"

1. Verini 9'13";
2. Bacchelli 9'20";
3. Bisulli 9'21";
4. Tominz 9'44";
5. De Eccher 9'52";
6. Tauffer 10'01";
7. Dall'Ava 10'07";
8. Zandonà e Ferraris 10'15";
10. Presotto 10'16".

Prova speciale «N» San Leo km 9,15 - tempo 11'

1. Verini 11'49";
2. Bacchelli 11'59";
3. Bisulli 12';
4. De Eccher 12'21";
5. Tominz 12'32";
6. Tauffer 12'38";
7. Brai 12'41";
8. Pittoni 12'48";
9. Dall'Ava 12'53";
10. Presotto 13'03".

Prova speciale «B1» Le Cesane

1. Verini 12'53";
2. Bisulli 13'09";
3. Bacchelli 13'15";
4. De Eccher 13'35";
5. Tominz 14'03";
6. Brai 14'04";
7. Presotto 14'04";
8. Zandonà 14'06";
9. Dall'Ava 14'07";
10. Bagna e Pittoni 14' e 13".

Prova speciale «C1» «La sicurezza»

1. Verini 16'36";
2. Tauffer 17'15";
3. Bacchelli 17'34";
4. Dall'Ava 17'55";
5. Brai 18'05";

Lino Ceccarelli

E' SUCCESSO ANCHE QUESTO

● Colpo di scena già in sede di verifiche preliminari: gli spider Fiat si presentano con le portiere alleggerite e prive del regolare sistema di movimento dell'alzacristalli, in più anche i cofani (anteriore e posteriore) apparivano visibilmente alleggeriti e privi delle normali nervature di rinforzo.

I commissari tecnici, Caneschi e Galmanini, restavano interdetti e dubbiosi sul da farsi mentre il diesse Fiat, Silecchia sosteneva che al proposito esiste già una regolare richiesta di estensione di omologa. Le vetture venivano passate sub-judice mentre iniziavano fittissime consultazioni con Milano nella persona dell'ingegnere Noretto della CSAI. I commissari sportivi Salvay e Lazzaretto rimandavano sempre ogni decisione dimostrando chiaramente di non gradire troppo la gatta che avevano da pelare.

Si è arrivati così a fine rally dove è uscito un comunicato che sanciva una ammonizione alla Fiat per aver alleggerito cofani e portiere. Nessuno ha parlato del fatto che nelle vetture il regolare sistema meccanico del trascinamento del vetro è stato bellamente saltato, ma è già molto così.



Ottimo il terzo posto di De Eccher, della neonata squadra bianco-azzurra diretta da Arnaldo Cavallari, che aveva in gara cinque vetture

● Nel corso della fitta corrispondenza tra Milano e S. Marino si è appreso anche ufficialmente che lo «staccabatteria» non è mai obbligatorio nei rallies, nemmeno nel caso sia prevista una prova in pista. Questo perché la CSI ha stabilito che il regolamento tecnico che fa testo è quello che si riferisce al tipo di competizione in oggetto.

● La Kleber presentava una nuova serie di pneumatici denominata M+S Competition 2 a mescola polivalente con carcassa più soffice e tagliati a mano a spalla arrotondata. Inoltre c'erano i nuovi Competon 23 RM-RS versione più aggiornata della nota gomma da asfalto, e c'erano soprat-

tutto i prototipi slick (e rain) nelle misure 8/20/13" e 8/25/13" per cerchi da 7 a 9 pollici.

● La Fiat, continuando nei suoi esperimenti per rendere sempre più competitivo il suo spider 1850, ha provato a S. Marino anche un tipo di racing della Dunlop montati su cerchi anteriori da sette pollici e posteriori da otto. Per la pista di Misano c'era in programma invece la utilizzazione «bomba» dei nuovi cerchi da 15" che era possibile montare grazie all'utilizzazione di slick dal profilo bassissimo.

● Diverse prove speciali sono saltate nel corso della gara: due di queste, Pietralunga e Monte Macinara, sono

camion, una coppia di innamorati, e, dulcis in fundo, una macchina della polizia.

● Tra la prima e la seconda tappa era previsto un parco di lavoro di oltre quattro ore. Un tempo assurdo che se da un lato ha favorito molte riparazioni alle vetture, dall'altro ha costretto i meccanici delle varie assistenze a sforzi sovrumani per rabberciare tutte le macchine dovendo oltretutto operare in mezzo alla neve del piazzale a disposizione.

● Fuori gara troppo presto per una paurosa uscita di strada conclusasi rovinosamente, Guido del Prete (una delle più concrete promesse ignorate nell'elenco, anche scandaloso, dei piloti prioritari), ha messo a disposizione tutto quanto restava della sua HF 1600. Ne hanno approfittato Bagna-Sanfront che hanno montato il suo cambio, il suo scarico ed i suoi fendinebbia, Perazio-Griffa che hanno preso il suo sedile e Leverato-Toso che hanno rilevato il suo radiatore. Peccato che la scocca fosse irrecuperabile...

● S. Marino, causa la neve, è stato definito da molti colleghi il «Montecarlo» italiano. In effetti di simile ha avuto molti particolari, non ultimo la ripetizione dei «fatacci» del Burzet '73. Sul Monte Fumaiole infatti, a poche ore dalla fine, molti concorrenti si sono visti dare la partenza per restare poi bloccati in prova speciale da una vettura di uno spettatore che si era intraversata e impantanata. Finiti tutti fuori tem-



Sempre al guado, vediamo in difficoltà la Ford Escort di Bigoni

5. RALLY DI S. MARINO, gara internazionale valida quale terza prova del campionato rallies conduttori - S. Marino, 27 febbraio-2 marzo 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Bisulli-Zanucoli (Fiat-Abarth Rally) tempo 6.11'19"; 2. Verini-Macaluso (Fiat-Abarth Rally) 6.15'35"; 3. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 6.26'39"; 4. Tominz-Mamolo (Fiat-Abarth Rally) 6.30'04"; 5. Pittoni-Volpinari (Fiat 124 ST) 6.40'04"; 6. Ferraris-Cianci (Lancia Fulvia HF) 6.40'52"; 7. Bagna-Sanfront (Lancia Fulvia HF) 6.43'38"; 8. Walter-Nino (Fiat 128 coupé) 6.52'51"; 9. Brambilla-Laera (Lancia Fulvia HF) 6.58'06"; 10. Baldacci-Parma (Simca Rallye 2) 7.00'32"; 11. Presotto-Peressinot (Opel



Molto bene andava anche l'Anna Cambiagli, con la De Dominicis, che sono state fermate dalla rottura del differenziale della loro Fiat 1600



Come al solito, il Rally di S. Marino è stato seguitissimo dal pubblico. Notate, per l'entusiasmo dimostrato, queste scolarette affascinate da «tuffi» delle vetture al classico passaggio del guado

1. Verini 7'50"; 2. Bacchelli 7'51"; 3. Bisulli 7'53"; 4. De Eccher 7'59"; 5. Brai 8'14"; 6. Dall'Ava 8'15"; 7. Pittoni 8'19"; 8. Presotto 8'20"; 9. Tauffer 8'22"; 10. Tominz 8'23".

Prova speciale «L1» Monte Fumaiole

1. Bacchelli 10'08"; 2. Verini 10'15"; 3. Bisulli 10'35"; 4. De Eccher 10'35"; 5. Dall'Ava 10'52"; 6. Zandonà 11'18"; 7. Carello 11'20"; 9. Tominz 11'22"; 10. Ferraris 11'22".

Km 8,55 - tempo 10'

1. Verini 11'48"; 2. Bisulli 12'11"; 3. Bacchelli 12'16"; 4. De Eccher 12'43"; 5. Tominz 12'54"; 6. Dall'Ava 12'59"; 7. «Walt» 13'22"; 8. Presotto e Zandonà 13'27"; 10. Brai 13'28".

II TAPPA

Prova speciale «Q» Panoramica

1. Bisulli 5'47"; 2. Bacchelli 5'48"; 3. Verini 5'50"; 4. De Eccher 5'56"; 5. Tauffer 6'01"; 6. Tominz 6'05"; 7. Zandonà 6'06"; 8. Dall'Ava 6'10"; 9. Brai 6'16"; 10. Ferraris 6'30".

Prova speciale «A1» Piandicastello

1. Bisulli 18'12"; 2. Verini 18'13"; 3. Bacchelli 18'16"; 4. Tauffer 18'46"; 5. De Eccher 19'13"; 6. Tominz 19'27"; 7. Brai 19'37"; 8. Dall'Ava 19'40"; 9. Pittoni 19'40"; 10. Bagna 19'48".

Prova speciale «E1» Piandimeleto

1. Verini 7'30"; 2. Bacchelli 7'31"; 3. Bisulli 7'38"; 4. Carello 7'53"; 5. Tauffer 7'58"; 6. Tominz e Dall'Ava 7'59"; 8. Presotto 8'04"; 9. De Eccher 8'15"; 10. Zandonà 8'22".

Prova speciale «R» Monte Vicino

1. Verini 16'01"; 2. Bisulli 16'07"; 3. Tominz 16'56"; 4. Zanrosso 17'; 5. Carello 17'01"; 6. Tauffer 17'13"; 7. Brai 17'26"; 8. Dall'Ava 17'27"; 9. De Eccher 17'30"; 10. Pittoni 17'34".

Prova speciale «H1» Borgopace

1. Verini 25'15"; 2. Bisulli 25'51"; 3.

Dall'Ava 26'20"; 4. Carello 27'01"; 5. De Eccher 27'15"; 6. Tauffer 27'19"; 7. Tominz 27'24"; 8. Pittoni 27'49"; 9. Ferraris 28'03"; 10. Presotto e Bagna 28'11".

Prova speciale «L2» Monte Fumaiole

1. Dall'Ava 10'30"; 2. Bisulli 10'34"; 3. Verini 10'36"; 4. Carello 10'38"; 5. Tauffer 10'50"; 6. Baron 10'56"; 7. Ferraris 10'58"; 8. Tominz 11'02"; 9. De Eccher 11'08"; 10. Baldacci 11'10".

Prova speciale «N1» Agenzia San Leo

1. Verini 12'15"; 2. De Eccher 12'33"; 3. Dall'Ava 12'41"; 4. Bisulli 12'46"; 5. Tauffer 12'47"; 6. Tominz 12'55"; 7. Ferraris 13'06"; 8. Presotto 13'12"; 9. Bagna 13'13"; 10. Carello 13'22".

Prova speciale «E2» Pian di Meleto

1. Bisulli 7'57"; 8. De Eccher 8'06"; 3. Verini 8'07"; 4. Dall'Ava 8'10"; 5. Presotto 8'13"; 5. Bagna 8'13"; 7. Tominz 8'15"; 8. Tauffer 8'17"; 9. Ferraris 8'22"; 10. Carello 8'24".

Prova speciale «R1» Monte Vicino

1. Verini 16'04"; 2. Tominz 16'20"; 3. Bisulli e Dall'Ava 16'25"; 5. De Eccher 16'31"; 6. Tauffer 16'36"; 7. Pittoni 16'47"; 8. Presotto 16'57"; 9. Ferraris e Bagna 17'01".

Prova speciale «H2» Borgo Pace

1. Verini 26'37"; 2. De Eccher 27'15"; 3. Bisulli 27'31"; 4. Tominz 27'51"; 5. Pittoni 28'01"; 6. Presotto 28'30"; 7. Ferraris 28'31"; 8. Baron 28'36"; 9. Brambilla 29"; 10. Baldacci 29'18".

Prova speciale «L3» Monte Fumaiole

1. Verini 11'45"; 2. Baron 11'58"; 3. Bagna 12'31"; 4. Vudafieri 12'45"; 5. Brambilla 12'51"; 6. Baldacci 13'; 7. Pittoni 13'06"; 8. Ferraris 13'47"; 9. Bisulli 13'49"; 10. De Eccher 14'04".

Prova speciale «M2» Agenzia San Leo

1. Verini 12'14"; 2. Bisulli 12'23"; 3. Tominz 12'57"; 4. Ferraris 13'; 5. Bagna 13'01"; 6. De Eccher 13'02"; 7. Brambilla 13'11"; 8. Pittoni 13'17"; 9. Presotto 13'24"; 10. Baldacci.

state annullate in quanto i commissari di percorso ad esse predisposto non sono stati messi a disposizione dall'A.C. di Ancona contrariamente agli impegni già presi tra l'Ente e l'organizzazione.

● Essendosi rifiutati tutti i piloti a salire dopo il pilota Fiat, se Verini avesse voluto avrebbe potuto terminare il rally da solo mettendo tutti gli altri in condizione di essere fuori tempo massimo. Alla Fiat hanno deciso allora di farlo fermare avvisando gli organizzatori del problema riammettendo tutti in gara.

● Al termine della prima lunghissima tappa c'è stato un equipaggio arrivato fuori tempo massimo, quello di Brion-Rossi. Purtroppo la loro vettura lamentava noie alla pompa della benzina in seguito anche alla rottura della cinghia del ventilatore che aveva creato un surriscaldamento anomalo. Con molto stoicismo allora i due sono arrivati sino a S. Marino con la vettura a spinta. La lunghissima salita ha tradito i loro sforzi e anche se di poco, sono stati esclusi dalla classifica.

● L'eliminazione della ripetizione della prova di Monte S. M. Tiberina nel corso della seconda notte ha creato non pochi problemi ai concorrenti per via di un cronometrista che (a te sì, a te no) segnava strani orari di partenza per il controllo orario favorendo accavallamenti di macchine. Purtroppo un navigatore tra i più noti e simpatici ha perso momentaneamente la testa finendo per correggere la tabella di marcia. Adesso del suo caso se ne occuperà la CSAI.

● Altra prova annullata quella di Monte S. M. Tiberina dopo che Verini (il primo a partire) è arrivato in cima incrociando un trattore, un

po massimo, i malcapitati hanno poi ottenuto di essere riammessi in classifica anche se con due ore di ritardo rispetto agli altri.

● Dov'era l'A.P.R. a S. Marino? Nessuno ha visto il rappresentante dell'associazione piloti prima della gara. Nessuno ha visto l'addetto a disposizione dei concorrenti durante la corsa per le rimostranze presso i commissari sportivi. Nessuno degli esclusi (o quasi) del Burzet all'italiana s'è sentito aiutato nel momento della grande discussione di fine rally, quando gli ultimi arrivati, bagnati e infreddoliti per le ore di sosta all'addiaccio in attesa di decisioni sul da farsi, hanno dovuto eleggersi su due piedi due rappresentanti per andare a commerciare una «meritata» riammissione in classifica. In quanto poi alle ricognizioni ante-gara per decidere dove avrebbero dovuto terminare le prove speciali, beh, nessuno proprio deve esserci andato.

● Al termine della gara diverse vetture sono state verificate d'ufficio. Tra queste l'Opel Ascona G. 1 del bravo Baron terminato non assoluto che è stato tolto di classifica per evidenti manomissioni alle sedi valvole con spianatura della testa che ha favorito un aumento del rapporto di compressione dello 0,7. Baron ricorrerà in appello, ma non tanto per aver ragione, quanto per avere in mano qualcosa di cui valersi con il suo preparatore, il famosissimo Irmscher, che per questo «capolavoro» s'è fatto pagare fior di quattrini.

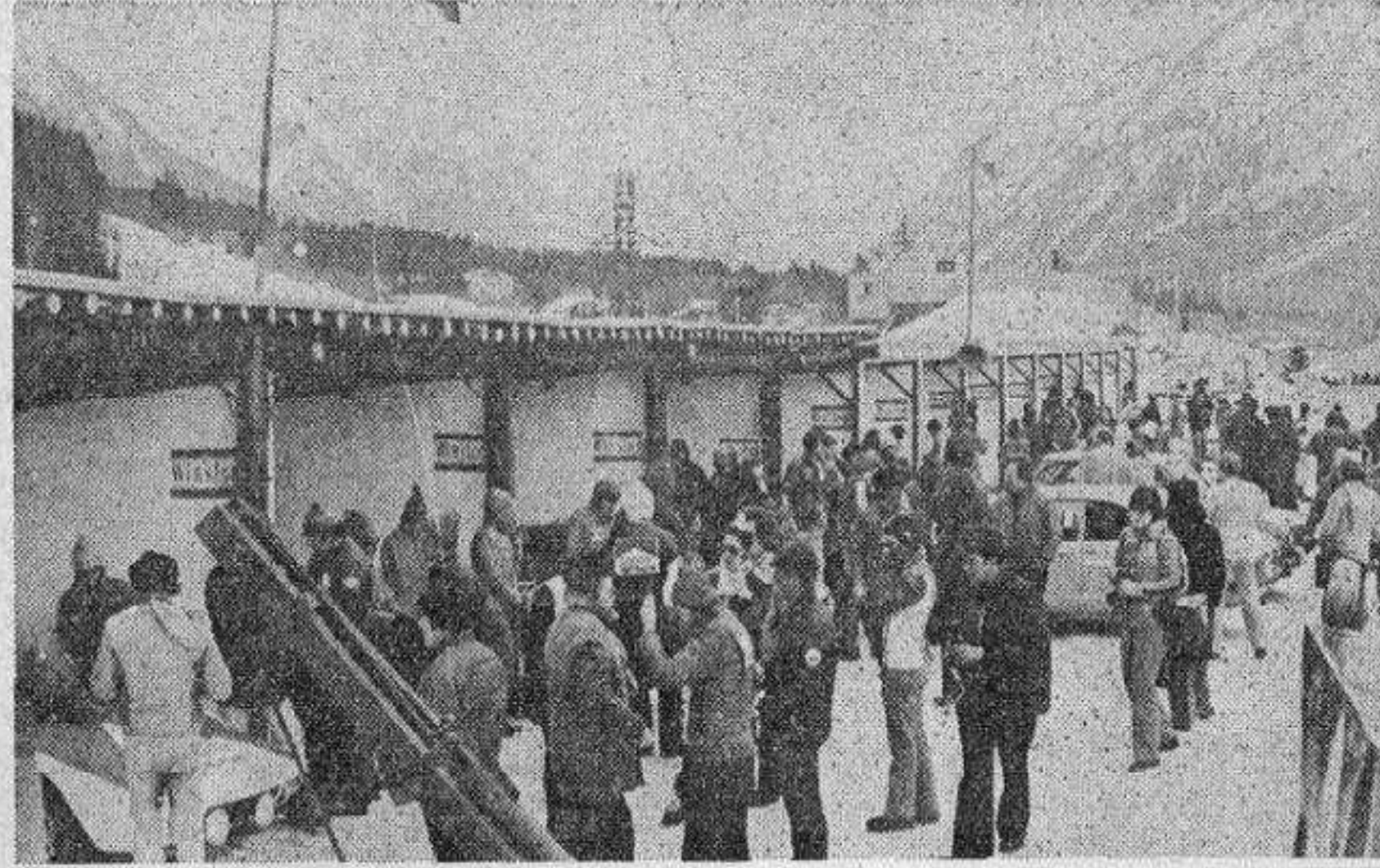
● Colta al volo in sala stampa dalla bocca di Roberto Angiolini: «Ne ero sicuro che l'Ambrogetti, che con la sua macchina è sempre arrivato al traguardo, con la mia sarebbe finito attorno a un albero...».

Cav.

Ascona) 7.03'18"; 12. Dus-Rorato (Opel Ascona) 7.06'21"; 13. Vudafieri-Bonaga (Porsche 911) 7.15'11"; 14. «Lucky» - «Luke» (Opel Ascona) 7.22'21"; 15. Tormentone-Mursia (Opel Ascona) 7.31'36"; 16. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) 7.35'05"; 17. Agustin-Strametto (Opel Ascona) 7.57'31"; 18. Marchi-Senigallia (Lancia Fulvia HF) 8.21'46"; 19. Mancini-Martelli (Fiat 128 coupé) 8.30'53"; 20. Rabino-Poluzzi (Fiat 127) 8.31'42"; 21. Checchet-Volpato (Fiat 127) 8.33'24"; 22. Ligobbi-Castiglia (Fiat 124 ST) 9.01'17"; 23. Borsetto-Cernigoi (Fiat-Abarth Rally) 9.16'11"; 24. Berni-Manfredi (Fiat 128-1100) 9.21'41"; 25. Petroni-Reccioni (Simca Rallye 2) 9.22'17"; 26. Accorsi-Barbolini (Fiat 128 coupé) 9.22'29"; 27. Tauffer-Bonelli (Porsche Carrera) 9.22'39"; 28. Iccudrac-Defendenti (Fiat 128 coupé) 9.25'46"; 29. Nesti-Annessari (Simca Rallye 2) 9.28'17"; 30. Cucirelli-Saporiti (Lancia Fulvia HF) 9.34'18"; 31. Romito-Romito (Opel Ascona) 9.39'40"; 32. Carello-Baron (Lancia Fulvia HF) 9.39'58"; 33. Zannoni-Muccioli (Fiat 128 coupé) 9.49'51"; 34. Orlandi-Restelli (Opel Ascona) 9.40'12"; 35. Montacuti-Montacuti (Fiat 128 coupé) 9.45'58"; 36. Figli-Morandi (Opel Ascona) 10.00'08"; 37. Ferrar-Chiappori (Fiat-Abarth 1800) 10.00'00" e 32"; 38. Merlin-Serchi (Lancia Fulvia HF) 10.13'34"; 39. Michielli-Hyldon (Lancia Fulvia HF) 10.13'39"; 40. Maretti-Mazzoni (Lancia Fulvia HF) 10.21'26"; 41. Perazio-Griffa (Lancia Fulvia HF) 10.33'01"; 42. Bigoni-Bigoni (Ford Escort) 11.21'49"; 43. Girola-Gigli (Ford Capri) 11.44'17"; 44. Brai-Rudy (Opel Commodore) 12.21'07"; 45. Zanrosso-Antonello (Fiat-Abarth 1800) 12.40'54"; 46. «Mailkol»-Frison (Renault 12 Gordini) 12.48'00" e 35"; 47. Buda-Galdieri (Ford Escort) 13.27'15"; 48. Paroli-Maggi (Skoda 120 S) 13.32'50"; 49. Zandonà-Roggia (Opel Ascona) 14.14'52"; 50. Bacchelli-Rossetti (Fiat-Abarth Rally) 14.48'57".



Lo spirito di « kermesse » che è aleggiato attorno a questa 24 ore sul ghiaccio ha comportato anche la caratteristica sfilata di majorettes



Sulla piccola pista ghiacciata di Chamonix, con un andamento piuttosto tortuoso, non mancavano i box individuali per i molti protagonisti



L'ing. Sguazzini era venuto a « tifare ». Eccolo con Pelganta

BALLESTRIERI e LAMPINEN

poco «rispettosi» con la gloriosa HF a CHAMONIX

CHAMONIX - Farsi soffiare il posto è una cosa che non fa piacere a nessuno ma alla quale pochi sanno trovare il modo di difendersi. Tra questi pochi la Fulvia brilla con una tenacia che disarmava gli stessi dirigenti Lancia ai quali, bene o male, non dispiacerebbe se le nuove nate portassero via il posto alla gloriosa ma non certo freschissima HF.

A Chamonix, con una mossa imprevedibile da tutti, a far guerra alla Fulvia era stata portata, oltre alla Stratos, anche la nuova Beta Coupé preparata ed alleggerita in tutta fretta: in pratica una sfida tra tutta la produzione Lancia! Ma a vincere è stata ancora la Fulvia: è una storia che si ripete. Munari lo sentiva già sabato sera dopo la prova notturna senza chiodi, che le cose per la Stratos sarebbero state difficili:

«Siamo sfortunati, non capisco come sia: prima si è staccato il supporto della leva del cambio, poi si è rotto un serbatoio e abbiamo dovuto fare rifornimento ad ogni sosta, e, quando ci siamo trovati negli incidenti e negli ingorghi, abbiamo dovuto fermarci mentre la Fulvia passava sempre... non so».

Come se non bastasse ad adombrare Munari si era messa una segnalazione poco chiara, proprio all'ultimo giro della manche notturna quando la Stratos aveva avuto la peggio rispetto alla Fulvia guidata senza chiodi in maniera formidabile da Lampinen. Credendo che la Fulvia avesse già tagliato il traguardo Munari ha rallentato lasciandosi passare e perdendo un prezioso giro per la classifica finale. Insomma l'umore non era dei migliori.

Per giunta dall'altra parte della barricata, (casalinga ma sempre barricata) c'era un Ballestrieri deciso a vincere con la Fulvia e un Lampinen che come il suo compagno « sente » la gloriosa trazione avanti in modo particolare. Ballestrieri di poter vincere lo aveva dimostrato fin dalle prove di qualificazioni, demolendo gli avversari con tempi da farlo balzare subito favorito.

Come se non bastasse aveva voglia di vincere almeno quanto Munari e la faccenda era seria e tale da consigliar qualche cautela da parte della direzione della squadra. Peccato, che tanta premessa non abbia avuto un epilogo regolare domenica, nelle tre ultime ore decisive di corsa.

La Stratos, inaspettatamente, dopo essere stata forte, veloce e robusta per tanto tempo, ad un certo punto si è sgonfiata: motore con rumori poco rassicuranti da una parte, carrozzeria ballonzolante dall'altra, hanno consigliato di rinunciare ad una lotta fratricida dando via libera alla solita, vecchia Fulvia e una vittoria più che meritata a Ballestrieri e Lampinen. Anche la Beta infatti era fuori causa, già da un pezzo, ferita in uno dei prevedibili punti deboli di chi esordisce: la sospensione posteriore.

Dietro, il vuoto. Non perché dovesse essere vuoto, ma perché anche gli avversari più preparati, di guai ne avevano avuti più della Lancia. La Toyota di Waldegaard e Anderson, per esempio, e almeno due delle quattro Alpine presenti, che avrebbero potuto essere nella lotta e ancora la Porsche Carrera di Balas e Jassaud avevano dovuto fermarsi per i guasti provocati da una pista resa infame da buche e solchi ghiacciati.

Così, alla lunga, dietro ai bolidi di casa ed ai professionisti, sono emerse quelle auto alle quali gli organizzatori pensavano allestendo una prova di durata. La Daf, per esempio, ottimamente condotta da Laurent e Marche, l'Alfasud pressoché normale che l'Alfa francese ha affidato alla promessa Arnoux e al formidabile Beguin e che se non fosse stata fortemente attardata da un cappottamento avrebbe occupato un posto più alto del sesto assoluto.

E ancora, l'Opel Ascona Gr. 1 che il nostro Trombotto ha deciso con Rua e che senza un guasto alla trasmissione avrebbe conquistato una classifica migliore. L'esperimento di Chamonix è comunque riuscito: una corsa di durata, 10 ore e non 24 come il regolamento affermava facendo leva sulle altre gare in programma, ha portato una voce nuova nell'automobilismo anche se alcune defezioni, come quella dell'Alpine ufficiale e della Ford, non hanno dato più pepe alla lotta.

Si è avuta, invece, una risposta al quesito che ci si sta ponendo, da un po' di tempo a questa parte, sui chiodi si o i chiodi no nei rallies. Con la corsa di tre ore senza chiodi le due macchine che hanno potuto correre e non arrancare sono state solo le Lancia che disponevano dei nuovi efficacissimi Pirelli, battezzati YETI, di mescola morbida. Per le altre, anche per la Porsche che aveva dei Michelin XWX sicuramente di sperimentazione, la corsa si è spesso trasformata in un gioco mortificante sui ghiaccioni scivolosi.

Gabriela Noris

FRATRICIDIO



Riunite in questa foto, nella « esse » del tracciato, le grandi protagoniste della corsa: le Lancia Fulvia e Stratos hanno condotto al primo e secondo posto assoluto dopo avere duramente sostenuto una strenua « lotta in famiglia ».

ORA PER ORA

Dal guizzo al «rumore» STRATOS

CHAMONIX - «Francesi, sportivi, una bella notizia» strillava lo speaker del circuito sabato sera, in piena 24 Ore, «Bouttier ha battuto Calcabrini ed è campione d'Europa...» e poi, tra i denti «E' una bella rivincita per noi sull'Italia, che qui...».

Conoscendo i francesi ed il loro nazionalismo, non c'era da meravigliarsi che tutte le armi fossero buone per parare il duro colpo che le Lancia stavano portando al prestigio nazionale. Ormai anche la più tenace delle Alpine, quella di Alibelli e Hummel, aveva perduto contatto con le nostre macchine che proseguivano in una lotta apertissima tra loro, vero punto di interesse per questa gara di durata invernale. Una lotta senza quartiere, Stratos contro Fulvia, nella quale si era validamente inserita anche l'esordiente Beta coupé prima che una sospensione posteriore cedesse. La formula di corsa aveva favorito la Stratos nelle prime battute: quat-

tro ore con pneumatici chiodati costituivano una opportunità d'uso dei cavalli del motore Dino che la Fulvia non aveva. Con Pirelli super chiodati (800 dietro e 706 davanti) su di una pista ammolata dal sole che alle cinque è ancora sul circuito, Munari e la Stratos si sono buttati a testa bassa nella mischia come se invece di una gara di durata si fosse trattato di uno sprint di poche decine di giri. Il balzo in testa dell'Alpine di Alibelli è un fuoco di paglia, perché la Stratos quando passa al comando se ne va senza difficoltà.

Le posizioni nelle prime battute sono le seguenti: Munari, Alibelli con l'Alpine 1600 Gr. 4, Laurent con la formidabile Daf-Gordini, Neyret con l'Alpine 1800 Gr. 5, Balas con la Porsche Carrera, Ballestrieri con la Fulvia, Pregliasco con la Beta coupé (circa 150 HP ed alleggerita il più possibile), Martin con l'Alpine 1600, Beguin con l'Alfasud, Trombotto con l'Opel Ascona e, attardato e già abbondantemente ammaccato, Andersson con la Toyota Corolla.

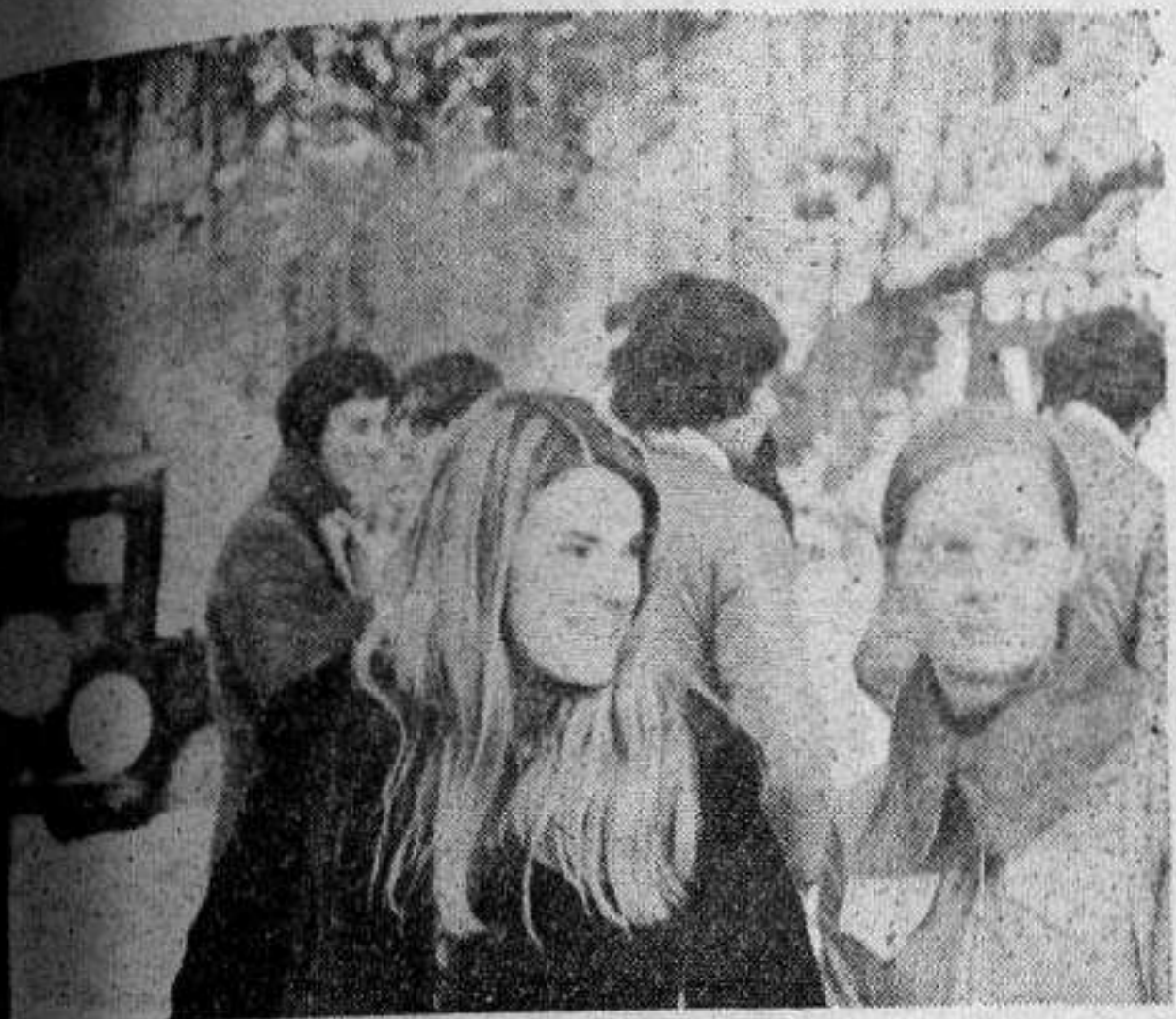
Col passare dei giri, mentre si consolida la posizione di Munari, è Ballestrieri protagonista: uno dopo l'altro scavalca tutti gli avversari e dopo mezz'ora tra lui e Munari c'è solo l'Alpine di Alibelli. Anche Pregliasco ha fatto progressi notevoli, e la Beta è quinta, alle spalle dell'altra Alpine temibile, quella di Neyret.

Poco dopo la mezz'ora di gara la rincorsa Lancia è completa con Ballestrieri alle spalle di Munari (ma già doppiato) e Pregliasco quarto, a tiro dell'Alpine di Alibelli. Al momen-

to del primo cambio, esattamente un'ora dopo il via, c'è qualche noia per la Stratos, che ha avuto allentato il supporto della leva del cambio. E' quanto basta, insieme al gioco dei rifornimenti, perché le vetture di testa vengano a trovarsi ancora tutte nello stesso giro con la Fulvia di Ballestrieri al comando. Sulla Beta è intanto salito Pelganta che era stato mobilitato in previsione della defezione di Andruet. Elford invece è appiedato perché la macchina esordiente ben presto romperà la sospensione posteriore destra e verrà ritirata.

Lampinen, che ha preso il posto di Ballestrieri, continua a tirare e Andruet accusa un ritardo di un giro. Le due Alpine inseguite sono più lontane con la Hoepfner che al posto di Neyret è terza, malgrado noie al cambio. In questa fase risale molto bene la Porsche Carrera guidata magistralmente da Jassaud che precede l'Alpine di Julien, la Daf e l'Alfasud ora guidata da Arnoux.

Oltre alla Beta sono ferme l'Alpine di Martin, la Toyota — alla quale si sta sostituendo interamente la sospensione posteriore per i danni subiti nell'incidente iniziale — e la Opel di Trombotto e Rue, anch'essa bloccata dai guai di una pista tutta buche, salti e binari di ghiaccio. Per Trombotto è la trasmissione che è saltata, e s'incarica l'altoparlante di chiedere se qualcuno tra il pubblico ha una Ascona dalla quale smontare il pezzo mancante. Ennesima prova del valore del nostro sport: due ragazzi francesi offrono la loro Ascona per lo smontaggio della tra-



Vic Elford ha guidato la nuova Beta che si è rotta presto. Eccolo con la Beckers e « Biche »



Al box/Lancia, oltre al d.t. Audetto, c'erano anche Cesare Fiorio e il direttore tecnico Mike Parkes



Nella prima parte della gara, vediamo Munari con la Stratos a stretto contatto con un'altra gruppo 5, cioè l'Alpine 1800 di Jullien-Frequelin

LANCIA

Nelle prove la sorpresa della DAF

CHAMONIX - « Abbiamo fatto la festa prima della corsa » teneva a precisare il portavoce Lancia, Audetto, dopo le prove « Per evitare che poi qualche sorpresa potesse rovinare l'allegria » un pessimismo di questo tipo da parte della squadra più forte e meglio rappresentata poteva giustificarsi solo con due ragioni: qualche imprevisto più... del previsto e un po' di scaramanzia.

Non era tanto il miglior posto sulla griglia di partenza conquistato dalla Daf di Laurent a mettere un po' in agitazione la squadra italiana, e neppure il fatto che davanti alla Stratos di Munari fossero riuscite ad infilarsi anche le due Alpine (Renault di Alibelli e Neyret, quanto la defezione meccanica della interessantissima sorpresa Beta coupé, tirata fuori senza preavviso dalla Casa italiana al posto di una delle due Stratos annunciate, e quella umana di Andruet, scopertosi troppo ingenuamente senza licenza rinnovata a poche ore dal via.

Due fatti rimediabili, per fortuna, visto che alla Beta il guaio non era venuto da un difetto ma da una errata manovra di sollevamento col crick che ha causato il piegamento della barra. A questo incidente di inesperienza — Stratos e Fulvia possono essere trattate diversamente nella rapida manovra di sollevamento per il cambio ruote — si è anche aggiunto un indurimento del cambio che impediva l'innesto dei rapporti alti. Pregliasco, che si accingeva a fare i suoi giri di qualificazione per conquistare un posto buono in partenza, ha dovuto così ridare la macchina alle cure dei meccanici che hanno potuto fare tutto prima dell'ora del via.

Anche l'altro guaio, quello di Andruet, trova soluzione con una chiusura di occhi da parte degli organizzatori che gli consentono di correre. Pelganta che era stato messo in preallarme viene affiancato a Pregliasco e ad Elford sulla Beta. Parlare dei guai Lancia non vuol dire che alla Lancia di guai ce ne siano stati molti, anzi: per esempio la fedele Fulvia, per la quale la qualificazione non era d'ufficio, come per Beta e Stratos, ha conquistato con sorprendente superiorità il posto al via nella gara internazionale per merito di un Ballestrieri scatenato che nei giri di qualificazione senza chiodi ha fatto ingoiare oltre cinque secondi alla Alpine di Martin risultata la più svelta delle avversarie. E sono cinque secondi in un percorso da un chilometro e mezzo scarso!

A questo exploit ha fatto riscontro in tutto il team italiano la convinzione che le prospettive per la conqui-



Prime battute di gara: la Beta Coupé di Pregliasco davanti all'Alfasud di Beguin. In alto, Andruet con la Stratos taglia il traguardo classificandosi secondo a 16 giri dalla Fulvia di Ballestrieri-Lampinen

smisone e Trombotto, seppure attardatissimo, può ripartire.

Le due Lancia al comando riprendono la lotta alla terza ora con Munari che prima insegue e poi supera Ballestrieri. Con l'Alpine di Neyret a quattro giri la lotta è in famiglia. Andruet infatti si ritrova la Stratos in testa per l'ultimo turno e malgrado una rapida sosta per togliere un loro penzolante che avrebbe potuto provocare un corto circuito, vince con un giro di vantaggio su Lampinen-Ballestrieri e sette sulla Carrera di Balas e Jaussaud.

L'Alpine di Neyret e la Hoepfner ha ceduto proprio sul finale ed è stata ritirata per cui la prova senza chiodi vedrà un confronto esclusivo tra le due Lancia.

DOPO LE QUATTRO ORE INIZIALI con i chiodi la classifica è questa: 1. Munari-Andruet (Lancia Stratos 2,4) giri 207, media 67,275 kmh; 2. Ballestrieri-Lampinen (Lancia Fulvia Coupé HF) giri 206; 3. Balas-Jaussiaud (Porsche Carrera) giri 200; 4. Laurent-Marche (Daf Proto 1440) giri 194; 5. Hoepfner-Neyret (Alpine 1600) giri 190; 6. Jullien-Frequelin (Alpine 1600) giri 187; 7. Alibelli-Hummel (Alpine 1600) giri 170; 8. Waldegaard-Andersson (Toyota Corolla) giri 162; 9. Beguin-Arnoux (Alfasud) giri 157; 10. Trombotto-Rue (Opel Ascona) giri 112; 11. Pregliasco-Pelganta-Elford (Lancia Beta) giri 66; 12. Martin-Masset (Alpine 1600) giri 37.

Dopo due ore di neutralizzazione

CONTINUA A PAGINA 32

sta di questa prima gara di durata su ghiaccio fossero più che buone. La formula della gara di durata è stata ideata dagli organizzatori di Chamonix per salire di importanza tra gli eventi internazionali: dopo alcune edizioni della « Ronde » corse con la formula dell'autocross, cioè con tante corse eliminatorie per arrivare alla finale tra i migliori, anche questa su pochi giri, quest'anno è stata « inventata » una formula battezzata da 24 ore anche se nella realtà si tratta di molto meno.

Infatti gli iscritti sono stati suddivisi in gruppi, dai quali selezionare 32 equipaggi da ripartire tra tre gare di 12 equipaggi ciascuna. I primi 12 equipaggi, quelli battezzati « internazionali » « A » costituiscono il centro di interesse della manifestazione ed è a loro che tocca percorrere più ore. Tra questi, le otto auto invitate dagli organizzatori e con diritto di partenza più le quattro più rapide tra le altre. Il programma prevedeva per questo gruppo una prima gara su cinque ore, dalle 5 di sabato pomeriggio alle dieci sempre di sabato con ruote chiodate. Poi un'ora di intervallo ed un'altra gara, di quattro ore, senza i chiodi alle gomme. Infine, sempre per queste dodici auto, ammesso che abbiano resistito tutte, un'ultima prova di quattro ore con o senza chiodi a seconda della decisione degli organizzatori. Nel primo pomeriggio di domenica.

Somma dei tempi e dei punteggi raccolti per l'eventuale non rispetto di alcune norme di regolamento, co-

stituiscono la classifica dalla quale ottenere il vincitore assoluto. Un totale di tredici ore, quindi, abbastanza comunque per coprire più dei mille chilometri su di una pista dal « mal di mare ».

Gli altri due gruppi, chiamati « B » e « C », disputavano gare a sé nella notte e nella mattina di domenica con durata di tre e quattro ore rispettivamente, corse sempre senza chiodi. Questo stando al regolamento perché l'abbondante nevicata di venerdì, quasi paradossale in quanto venuta quando il rischio di annullamento della gara era stato risolto col trasporto di tonnellate di neve dai vicini nevai e tutto funzionava alla perfezione, ha convinto gli organizzatori a prendere una decisione semplificativa: quella di ridurre di un'ora tutte le gare. Come a dire dieci ore per gli internazionali A e due e tre ore rispettivamente per i B e C.

Nel complesso una formula di gara macchinosa ma interessante, se per le tante corse degli altri anni avessero il sicuro pregio di far divertire il pubblico, pregio che alle gare di durata non si può attribuire facilmente. Per ovviare a questo inconveniente ed ai rigori del freddo gli organizzatori hanno allestito un grosso tendone dove « si mangia e si balla » per dimenticare i lavoratori del volante alle prese con la lunghezza della gara. Un modo tutto francese — Le Mans ci insegna — per tenere vivo l'interesse del pubblico durante una 24 ore.

Sulle prove il discorso è duplice. Della qualificazione per i quattro po-

sti liberi abbiamo in parte già detto. Ballestrieri è stato stupendo portando la sua Fulvia al terzo posto assoluto nella prima prova disputata coi chiodi per poi passare al primo posto dopo la prova senza chiodi. Non meno bravo l'altro italiano, Trombotto, che con un'Opel Ascona 1900 appena « svelta » da Conrero ma saldamente Gr. 1, è riuscito a sopravanzare un folto gruppo di avversari. Tra Ballestrieri e Trombotto si sono inserite due Alpine: la 1800 Gr. 5 di Jullien e la 1600 Gr. 4 Martin mentre tutti gli altri sono stati eliminati.

Degli otto invitati, in lizza per lo schieramento, primo in pista Munari con la Stratos. Vederlo fa spavento ma la neve fresca caduta nella notte non lo avvantaggia ed il suo miglior tempo, 1'01"7, non gli consentirà che il quarto posto assoluto. Anche Andersson, n. 2, alla guida della Toyota Corolla 1600 col motore Twin-cam, non si trova molto a suo agio segnando 1'05"9.

Chi fa mirabile è invece la Daf con motore Gordini 1440 guidata da Laurent che ferma i cronometri su 1'00"4, miglior tempo assoluto. Degli avversari i più tenaci sono Alibelli e Neyret con le Alpine che hanno portato i cronometri a 1'00"9 ed 1'01"1. Più lontani Balas, con la Porsche Carrera guidata in coppia con Jaussiaud e Arnoux con la piccola Alfasud. Pregliasco con la Beta resta invece fermo, partirà in ultima fila.

g. n.

L'austerità all'autodromo romano è rimasta solo per due COPPE (rubate)



Il « misto » diverte ...

Parte il gruppo « misto », una eccitante novità per l'Italia: in prima fila, De Antoni, Rampa e Francisci, cioè una Formula 3, una Granturismo ed una Sport!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Due coppe, probabilmente rubate da qualcuno che non le potrà mai guadagnare onestamente, sono state l'unico inconveniente di questa « Il Coppa Austerità » che ha definitivamente ribadito che né gli sciechi, né tantomeno le altalene governative possono porre un freno allo sport automobilistico ed alla passione dei piloti.

Anche questa volta chi ha corso deve ringraziare la buona volontà della scuderia « Gruppo Piloti Romani », con in testa il presidente Palangio,

Gr. 1 e 3 (1300)

Quasi una bandiera nera

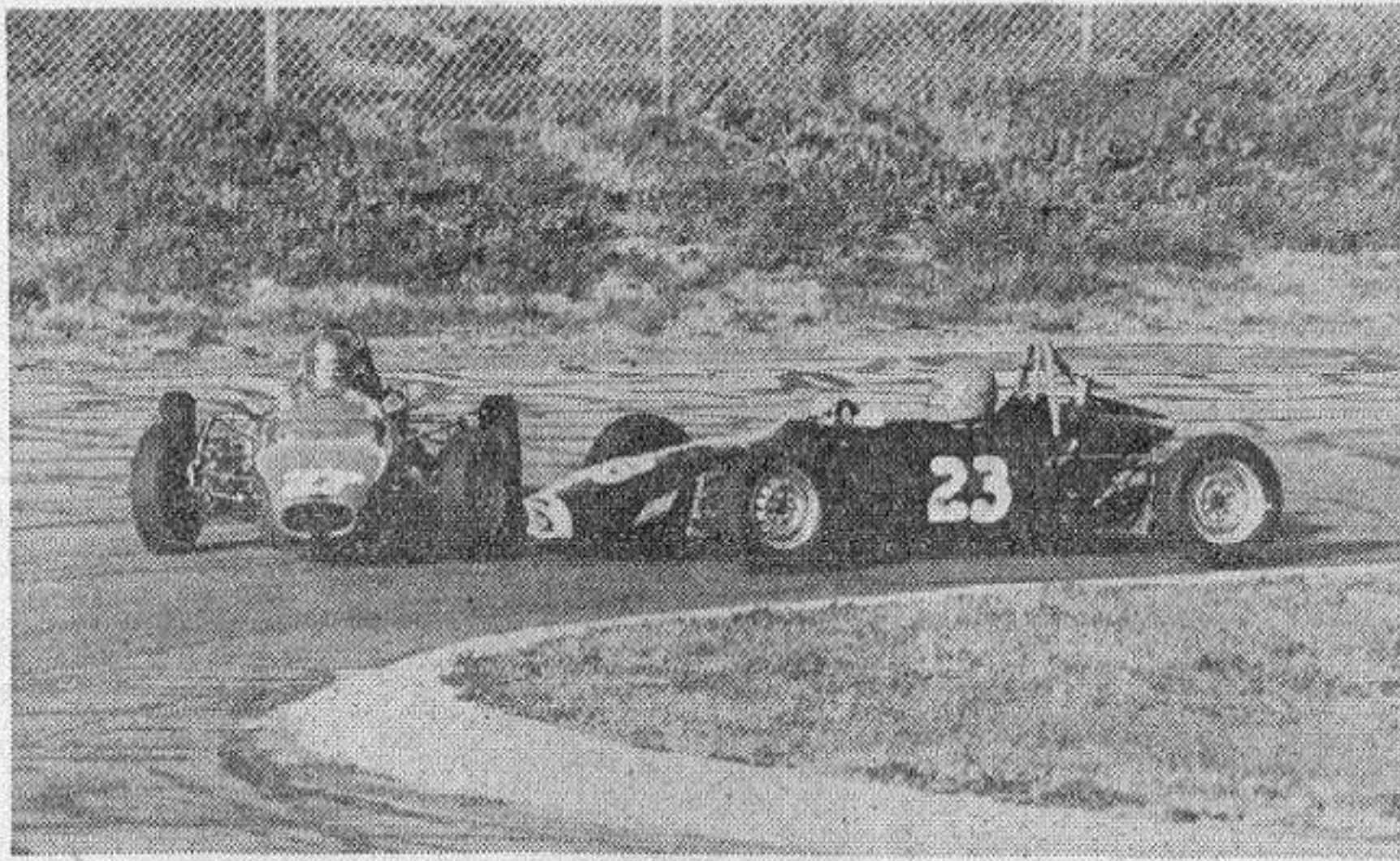
L'inizio è in sordina, con sole quattro macchine in pista per l'assenza di alcuni piloti. Certo, visto il regolamento di questo tipo di gare che ammette in pista un massimo di otto macchine e dà la precedenza solo a chi si iscrive tempestivamente per evitare il sempre antipatico criterio delle qualificazioni, sarebbe gradita una maggiore serietà da parte dei piloti-fantasma.

In partenza le due Fulvia HF di Salamina e Cianfoni resistono bene al bruciante « rush » della Simca Rally di Scherni che comunque al tornante riesce ad infilarsi fra le Lancia. Queste ultime poi riprendono il sopravvento, con Salamina nettamente in testa, e la gara sembra non avere più storia. Al contrario Scherni ritrova la fiducia e, pur girando in tempi esaltanti, a due giri dal termine torna in seconda posizione. Probabilmente ci sarebbe riuscito con un giro di anticipo se Cianfoni non avesse adottato una scorrettissima andatura a zig-zag per la quale ha evitato d'un soffio la bandiera nera.

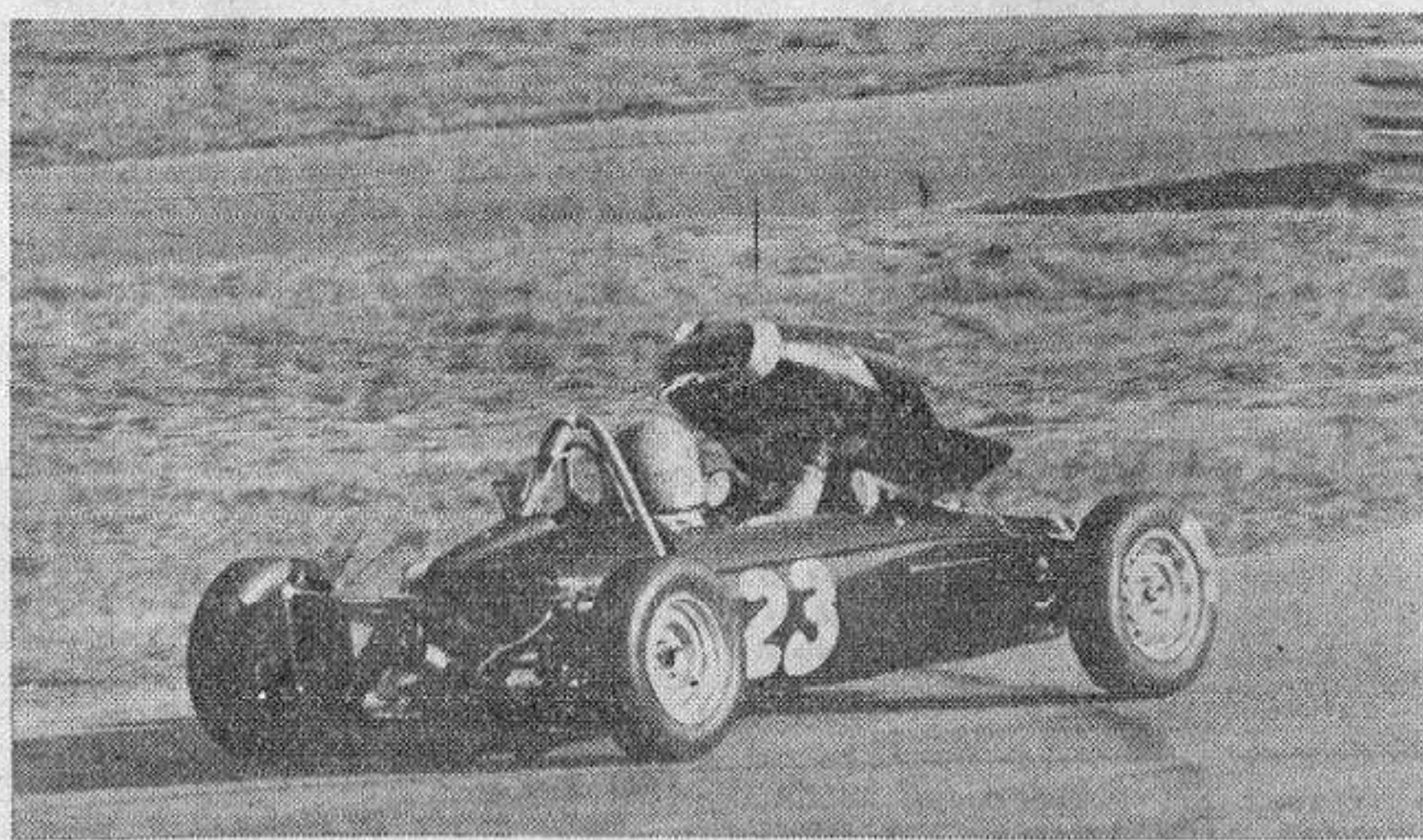
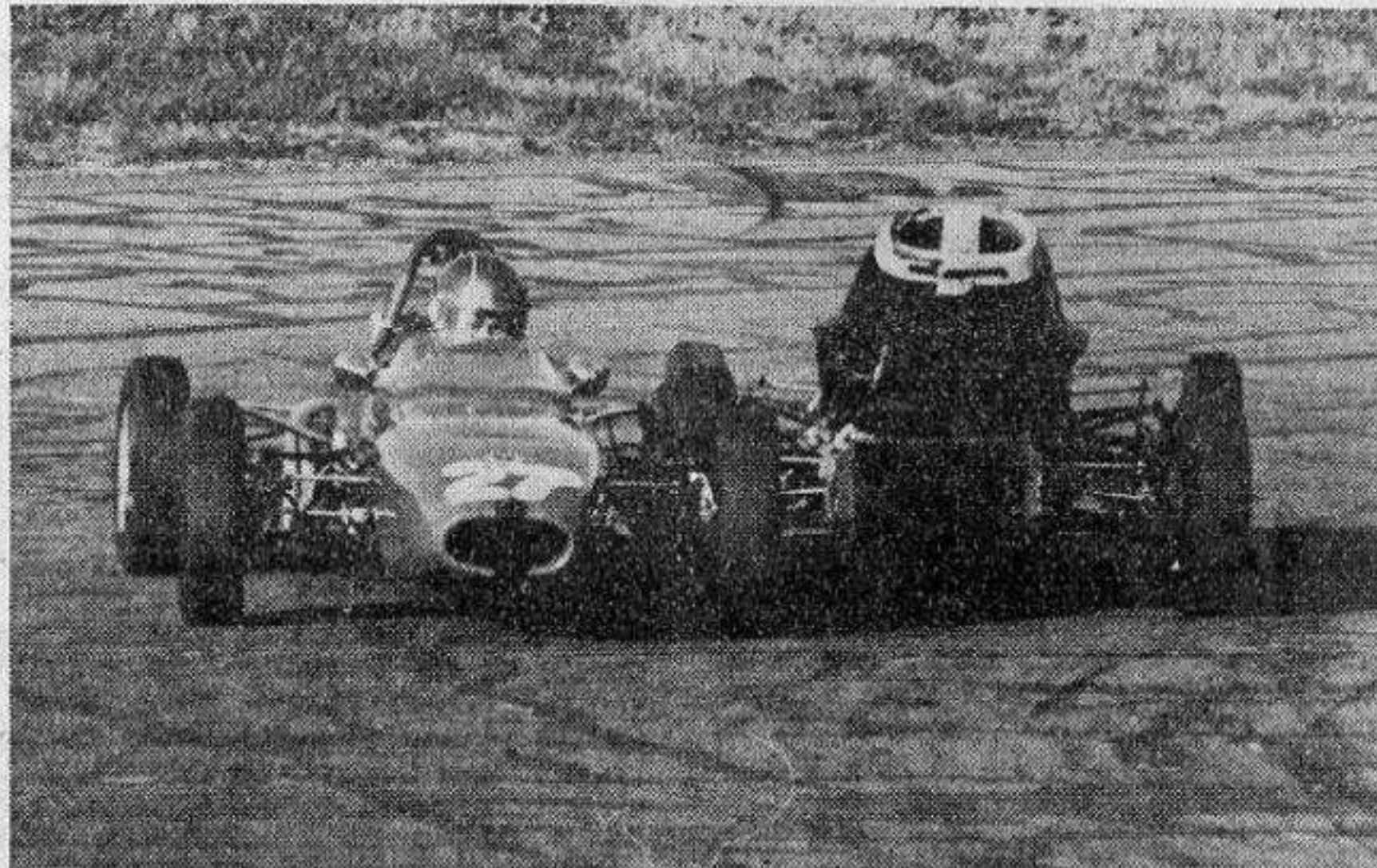
Gr. 2 (500)

Nella scia di PAPEROGA

« Gastone », miglior tempo in prova, ha una partenza infelice e ne approfitta il calabrese Morabito (Castelli) per assumere il comando della situazione. Guiderà in testa per tutta la gara e vincerà indisturbato. L'attenzione era comunque concentrata su « Gastone » (Tamburini) che ancora una volta non poteva tenere fede al suo pseudonimo ma era costretto ad una veloce sosta al box per uno sportello che si apriva ad ogni curva. Riparte quando l'ultimo, Blasetti, era già alla Viterbo ma guidando sempre sotto il minuto e undici, « staccando » quando ormai si trova dentro le curve, all'ultimo giro riprende anche la scia dell'amico (vorremmo dire del cugino...) « Paperoga » (Sanna) e con l'ennesima « infilata » fa suo il secondo posto.



In queste foto, la sequenza dell'urto fra Ferrari (N. 27) e Tomassini. Ferrari si è scomposto al tornantino, e dopo l'urto il muso della GDS di Tomassini sta « decollando », quindi il pilota riesce a controllarlo



Gr. 2 (600-700)

YANKEE a motore spento

Questa gara poteva essere un vero duello in famiglia, data la superiorità delle macchine di Lanini, guidate da « Yankee » e « Gin-Tonic », che quest'anno puntano decisamente al titolo italiano. Al contrario « Gin-Tonic », con il motore a doppi condotti probabilmente meno progressivo di quello tradizionale, parte malissimo e deve rimontare. Naturalmente ne approfittava « Yankee » ed in un paio di giri guadagnava un centinaio di metri che gli permetteranno di condurre sempre indisturbato, pur se ad un ritmo tutt'altro che tranquillo. Intanto il momentaneamente secondo Gattafoni, con una 700 autopreparata, già a metà gara era « puntato » dalla rossa Giannini di « Gin-Tonic » ed a tre giri dal termine la « staccata » prima della Viterbo sarà favorevole a questo ultimo. Ultimo brivido nel finale con « Yankee » che arriva a motore spento, ma nessuna paura: desiderava solo farsi raggiungere dal compagno di squadra per un arrivo più significativo.

2. COPPA AUSTERITÀ, gara di velocità in circuito - Valllunga, 2 marzo 1974.

LE CLASSIFICHE

Gruppi 2-4-5 e Formula fino a 1600: 1. Massimo De Antoni (Brabham BT 35) 9'20"0; 2. Francisci (AMS-Alfa) 9'29"2; 3. Rampa (Alpine) 10'21"8; 4. « Vak-Psant » (BMW) a 1 giro; 5. « Dino » (Alfa GTA) a 1 giro; 6. La Vecchia (Alfa GT) a 1 giro; 7. « Rara » a 1 giro; 8. Rocco (BMW) a 6 giri; 9. Squillace.

Giro più veloce: Francisci 54"6.
Gruppi 1 e 3 fino a 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia HF) 11'52"4; 2. Scherni (Simca Rally) 12'03"6; 3. Cianfoni (Lancia HF) 12'12"3; 4. Di Tonno.

Giro più veloce: Salamina 1'10"1.
GRUPPO 2
Classe 500: 1. Rocco Morabito (Fiat) 12'03"2; 2. « Gastone » (Giannini) 12'15"5; 3. « Paperoga » (Fiat) 12'16"6; 4. Chiavacci (Fiat) 12'51"2; 5. Blasetti (Fiat) 13'23"1.

Giro più veloce: « Gastone » 1'10"5.
Classi 600-700: 1. « Yankee » (Giannini) 11'23"6; 2. « Gin-Tonic » (Giannini) 11'25"5; 3. Gattafoni (Giannini) 11'26"5; 4. « Paperoga » (Abarth) 12'08"0; 5. Simeone (Giannini) 12'11"9.

Giro più veloce: « Yankee » 1'06"6.
Gruppi 2 e 4 fino a 1300 e Ford-Mexico: 1. Paolo Squillace (Fiat 128 coupé) 10'29"7; 2. « Dino » (Alfa GTA) 10'32"2; 3. Clemente (Mexico) 11'14"0; 4. Notaro (Mexico) 11'25"7; 5. Morabito.

Giro più veloce: Squillace 1'01"4.
Gruppi 2 e 4 fino a 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine) 10'23"0; 2. « Vak-Psant » (BMW) 10'24"9; 3. La Vecchia (Alfa GT) 10'58"6; 4. « Rara » (Alfa GT) 11'08"5.

Giro più veloce: « Vak-Psant » 1'00"9.
Formula 850: 1. Giuseppe Papparusso (Papparusso) 10'17"2; 2. Ferrari (Lucky) 10'18"0; 3. Tomassini (DSG) 10'18"1; 4. Zappacosta (AZ) 10'22"8; 5. Alfonsi.

Gr. 2-4 (1300)

Anche le MEXICO senza lotta

Il buon ritmo precedente sarà momentaneamente interrotto da questa gara che senza dubbio risulterà la più monotona della giornata. Comunque la coppa non è di nessuno e tanto meno di Paolo Squillace che con la solita 128 coupé preparata da Trivelato non deve faticare molto per tenere a debita distanza il debuttante « Dino ». Quest'ultimo, un diciannovenne salernitano alla guida di una GTA 1300 ex-Radicella ed attualmente curata da De Roberto, dopo qualche giro di adattamento poteva ritenersi soddisfatto del primo contatto con la pista.

Naturalmente le due Mexico di Clemente e Notaro, preparate da Patriarca, dopo una sfuriata iniziale del primo (che per un giro teneva il contatto con la GTA) dovevano fare corsa a sé ma anche in questo caso la classifica è testimone della mancanza di lotta.

Gr. 2-4 (1600)

Un arrivo in volata

Soltanto quattro le macchine in pista ma gara ugualmente bella, vivacizzata dal lungo duello tra due macchine di caratteristiche estremamente differenti: l'Alpine 1600-Giada-Auto (ex Schon) di Rampa e la BMW-Ferrari di « Vak-Psant ». Uno straniero in una gara club? Nemmeno per sogno: si tratta soltanto del napoletano Serrentino che ha pensato bene di adottare uno pseudonimo consono al suo sistema di guida e che, traducendo del dialetto partenopeo, dovrebbe significare « vado pesante ». Rampa dunque, facendo scodinzolare la bianca berlina francese, parte a razzo e guadagna subito 50 metri riuscendo a controllare la polieroma BMW. Questa ultima infatti è inadatta ad una lotta ravvicinata con la più guizzante Alpine ma una volta da solo Serrentino non diminuiva il ritmo nemmeno per un istante e l'arrivo era praticamente in volata.

Formula 850

Il bazooka per farsi largo

Se non ci fosse stato un freddo intenso che non permetteva di segnare tempi sul giro esaltanti, la gara delle otto e mezzo avrebbe avuto tutte le caratteristiche di uno scontro di campionato, tanti e tali sono stati i colpi di scena. « Qui per passare ci vuole il bazooka » commentava alla fine il terzo arrivato Tomassini, ma la realtà è che in questa formula non c'è spa-

L'ABARTH di NERI a FLÉRON

CORSA DI FLÉRON - 3 marzo - Gara internazionale di velocità in salita.

LA CLASSIFICA

1. Neri (Abarth 3000) 1'23"11; 2. Tricot (Opel Manta) 1'29"40; 3. Mander (Opel Kadett) 1'30"14; 4. Fifi (Fiat 128) 1'31"32; 5. Walchenbach (BMW) 1'31"72; 6. Caly (Schik) 1'33"30; 7. Beurlys (Lola) 1'33"65; 8. PHB (Porsche Carrera) 1'34"09; 9. Bonhorst (Alpine) 1'34"15; 10. Berger (Alfa tubolare) 1'35"10.

LIEGI - Con la Fiat-Abarth tre litri, l'italo-belga Fernand Neri ha dominato nettamente nella corsa in salita di Fléron, che si è svolta nei pressi di Liegi. Gli altri anni Neri aveva sempre avuto come principale avversario l'italiano Tondelli, che quest'anno non era presente. Per questo Neri ha dovuto preoccuparsi soltanto del vecchio campione del Belgio, Beurlys, che riappariva dopo tre anni di sosta, al volante di una Lola.

Neri ha dunque dominato, ma nella prima salita ha battuto l'Opel Manta di Tricot soltanto per qualche centesimo di secondo. Doveva dunque prendersi la rivincita e, del resto, l'ha fatto migliorando il suo tempo di 4". Tricot era di nuovo secondo e il pubblico lo ha applaudito. Dopo i due, il tedesco Mander su Opel Kadett e Fifi, figlio del vincitore, con un coupé Fiat 128, davano prestazioni degne di lode.

Nonostante il freddo, il pubblico era numeroso lungo tutto il percorso. Si deve anche aggiungere che quasi all'ultimo minuto il ministro belga dell'economia ha dato una deroga alla commissione sportiva nazionale, permettendo così l'organizzazione di gare su strada nonostante il limite di velocità, a patto, beninteso, che le strade siano chiuse al traffico e quindi non utilizzabili dai normali utenti. Ciò vuole anche dire che, alla conclusione, la stagione automobilistica belga si svolgerà pressoché normalmente.

André Royez

Anche a Rockingham ha vinto PETTY e YARBOROUGH decide di darsi alla politica

Sempre 2° il «senatore»

ROCKINGHAM - Se a Daytona, per Richard Petty si poté applicare la famosa espressione «Qualcuno lassù ama Petty», per la 500 Miglia di Rockingham nella Carolina del nord — ridotta a 450 miglia per risparmiare carburante — la frase non va.

Perché il pilota della STP, già in testa alla classifica nazionale, grazie alla strepitosa vittoria di Daytona, dopo essere partito dalla prima fila, a fianco di Cale Yarborough, ha guidato la turba di 40 variopinti bolidi per 289 giri imponendosi grazie alla sua perfetta Dodge e alla sua ormai nota guida. Il rosso pilota della Carolina, Yarborough, divenuto commissario della zona di Florence nel 1970, dopo essersi presentato nella lista indipendente, aveva conquistato sabato la prima posizione di partenza guidando alla media di 217,002 kmh, intorno all'ovale di un miglio guidando una Chevrolet sponsorizzata dalla Junior Johnson. In seconda fila, a frazioni di secondo si erano piazzati Charlie Giotzback e David Pearson.

Sotto un sole caldo, 36 mila spettatori hanno assistito ad un duello iniziale dei primi quattro piazzati, duello che è andato scemando quando quasi tutti sono stati costretti a ridurre la velocità eccezione fatta per Petty, che a lungo andare, dopo aver concesso a Yarborough di guidare per 164 dei 443 giri, ha assunto decisamente il comando tenendolo sino alla fine e distaccando inoltre di un giro lo stesso Cale, che già aveva battuto a Daytona. Il monte premi odierno era di 100 mila dollari e al vincitore sono

andati 24 mila dollari oltre a svariati punti che lo terranno saldamente in testa alla classifica, seguito da Yarborough il quale ci ha detto: «Spero di poter vincere un grand national, poi mi ritirerò e mi darò alla politica. Sì, intendo diventare senatore o governatore della Carolina. E' oggi giorno non è difficile».

La gara che ha registrato una media alquanto bassa rispetto alla qualificazione ha visto 40 concorrenti girare per 15 «passate» sotto la luce gialla a causa di due testa-coda, uno di Cecil Gordon che ha bruciato il motore e l'altra di Dick Skillen, per fortuna senza conseguenze.

La prossima 500 Miglia Stock Car si correrà il 17 marzo a Bristol nel Tennessee. Da segnalare la gara sostenuta e coraggiosa di George Follmer alla sua terza apparizione in questa categoria con la Ford della Royal-Crown.

I. m.

500 MIGLIA STOCK CAR ROCKINGHAM CAROLINA DEL NORD

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) che gira alla media di 195,689 kmh 2. Cale Yarborough (Chevrolet) a un giro; 3. Bobby Allison (Chevrolet); 4. Charlie Giotzback (Chevrolet) 5. George Follmer (Ford).

Invasa B. HATCH dai londinesi: è il risveglio da un brutto sogno

LONDRA - Per gli appassionati inglesi che non sono potuti andare in Sud America, è stato un poco come il risveglio dopo un brutto sogno. Il sole brillava, erano presenti commissari, veicoli di pronto soccorso, ambulanze e molti spettatori che passeggiavano tutt'intorno. C'erano perfino alcune vetture nuove che giravano sul circuito, ma non ne facevano parte le attese F. 1, che in fondo erano quelle che interessavano la gente...

Il luogo: Brands Hatch il 24 febbraio, una di quelle occasioni rare in cui il circuito di Grand Prix è aperto per svolgere prove. Poiché si era sparsa la voce, molte squadre di F. 1 avevano intenzione di sfruttare l'occasione ma la vigilia i componenti la direzione erano preoccupati. Dopo le recenti piogge il circuito era molto sporco e i camion addetti ai lavori avevano coperto la superficie di detriti. La direzione ha dunque deciso di dare via libera a «cose» meno importanti, ritenendo che se un pilota di turismo o di F. 5000 avesse avuto difficoltà sarebbe stato un peccato, ma che se una delle vetture dei signori Players o del signor Tyrrell fosse finita sull'erba ne sarebbe risultato una Pessima Pubblicità! E così le squadre di F. 1, e altri che avevano avvertito che sarebbero arrivati, sono stati avvertiti e pregati di non farsi vedere.

Alla Lotus non erano molto contenti, perché si trattava di una «voce» di vitale importanza nel suo programma di prove («e così la JPS va in Spagna a fare prove di pneumatici e subito dopo la Corsa dei Campioni un paio di vetture partiranno per il Sud Africa»).

La JPS viene provata in tutte le possibili forme: con musetti diversi, con variazione dell'alettone anteriore, con alettoni singoli e doppi posteriormente, con uno più largo, sempre posteriormente per la 72, o senza addirittura. In certi casi qualche fotografo che si aggirava nei dintorni è stato severamente pregato di filare e di andare piuttosto a studiare gli uccelli della campagna.

L'unico vero problema di guida per Peterson è stato

la mancanza di spazio per puntellare la gamba sinistra: lo spazio esistente fra il pedale del freno a sinistra e la fiancata gli toglie questa possibilità, poiché lì c'è il pedale della frizione «normale». Peter Warr dice che si ovverà, mettendo dentro la monoscocca una «barra di appoggio». Fra parentesi Warr è soddisfattissimo dei progressi di Peterson come collaudatore. «Quando è venuto da noi — dice — aveva idee un poco vaghe, non avendo mai pilotato una vettura tanto precisa, ma soltanto macchine che doveva «lanciare qua e là».

Torniamo al giorno di prove a Brands Hatch. C'erano molti piloti di Formula Atlantic, come Nicolson e Mulletti che hanno coperto vari giri, e qualche turismo è stata recuperata dai terrapieni fangosi. Alcune F. 5000 hanno dato il loro aiuto nel ripulire la pista. Fra queste c'era la vettura di Edwards, cioè la Lola non verniciata la cui presa d'aria portava ancora gli emblemi dei patrocinatori dello scorso anno, coperti con cura! Pare che la vettura avrà i colori dell'Embassy (e qui salta fuori una domanda: se Guiry si troverà vicino alla F. 1 Embassy di Hill, nella Corsa dei Campioni, oserà tentare di superarla?).

Le recenti piogge hanno ritardato i lavori sul circuito, ma forse ai meccanici della Ferrari farà piacere sapere che avranno più spazio ai boxes per lavorare e non dovranno affollarsi su quel sentierino sterrato per fare segnalazioni ai piloti. Ci sono dieci altri boxes, la strada è stata allargata da uno a oltre tre metri, secondo i punti, e c'è un «balcone» in cemento per le segnalazioni al quale si accede da gradini; è separato dalla pista da circa un metro d'acqua.

Sono già state poste le fondamenta in cemento per una nuova tribuna d'onore permanente e sono state apportate altre migliorie. Fa piacere vedere che qualcuno nutre fede nel futuro delle corse. Il caffè, però, è pessimo come sempre. Arrivederci al Grande Premio!

d. h.

VARANO anticipa a S. GIUSEPPE

PARMA - In seguito ad accordi intercorsi fra la CSAI e il Comitato organizzatore della gara, il Trofeo Cinquetti che avrebbe dovuto svolgersi a Varano il 23 marzo, avrà luogo, invece, in anticipo e cioè il 19 marzo, giorno di S. Giuseppe.

Prove e gare si svolgeranno nella stessa giornata per cui gli organizzatori della gara «chiusa» si vedranno costretti a limitare il numero degli ammessi; un importante motivo per anticipare le iscrizioni. Com'è noto, alla gara sono ammesse le vetture dei Gruppi 3, 4 e 5 (I e II divisione).

ogni caso, l'idea di abbinare macchine con le ruote scoperte alle Sport ed alle Turismo è stata utile per vedere qualche cosa di assolutamente nuovo per l'Italia, dove la mancanza di fantasia negli schieramenti di partenza è quasi un costume nazionale. Niente di male poi se le defezioni dell'ultima ora hanno costretto ad invitare chi già aveva corso (leggi Rampa, «Wakpsant», «Dino», Squillace, La Vecchia e «Rara») a cambiare i numeri ed a disputare un'altra corsa assieme a Rocco (BMW) ed ai due mattatori De Antoni e Francisci.

Questi ultimi due, che a Roma hanno un folto seguito di fans e non hanno certo bisogno di presentazione, hanno dato vita ad una gara vivacissima e molto aperta che sarà a lungo commentata dagli abitués di Vallelunga anche per l'eterogeneità dei loro mezzi. De Antoni aveva la Brabham BT 35 di F. 3 (1600) curata da Genovese, mentre Francisci guidava la AMS con motore Alfa 1300 a testa normale: maneggevolezza contro potenza quindi. De Antoni alla corda esce primo dalla Viterbo ma con una infilata mozzafiato al semaforo è Francisci che inizia a condurre: ci riuscirà per più di metà gara anche perché le gomme della F. 3 entrano più difficilmente in temperatura e la macchina patina vistosamente. Un po' di fortuna a testa comunque.

Poco dopo Francisci ha qualche noia al cambio e De Antoni riprende la prima piazza con una magnifica staccata alla Viterbo. All'ultimo giro ancora un brivido: nel doppiare la GTA di «Dino» il pilota della BT 35 mette due ruote sull'erba compiendo numerosi testa-coda. Tuttavia la macchina si fermerà con le ruote dalla parte giusta e De Antoni potrà riprendersi senza difficoltà mentre Francisci avrà anch'egli da fare con la doppiata GTA e non gli sarà possibile il riaggancio.

Daniele Buzzonetti



La BMW di Rocco di traverso al semaforo. «Wak-Psant» però lo evita...

zio solo per i soliti nomi e chi vuole provare può costituire una sorpresa. Due settimane fa è stato il turno di Zappacosta mentre questa volta sono stati in molti a sgranare gli occhi quando hanno visto partire al palo Ferrari con una Lucky preparata da Colombo.

Questo duo viveva quasi dieci minuti di gloria perché Ferrari, partito bene, si distanziava progressivamente e sembrava irraggiungibile. Alle sue spalle intanto si scatenava la bagarre ed è un peccato che una vera banalità abbia messo troppo presto fuori causa Marazzi che aveva una De Sanctis assistita direttamente dal sor Gino, tornato in pista più battagliero che mai. Fasanella (Lucky-Brunetti), Tomassini con la De Sanctis accorciata da Genovese e Papparuso con la macchina autocostruita davano luogo ad una lotta ravvicinatissima con continuo scambio di posizioni. Verso la fine Fasanella esce di scena per guai al motore ed anche Ferrari con lo scarico piegato deve diminuire il ritmo.

Al tornante, punto fatale delle gare di F. 850, Tomassini vorrebbe passarlo all'interno ma lo spiraglio sarebbe utile solo ad una motocicletta e l'impatto è inevitabile: a rimetterci sarà proprio il pilota di Genovese che, con il muso della macchina contorto, sarà solo terzo mentre il vero opportunista sarà Papparuso che infilerà entrambi ed andrà a vincere per meno di un secondo.

Gruppo misto

Il cocktail
di emozioni

La parte anteriore
gigante ed aerodinamica
che. In

SCONTO per MAGIONE

Domenica 10 marzo si apre, nell'autodromo umbro di Magione, la stagione velocistica italiana con la disputa della 2. Coppa Carpine, riservata alle vetture dei gruppi 1, 2 e 4 e valida quale prima prova del Trofeo per la F. Italia. Con la Collaborazione di Autosprint, i dirigenti dell'autodromo di Magione offrono agli appassionati la possibilità di assistere alla corsa pagando 500 lire in meno sul prezzo del biglietto. E' un'opportunità che sarà ripetuta per tutto il 1974, in occasione di ognuna delle manifestazioni velocistiche in calendario a Magione.

2a COPPA CARPINE

AUTODROMO di MAGIONE - 10 marzo 1974

Presentando questo tagliando alla biglietteria dell'autodromo, potrete usufruire di uno SCONTO DI 500 LIRE sul biglietto d'ingresso alla gara cui il tagliando si riferisce. Il prezzo unico è di lire 2.000, che con il tagliando-sconto viene così ridotto a LIRE 1.500.

La 24 ORE CHAMONIX

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

si parte senza chiodi: sono le undici di sera ed il freddo ha reso la pista ghiacciata e tanto scivolosa da non poterci camminare a piedi. Le macchine sono come impazzite e soprattutto nel tratto in salita il problema diventa quello di riuscire ad andare avanti e non scivolare all'indietro. In queste condizioni Lampinen e la Fulvia si trovano nettamente avvantaggiate su tutti e anche se Munari compie prodezze con la Stratos per non cedere il passo all'avversario, ben presto la Fulvia se ne va.

Le due macchine italiane sono nettamente al di sopra delle altre anche per i pneumatici: la Pirelli ha messo a punto un nuovo tipo di miscela, con codice «Yeti», morbidissima, che dà risultati eccellenti a vista d'occhio. E quale sia la differenza in meglio rispetto agli avversari lo dimostra il fatto che sotto la Porsche di Jaussaud sono state montate delle specialissime Michelin, codice XWX, anch'esse molto morbide, ma con risultati assai scarsi.

In queste condizioni, che diventano paradossali quando si formano veri e propri intasamenti con le auto che scivolano e non riescono a muoversi, Lampinen è splendido e si destreggia passando ovunque. Dopo neppure mezz'ora ha già doppiato tutti, Munari compreso, e la sua gara prosegue rabbiosa. L'Alpine di Alibelli è la più combattiva in questa fase e ad un certo momento si porta anche seconda, ma è il successo di un istante e le posizioni si ristabilizzano. Bene anche Trombotto, quarto nelle prime fasi, poi relegato in fondo da un intasamento dal quale si è potuto togliere grazie soprattutto all'aiuto ricevuto da commissari e spettatori.

Dopo due ore, delle tre previste, dietro le due Lancia si è portata, girando regolarmente, l'Alfasud di Beguin e Arnoux. Tra le Fulvia e la Stratos ci sono sei giri mentre l'Alfasud ne ha sette di ritardo. Quarta è la Porsche con otto giri davanti all'Alpine di Alibelli, l'Opel di Trombotto, la Toyota di Waldegaard e Andersson che si trovano molto a disagio con delle gomme da ghiaccio finlandesi (Hakkapelitta) molto deludenti alla prova dei fatti, ed alla Daf, anche lei con grossi problemi di gomme. Gli altri sono tutti eliminati per guai di trasmissione e sospensione. A svantaggiare la Stratos si è messa anche la rottura di un serbatoio della benzina che costringe a rifornirsi ad ogni sosta, cosa che non capita alla Fulvia che si ferma solo per i cambi.

Malgrado ciò Munari parte per l'ultimo turno con la convinzione di rimontare un po' dello svantaggio. Infatti guidando come solo lui riesce quando vuole vincere, riguadagna nettamente su Lampinen. Nel finale c'è però un piccolo giallo: la Stratos è proprio davanti alla Fulvia e quando manca un giro Florio segnala «uno» a Munari il quale crede di avere alle spalle Lampinen già vincitore. Rallenta per non rischiare e il finlandese, che non è stato sbandierato ne approfitta per passare e per guadagnare di fatto un giro, rendendo vani tutti gli sforzi che Munari aveva fatto per ridurre lo svantaggio.

La classifica delle TRE ORE SENZA CHIODI (si era parlato di ridurle, ma l'Alfa e in parte la Lancia si erano opposte) è la seguente:

1. Ballestrieri-Lampinen (Lancia Fulvia) giri 111, media 48,100 kmh;
2. Munari-Andruet (Lancia Stratos) giri 106;
3. Beguin-Arnoux (Alfasud) giri 104;
4. Balas-Jaussaud (Porsche Carrera) giri 102;
5. Alibelli-Hummel (Alpine 1600) giri 100;
6. Trombotto-Rue (Opel Ascona) giri 98;
7. Waldegaard-Andersson (Toyota) giri 97;
8. Laurent-Marche (Daf 1440) giri 96;
9. Martin-Masse (Alpine 1600) giri 50;
10. Jullien-Fraquelin (Alpine 1600) giri 42.

CLASSIFICA GENERALE PARZIALE

1. Ballestrieri-Lampinen, giri 317;
2. Munari-Andruet giri 313;
3. Balas-Jaussaud giri 302;
4. Laurent-Marche giri 290;
5. Alibelli-Hummel giri 270;
6. Beguin-Arnoux giri 261;
7. Waldegaard-Andersson giri 259;
8. Jullien-Fraquelin giri 229;
9. Trombotto-Rue giri 210;
10. Hoepfner-Neyret giri 190;
11. Martin-Masse giri 96.
12. Preliasco-Pelganta giri 66

Delle 12 auto di sette ore prima, per l'ultimo balzo di tre ore se ne allineano nove. Nel complesso, con le distruzioni della prima parte della gara il numero non è neppure malvagio anche se molte delle superstiti sono ricostruite più o meno artigianalmente.

Il via conferma che non è tutto oro quello che luccica: la Porsche di Balas, che è la prima inseguitrice delle due Lancia non riesce a partire e poi passa alcuni giri al box con problemi all'impianto elettrico. Partono

invece regolarmente Stratos e Fulvia con la sola variante, rispetto al prevedibile, che sulla Stratos non c'è Murari ma Andruet. Con tre ore e i pneumatici chiodati la Stratos forse può recuperare sulla Fulvia e Andruet ci prova: dopo una mezz'ora la Fulvia ha mezzo giro di ritardo e la Toyota di Waldegaard la segue con molta decisione insieme alla solita indomita Alpine di Alibelli. Trombotto, con l'Opel piena di vibrazioni, se la cava ottimamente nella bagarre con la Daf, l'altra Alpine e l'Alfasud.

Si pensa a come possa farcela la Stratos con quattro giri di ritardo: un giro all'ora guadagnato sembra possibile, poi c'è una sosta in meno ai box rispetto alla Fulvia per l'avvicendamento dei piloti e questa può essere la scappatoia per vincere. Congetture, comunque, perché poco dopo la mezz'ora dal motore della macchina di Andruet arrivano rumori sordi. Il primo pensiero è una valvola. La macchina entra ai box, si guarda, si trova, riparte e poi rientra di nuovo.

La brutta sorpresa del cedimento Stratos mette paura al team italiano: la Fulvia è prima con un vantaggio enorme e sfumata la speranza che tocchi alla sorella la vittoria, ora ci si deve guardare da sorprese e mirare al traguardo. Al segnale di rallentare Lampinen, partito nel primo turno, obbedisce diligentemente per cui tocca alla Toyota l'onore del comando per un discreto numero di giri.

Waldegaard va forte come solo chi lo ha visto può immaginare e la macchina, coi chiodi, è molto efficace. Con la sosta ai box della Fulvia anche Alibelli, con l'Alpine, passa avanti ed il pubblico abbacchiato dal dominio Lancia del sabato e della notte si riscalda in favore della berlina francese.

L'entusiasmo sale ancora quando la Toyota accusa un guasto piuttosto profondo che è stato in un primo tempo localizzato nell'albero motore all'attacco del volano e, successivamente, al cambio. Fatto sta che la macchina giapponese viene ritirata e la classifica si fa ancora più povera: dopo novanta giri l'Alpine di Alibelli-Hummel guida davanti alla Fulvia che ne ha uno di ritardo, alla Daf in netta ripresa ma tre giri dietro ed in lotta con l'Alfasud e la Opel di Trombotto.

Munari è staccato di otto giri e dietro di lui c'è solo la Porsche di Balas e Jaussaud che hanno perduto il loro tempo ai box. La classifica di manche non deve comunque impensierire: in effetti la Fulvia conduce con ben 11 giri di vantaggio sulla Stratos nella classifica totale e l'ormai poco combattiva Stratos precede a sua volta di ben 18 giri la Daf che per la somma delle varie prestazioni è terza assoluta. Porsche, Alpine, Alfasud e Opel chiudono la classifica dei pochi superstiti.

L'ultima ora è ravvivata da alcuni episodi, vuoi positivi, vuoi meno. Tra i meno, il timore che per la Stratos le cose si mettano al peggio in quanto i forti colpi della pista in pessime condizioni sembrano aver messo in crisi la solidità generale della vettura non certo nata per questo genere d'inferno.

Positivo, e giusto premio per un pubblico surgelato sugli spalti, è il finale tra l'Alpine di testa e Lampinen: quando ormai la vittoria è certa Cesare Fiorio dà infatti il via al finlandese che rapidamente raggiunge e passa la macchina di Alibelli. Il francese comunque non si arrende e malgrado l'Alpine minacci di perdere la ruota anteriore destra, dà battaglia. Si finisce così sullo sprint con l'Alpine comunque prima e la Fulvia, vincitrice assoluta, nello stesso giro.

Altre ottime cose di questa manche la bella corsa dell'Alfasud di Arnoux e Beguin che avrebbe meritato il terzo posto assoluto se non avesse avuto la sventura nel cappottamento, e quella tenace e piena di grinta di Trombotto e Rua che, malgrado il fortissimo ritardo accumulato con la rottura notturna, hanno concluso quarti di manche e settimi assoluti.

3. PROVA CON I CHIODI

1. Alibelli-Hummel (Alpine 1600) giri 154 media 66,660 kmh;
2. Ballestrieri-Lampinen (Lancia Fulvia) giri 154;
3. Beguin-Arnoux (Alfasud) g. 151;
4. Trombotto-Rua (Opel Ascona) g. 150;
5. Laurent-Marche (Daf Gordini) g. 149;
6. Munari-Andruet (Lancia Stratos) g. 142;
7. Balas-Jaussaud (Porsche Carrera) g. 112;
8. Waldegaard-Andersson (Toyota-Corolla) g. 70;
9. Martin-Masse (Alpine) g. 22.

24 ORE DI CHAMONIX, 2-3 marzo 1974, gara di velocità e durata.

CLASSIFICA FINALE

1. Ballestrieri-Lampinen (Lancia Fulvia) 471
2. Munari-Andruet (Lancia-Stratos) 455
3. Laurent-Marche (Daf-Gordini) 239
4. Alibelli-Hummel (Alpine 1600) 424
5. Balas-Jaussaud (Porsche Carrera) 414
6. Beguin-Arnoux (Alfasud) 412
7. Trombotto-Rua (Opel Ascona) 360
8. Waldegaard-Andersson (Toyota-Corolla) 329
9. Martin-Masse (Alpine 1600) 318.

NON CLASSIFICATI

Jullien-Fraquelin giri 229; Hoepfner-Neyret 190; Preliasco-Elford-Pelganta 66.

g. n.

Per crisi economica annullato il G.P. BELGIO?

E' fallita la società dell'autodromo NIVELLES

BRUXELLES - Due sono i fattori per i quali il G.P. del Belgio di F. 1, previsto per il 12 maggio a Nivelles, sarà probabilmente annullato. Il primo è una semplice questione di denaro, dato che i previsti patrocinatori non sembrano decisi a intervenire come si era pensato, dopo le prime trattative. In tali condizioni, gli organizzatori sono stati costretti a studiare di nuovo il problema, giungendo alla conclusione, quasi sicura, che il grande premio non potrà essere effettuato. Anche nella migliore delle ipotesi, il bilancio non potrà coprire le spese e, in effetti, mancano circa tre milioni di franchi belgi. Soltanto un miracolo dell'ultimo minuto potrebbe sistemare le cose, a meno che la visita di Ecclestone, atteso a Bruxelles nei prossimi giorni, non porti una soluzione. Il secondo fattore riguarda le difficoltà economiche in cui si trova il circuito stesso e questo non serve evidentemente per agevolare la situazione.

Il CAPENIB (Circuit Automobile Permanent de Nivelles Baulers); società anonima che gestisce il circuito, e l'«Intercommunale Interpenib», il cui presidente è il sindaco della città, sono stati convocati dal tribunale del commercio di Nivelles. Dopo un esame approfondito degli incartamenti, e dopo avere ascoltato a lungo M. Robert Benoit, questo tribunale ha semplicemente deciso di porre l'impresa in stato fallimentare, nominando subito un curatore che dovrà occuparsi di tutta la faccenda.

Forse sarà bene fare un flashback, per capire meglio quanto sta succedendo. La CAPENIB fu fondata nel 1969 e le venne affidato l'incarico di occuparsi delle questioni giornalieri. Nel 1972 veniva creata l'Interpenib, che comprendeva le due città di Nivelles e di Baulers. Benoit era amministratore delegato della prima società, M. Scockaert, sindaco di Nivelles, della seconda. I fondi di cui disponeva la CAPENIB ammontavano a 50 milioni di franchi belgi, mentre venivano chiesti crediti per 250 milioni. Qui occorre spiegare che i veri investimenti, al 31 dicembre 1972, erano di 231 milioni e che i prestiti richiesti non sono mai stati accordati, mentre il ministro

belga dell'interno a tutt'oggi non ha dato il suo benestare. Benoit sottolinea, e ci tiene a farlo, che tutti gli incartamenti richiesti sono stati mandati agli organismi interessati in tempo utile e che, inoltre, sono state date tutte le garanzie necessarie. Nell'ambiente del ministro si dichiara invece che ciò non è vero.

Quanto al presidente dell'Interpenib, dichiara di non avere potuto ottenere dalla CAPENIB un rapporto sulla situazione finanziaria. Ecco perché, si dice negli ambienti interessati, i crediti non sono stati sbloccati.

E' su queste basi che il tribunale del commercio ha espresso un giudizio, tenendo conto, da un canto, che le fatture per un ammontare di circa 54 milioni di franchi belgi sono rimaste inevase dal 1971, e dall'altro che l'impresa non è vitale. Nelle sue conclusioni Benoit è molto prudente e precisa soltanto di avere l'intenzione di ricorrere in appello, basandosi su altri elementi, che a prima vista sembrano solidi quanto quelli del giudice. Infatti è vero che attualmente nessun creditore si è rivolto alla CAPENIB e, inoltre, sembra che non sia stato dato un tempo abbastanza lungo per permettere agli interessati di trovare una soluzione concordataria.

Ciò non toglie che, se il giudizio sarà confermato, più di duecento persone resteranno disoccupate. Quanto alle corse previste sul circuito per il 1974, è forse possibile che possano svolgersi sotto la supervisione del curatore nominato dal giudice.

Dietro le quinte corrono certe voci, secondo le quali il problema del circuito di Nivelles sarebbe diventato un problema politico. Quanto a Benoit, parla di cabale a suo danno. Il curatore, fra le altre mansioni, ha anche quella di trovare un acquirente per il circuito, ma anche su questo punto corrono voci e si dice che ci sarebbero già dei possibili compratori, (a certi prezzi) compratori che potrebbero suscitare meraviglia quando si saprà chi sono.

André Royez

Sempre più caldo il G.P. sulla neve di VILLARS

Battaglia con sapone - spray dei piloti in maschera

OLLON VILLARS - L'appuntamento sulla neve per i piloti internazionali ogni anno ormai, è diventata una data importante e permette di trovarsi in gran numero qui a Villars, ospiti del Marlboro o, dell'Ufficio turismo e del Comune di Villars, e degli immaneabili sponsor Goodyear e Texaco.

Quest'anno i piloti presenti erano veramente tanti e forti: vedi Hulme, Fittipaldi, Regazzoni, Hill, Bell, Oliver, Piper, Pescarolo, Larrousse, Jarier, Stommelen, Offenstadt, Haldi, Schenken, Stuck, Mass, Hailwood e tanti altri che non elenco. Insomma eravamo al livello di un buon Gran Premio di F. 1 e tutti si sono dati da fare perché sembrasse tale.

Le gare erano tante: da venerdì con le skibob a sabato e domenica con motoslitte e persino con gare di fondo. Prove individuali ed a squadre, a volte Nazione contro Nazione. Le varie piste erano state ricavate sul laghetto gelato che è sito sopra Villars a circa 2000 metri di altezza. Era prevista anche una prova di dune-buggy, ma lo spessore del ghiaccio lasciava qualche dubbio e, prima di trovarci tutti, piloti e spettatori, a nuotare in acque gelide, si è preferito rinunciare.

Lo «Skidoo» o meglio motoslitte, è stato il mezzo in

cui tutti si sono più scatenati, sentendosi a loro agio con un motore tra le mani.

Spesso restava in movimento solo la slitta, mentre il pilota scompariva in una nuvola di neve, saltando subito in piedi e rincorrendo il tutto, per cercare di tagliare il traguardo in tempo. Anche la gincana con pesca di trota viva e conseguente fuocherello per cucinarla e mangiarla ha avuto il suo successo, ma alla fine si contavano più dita scottate che trote cotte.

Hulme è stato parecchio attivo, senza mai riuscire ad inserirsi nei primi posti, mentre Mass, con guida spericolata, è stato il più efficace, perdendo poi solo alla finalissima contro un certo Guilly, pilota motociclistico.

Il venerdì, in una piscina coperta, gare di nuoto con staffette a squadre in cui diversi piloti sono stati a stento salvati da sicuro annegamento. Erano presenti quattrocinquetelevisioni, quella svizzera, quella inglese, quella tedesca, quella francese e forse qualche altra che non ho contato. Più delle parole serviranno le foto (nel prossimo numero) per farvi vedere quello che abbiamo combinato.

Presenti anche grosse personalità oltre ai piloti, come il Principe Metternich presidente della CSI, il conte Lurani.

De Groffenriend, mr. Thomson, Buzzi e Duffler della Marlboro.

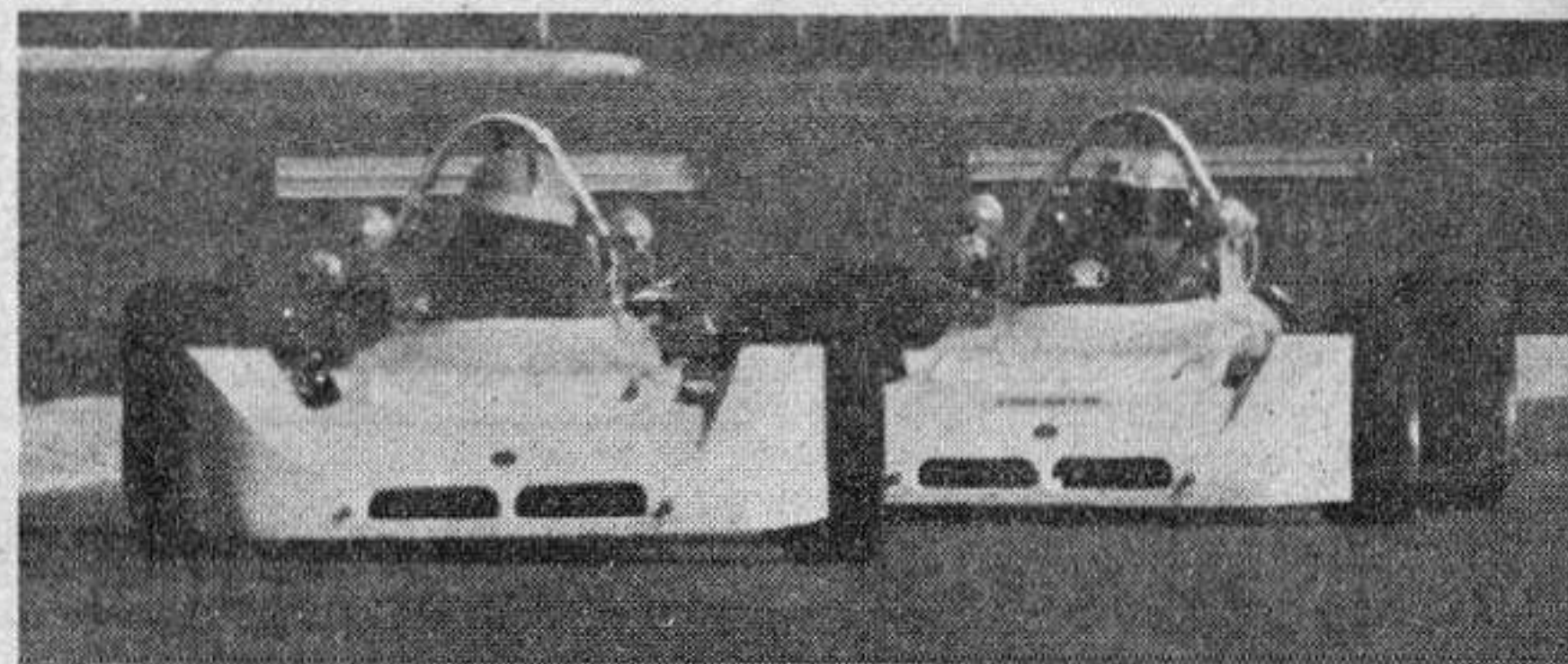
La migliore prestazione è però venuta fuori sabato sera, al gran ballo in maschera all'Hotel du Park. Spiegare a parole è insufficiente ed anche è forse meglio lasciarvi la sorpresa al momento delle fotografie, perché di situazioni buffe e maschere veramente ve n'erano parecchie (tra cui il sottoscritto).

Data l'atmosfera creata dalla maschera generale, in cui Hulme era con un costume da orso, Hill bel diavolo rosso con coda da due metri e un numero infinito di sceicchi arabi, Schenken da stregone, io da Cappuccetto Rosso, a poco a poco si è cominciato a degenerare, prima con una timida partenza con panna montata sotto pressione, per finire ad una insaponata generale con le bombolette spray di sapone da barba, che avevo accuratamente accumulato nel mio cestino da merenda.

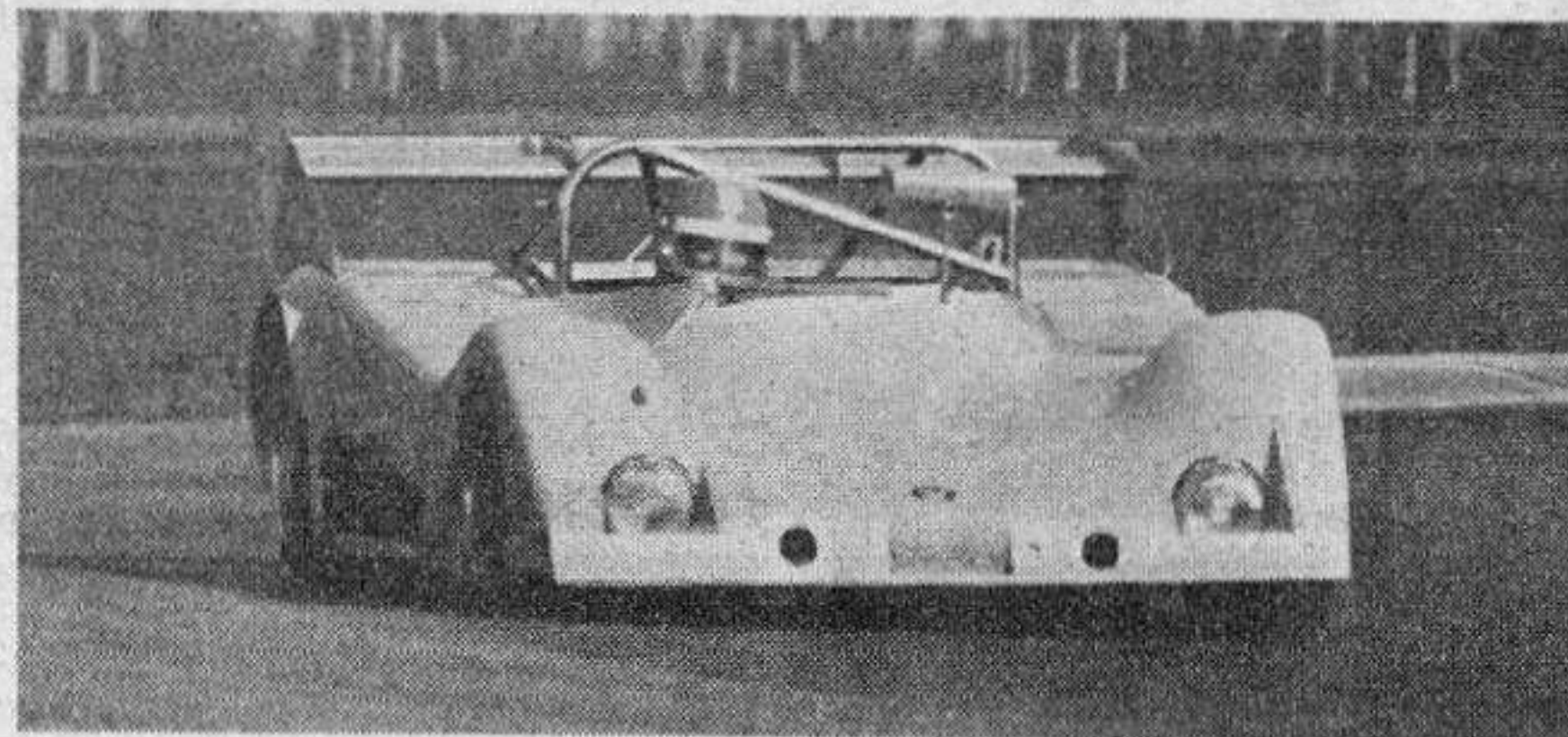
Gli stessi albergatori si sono uniti al macello generale e non avrei voluto essere nei loro panni la mattina dopo al momento di stabilire i «danni».

La stagione sportiva si è spostata, per qualche giorno dal Sud America in Europa e questa è stata la prima prova

Andrea de Adamich



CASONI in GRD F. 2



TORINO - Primi arrivi, da Monzeglio, delle vetture GRD destinate ai piloti del team torinese. Sono giunte infatti le F. 3 di Pesenti-Rossi e Zorzi, più un telaio di scorta per la F. 3 ed uno per la Sport. Sulla bisarca c'era anche la GRD Sport 2000 usata nella serie Springbock e messa a punto da Schenken, che è stata provata subito a Casale da Mario Casoni, che forse intensificherà la collaborazione con la GRD. In successivi arrivi, giungeranno a Torino le F. 3 di Colombo, di Artina e di Piermassimo Martino, oltre ad una Sport per Stefano Buonapace, che attende il 2000 sei cilindri di Armaroli.

Sabato 2 marzo, c'è stata a Casale la presentazione ufficiale delle vetture, con prove in pista dei piloti, fra cui il collaudatore ufficiale della GRD, Passadore, accompagnato dai «boss» della GRD, Vignoles e Mike Warner. A Casale c'era anche il primo esemplare importato della F. 2. Il team Monzeglio-GRD ha altri contatti con Spreafico, che comunque aggiornerà la sua vettura a Torino, con Boeris, che sta vagliando l'ipotesi di acquistare una F. 2 per l'Euromontagna, e con Gunnella. Nella foto in alto due F. 3, e qui sopra la Sport, già dipinta con i colori, giallo e argento.

● Sono iniziati all'autodromo di Casale i lavori per eliminare il guard-rail all'esterno della curva veloce a destra. Al suo posto, a cinquanta metri circa dalla pista saranno poste tre reti di contenimento. Si elimina così l'unico neo dell'Autodromo piemontese. I lavori sono già iniziati e termineranno per la gara del 19.

● Gabriele Gottifredi, il noto tecnico-pilota milanese, ha in realizzazione una serie di favolosi motori sport alimentati a turbocompressore. Un SCA 912 cc per la classe 1300 che eroga a 10.500 giri 210 HP; un 1420 cc FVA per la classe 2000 che eroga oltre 300 HP. Alla 1000 KM di Monza poi Gottifredi parteciperà con una Porsche 908 a due turbocompressori da 280 CV a 7800 giri. In più è in preparazione un 714 cc per la classe 1000 derivato da un ex F. 3 ad aste e bilancieri. Erogherà 160 CV a 10.000 giri, con un'utilizzazione da 7500 a 10000.

APPLAUSI operai per FERRARI

MODENA - L'ing. Enzo Ferrari è intervenuto alla inaugurazione della nuova mensa aziendale della «Carrozzeria Scaglietti» che fa parte, come è noto, del gruppo Fiat-Ferrari. Con Ferrari erano il direttore generale della «Ferrari» ing. Dondo e il capo dell'ufficio stampa dr. Franco Gozzi. L'incontro fra Ferrari e i circa 400 dipendenti nell'ampia sede della moderna mensa, è stato dei più cordiali. La «Scaglietti» è indubbiamente una gloria di Modena e qui ci dobbiamo rifare, ovviamente, e non per caparbia volontà o tendenza ai «ricordi», al periodo dei grandi trionfi della Ferrari nella Mille Miglia, a Le Mans, nella Carrera Messicana ecc.

Sergio Scaglietti, che da semplicissimo e modesto artigiano è diventato un grosso manager, lavorava in Viale Monte Kosica; i suoi figli erano ancora piccoli, come la sua azienda. Poi la fiducia che in lui ha riposto Enzo Ferrari, l'abilità delle sue «creazioni» nel vestire le prodigiose rosse sport del «Cavallino», hanno fatto di Sergio Scaglietti un personaggio di quella industria classica modenese che sono le automobili.

Le parole di Ferrari sono state molto significative, e le hanno accolte applausi delle maestranze. «E' stato un programma, questo, al quale si doveva pervenire, soprattutto considerando che siamo tutti animati di speranza in un momento terribile. Tutto questo è un atto di fede per il quale vi chiamo tutti a collaborare in questa impresa di Scaglietti che ha fatto e fa onore a tutta Modena».

All'ing. Ferrari abbiamo poi chiesto se ritiene di aver fatto intravedere speranze per decisioni a breve scadenza a favore della industria dell'auto e di Modena accennando a «un atto di fede». E Ferrari: «Che il momento sia ingrato è evidente per tutti. Previsioni non ne possiamo fare; però confidiamo che i prossimi futuri provvedimenti governativi, ai quali sono stati interessati la Regione e i Ministri, ci consentano di riprendere il normale lavoro per tutte le maestranze».

PIÙ VELOCI dal marzo in Austria

GRAZ - Entro una sola settimana in Austria sono state prese decisioni molto importanti, riguardanti la situazione petrolio-traffico. Infatti dal 16 febbraio, come si sa, è stato annullato il divieto di circolazione di un giorno della settimana, e si è avuta la dichiarazione che c'è sufficiente carburante immagazzinato per l'epoca delle vacanze.

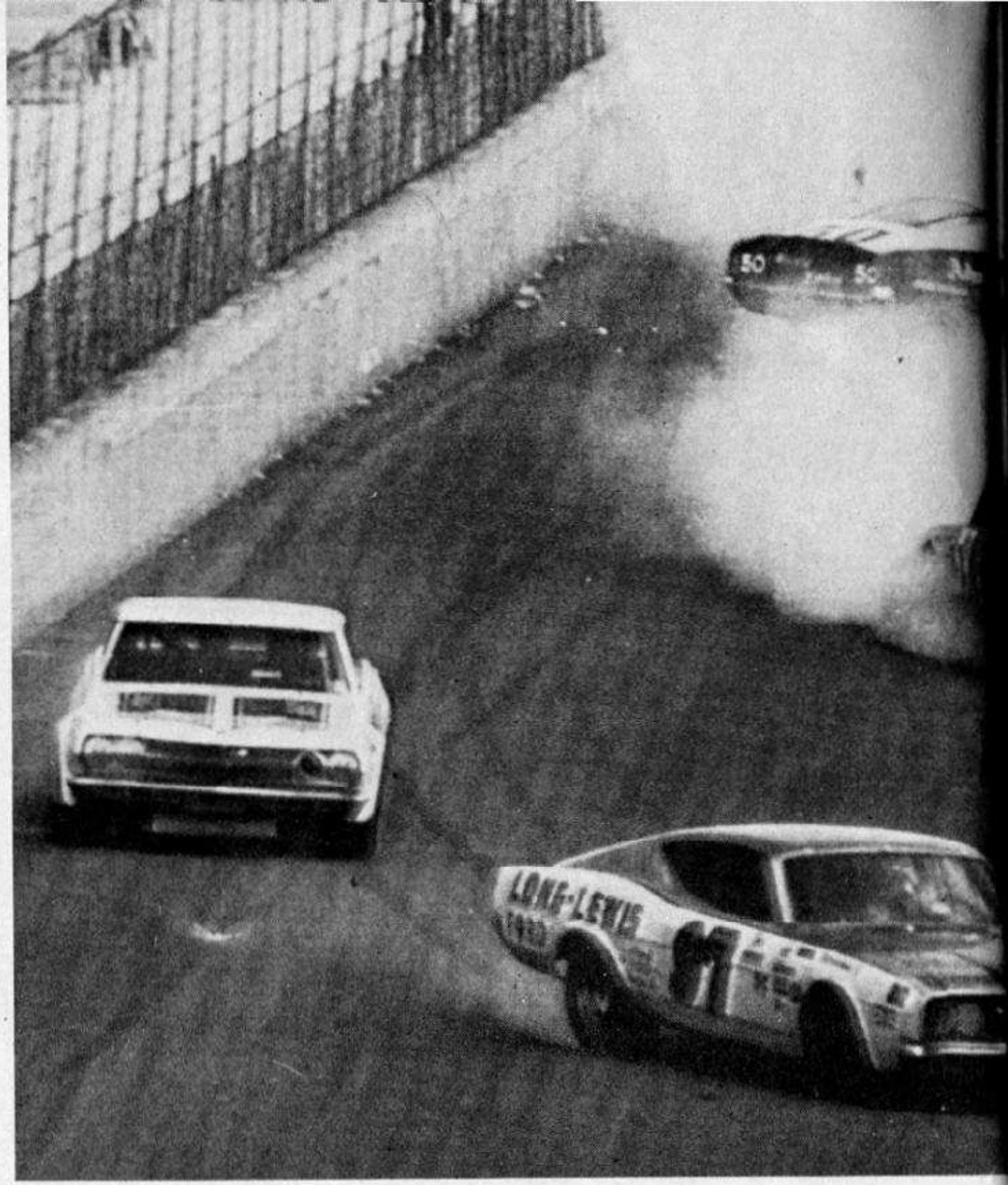
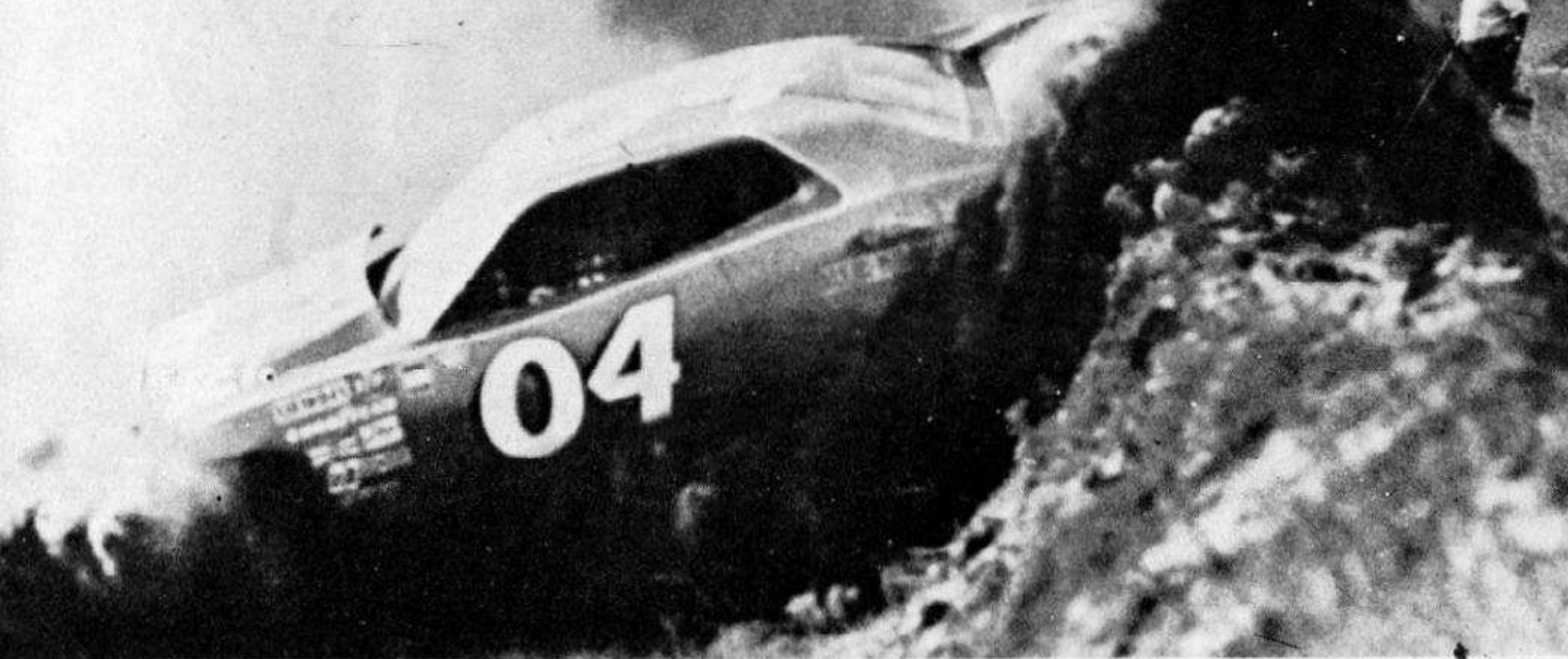
Poco dopo, il ministero del traffico ha annunciato che il limite di velocità di 100 orari su tutte le strade sarebbe stato portato a 120 per le autostrade, cominciando dal 1. marzo. Per il prossimo futuro il limite dei 100 resta, per le altre strade. A proposito del motivo che ha portato al limite, ci sono discussioni. Quando venne applicato, nel novembre 1973, il ministero del commercio e dell'industria (allora responsabile anche del traffico) disse che il limite serviva per risparmiare carburante e rimediare così alla scarsità esistente. Inoltre il ministro Staribacher alluse anche a misure di sicurezza. Ora sembra avere dimenticato le proprie parole, pronunciate in novembre, e il suo collega Lanc, il nuovo ministro del traffico, non accenna neanche a misure per risparmiare carburante, parlando soltanto di motivi di sicurezza!

Poi, dopo queste notizie, è arrivato il rincaro dei prezzi. Staribacher li ha annunciati nel pomeriggio e verso mezzanotte i nuovi prezzi erano già in vigore, tanto che dalle 17 a mezzanotte molte stazioni di servizio erano «assaltate» da automobilisti che volevano comprare gli ultimi litri di benzina ai prezzi vecchi e più bassi. Dopo un poco, parecchie stazioni di rifornimento hanno chiuso i battenti e i proprietari hanno dichiarato di non avere più benzina. Adesso, poi pare che si stia studiando un ulteriore aumento, che non è ancora stato fissato.

Hannes Steinmann

STOCK '74

gli americani sì che se ne intendono...



Ha ripreso gli allenamenti per il via del Campionato USAC ad ONTARIO

ANDRETTI non cambia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ONTARIO - Per Mario Andretti l'ultima è stata una settimana campale. Dopo l'incidente, per fortuna senza conseguenze, lasciato l'Ospedale di S. Antonio alla periferia di Ontario, Mario è tornato nei garages della Parnelli Jones perché ormai i meccanici avevano messo a posto (anche se non ridipinto) la vettura che l'asso di Nazareth piloterà il 28 aprile a Ri-

verside nella prima prova di campionato 5000.

«E' la prima volta che Parnelli mette in campo questo genere di macchine — mi ha detto Bob Thomas — ma tutti sono sicuri che Mario sarà superlativo, come lo è stato sempre».

Mario, salito sulla Lola, ha girato una mezza dozzina di volte «inseguendo» il primato della pista stracciato da Bobby Unser e per una frazione di secondo non è riuscito ad annullarlo.

«Non importa — ha commentato — la corsa non si vince detenendo il primato della pista. Questa Lola mi sembra meravigliosa. La tenuta di strada, la velocità ed il motore sono calibrati. Sono sicuro di poter far qualcosa nel prossimo campionato, anche se torneranno in campo gli "specialisti della categoria"».

Poi Mario è tornato ad Ontario perché l'attende il bolide Indy che guiderà il 10 prossimo durante la 500 miglia USAC, la prima gara della stagione. La 500 miglia di Ontario di solito si corre agli inizi di settembre, ma quest'anno, per motivi di organizzazione, la gara è stata anticipata al 10 marzo.

Dopo aver avuto un lungo colloquio con i «patron» e con i suoi meccanici diretti da Jim McGee, Andretti ha deciso che per la prima gara USAC piloterà il medesimo bolide che guidò durante il 1973:

«La nuova vettura ha ancora molte imperfezioni. Deve essere rivista, corretta ed aggiornata» ha commentato Bob Thomas, public relation della Parnelli-Miletech.



Alcuni dei molti episodi da brivido nel corso della settimana di corse di metà febbraio, a Daytona: in alto, a sinistra un volo sul terrapieno di McGriff; a destra, testa-coda di Afflock e Willingham durante la Permatex 300; qui sopra, urto fra Jimmy Means (n. 92) e Waltrip

Questo rinvio, questo mancato «battesimo» del nuovo bolide di Maurice Phillippe, fa pensare all'incidente capitato ad Andretti un mese fa circa. L'incidente, come riferiamo, apparve strano, tanto strano che lo stesso Mario non fu capace di spiegarlo. Qualcosa non aveva funzionato, o non funzionava giusto. Da qui l'urto, la distruzione della parte posteriore e lo straripamento dei muscoli cervicali di Andretti. Forse, considerando tutto ciò Phillippe ha pensato di far ritardare di un mese il «battesimo» che potrebbe aver luogo a Phoenix in Arizona, o a Trenton, nel New Jersey, ad aprile.

Ma come correrà la triade «parnelliana»? I due ricchi «patron» hanno acquistato ben tre «Eagle» di costruzione di Don Gurney. Una è stata assegnata ad Al Unser e l'altra a Joe Leonard, mentre la terza è messa in riserva, in caso di incidenti o contrattamenti tecnici. Per Mario Andretti, si è rimessa a posto la vecchia macchina, ritoccano varie parti tecniche dietro suggerimento del pilota-mecanico di Montona (Trieste). Durante questa settimana, Andretti ha lavorato sodo, provando e riprovando, sug-

gerendo modifiche con una insistenza così precisa che però non ha irritato McGee e compagni (come invece accadeva nei boxes della Ferrari, quando Andretti chiedeva di apportare modifiche che a certi tecnici ferraristi sembravano insignificanti).

Andretti non è un pilota che sale sulla macchina e gira sino a che il motore tira e poi si ferma. «Il mezzo deve suonare come uno Stradivario — mi diceva un giorno Mario — se non "suona" bene nessun asso di questa terra sarà capace di portarlo al traguardo vittoriosamente». Con la vecchia Parnelli Jones bianca rossa della Viceroy, disegnata nel 1972-73 da Maurice Phillippe, Mario ha girato molto velocemente. Alla fine ha detto: «Cammina meglio dell'anno scorso. Se dura così possiamo sperare in qualche cosa».

Il nuovo bolide Indy è pressoché smontato a pezzi e giornalmente viene sottoposto ad operazioni... meccanico-chirurgiche. «A forza di prove, riusciranno a metterlo a posto», ha detto filosoficamente Mario.

Lino Manocchia

DAYTONA - Indubbiamente, la settimana della velocità è stata degna del suo nome. Ha avuto la forza di riunire un gruppo compatto di piloti di tutte le categorie che hanno mandato in visibilità i 100 mila spettatori accorsi da tutti gli Stati dell'Unione.

Petty (Stock Cars), Donohue (Can Am), Follmer (Stock-Car Am), Revson (Formula Uno), Bobby Unser (Usac). C'erano tutti o quasi tutti, insomma, alcuni silenziosi come Mark Donohue, altri loquaci, come Bobby Unser, che ci ha detto:

«Ho provato una sensazione eccezionale, competere con piloti di altre categorie. Comunque il mio grande giorno sarà quello di Ontario, il 10 marzo, quando i 33 poderosi gattopardi, moderni, perfetti, scatteranno per la famosa 500 miglia. La Eagle di Dan Gurney non ha subito modifiche sino a qualche giorno fa. Ad Ontario andrà alquanto variata. Modifiche non eccezionali, ma necessarie. Del resto il bolide va bene, ma si cambierà certamente il musetto».

— Come mai Gurney non è venuto a Daytona?

«Sta lavorando sodo. Deve finire la nuova A73/500 Eagle che affiderà certamente al 28enne Brett Lunger se troverà uno sponsor. La macchina ha il muso della Eagle di Indy, un grosso bocchettone per la presa d'aria simile alla coda di un bimotore-jet, mentre il resto della carrozzeria è quella familiare a Gurney. Il passo sarà ridotto rispetto ai bolidi di Indy ed il motore Chevrolet V8 va forte. A Riverside ha «stracciato» il primato sul giro, e a detta di Lunger, la tenuta è splendida».

— Credi che il disegno verrà applicato anche alla Formula Uno?

«Probabile. Con Dan, tutto è probabile».

C'era anche A.J. Foyt, che sembra deciso ad abbandonare nel 75.

«Ho provato molto piacere nel vedere che i tecnici e sportivi americani hanno votato su Autosprint in mio favore, quale miglior pilota d'America. Quando mi ritirerò costruirò macchine per Indy e Stock Car. Altrimenti morirò di nostalgia».

George Follmer, invece dopo aver detto che non rimpiange il passaggio alle Stock Car ha aggiunto: «Mi dedicherò appunto solo a questa categoria, ricca, interessante. Ho una Ford 1973 di 6 litri, la medesima che Bobby Isaac pilotò prima di ritirarsi».

Il nuovo manager dello SCCA



● CAMERON ARGETSINGER è stato recentemente nominato direttore esecutivo dello SCCA, succedendo nell'incarico al dimissionario Tracy Bird. Nel dare l'annuncio dell'avvenuta nomina, Alex S. Keller, presidente dell'ufficio permanente dei governatori SCCA, ha detto che l'associazione è lieta di potere contare ora sul 62enne dirigente «un uomo di alti principi, che ha chiaramente dimostrato di conoscere tutti i problemi dello SCCA. I suoi precedenti di fondatore, consigliere e capo esecutivo di uno dei nostri più grandi circuiti, lo qualifica perfettamente per le sue nuove responsabilità». La nomina di Cameron Argetsinger diviene immediatamente effettiva; Argetsinger conserverà inoltre il titolo e le funzioni di direttore delle corse professionistiche.

In ITALIA come
in G. BRETAGNA
è un modo
per correre
con poco

EMPOLI - Se avete sottomano una vettura di almeno dieci anni marciante, non datela al demolitore perchè quest'anno con queste auto ante 1964 si può correre. Così come si dice che la vita comincia a quarant'anni, le corse possono iniziare a dieci anni, età quasi veneranda per le automobili. Raggiunto questo limite, oneste vetture da famiglia, gloriosi coupé d'avanguardia hanno la possibilità di un acuto finale sportivo con tutti gli ingredienti classici; numeri sulle fiancate, la pista, il pubblico, i premi. Per arrivare a ciò basta trasformare le auto in stock-car (all'italiana), trasformazione quanto mai semplice poiché si tratta di togliere dalla vettura più roba possibile, tanto da lasciare la scocca della carrozzeria, il motore, il posto di guida. Dentro un robusto roll-bar, cintura di sicurezza e paraurti speciali: il resto tutto via a partire dai vetri, sedili, tappezzeria, fari, strumentazione, rivestimenti. Non occorre nemmeno l'immatricolazione. La proposta di dare il via anche in Italia a questo tipo di sport motoristico viene dalla Federazione Italiana Stock Car, promossa da Filippo Pola, che da due anni sta organizzando il trasferimento di questo tipo di sport dall'Inghilterra in Italia, attraverso molte difficoltà.

1200 gare nel programma '74

In Gran Bretagna, patria di tante specialità motoristiche, gli stock car corrono dal 1953; l'anno scorso sono state effettuate circa mille gare mentre per il 1974 ne sono in programma circa 1200. In oltre venti anni di attività le cronache non hanno mai fatto registrare un caso di incidente mortale o comunque gravissimo, a conferma che questa specialità è tutta spettacolo. Nemmeno l'austerità dovrebbe danneggiare gli appassionati in quanto ogni manifestazione richiede poche decine di litri di carburante: in Italia con la prima regolamentazione proposta dalla FISCar non si supererà il limite di 150 litri complessivi per giornata di gara, veramente niente. Gli scopi e gli altri particolari delle nascenti gare di stock car sono state illustrate dallo stesso Pola ad Empoli, in quanto è in questa località che inizierà la stagione 1974, sulla vecchia pista di kart «Arno» sulla strada per Fucecchio. Tutte le gare si svolgeranno su queste piste dato che il tracciato, ovale, varia fra i 200 ed i 600 metri. Oltre ad Empoli si dovrebbe correre anche a Bologna, Rovigo, Mantova.

Obiettivo principale di questa attività quello di dare la possibilità a chiunque di correre un po' spendendo veramente poco e divertirsi, ora che l'automobilismo viene punito in tutte le direzioni. Limiti di velocità ecces-

Hanno l'età a 10 anni

Sopra, un momento dell'esibizione di due superstock «autospeedway», la scorsa settimana al meeting di presentazione del nuovo sport ad Empoli. Sotto, in controsterzo una Stock derivata Fiat 1500



sivamente bassi, limitazioni alla circolazione, caro-benzina rischiano anche di provocare pericolosi effetti di carattere psicologico: perciò la possibilità di passare alcune ore in pista può rappresentare anche un utile valvola di sfogo per molti appassionati. Quest'anno poi con le limitazioni che investono alcuni settori, vedi rallycross, fuoristrada, l'attività degli stock car potrebbe inserirsi opportunamente.

Alla FISCar sostengono che per correre con una stock car bastano centomila lire; è una cifra troppo ottimistica, conti alla mano, e per andare sul concreto consigliamo agli appassionati di preventivare almeno una spesa doppia, cifra comunque sempre modestissima dati i tempi che corrono.

Le gare per stock car sono brevi, con un percorso complessivo di 20-25 giri, una sola, almeno per ora, la classe di cilindrata con limite massimo di

1700 centimetri cubi; i motori devono essere a quattro tempi e quattro cilindri e del tipo montato all'origine sulla vettura. Vietate le vetture con tetto apribile, ammessi i coupé. Le carrozzerie devono rimanere inalterate. Unica possibilità di intervento meccanico la sostituzione del carburatore e dell'impianto di scarico. Peso massimo di 1100 chili. Ruote e cerchi originali, solo i pneumatici possono essere più larghi di un pollice di quelli di serie. Il regolamento di questo sport, può essere richiesto alla FISCar di FINALE EMILIA (MODENA), CASELLA POSTALE N. 9.

Secondo quanto annunciato ad Empoli sono ammesse solo vetture di impostazione tradizionale e cioè motore anteriore e trazione posteriore. Non sono accettate vetture « tutto dietro » in quanto nelle prove sono ammesse spinte anche energiche e « suggeri-

menti » dall'esterno verso l'interno, il contrario è invece vietato; escluse anche le tutto avanti per una questione di omogeneità con le altre auto avendo caratteristiche di guida al limite particolari. Per dare alcune indicazioni pratiche lo stock car si può ricavare dalla Giulia TI, Giuliette, BMW 1500, Fiat 1100/103 e D, 1300 e 1500, Ford Anglia e Cortina, Lancia Appia, Opel Kadett e Rekord, Peugeot 304 e 404, Simca 1300 e 1500. Oltre a questi vi sono altre vetture ammesse purché vecchie di dieci anni e con le caratteristiche previste dal regolamento.

Limitate sono pure le spese per iscriversi alla FISCar, nello spirito dilettantistico che vuol animare questa specialità.

Spettacolo assicurato

Nonostante vi siano da risolvere alcuni importanti problemi organizzativi e burocratici (agibilità, permessi, rapporti con la CSAI) i promotori dello stock car prevedono di iniziare la loro attività a metà aprile sulla pista di Empoli. Proprio durante la presentazione vi è stata una piccola dimostrazione pratica di questo sport con la partecipazione di due noti piloti inglesi di questa specialità, Tony May e Jaff Muun, venuti in Italia per dare una mano ai promotori della FISCar, insieme ad un membro della associazione inglese di questo sport, Jack Holt. Lo spettacolo è assicurato, così come il divertimento dei piloti e del pubblico: la formula pare dunque buona, anche se il nostro paese non è l'Inghilterra, e se vi sono preoccupazioni non è certo dal punto di vista sportivo.

Insieme agli stock car sono stati presentati ad Empoli anche due esemplari della formula « autospeedway super stock » che si alterneranno alle gare di stock. Si tratta, in pratica, di rudimentali monoposto ridotte ai minimi termini: telaio, motore, abitacolo per il pilota; ruote scoperte, solo un piccolo cofano per il motore ed un altro per il pilota. Cilindrata massima 1800, quattro cilindri, distribuzione solo ad aste e bilanceri. Questi motori possono essere completamente elaborati, esclusi i compressori. Il costo di questi modelli non dovrebbe superare il milione. Per il regolamento e dettagli tecnici ci si può rivolgere sempre alla FISCar, che si è detta disponibile alla più ampia collaborazione con gli interessati al nuovo sport. Se tutto andrà bene, l'inizio di queste gare economiche, sicure, spettacolari, è fissato ad Empoli per la seconda metà di aprile, con la speranza che le pastoie burocratiche non fermino questa coraggiosa iniziativa.

Mario Grandini

dalle scene motorizzate (poi è tornato a correre con una Chevrolet) e che Bud Moore ha acquistato per me. Debbo dire che Isaac è stato un grande maestro. Mi ha insegnato i trucchi dei « risucchi » e dei sorpassi. Per la Can Am correrò con la macchina dello scorso anno, e credo di conquistare il titolo nazionale. Le gare senza le Porsche officials, saranno più interessanti, poiché mancheranno le vetture inavvicinabili ».

Paul Newman e Peter Revson, due nomi, due celebrità, due personaggi seguiti ed inseguiti da tutti. Newman correrà con una Stock « modificata », una « Pinto » del suo amico Hendrics che l'italiano Tom Ciccone era riuscito a mettere insieme. Newman ha 49 anni ed è un discreto pilota. Avrebbe bisogno ancora di esperienza, ma l'età gli taglia le gambe.

« Forse tenterò nel '75 in un'altra Formula poi abbandonerò ». Poi si è rimesso la barba finta ed i baffi e sorridendo è fuggito inseguito da un codazzo di ragazze.

Revson, invece, più sofisticato, forse perché da qualche mese si è fidanzato segretamente con « Miss mondo » la diciannovenne Marjorie Wallace di Indianapolis. Sono stati visti ripetutamente insieme, ma Peter smentisce:

« Siamo solo amici, soltanto quando abbandonerò le corse mi sposerò. Ora sono fidanzato col motore ».

l. m.

racing special mirrors

i retrovisori VITALONI nati nel mondo delle corse, sono adottati dai più prestigiosi piloti internazionali e vincono con loro. Sono inoltre montati all'origine dalle principali industrie automobilistiche mondiali e disponibili in una completa gamma di modelli per ogni esigenza nelle versioni: corsa-sportivi-standard-per veicoli industriali e per moto. VITALONI produce inoltre caschi integrali STRATOS in polycarbonato ed "elettronecessori" per auto

vitaloni

10092 beinasco · torino · italy · tel. 349.9434 · telex 21153

MAURIZIO FLAMMINI uno dei due «azzurri»
F. 2 (ex concertista e aspirante ingegnere)
ci tiene a togliersi l'etichetta del rompocollo

Sogna già la FERRARI il neo pupillo di DRAGONI

Monza, settembre '72. Debutta in F. 3 il giovanissimo Maurizio Flammini con una non freschissima Tecno. Alla staccata della chicane «Mirabello» Brambilla pensa di aver facilmente ragione del novellino, mentre a rimetterci è proprio il campione d'Italia che esce di pista e permette all'occhialuto ragazzo di Roma di involarsi verso la vittoria. In finale Flammini conferma di non aver nessuna soggezione dei navigati avversari ed è terzo per un soffio dietro Giorgio e Pesenti. Quel giorno, alla chicane, c'è anche uno spettatore più attento degli altri: si tratta di Eugenio Dragoni e da allora nella sua lista delle giovani promesse compare anche il nome di Flammini.

«Confesso di aver avuto molta paura quando ho visto il telegramma di convocazione. Istantaneamente pensavo alle accelerazioni tanto fantastiche delle F. 2 ed invece in tre giri mi sono ambientato: era più piacevole della F. 3 che si guida solo con lo sterzo. In F. 2 ci sono anche il motore ed i freni!»

Una «carriera» folgorante

In poco più di dodici mesi dunque Maurizio Flammini è passato dalla F. 3 ad una squadra ufficiale di F. 2. Una carriera folgorante, eccezionale per l'Italia, dove talvolta il noviziato dura quanto la carriera intera.

«E' vero. In effetti ho appena 24 anni ma sono un tipo piuttosto razionale ed ho sempre cercato di non sprecare il tempo. Ho studiato per dieci anni il pianoforte ed ho dato anche dei concerti perché non volevo che fosse un hobby fine a sé stesso.

Molto corretto, misurato e con le idee piuttosto chiare, ci ricorda, forse per gli occhiali, che gli conferiscono un aspetto formale, l'Andrea de Adamich di qualche anno fa. Al contrario, il desiderio di vittoria che lo anima lo avvicina più al Baghetti del '61, l'anno della storica scelta di Dragoni.

«Già! Anche Baghetti venne scelto da Dragoni e vinse quattro Gran Premi. Speriamo bene: io non vedo l'ora di cominciare. Sì, faremo tutte le gare ad eccezione di quella in Svezia. Per i primi di marzo speria-

mo di avere i tre telai March ed i cinque motori che saranno curati ufficialmente da Bielli ma anche Trivelato ci darà una mano, abbinandoci a Bozzetto ed a Serblin. Per ora sto cercando un po' di pubblicità perché mancano alcuni milioni per quadrare bene i conti: ne servono 140 e ne abbiamo 70 che però diventeranno 110 con gli ingaggi.

Da «Gira-gira» a professionista

Nulla da aggiungere. Un vero professionista cosciente delle proprie responsabilità. L'eloquente appellativo di «Gira-Gira» con il quale veniva affettuosamente chiamato nemmeno un anno fa è solo un ricordo.

«Era stato Fiorelli a ribattezzarmi perché passando dalla Tecno alla BT 35, diversissime fra loro, ero incaputo in qualche testa-coda. Ma solo in prova. Comunque debbo riconoscere che nei primi tempi della F. 3 non avevo ancora una mentalità. Correvo come in 850 dove non avevo mai visto la bandiera del traguardo e continuavo a vedere la corsa solo in funzione dei primi giri».

— Per questa ragione hai avuto qualche incidente?

«Questo è un argomento che vorrei precisare perché sono convinto che quella fama era del tutto immeritata. Ad Imola non ho potuto evitare Bodini che si era girato davanti a me e da allora si è creata una sorta di psicosi. In finale esce la Lella e solo perché io ero lì vicino vengo accusato da tutti. Per fortuna era registrato tutto con un videonastro e si riusciva a sottrarmi al linciaggio. La settimana dopo Vallelunga, al semaforo, mi ero reso conto di poter passare Francia in quel punto ma al momento giusto mi ha disorientato una strana manovra di Giorgio. Infine Casale. Cinotti si gira al curvino e si tocca con Mussa: impossibile evitarli. Per fortuna Pianta e Pica erano presenti e mi hanno difeso. Devo proprio ringraziare Dragoni che mi ha sempre aiutato: mi ripeteva che a costo di arrivare ultimo dovevo sfatare la nomea di 'sfascione'. Solo a 18 anni ero uno scavezzacollo. Con gli amici facevo delle sfide a strisciate e vinceva chi aveva la maggior quantità di vernice dell'avversario sulla fiancata. Follie passate.

Strano sport quello delle «strisciate». Certo più di quello, a creargli una mentalità agonistica deve essergli servito l'esempio del nonno che ha corso con la Bugatti nei primi anni venti ed è stato anche il secondo di Nazario in Inghilterra. Ma prima di mettersi al volante il giovane romano si era cimentato in moltissimi sport. Atletica leggera e sci sia sulla neve («ora ho smesso perché ho paura per le gambe») che sull'acqua, pattini a rotelle (campionati regionali) e rugby, con un paio di stagioni come mediano di apertura nell'Old di Roma.

Il miglior tempo sulla spiaggia

«Stavo proprio al mare a fare sci d'acqua quando ho saputo dalla radio di aver segnato il terzo tempo nella corsa di F. 3 a Montecarlo, dove non mi ero mai fatto vedere! Chissà che cosa era successo ma ancora mi metto a ridere. Speriamo che in questa stagione ci siano delle notizie più vere ma altrettanto buone. Io credo di sì. Con Truffo facciamo una bella squadra perché ci integriamo a vicenda e per il futuro sono proprio tranquillo.

— Non sarà un problema correre in circuiti sconosciuti?

«Relativamente. Ho sempre ammirato i piloti che non hanno molto bisogno di ambientarsi. Credo più nell'improvvisazione e cerco di adattarmi. Senza contare che voglio andare alle corse con qualche giorno di anticipo e girare con la macchina normale».

Ecco, torna in primo piano il Flammini esuberante che corre soprattutto con il cuore. Ed invece sarebbe errato definire soltanto così il giovane studente di ingegneria («una laurea voglio prenderla comunque») nel quale calcolo («vorrei arrivare fino al titolo mondiale e poi mi ritirerei») e passionalità si fondono mirabilmente.

Ma forse la seconda dote è quella che lo inquadra meglio: «La mia più grande aspirazione è quella di correre con una Ferrari. Sarebbe il massimo!»

Daniele Buzzonetti



Scuderia
LARROUSSE
con ALPINE
da EURO
duemila

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PARIGI - GERARD LARROUSSE, che l'anno scorso dirigeva la Scuderia Archambeaud, ha deciso di crearne una propria, per la quale ha grandi progetti a media e lunga scadenza. Per questa stagione si limiterà però al campionato d'Europa due litri e disporrà di due Alpine A440 equipaggiate col motore 6V. Il secondo pilota della squadra sarà Bernard Darniche.

• **MARIE CLAUDE BEAUMONT** prenderà parte all'East African Safari per i colori della Renault e dell'Elf, con una Renault 16TS preparata in Francia. L'Alpine Renault avrà dunque: Darniche e Thérèse con le berline 1800, Nicolas e Piot con le Renault 17 e 1750 cc e Marie Claude Beaumont, la cui principale avversaria per la Coppa delle Dame sarà Marianne Hoepfner, al volante di una Peugeot 504.

• La **COPPA-SIMCA-SHELL-GOOD-YEAR** per prototipi due litri avrà inizio ad Albi in marzo. Questa formula, che non vuole essere una formula promozionale, bensì soltanto un mezzo per i piloti di guidare veri prototipi, che permettano loro d'imparare a pilotare meglio, o di soddisfare un hobby, a seconda dei desideri, comprende quindici prove in circuito e cinque in salita. Il montepremi supera i 65 milioni di franchi. Fra gli iscritti Fréguelin, Rua, Staiano, Stalder, Béguin, Rousselot, Yver, Chevannes e, forse, Cudini e Sourd. Herni Chemin, il responsabile della coppa, non prevede di renderla internazionale, benché i piloti e vetture — soprattutto la GRAC MT 20 e la BBM C2 74 — non abbiano nulla da invidiare alla Lola e alla Chevron.

• Rivelazione della scorsa stagione, con la vittoria nel **CRITERIUM FORMULE RENAULT**, ora europeo, il giovane Arnoux rischia quest'anno di trovarsi senza guida, poiché la Shell esita a fare un grosso investimento nella F. 2, dato che sono previste meno di dieci gare. Arnoux non ha ancora scelto la strada da seguire (pensa soprattutto alla Coppa Simca-Shell-Goodyear) e

Team, quest'anno dispone di una delle tre Porsche Carrera della Scuderia Echappement. Ha infatti trionfato su 57 concorrenti selezionati per la finale del concorso, organizzato dalla rivista. La scuderia disporrà di altre due Carrera tre litri, gruppo 3, una per Touroul, che correrà soprattutto in circuito, l'altra per Sabine che si dedicherà essenzialmente ai rallies.

• **L'ALPINE RENAULT-ELF** ha definito ufficialmente il suo programma, confermando l'intenzione di non partecipare al campionato del mondo, come si era già detto. Soltanto cinque prove sono state scelte, cioè il Safari, il Rally del Marocco, il Rally Press-on-Regardless, il Rally del RAC e il Giro di Corsica, con quattro vetture iscritte, due Alpine Renault e due Renault 17.



Larrousse, qui al Ricard in prova sull'Alpine A-440, quest'anno disporrà di un suo team con queste 2000

nessuno pare riconoscere che quest'annata supplementare di addestramento potrebbe essergli soltanto salutare. Patrick Tambay, per contro, è sicuro di potere disporre di una Elf F. 2 (probabilmente con motore BMW) mentre Couderc resterà il leader della Martini-BP in Formula Renault.

• **YVES SARAZIN**, che si è messo in luce nella sua prima stagione di corse vincendo la Coppa di Francia dei circuiti, organizzata dal Simca Racing

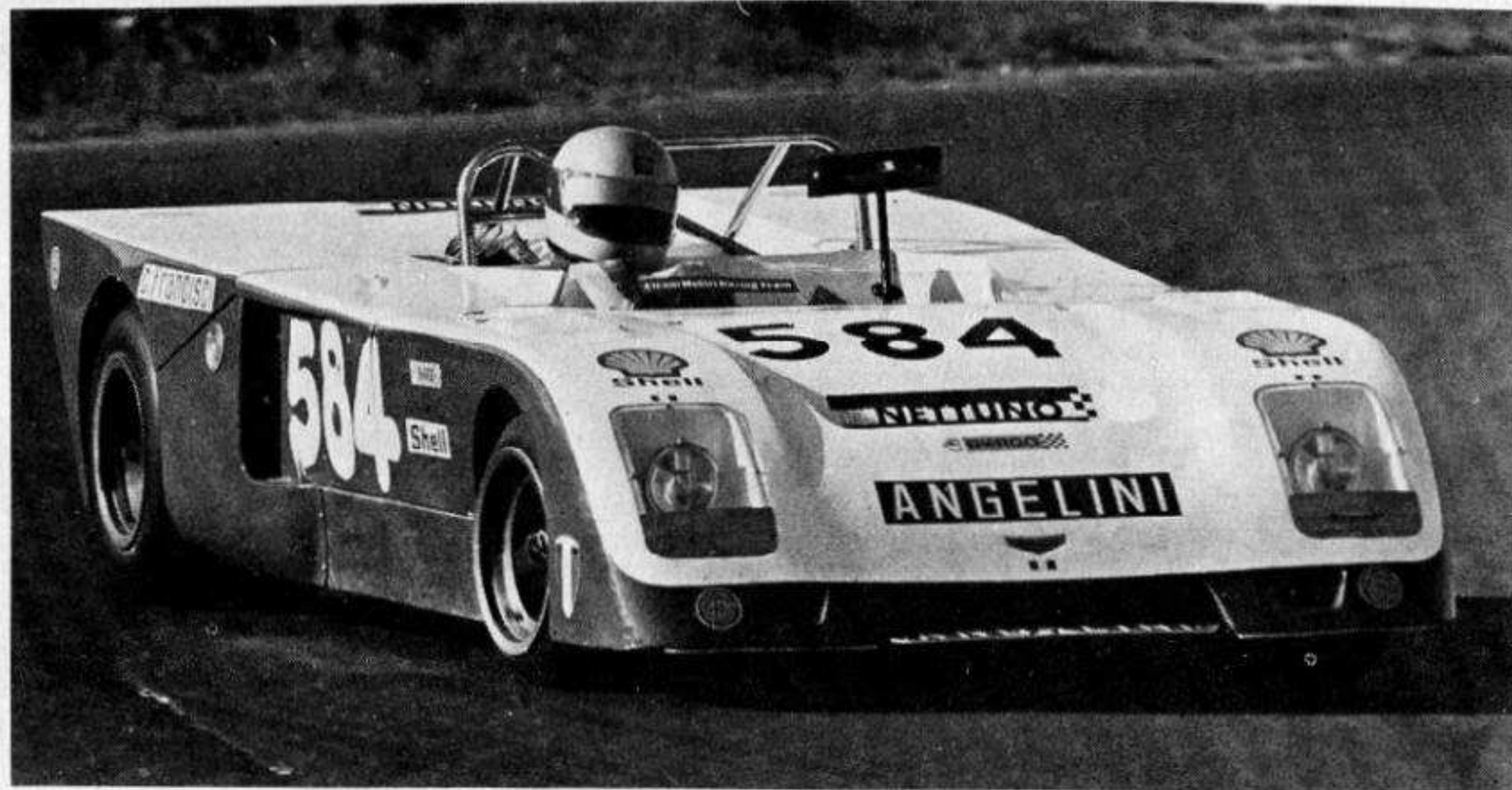
• **JEAN LOUIS CLARR** in campo internazionale, Jean Lalogue in campo nazionale, hanno ricevuto nei giorni scorsi a Parigi il Challenge Opel e Clarr resterà fedele alla General Motors France anche nel 1974, continuando a gareggiare per i colori della Opel-BP-Marsiglia. Durante la manifestazione il colonnello Crespin, direttore di Educazione Fisica e di Sport, ha consegnato a Marie Claude Beaumont e a Greder la croce di cavaliere dell'ordine al merito nazionale.

• **JEAN RAGNOTTI**, che ha sposato pochi giorni fa a Parigi la graziosa Elisabeth, cioè la cognata di Michel Hommel, direttore della rivista «Echappement», non ha potuto prolungare la luna di miele. Doveva infatti recarsi subito in Inghilterra, per fare le prime prove con la March-BMW 74S con la quale parteciperà al campionato europeo due litri, sempre per i colori dell'Antar.

j. r. j.

Un «clamoroso» exploit
di FRANCISCI a Vallelunga

Il «due litri» ANGELINI sotto record



Claudio Francisci ha positivamente collaudato, a Vallelunga sulla sua Chevron B23, il nuovo motore di 2 litri che il preparatore Angelini ha finito di costruire in questi ultimissimi giorni

Vallelunga - La scorsa settimana, Claudio Francisci ha collaudato in maniera estremamente positiva il nuovo motore 2 litri costruito da Franco Angelini su base Alfa Romeo. Il nuovo motore, montato sulla solita Chevron B23, ha permesso a Francisci di ottenere, sul circuito corto, un eccellente 48"9, tempo che equivale — a detta di chi si intende di Vallelunga — almeno ad un 1"13" sul «lungo». Una controprova sul circuito di 3200 metri non c'è poi stata in quanto in alcuni punti mancavano dei tratti di guard-rail, e non si è voluto rischiare.

Il nuovo motore che Angelini (ora officina autorizzata Autodelta) ha costruito deriva dall'esperienza fatta sull'analogo 1300, e ne mantiene l'architettura generale e naturalmente le 4 valvole per cilindro. Con alesaggio 90 e corsa 78, la cilindrata esatta è di 1983 centimetri cubi, e può ruotare fino a

9000 giri. La sua erogazione di potenza è veramente ottima:

a 6000 giri 225 CV - a 6500 giri 240 CV - a 7000 giri 255 CV - a 8100 giri 271 CV - a 8500 giri 293 CV, una potenza questa che pone il 2000-Angelini al livello delle migliori realizzazioni dal campo, e non limitato ai 4 cilindri. Per ora il motore è in esemplare unico, ma Angelini si ripromette di metterne in cantiere una piccola serie fra breve, sia per avere dei ricambi sia per vendere qualche unità.

Nel frattempo, si attendono gli aggiornamenti per il telaio, dopo di che Francisci ed Angelini faranno una puntata a Misano per saggiare le possibilità del motore nei confronti dei recenti tempi spiccati dalle Abarth-Osella. La Chevron-Angelini 2000 dovrebbe debuttare in corsa il 7 aprile, a Vallelunga, nella gara di Campionato Italiano Sport.

Un motore F.3 Repetto col «cuore» della BETA

Il costruttore argentino cerca fortuna negli Stati Uniti

Anche una BERTA F.5000

BUENOS AIRES - Ordinato dal magnate argentino Francesco Mir che risiede stabilmente in Nordamerica è pronta, nella fabbrica di Alta Gracia - Cordoba, la prima vettura Formula 5000 preparata in Argentina. Costruttore è il conosciuto Oreste Berta che ha finito in questi giorni la preparazione della nuova vettura con la quale ha fatto qualche giro di rodaggio nei dintorni della sua fabbrica.

E' la prima vettura di questo tipo che viene costruita in Argentina per essere usata fuori frontiera e cioè nelle 6 corse della categoria; con questa nuova creazione Oreste Berta inizia la esportazione delle sue preparazioni essendo rimasto molto deluso dopo il mancato aiuto del governo per preparare la sua Sport che avrebbe dovuto correre anche in Europa e che ora ammuccia polvere in un angolo della fabbrica.

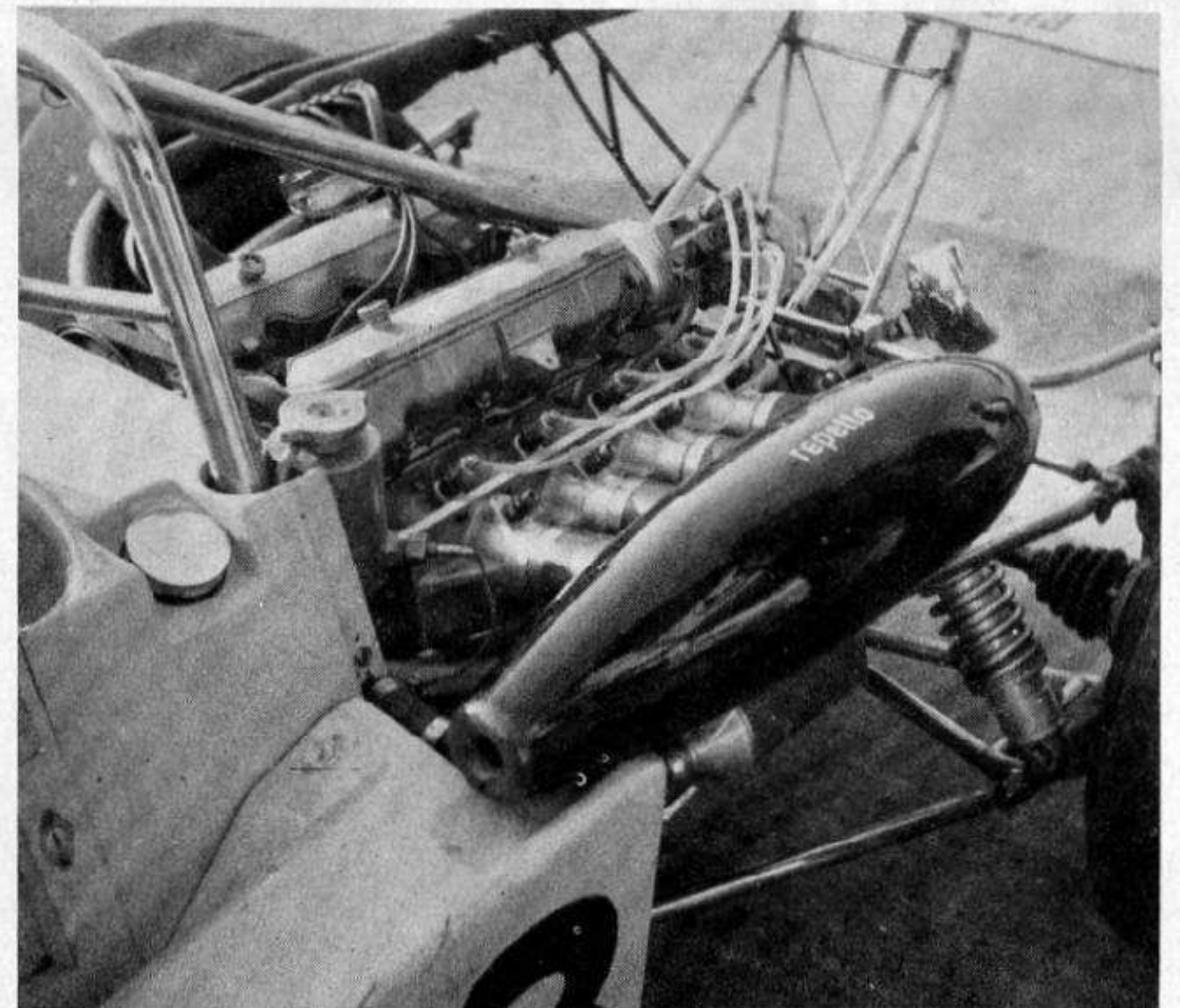
La nuova F. 5000 Berta pesa in totale 620 kg, passo di 2,51, car-

reggiata anteriore mt. 1,53 e posteriore 1,57. Tutto il telaio è in dural, anche parti delle sospensioni sono fatte con lo stesso metallo, altre parti con titanio ed altre lamiera di acciaio. La struttura è deformabile secondo il regolamento della F. 1 internazionale. I serbatoi sono collegati ai fianchi e radiatori davanti. Il tutto è monoscocca ribattuto e incollato, con carter strutturale. Lo spoiler posteriore è sostenuto da due profili di dural e può prendere tutti gli angoli possibili. Il motore è uno Chevrolet V8 cinque litri e 500 HP preparato da George Bolthoff.

La vettura viene portata in questi giorni a Buenos Aires dove inizierà le prove di rodaggio e preparazione e, se tutto sarà soddisfacente, alla fine del mese sarà imbarcata per il Nordamerica dove sarà presa in consegna da Mir che indicherà anche il pilota che dovrà guidarla nelle prove di F. 5000. Appena saputo

che la macchina era pronta al rodaggio sono pervenute offerte dalla scuderia di Dan Gurney affinché venisse incorporata nelle sue file. Allo stesso tempo sono pervenute offerte a Berta affinché iscriva il Berta Tornado, che attualmente è fermo, in alcune gare del Can-Am. In questo momento ferisce discreta attività nella fabbrica di Alta Gracia, vi sono in montaggio un LR sport incaricato dal brasiliano Luis Pereira Bueno che userà un motore Weslake di 6 litri. Vicino sono pure in fase costruttiva due formule Ford per i brasiliani Clovis da Moraes e Julio Caio. Come si può notare, non avendo mercato interessante in Argentina, Berta si sta dedicando alla preparazione di vetture per il Brasile e il Nordamerica, mercati verso i quali ha rivolto l'attenzione, dopo essersi accorto che le porte erano chiuse praticamente in Argentina e non serve sperare nell'aiuto del Governo.

Augusto C. Bonzi



CASALE - Giorgio Francia ha collaudato, a Casale la scorsa settimana, un nuovo motore di Formula 3, ricavato dal preparatore e costruttore alessandrino Repetto dal blocco del Lancia Beta 1800. Il nuovo motore, con alesaggio e corsa 86 x 86, ha già dato 160 CV al banco ed i nuovi pistoni, che aumenteranno la compressione, promettono di ricavarne un'altra manciata. Francia, che pilotava la sua Brabham BT41, è rimasto molto soddisfatto di questo primo test, giudicando il motore (che è dotato dell'iniezione Kugelfischer) «sincero e competitivo» e attende nuove prove per un giudizio definitivo

Anche per GIORGIO in F.2 un HOLBAY

ROMA - Dopo un periodo di trattative lunghe e difficili si è conclusa felicemente anche la vicenda «quasi patetica» del nostro campione italiano di F. 3, il romano Carlo Giorgio, che non era ancora riuscito a trovare la spinta economica sufficiente per affrontare, dopo tre anni di F. 3, una categoria operosa come quella delle F. 2. Ormai, dicevamo, il più è fatto anche se il rosso, che ha da poco compiuto ventisei anni, cerca ancora qualche ditta disposta a intraprendere con lui un serio discorso pubblicitario. Comunque, tanto per partire (ormai il tempo bruciava sotto i piedi!), un'organizzazione di base è stata trovata: Carlo potrà disporre di un telaio March 742 fornitogli dal Jolly Club, la scuderia per la quale ha sempre corso mentre per il motore, o i motori, utilizzerà per

la prima volta il nuovo motore Ford Holbay che la casa inglese sta mettendo a punto in questi giorni.

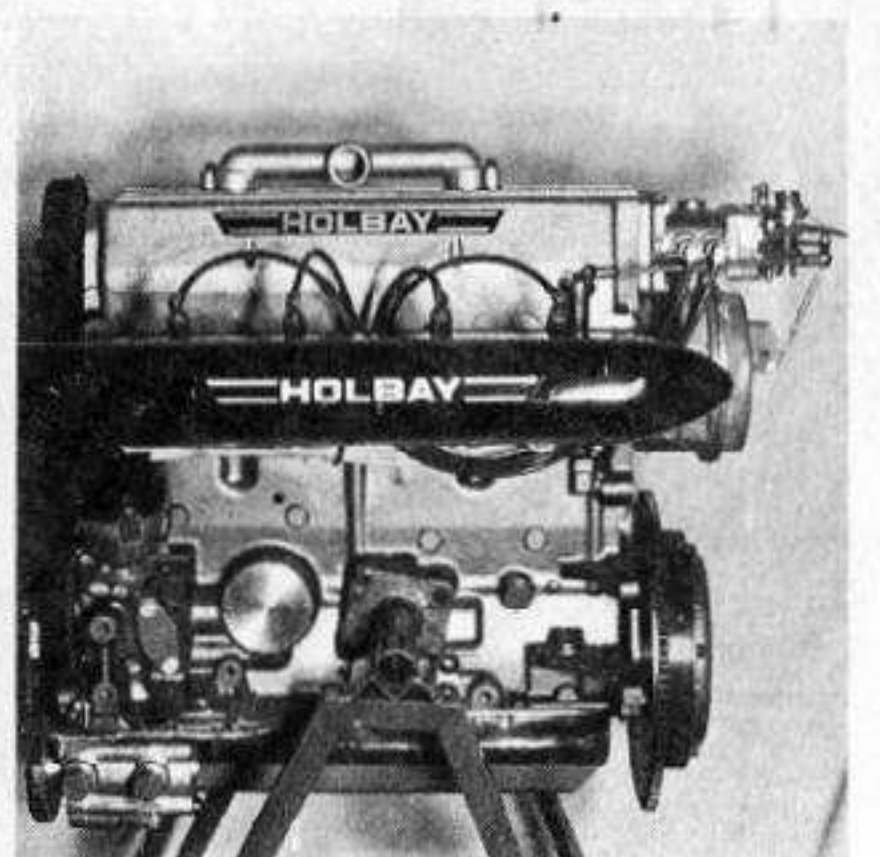
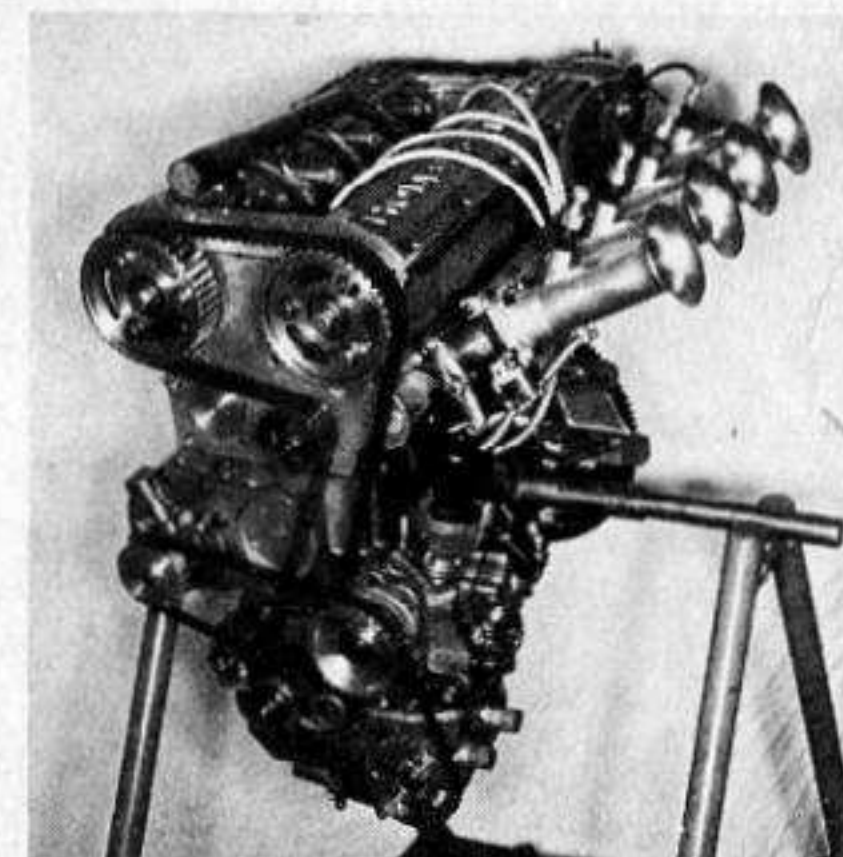
Trivellato, importatore ufficiale della Holbay in Italia, curerà l'assistenza del motore, che potrebbe rivelarsi anche una seria alternativa al dilagare dei tedeschi BMW. In Inghilterra puntano molto su questa unità motrice, e non nascondono per niente alla Holbay di portare avanti un progetto con l'assistenza diretta della Ford Inglese, che è particolarmente interessata alla F. 2.

Di questo motore si parlava già dallo scorso anno: è stato realizzato sul solito basamento Cortina ed Escort 2000, mentre la testata, tutta in un pezzo (compresi anche i castelletti) è stata studiata direttamente dalla Ford, nel suo centro ricerche di Dunton.

Di questo motore, delle potenze ot-

tentate al banco, si parla molto bene: starà ora al pilota romano dimostrare in pista la validità di tale soluzione. E non sarà un compito facile, considerata ormai l'affidabilità e l'elasticità (oltre che la potenza) raggiunta dai BMW, ormai alla portata non solo delle squadre ufficiali ma di qualsiasi privato.

Giorgio ha quindi un grosso debito morale con il patron del Jolly, Roberto Angiolini che in un momento così difficile della sua carriera lo ha aiutato tangibilmente, come pure con Pino Trivellato che continua a fare sforzi per il pilota con il quale ha conquistato il titolo italiano di F. 3: l'appuntamento sul circuito spagnolo del Montjuich sarà quindi la prima tappa, forse la più importante per il pilota romano.



Ecco i nuovi motori preparati dalla Holbay per la F. 2 e la F. 3 di 2 litri. Il nuovo F. 2 (a sinistra) è alimentato ad iniezione indiretta Lucas, ha quattro valvole per cilindro e la testata in un blocco unico, che comprende la testa vera e propria, il castelletto di guida dei bicchierini delle valvole ed i supporti degli assi a cammes. E' una soluzione che probabilmente complicherà la manutenzione, ma che accrescerà la rigidità del complesso. A destra, il motore F. 3 monoalbero derivato dal Ford Pinto. Anch'esso è ad iniezione Lucas, ha la lubrificazione a carter secco ed un regime massimo di 7000 giri

II MAGGIOLINO VW non tramonta mai

BONN - Nell'anno 1973, nella Germania Federale sono state immatricolate 2.031.021 automobili nuove di fabbrica. Di queste, 1.502.124 unità appartengono a vetture fabbricate in loco, mentre 528.897 sono state le vetture importate. Al primo posto fra le vetture casalinghe immatricolate stanno le Opel con 420.679 unità, seguite da Volkswagen (384.628), Ford (229.083), Audi-NSU (195.803), Mercedes (176.212), BMW (90.907), Porsche (3.655), Hanomag (1.112) e altre marche con 45 unità. Fra le vetture d'importazione, al primo posto figurano i vari tipi della Renault con 142.085 unità, seguite dalle FIAT (113.825), Chrysler-Simca (71.649), Peugeot (55.801), Citroen (43.820), ALFA ROMEO (17.341), Leyland (15.274), DAF (15.069), Volvo (11.393), Toyota (10.439), Datsun/Nissan (9.412), AUTOBIANCHI (6.926), Skoda (3.950), Chrysler Rootes (2.720), Honda (2.664), Fiat Polski (1.893) e altre marche con 4.636 unità. Al primo posto assoluto delle immatricolazioni sta il Maggiolino della VW con 237.646 unità.

TOKEN da F.1

• Una nuova F.1 inglese si chiama **TOKEN-FORD** e sarà pilotata da Tom Pryce. In effetti si tratta della proposta Rondel di F.1 che avrebbe dovuto patrocinare la Motul per Shenken, prima che la Rondel chiudesse. Fino a poco fa Denis non voleva parlare, ma ora è ufficiale che la F.1 è stata rilevata da Chris Meek e il nome «Token» deriva dai patrocinatori, Tony Vlassopulo e il suo socio Ken Grob. La vettura dovrebbe essere pronta per le prove alla metà di marzo e si pensa che debutterà all'International Trophy a Silverstone, correndo poi anche a Monaco e in Belgio.

• Alle prove della **24 ORE DI LE MANS** (23-24 marzo) si aggiungerà una gara di due ore, oltre alle 4 Ore di Le Mans. La nuova competizione intitolata «Due Ore dell'ACO», sarà soprattutto per dilettanti e aperta ai gruppi 2, 3 e 4 oltre due litri e gruppo 5 fino a tre litri.

• **GEOFFREY ROBINSON** ex amministratore delegato della Innocenti, ha assunto la carica di presidente della Divisione Jaguar della British Leyland, in sostituzione del ritiro di F.R.W. England.

• Una delle due **McLAREN M19** che Toby Kitchiner ha convertito per la F.5000 (per rispettare i regolamenti ed equipaggiate con motori Morand) è disponibile per chi volesse noleggiarla. Dovrebbero essere vetture competitive e se qualcuno ha un patrocinatore interessato a mettere in mostra il suo nome, per esempio nella mini-serie italiana di F.5000, può rivolgersi a **Tony Kitchiner Race Developments - Kitchiner House - Warwick Road-West Drayton - Middlesex - Inghilterra.**

• Avendo la Scuderia Ford France cessato la sua attività, **CHASSEUIL** rischiava di trovarsi senza guida. E invece la Scuderia Sonauto BP gli affiderà una Porsche Carrera gruppo 3, per disputare il campionato francese dei rallies.

HAYWOOD ferito

• **HURLEY HAYWOOD** ha riportato ferite alla testa a Road Atlanta, mentre provava la Rinzler Porsche 917/10. La vettura si è rovesciata, come era successo a Charlie Kemp e a Denny Hulme negli anni passati. Si è staccata la barra anti-rollo e Haywood è rimasto nell'abitacolo per circa cinque minuti, prima di venire estratto.

• Gli organizzatori del Rally **STOC-CARDA-LIONE-CHARBONNIÈRES** si sono messi d'accordo per proporre al governo francese una nuova data per la gara che, se la cosa andrà in porto, dovrebbe dunque svolgersi nei giorni 6, 7, 8 e 9 novembre.

• **FRANCOIS CEVERT** è stato eletto «campione dei campioni 1973» alla unanimità dalla giuria del quotidiano francese **L'EQUIPE** e dai lettori del giornale. Il trofeo è stato consegnato ai genitori del pilota scomparso durante una cerimonia molto intima.



• Leggere in auto, di notte, senza disturbare il guidatore è sempre stata una delle cose più difficili a farsi. A tale inconveniente ha ovviato «L'AUTOACCESSORIO» di Milano che ha immesso sul mercato la «LAMPADA WEDGE-LIGHT» consistente in un piano di materiale plastico trasparente, reso luminoso da minuscole lampadine. Ponendo sotto il piano la pagina da leggere o la parte della mappa stradale da consultare, per mezzo della luce diffusa in modo uniforme sul piccolo schermo, si può ottenere una lettura chiara senza che il guidatore a fianco venga disturbato da quella tenue luce. La «Lampada Wedge-light» funziona per mezzo di una presa di corrente da inserire al posto dell'accendisigari e può essere portata anche ai sedili posteriori con un cavo estensibile.

La ISO vuol vendere diecimila ISETTA

NEW YORK - Il Consiglio d'amministrazione della Iso Motor Company ha approvato uno stanziamento di fondi per la rapida attuazione dei programmi di sviluppo previsti dalla società. In particolare ciò starebbe a significare la pronta realizzazione di uno stabilimento nel Mezzogiorno d'Italia per la produzione di circa 10.000 vetture l'anno. Si tratta in sostanza della anticipazione del «programma Isetta», una minivettura da città, a quattro posti, di ridotte dimensioni, con finiture di lusso ed un motore di piccolissima cilindrata già allo studio, secondo i programmi antinquinamento, negli stabilimenti americani in Florida e North Carolina. La società comunica inoltre che al Salone di Torino 1974 verrà presentato il prototipo di una vettura a due posti con motore centrale di 7 litri di cilindrata.

• In Francia è stato consegnato a **LARROUSSE** il trofeo FFSA 1973 per il gruppo 11, per i suoi piazzamenti con l'Alfa 2000 GTV e per la vittoria nella categoria turismo al Rallye di Montecarlo, al Neige et Glace e al Lyon-Charbonnières.

• **SID TAYLOR** farà gareggiare una Lola T 332 e una Trojan nella serie Rothmans di F.5000. Piloti: Redman, salvo quando sarà impegnato a pilotare la vettura di Hass in America, e Schuppan che sarà al volante della Trojan nelle corse ove gareggeranno entrambe le vetture.

• La **CHAMPION SPARK PLUG EUROPE** ha annunciato la futura realizzazione del suo 18. stabilimento nel mondo. Il nuovo impianto sorgerà ad Aubange, nella provincia belga del Lussemburgo.

• Al **SALONE INTERNAZIONALE di GINEVRA**, che si svolgerà dal 14 al 24 marzo, su un fronte di 150 stands, ripartiti nella galleria del primo piano e nella hall n. 4, esporranno i loro prodotti anche 924 fabbricanti d'accessori e attrezzature per rimesse, provenienti da 21 paesi.

• Annullato il 53. Salone internazionale dell'automobile di Bruxelles per le note restrizioni derivanti dalla crisi petrolifera; nella capitale belga si svolgerà comunque il **SALONE MOTOCYCLE** che avrà sede, dal 1. al 10 marzo 1974, nel Palazzo del Centenario sull'Esplanade Heysel.

• **Tutti gli uffici dirigenziali ALFA** hanno lasciato la vecchia sede di via Gattamelata in Milano e si sono trasferiti ad Arese presso il nuovo centro dirigenziale della società. Il nuovo indirizzo è «Alfa Romeo - Casella postale 1821 Milano ed il numero telefonico (02) 93391.

• Dal 30 marzo al 7 aprile avrà luogo la «4. EXPO SPORT LEVANTE» organizzata dall'Ente Fiera del Levante a Bari. Sarà una esposizione dedicata alle vacanze nella quale nautica, caravanning, campeggio, ciclo, motociclo, auto sportive, piscine, ecc. saranno le voci più significative della rassegna.

• La **VOLVO** costruirà accanto al magazzino ricambi di Ghent, un nuovo stabilimento di assemblaggio per autocarri leggeri nel quale troveranno lavoro 450 persone.

• Secondo la rivista americana «AUTOMOTIVE NEWS», l'industria automobilistica americana ha attualmente lo stock più grosso di vetture invendute di tutta la sua storia.

• Nel 1973 negli **STATI UNITI** sono morte 16.000 persone in incidenti stradali. La diminuzione (mille in meno, rispetto all'anno prima) è attribuita ai limiti di velocità imposti dalla scarsità di carburante.

GERMANIA stop limite

• Il governo della **GERMANIA Occidentale** ha annunciato che le scorte di carburante sono migliorate, tanto che i limiti di velocità, di 80 orari sulle strade urbane e di 100 sulle autostrade, saranno abrogati verso la metà di marzo.

• Contromossa della **CHRYSLER FRANCE** in relazione al prezzo dei carburanti e alle limitazioni di velocità. La casa propone tre nuove versioni di modelli già noti e cioè la **SIMCA 1000 GLE**, la 1100 LE e la 1100 GLE, tre vetture che adottano il motore da 944 cc della 1000 LS e in cui la sigla E sta ad indicare un allestimento «economico».

• L'amministratore delegato della **ROLLS ROYCE** ha escluso che sulle vetture della casa possa, per ora, essere montato un motore Wankel in relazione al maggior consumo di carburante. «Del resto — ha aggiunto mister Plastow — senza essere arroganti è lecito pensare che chi si può permettere una nostra vettura non si preoccupi eccessivamente del costo della benzina». Ma gli esperimenti continuano per scopi militari.

• La **TVR ENGINEERING**, la fabbrica di vetture sport in fibra di vetro, ha ricevuto una notevole richiesta dei suoi prodotti dagli Stati Uniti. Pare che due concessionari USA abbiano richiesto 300 vetture ciascuno.

• In **GRAN BRETAGNA** il fatturato delle automobili nuove è diminuito di oltre il 20% nel mese di dicembre 1973, passando dalle 89.108 unità vendute nello stesso mese del 1972 alle 70.231 del dicembre '73. I modelli più colpiti sono quelli di lusso a grande consumo, le medie cilindrate a motore più potente e le economiche russe, cecoslovacche e tedesche.

• Verso la fine del 1974 inizieranno le consegne della **AC 3000** la vettura sport inglese presentata al Salone di Londra in uno stadio alquanto precoce di sviluppo. La vettura ha subito molte modifiche e sarà venduta con motore V6 da 3 litri con cambio Hewland.

BONNIE «super»

• Il **NEW YORK TIMES** scrive che per la penuria di benzina in America agli addetti alle pompe vengono offerti, in cambio di un po' di carburante, denaro, sigarette e whisky. Pare che uno sia stato attaccato già tre volte da donne, vere Bonnie anni 70, con coltello alla mano, che volevano il pieno.

• Col nome di **COMMER COMANDO** (all'estero saranno indicati come «serie 100») la **CHRYSLER** inglese ha presentato un gruppo di autocarri rigidi che vanno da 7,5 a 16 ton. oltre ad un trattore GOM da 18 ton. I veicoli da 16 ton. avranno in dotazione un diesel Mercedes Benz OM 352 da 120 CV.

• La vettura più cara del mondo, una **PIERCE ARROW** del 1920 placcata in oro e nickel, è partita in treno dal Colorado diretta in Pennsylvania. E' stata comprata a un'asta per 180.000 dollari, la cifra più alta mai pagata per un'automobile.

• Anno record il 1973 per la **ROLLS ROYCE** che ha venduto 2760 vetture Rolls Royce e Bentley, con un aumento nella esportazione pari al 39% rispetto l'anno precedente.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Fibershell Contasecondi antiurto. Presa sicura. Modello speciale per scienza e ricerca. La cassa Fibershell è protetta contro gli acidi e contro l'acqua. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 508.901



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

AS/2

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO