

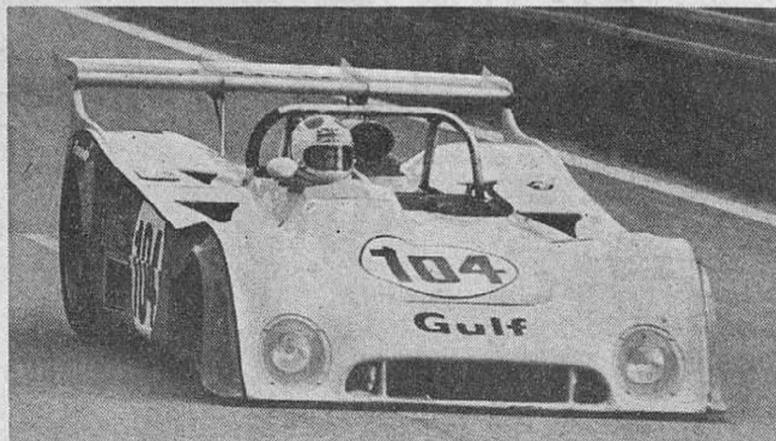
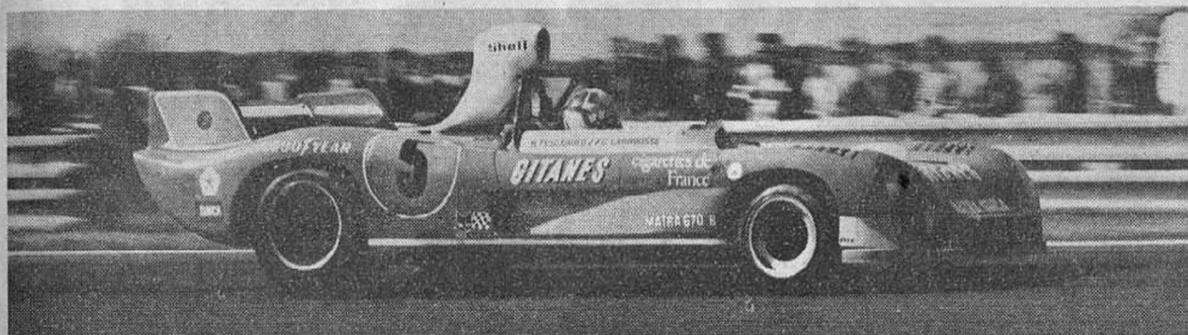
**Le MANS anticipa
tema esaltanti
del Mondiale Marche**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

Le rosse sport milanesi da 325 Km/h. inquietano le rivali MATRA e GULF



A sinistra, in piena velocità la Matra-Simca 670 B di Beltoise. Al Castellet, Jarier ha girato la scorsa settimana in 1'48"3. Sopra, Schuppan al volante della nuova Gulf-Cosworth, la ex-Mirage M6

Tradito due volte
nella 4 ORE
lo strepitoso
MERZARIO, ma...

L'ALFA c'è!

DALL'INVIATO

LE MANS - Il primo scontro diretto tra la Matra-Simca campione del mondo e la sua avversaria designata per la stagione 1974, l'Alfa Romeo, è un fatto consumato. E' avvenuto, come tutti attendevano con molta curiosa impazienza... e non ci ha detto nulla ai fini di un giudizio sulle possibilità rispettive.

Gli è che entrambe le squadre sono venute a Le Mans, a mettersi in pista contemporaneamente, con obiettivi decisamente diversi. L'Alfa ha portato macchine, per onestissima e chiara loro ammissione, da «Mille chilometri», cioè con motori tirati e tutto preparato in funzione di gare sprint; la Matra aveva come obiettivo l'inizio di un test di durata che, accumulando chilometri e sforzi (sarà continuato con la stessa macchina - conservata intatta - sulla pista del Paul Ricard), potesse dire se le soluzioni 1974, le modifiche apportate rispetto al 1973, sono affidabili e possono essere utilizzate per la corsa di giugno. Alfa Romeo con i pensieri rivolti alle corse del campionato iniziali, Matra-Simca con la grossa preoccupazione di Le Mans: ecco che il confronto non poteva esserci. Alfa Romeo coi suoi 510 cavalli, la Matra con «soltanto» 160: ecco che i confronti non sono possibili. Forse, a voler guardare bene, ci sarebbe da considerare come elemento di raffronto la presenza delle Gulf, che guidate da Bell e Schuppan hanno compiuto soltanto i turni di prove previsti come allenamenti per la 24 Ore; non partecipando quindi a quelle riservate agli iscritti alla «4 Ore».

Se dobbiamo prendere come termine di relativo paragone le prestazioni delle Gulf, diciamo che le Matra-Simca non sono state terribili, visto che Bell è riuscito ad eguagliare i tempi di Beltoise, uomo veloce della Matra. Tempi che essendo di circa due secondi migliori del tempo primato ufficiale (Beltoise con la Matra nel 1973, 3'36"5), non sono in fondo eccezionali. Due secondi, anche su un percorso velocissimo co-

me Le Mans, sono da considerare il progresso normale di macchine e motori e gomme da un anno all'altro. Le prestazioni della Matra-Simca, dunque, sono state «normali», intendendo per normalità il fatto che le Matra-Simca sono state le macchine migliori della stagione passata. Avendo compiuto un passo avanti, avendo cioè migliorato le loro prestazioni nelle condizioni che i loro tecnici prevedono siano quelle della 24 Ore effettiva, le Matra-Simca dovrebbero essere perciò considerate ancora le macchine migliori.

Le Alfa Romeo, usando questo metro, e pur considerando la loro specifica (e specificata)

do queste due importanti componenti dell'efficacia delle macchine, la conclusione cui possiamo giungere è che le Alfa Romeo assumono definitivamente il ruolo di antagoniste dirette delle macchine campioni del mondo. In velocità pura, per la quale le differenze di potenza massima sono avvertibili solo con divari grossi, Alfa e Matra sono state sullo stesso piano. Circa 325 chilometri orari, sul rettilineo delle Hunaudieres, sono stati il plafond di entrambe. Per le Alfa con il leggero vantaggio della migliore stabilità, peraltro non controllabile decisamente per l'assenza del vento.

La tenuta di strada, invece,

percorrenza elevate. Su questa curva il vedere le Alfa Romeo è stato uno spettacolo. Con velocità di percorrenza nettamente superiore a tutte le altre, le due Alfa hanno compiuto la traiettoria con una pulitissima precisione da lasciare a bocca aperta tutti, mentre le altre macchine (e piloti) avevano qualche ondeggiamento o incertezza.

Vogliamo tirare le somme? Ebbene diciamo che, a parte la differenza di motore che alla Matra davano per scontata e non impensieriva perché anche loro hanno tanti cavalli per le corse brevi, per il resto le Alfa Romeo sono perlomeno pari alle avversarie titolate. In altre

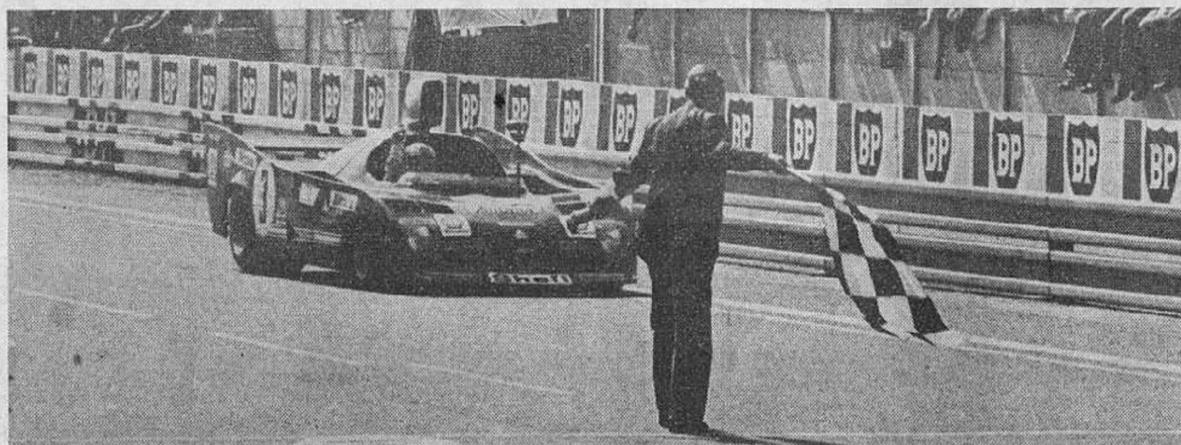
tecniche dell'Alfa Romeo, esperienze che hanno dato anche loro un notevole contributo, tutti debbono essere accomunati nei complimenti.

C'è solo da augurarci che adesso, arrivati a questo alto punto, i loro sforzi ed i loro meriti non siano mortificati da ragioni extratecniche ed extralogiche. Tanto per essere chiari, speriamo che l'avvenire dell'Autodelta non sia «inquinato» dalle nebbiose faccende politiche (o di potere personalistico) che hanno già abbastanza afflitto l'Alfa Romeo casa madre. Che la demagogia e la retorica stiano fuori dalle porte di Settimo Milanese, dietro le quali c'è gente che vale molto e che ha solo l'entusiasmo di chi lavora sodo.

Merito delle raggiunte qualità delle Alfa Romeo è anche dei piloti, e specialmente Stommelen e Merzario, che hanno più di tutti lavorato ad affinare le macchine. Arturo Merzario, che ha idee sue ben radicate, ha chiesto determinati assetti della macchina, oltre che la scelta della carenatura superiore con la presa d'aria sopraelevata. Si è visto come egli avesse ragione, ed anche Stommelen che ha voluto riprovare con il «cupolone» solo rotondo, ha dovuto convenire che era migliore. Naturalmente non bastano le idee in fatto di preparazione, per ottenere i tempi occorre anche il piede pesante. E poiché Merzario è stato il più veloce di tutti, e Stommelen (col periscopio) gli è andato molto vicino, ecco che il prevedere ottimi cose da parte delle Alfa Romeo trova giustificazione anche nella qualità dei suoi uomini. Soprattutto se si pensa che la squadra sarà integrata da gente come Andretti e Ickx...

Alla Matra la situazione è pressoché uguale. Una squadra forte, con macchine forti e con piloti di molto valore. Sappiamo che Jarier, al Paul Ricard, ha ottenuto tempi eccezionali, ovviamente presumendo che avesse un motore di quelli da sprint. Quindi prepariamoci a scontri memorabili. Alfa Romeo

Franco Lini



Stommelen con l'Alfa vince la prima manche di 2 ore. In Francia si dice che i sindacati dell'Alfa si oppongono all'attività sportiva della Casa: si spera forse di fermare l'Alfa così? Merzario non ha provato la Iso al Jarama, ma l'ha guidata a Goodwood prima di volare in Sud Africa

preparazione per le gare brevi, le Alfa Romeo dovrebbero essere considerate estremamente forti. Paragone impossibile, dicevo, per via dei diversi intenti, ma restano comunque dei parametri validi, che sono l'aerodinamica fautrice di velocità massima e la tenuta di strada fautrice di prestazioni generali. Facendo però astrazione dalle accelerazioni (che sono in funzione diretta della potenza, cui è per forza collegata la disponibilità di coppia motrice), è sul piano della velocità massima conseguente ai coefficienti di forma, e sul piano della tenuta di strada che possiamo tentare un raffronto valido.

Orbene, proprio consideran-

è stata decisamente a favore delle Alfa Romeo, come abbiamo personalmente potuto constatare osservando il comportamento delle macchine in differenti punti del circuito, durante le prove e durante la prima prova della gara di quattro ore. Maneggevolezza e tenuta sono stati i punti di forza che hanno permesso a Merzario e poi anche a Stommelen, di «umiliare» tutti con distacchi veramente grossi. Oltre tre secondi al giro sono davvero tanti, anche se in parte sono dovuti a superiori accelerazioni. La tenuta di strada, abbiamo detto. Una curva abbastanza larga, con una leggera sopraelevazione, che permette velocità di

parole diciamo che per il campionato mondiale 1974 le Alfa Romeo si presentano con tutte le doti necessarie per il successo. In ultima analisi questo primo confronto diretto, considerando tutti gli elementi, si risolve nella convinzione che le prossime gare saranno molto combattute, e che l'assenza delle Ferrari non sarà tanto rilevante poiché le Alfa Romeo sono davvero in grado di meritare il ruolo di favorite. Una constatazione che rallegra e che va ascritta a merito di tutto un lavoro di gruppo che non ha uno o due tecnici sopra gli altri. Da Carlo Chiti a Michel Tetu, passando da Gianni Marrelli e Gherardo Severi, e dai

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

e Matra-Simca, d'accordo, ma queste giornate di Le Mans sono state anche Gulf e Porsche; ed anche Ligier-Maserati.

La Ligier di Guy Chasseuil ha vinto la quattro ore, e la cosa deve essere salutata con piacere perché premia con un successo ufficiale gli sforzi del costruttore francese. Tuttavia è ovvio aggiungere che è stato un successo inatteso, dovuto alle vicissitudini che hanno afflitto Alfa Romeo e Matra. Comunque la Ligier è stata molto migliore di quello che eravamo abituati a vedere, dopo una «cura» energica che ha portato alle nuove e piacevoli forme esterne e soprattutto ad un comportamento generale nettamente migliore. Tenuta di strada e profilatura aerodinamica, anche qui, hanno costituito le basi per le prestazioni, nettamente migliori di quelle dell'anno scorso. Prescindendo dal motore, che è quello di serie delle Citroën-Maserati, appena potenziato, la Ligier ha quindi migliorato moltissimo, ma di certo non può pretendere di competere con le vere macchine da corsa. Infatti il suo costruttore è soddisfatto solo di poter far meglio delle macchine Gran Turismo della sua classe, poiché le sue macchine sono di produzione, anche se non omologabili per carenza di numero di esemplari. L'aver potuto constatare che la Ligier-Maserati è stata costantemente davanti alle Porsche Carrera-Turbo (oltre che a tutte le Porsche Carrera normali) ha rappresentato quindi una grossa soddisfazione per Ligier, che stavolta ha avuto anche la fortuna di vincere.

Implicitamente abbiamo detto, a pensarci bene, che le Porsche turbocompressore hanno deluso. La affrettata preparazione, senza un collaudo preventivo, si è fatta sentire, con un comportamento anomalo del telaio, che i piloti hanno giudicato «curioso». Probabile che ci sia stato qualcosa di non razionale nel montaggio; e questo è un inconveniente rimediabile. Quello che però ha condizionato le prestazioni delle due macchine è stato il motore, con le reazioni piuttosto lente che il compressore ha rispetto alla alimentazione normale e con certe irregolarità cui non hanno saputo trovare rimedio. Cosicché globalmente le Porsche sovralimentate non sono state alla altezza della fama della casa, fama che



La Ligier-Maserati di Guy Chasseuil taglia il traguardo della 4 Ore

Un regalo per LYGIER la 4 ORE

LE MANS - Vediamo come si è svolta la «4 Ore». Com'era accaduto lo scorso anno, l'elettiva lista dei partenti ha avuto poco a che vedere con quella degli iscritti, dati i numerosi forfait (anche la March di Touroul e la Lola di Pianta-Pica). Chasseuil è partito solo sulla Ligier; Haldi, la cui Carrera non era pronta, si metteva al volante della Porsche 908 di Torredemer; Aeschliman prendeva l'altra Porsche 908, lasciando la De Tomaso Pantera a Casoni e a Max Cohen-Olivar. In prova c'è stato un «festival» delle Alfa in versione sprint, Chasseuil dimostrava già che la Ligier era capace di girare segnando tempi analoghi a quelli della Porsche con compressore.

Prima ancora che venisse dato il via della prima manche, accadeva un primo colpo di scena: Merzario, il grande divo del week-end, non poteva

partire per noie alla pompa della benzina. Il suo compagno, Stommelen, era per contro ben presente e si portava in testa subito, all'abbassarsi della bandiera, seguito da Beltoise. Dietro, Chasseuil e van Lennep davano inizio a un bel duello, mentre Casoni si avvantaggiava nettamente, con la Pantera, nei confronti delle altre GT capeggiate da Greder e da Ballot-Léna. A questo punto precisiamo che Ballot-Léna, come pure altri quattro equipaggi, erano in gara «fuori classifica» dato che le nuove Porsche Carrera tre litri saranno omologate nella GT speciale soltanto il primo aprile. Non potevano, dunque, essere accettate neppure in gruppo 5, non avendo i serbatoi elastici CSI.

Al settimo giro Beltoise aveva strappato il comando a Stommelen, ma doveva riprenderlo alla tornata successiva, ad Arnage. Da quel momento

Le cifre di prove e gare

LE MANS - Per la «4 Ore di Le Mans» tempo asciutto, due manches di due ore con classifica per somma delle posizioni, circuito di km 13,640.

Per le prove di qualificazione sono scesi in pista 35 concorrenti. Le due Alfa 33TT12 di Merzario e di Stommelen hanno segnato i due tempi migliori e Merzario ha staccato di 4" la Matra di Beltoise. Nella GT Casoni, su De Tomaso Pantera, si è messo bene in luce. Purtroppo, dopo avere girato nelle ultime prove preliminari della 24 Ore l'Alfa di Merzario ha dovuto fermarsi per un guasto alla pompa del carburante e benché i meccanici facessero il possibile per rimettere la vettura in condizioni da partecipare alla corsa, Merzario non ha

potuto prendere il via nella 1. manche.

Questi i tempi delle prove: Stommelen (Alfa 33TT12) 3'33"5; Beltoise-Jarier (Matra Simca) 3'37"2; Schurti-Koellig (Porsche Carrera compress.) 3'56"5; Muller-van Lennep (Porsche Carrera compress.) 4'00"4; Chasseuil (Ligier Maserati) 4'01"1; Torredemer-Haldi (Porsche 908/03) 4'09"7; Casoni-Cohen Olivar (De Tomaso Pantera) 4'11"1; Greder-Cudini (Chevrolet Corvette) 4'15"4; Ballot-Léna (Porsche Carrera) 4'17"1; Zapico-Stubbs (March-BMW 74S) 4'18"2; Chenevière-Zbinden (Porsche Carrera) 4'18"3; Touroul-Rua (Porsche Carrera) 4'21"3.

Merzario aveva ottenuto 3'33"01, miglior tempo assoluto.

Primo giro: 1. Stommelen; 2. Beltoise; 3. Chasseuil; 4. Van Lennep; 5. Schurti; 6. Casoni; 7. Greder; 8. Ballot-Léna; 9. Zapico; 10. Dupont.

Secondo giro: Ritiro di Zapico su (March) (motore) e di Torredemer-Haldi (Porsche).

Quarto giro: Ritiro di Schurti-Koellig su Porsche (rottura di una valvola).

Quinto giro: 1. Stommelen; 2. Beltoise; 3. Chasseuil; 4. van Lennep; 5. Casoni; 6. Greder; Ballot-Léna, 7. Chenevière-Touroul; 8. Dupont.

Decimo giro: 1. Stommelen; 2. Beltoise;

3. Chasseuil; 4. van Lennep; 5. Casoni; 6. Dupont; 7. Ballot-Léna; 8. Greder; 9. Chenevière; 10. Touroul.

Dodicesimo giro: Stommelen sosta per il rifornimento.

Quattordicesimo giro: Beltoise sosta per il rifornimento. Il motorino di avviamento non funziona e si deve spingere la vettura per farla ripartire, con conseguente squalifica.

Quindicesimo giro: 1. Stommelen; 2. Beltoise; 3. Chasseuil; 4. van Lennep; 5. Casoni; 6. Ballot-Léna; 7. Chenevière; 8. Touroul; 9. Greder (che ha fatto il rifornimento); 10. Dupont.

Ventitreesimo giro: Beltoise si ferma. La Matra immobilizzata e riparte Jarier.

Trentunesimo giro: Van Lennep abbandona (senza carburante).

Classifica prima prova: 1. Stommelen 2.00'32, media kmh 217,274; 2. Chasseuil a 2 giri; 3. Casoni-Cohen Olivar a 3 giri; 4. Dupont (Chevron B23) a 4 giri; 5. Greder-Cudini a 4 giri; 6. Grandet (Ferrari) a 4 giri; 7. Vollery-Chapuis (Porsche Carrera) a 5 giri; 8. Aubriet-Depnic (BMW 3,5 CSL) a 5 giri. Giro più veloce: Stommelen 3'34"2, media kmh 229,244.

Seconda manche: le vetture prendono posto sullo schieramento di partenza secondo i tempi delle prove. Merzario sostituisce Stommelen sull'Alfa, Pescarolo si mette al volante della Matra, Muller della Carrera ufficiale. Prendono il via 21 vetture, la De Tomaso Pantera, prima fra le GT, non può ripartire.

Primo giro: 1. Merzario; 2. Pescarolo; 3. Chasseuil; 4. Dupont; 5. Ballot-Léna; 6. Greder; 7. Chenevière; 8. Grandet; 9. Touroul; 10. Michy.

Terzo giro: Merzario non ripassa (rottura della crociera del semiasse). 1. Pescarolo; 2. Chasseuil; 3. Dupont; 4. Ballot-Léna; 5. Greder; 6. Chenevière; 7. Grandet; 8. Touroul; 9. Michy; 10. Seguin.

Quinto giro: 1. Pescarolo; 2. Chasseuil; 3. Dupont; 4. Ballot-Léna; 5. Chenevière; 6. Greder; 7. Grandet; 8. Michy; 9. Touroul; 10. Blancpain.

Sesto giro: Michy si ferma, riparte e si ritira due giri dopo.

Decimo giro: 1. Pescarolo; 2. Chasseuil; 3. Dupont; 4. Ballot-Léna; 5. Greder; 6. Chenevière; 7. Blancpain; 8. Grandet; 9. Elias (Chevron); 10. Seguin.

Quattordicesimo giro: Pescarolo sosta per il rifornimento. Larrousse si mette alla guida.

Quindicesimo giro: 1. Larrousse; 2. Chasseuil; 3. Dupont; 4. Ballot-Léna; 5. Grandet; 6. Blancpain; 7. Greder; 8. Seguin; 9. Aubriet-Depnic; 10. Lagniez-Houllier.

Ventesimo giro: 1. Larrousse; 2. Chasseuil; 3. Dupont; 4. Ballot-Léna; 5. Blancpain; 6. Cudini; 7. Seguin; 8. Grandet; 9. Aubriet; 10. Mignot.

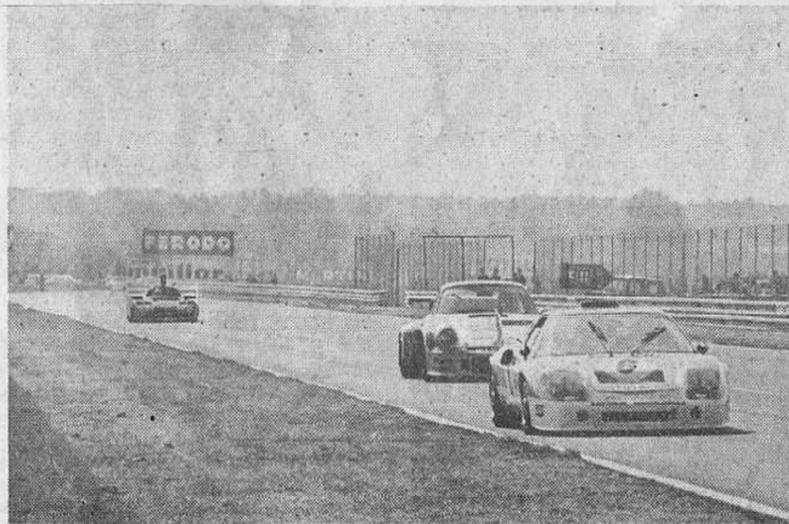
Venticinquesimo giro: Houllier che ha sostituito Lagniez urta contro la barriera di sicurezza alla curva e si ritira.

Trentunesimo giro: Larrousse, che già si era fermato al 28. giro, si ferma di nuovo e riparte.

Classifica seconda manche 1. Pescarolo-Larrousse 32 giri in 2 ore 06'10"1, media kmh 207,570; 2. Chasseuil a 2 giri; 3. Dupont; 4. Blancpain-Ferrier; 5. Greder-Cudini a 3 giri; 6. Grandet; 7. Aubriet-Depnic; 8. Mignot-Jones (Ferrari).

Giro più veloce: Merzario 3'36"04, media 226,913.

CLASSIFICA GENERALE 1. Chasseuil (Ligier-Maserati) 4.09'24"04 (60 giri); 2. Dupont (Chevron B23-Ford) 2.000 CM3; 3. Greder-Cudini (Chevrolet Corvette) 1. GT; 4. Grandet (Ferrari Daytona); 5. Aubriet-Depnic (BMW 3,5 CSL) primi della Turismo Speciale; 6. Blancpain-Ferrier (Chevron); 7. Mignot-Jones (Ferrari Daytona); 8. Marners (Gras-Gott).



Sopra, la Ligier seguita dalla Porsche-turbo e dall'Alfa. A destra, sopra un'altra vista della Ligier-Maserati; sotto, la Pantera di Olivar

si era creata anche in questo settore specifico con le 917 Can-Am. C'è da dire, però, che la difficoltà di messa a punto di un sistema di sovralimentazione sono maggiori sui motori piccoli, il che spiega molte cose, soprattutto se questi motori piccoli sono esasperati e impiegati in condizioni stradali, non a regimi costanti. La Porsche ci ha abituati a cose molto buone, ottenute con caparbietà, per cui crediamo che questa esperienza di Le Mans sia stata solo una tappa sperimentale utile ai fini dell'esperienza, non una delusione totale. Certo che adesso, con l'aria che tira alla CSI (che si sta rimangiando l'avventata decisione di uccidere le sport per far posto alle «silhouettes»), questa della Porsche turbo è una avventura che non si sa come finirà. Ad ogni modo, per restare al presente, per adesso hanno bisogno di molto altro lavoro.

Infine le GULF. Non iscritte alla quattro ore, sono state in pista solo durante i periodi di prova ufficialmente riservati alle macchine iscritte alla gara di giugno. Hanno avuto qualche problema, con strane vibrazioni che ne hanno limitato le prestazioni, ma alla fine Derek Bell ha potuto tirare, uguagliando il tempo di Beltoise. Il che è molto significativo, perché la macchina era alla prima uscita ed è quindi suscettibile di miglioramenti. Poiché le Gulf saranno della partita, nelle gare del campionato il fatto che si siano di-

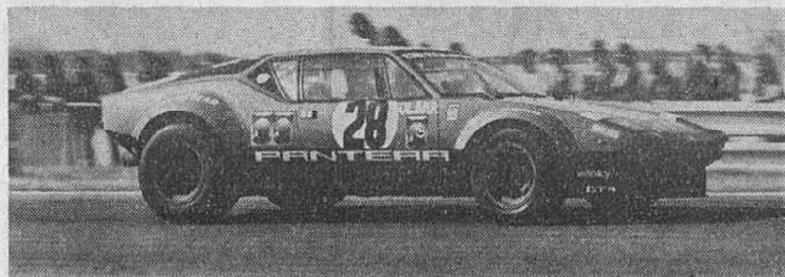
mostrate buone è un ulteriore elemento di interesse per le prossime corse.

Una prova molto buona l'ha offerta anche la De Tomaso Pantera di Mario Casoni. Prestazioni di molto valore, nettamente migliori dei primati di categoria esistenti e che erano della Ferrari Daytona, prestazioni ottenute con una macchina che in fondo è quella dell'anno scorso con appena qualche rifinitura, dicono come adesso le Pantere siano da seguire sempre, anche perché nel complesso ne abbiamo rilevato un comportamento molto equilibrato. Nettamente davanti a tutte le GT nella prima prova della 4 ore, Casoni non ha potuto partecipare alla seconda, ma ciò non toglie che l'emiliano abbia meritato gli elogi che gli sono stati tributati.

Ci sono state delle novità interessanti anche nelle macchine più piccole, e la migliore l'ha offerta la Grac, con due esemplari due litri veramente pregevoli, dotati del motore Simca.

Della gara vi diciamo a parte. In fondo era un pretesto per collaudare il più a lungo possibile le macchine, non un fatto agonistico esasperato. L'importante era il confronto Matra-Alfa e anche Gulf. Ed è stato utile ai tecnici ed utile a chi voleva avere idee chiare sul come prevedere il campionato mondiale 1974. Che a nostro avviso sarà molto interessante.

f. I.



sembrava una questione chiusa, poiché la Matra perdeva a poco a poco terreno. In effetti la cosa non aveva più molta importanza, perché, vittima di un guasto al motorino di avviamento, la Matra aveva dovuto essere spinta per ripartire e il verdetto dei commissari era stato conforme al regolamento: la vettura francese veniva squalificata. Ha però continuato a girare, per soddisfare l'interesse del pubblico e, soprattutto quello dei tecnici della Casa, desiderosi di acquisire il massimo di utili cognizioni durante il week-end a Le Mans.

Al ventitreesimo giro Jarier sostituiva Beltoise alla guida e la Matra perdeva ancora circa 2'45". Stomme-



Si constata il guasto alla pompa benzina dell'Alfa di Merzario

partenza super veloce, restava vittima di una insolita rottura della crociera del semiasse. Con l'ultima sport tre litri ufficiale ancora in lizza per la vittoria assoluta era fuori gioco, tutti gli sguardi si sono rivolti da quel momento sulla Matra, ora pilotata da Pescarolo, ma soprattutto sulla Ligier di Chasseuil che era prima nel totale.

Per una volta la jella stava abbandonando la squadra di Guy Ligier. Chasseuil ha infatti condotto fino alla conclusione, dando prestazioni perfette e aggiudicandosi brillantemente una vittoria nella quale la vigilia non sperava certamente molto. Poiché già agli inizi la Porsche di Muller-van Lennep aveva rinunciato, il secondo posto è andato allo svizzero Dupont il quale aveva fatto una corsa degna di lode. Altre prestazioni che hanno richiamato l'attenzione, quelle della Chevrolet Corvette pilotata in modo egregio dal sempre battagliero «Titi» Greder e da Cudini, i quali vincevano la categoria GT, approfittando, è giusto dirlo, del ritiro della Pantera che non aveva potuto prendere il via nella seconda manche.

Quanto alla Matra, alla cui guida si erano alternati i quattro moschetieri della scuderia ufficiale, si aggiudicava la seconda manche e, soprattutto, portava a termine la corsa.

Daniel Boutonnet

Il turbo PORSCHÉ (per ora) non incanta



A destra, il conte Rossi al box di Le Mans. Dietro di lui Müller con barba. Sotto, l'impressionante Carrera - Turbo



LE MANS - Gregorio Rossi di Montelera, presidente del Martini Racing, è venuto a Le Mans per presentare alla stampa il programma 1974, che in sostanza è rappresentato dalla continuità di collaborazione con la Porsche. Novità importante: le macchine che saranno utilizzate dal Martini Racing-Porsche sono le Carrera turbocompressore, che parteciperanno a tutte le gare del campionato mondiale 1974, eccettuato la Mille chilometri di Buenos Aires.

Nell'annunciare il programma, Gregorio Rossi ha semplicemente accennato al fatto che le Carrera Turbo messe a punto dalla Porsche sono il primo passo nella evoluzione verso le macchine che dal 1976 sostituiranno gli attuali prototipi-sport, vale a dire le «silhouettes». Il che significa che la Porsche crede fermamente nell'avvento della nuova formula e quindi ci si sta preparando come si deve. L'accento non è stato tuttavia compreso dall'uditorio, almeno come forse speravano gli uomini del team; probabilmente non ne è stata compresa l'importanza, forse perché la gente era distratta dalla abbondanza di aperitivi che circolavano nella sala.

Non ci sono quindi state le «battaglie» polemiche che qualcuno della Martini e qualcuno della Porsche prevedeva; ma forse se tutto questo è passato quasi inavvertito lo si deve anche al fatto che le più recenti notizie sulla evoluzione del pensiero della CSI (sempre molto difficile da prevedere) dicevano di un «accantonamento» del progetto.

Comunque sia la Martini Racing iscriverà le Porsche turbo a tutte le corse, compresa la 24 ore di Le Mans, con una coppia fissa formata da Müller e van Lennep e una coppia che non parteciperà a tutte le gare e che è composta da Schurti e Koinig.

Ovvio, che la continuità dei rapporti di collaborazione della Martini e Rossi con la Porsche sia da considerare logica, perché fino ad oggi è stato attraverso la Porsche che la Martini e Rossi ha trovato motivi di soddisfazione e non soltanto pubblicitari. Tuttavia abbiamo l'impressione che per questa stagione le speranze di vittorie debbano essere se non accantonate almeno ridotte, perché da quanto abbiamo potuto vedere durante le prove di Le Mans le macchine sono ancora lontane dal poter offrire rendimenti di valore assoluto elevato. Comunque si tratta pur sempre di macchine che hanno almeno il pregio della originalità e che indipendentemente dalla possibilità di essere utilizzate in futuro sono tecnicamente interessanti per quello che possono fornire come indicazioni su una strada da seguire. Senza peraltro poter dire per quanto tempo le vedremo, perché se la CSI accantona il progetto del nuovo gruppo 5, come pare, è probabile che la Porsche decida di non continuare queste esperienze. Questo comunque è un aspetto per ora secondario. Per ora c'è la realtà delle Porsche Turbo e della loro utilizzazione da parte della Martini Racing. Che saranno presenti alla prima gara «mondiale», la 1000 chilometri di Monza del 25 aprile.

f. l.

La crisi economico-petrolifera costringe la CSI a rivedere anche molti piani tecnici

Silhouette «in aspettativa» e doppio mondiale Marche

Ultima occasione a PARIGI per le F.1 «sicure»

LISBONA - Nove ore è durata la riunione del bureau della C.S.I. che si è tenuta venerdì 22 nella sede dall'Automobile Club del Portogallo. Sull'esito dei lavori il segretario Leguezec ha preferito relazionare e la stampa in un'apposita conferenza programmata per il successivo lunedì, piuttosto che riferire ai giornalisti presenti per il TAP Rally. Se non fosse stato per l'intervento di un collega della France-Presse, non si sarebbe saputo nulla di ufficiale. Da un comunicato-telegramma si è così venuto a conoscenza almeno di quegli argomenti che il bureau aveva dibattuto: il doppio Campionato del Mondo Marche e il nuovo annesso «J».

Ma proseguiamo per ordine: al vertice della C.S.I. hanno partecipato il presidente principe Metternich, il vice Ugeux (Belgio) e Agvald (Svezia); l'italiano Rogano, il francese Balestre, lo svizzero de Toledo e l'americano Binford. Era assente Lord Camden per l'Inghilterra. Sono stati esaminati e discussi i risultati cui sono pervenute le sottocommissioni nelle recenti riunioni tenutesi a Parigi.

Il Bureau ha preso atto che i tecnici, in rappresentanza dei cinque grandi Paesi costruttori (e cioè Francia, Germania, Inghilterra, Italia e Stati Uniti), hanno suggerito di proporre il rinvio dell'applicazione del nuovo annesso «J» — per ora solo abbozzato — con decorrenza 1-1-77 anziché 1-1-76 «non ritenendo allo stato attuale né possibile né opportuno modificare sostanzialmente la regolamentazione tecnica dei Campionati», certo in considerazione della crisi in cui si è venuta a trovare l'industria automobilistica, crisi che non permette di fare previsioni a lungo termine. C'è tuttavia da rilevare che un'altra componente possibile nella causa dello slittamento di 12 mesi è da attribuirsi alla lentezza con cui si sta aggiornando l'annesso «J».

Il Bureau ha altresì riaffermato il principio di istituire due Campionati Mondiali Marche: il primo riservato alle vetture derivate dalla serie (gr. 1, 2, 3 e 4) e il secondo riservato alle vetture Sport che comprenderà le future «silhouettes» (gr. 5), i futuri prototipi stradali (gr. 6) e le Can-Am e l'Inter-serie (gr. 7), le cui prestazioni saranno però uniformate a quelle dei gr. 5 e 6 limitandone il peso e la cilindrata. In questo senso la Delegazione italiana avrebbe ottenuto un riconoscimento delle sue tesi, vedendo così allungata la sopravvivenza delle Sport.

Sempre restando in argomento il Bureau ha invitato la Sottocommissione tecnica a concludere al più presto il rifacimento dell'allegato

«J». Che nel frattempo ha validità confermata fino al 31-12-75, in virtù anche di una «scoperta» del segretario C.S.A.I. Saliti, secondo il quale esiste una norma che lega la cilindrata massima del Campionato Mondiale Marche a quella della F. 1 fino a tutto il 1975. Così le «silhouettes» correranno un Campionato a sé, dove non figureranno più le GT ma ancora gli attuali prototipi biposto corsa riveduti e corretti. I prototipi 3000 continueranno invece a correre (e a vincere) quasi certamente fino a tutto il 1976 e sarebbe questo il sesto anno consecutivo di esistenza: con il preavviso di tre anni, il nuovo allegato

La SHADOW rinuncia al G.P. Sudafrica

KYALAMI - La SHADOW ha rinunciato a disputare il prossimo Gran Premio del Sudafrica, in segno di lutto per la morte di REVSON. Con il francese JARIER (e forse Folmer) il team americano farà il suo rientro in Spagna. Ecco così i 28 iscritti al G.P. del Sudafrica del 30 marzo: Peterson (John Player Special 9); Ickx (John Player Special 9); Scheckter (Elf Tyrrell); Depailler (Elf Tyrrell); Fittipaldi (Texaco Marlboro McLaren M23); Hulme (Texaco Marlboro McLaren M23); Reutemann (Brabham BT44); Roberts (Brabham BT44); Stuck (March 741); V. Brambilla (March 74K); Regazzoni (Ferrari 312B3); Lauda (Ferrari 312 B3); Beltoise (BRM P201); Pescarolo (BRM P160); Pace (Surtees TS16); Mass (Surtees TS16); Merzario (Iso-Marlboro); Belso (Iso-Marlboro); Charlton (Lucky Strike Racing McLaren M23); Hunt (Hesketh-Ford); Mc Nicol (Lucky Strike Racing Lotus 72E); Hill (Embassy Lola T370); Watson (Hexagon Brabham BT42); Ian Scheckter (Gunston Lotus 72E); Driver (Gunston Lotus 72E); Keizan (Embassy Tyrrell); Hallwood (Yardley McLaren M 23); Migault (BRM P160).

«J» non potrà entrare in vigore prima del 1-1-77, giorno in cui scatterà anche la nuova regolamentazione della F. 1.

Recentemente i costruttori di F. 1 si erano mostrati piuttosto scettici sulle richieste di un'apposita commissione, che dovrebbe fare rispettare l'applicazione di norme di sicurezza, che in senso lato erano state auspicate dall'assemblea mondiale della F.I.A. nel '73 a Kyoto. A giugno i costruttori e la sottocommissione tecnica esamineranno congiuntamente le proposte italiane e poi si vedrà. L'orientamento, a livello Bureau, è quello di premere perché le future

F. 1 siano più sicure. Intanto, a sostenere la validità delle misure suggerite dalla delegazione italiana, è intervenuto il rappresentante americano Binford il quale ha intenzione d'ispirarsi alla «base di studio» italiana per la nuova regolamentazione delle Formula Indy. Tra le proposte, ci sono quelle del serbatoio di sicurezza (Auto-delta-Pirelli oppure Uniroyal aggiornato) della sezione dei pneumatici, dell'abitacolo indeformabile, nel maggior peso.

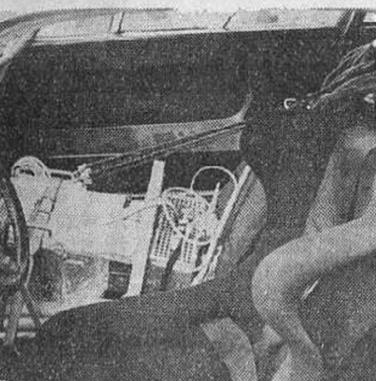
«Se il 12 giugno a Parigi i costruttori dovessero nuovamente contestare la monoposto sicura, allora — dice l'ing. Rogano — li metteremo di fronte alle proprie responsabilità morali, con la pubblicazione integrale delle nostre proposte».

Per finire, ecco di seguito alcune novità regolamentari nella velocità e nei rallies. Nel Campionato Europeo Turismo tornerà a correre l'Alfa Romeo GT Junior. Forzando la mano a Pfunder e ad altri costruttori, la CSAI ha ottenuto che venisse allargata la base dei partecipanti reintegrando le classi inferiori, il cui impiego è giustificato oggi più che mai dalla vigente crisi energetica. Sono state unificate le classi che nel Turismo sono da 1000 a 1300 cc, fino a 2000, fino a 3000 e fino a 5000; una suddivisione identica si ha nel Gran Turismo, fatta eccezione per la prima classe che da 1000 a 2000 cc. Il punteggio di Campionato tiene conto però dei piazzamenti in una classifica «scrath», alla pari cioè: l'Alfa non potrà certo competere con successo per il titolo contro vetture più grosse, più potenti e più veloci, ma quello che conta è che potrà tornare nel giro europeo con le sue GT 1300.

Per quanto riguarda il «gammelaggio» delle prove Turismo e Gran Turismo, non è obbligatorio che un organizzatore le faccia disputare simultaneamente. Inoltre, sempre su richiesta della CSAI, è stato deciso che una prova di Campionato F.I.A., qualora fosse cancellata dal calendario, potrà essere recuperata con un preavviso di due mesi da un organizzatore dello stesso paese o, per sua rinuncia, da altri organizzatori.

Per i Rallies è stato modificato il criterio della priorità delle partenze nelle prove titolate. Nel '75 avranno diritto alla precedenza i primi tre piloti classificati in uno dei rallies del Campionato Mondiale '74; il vincitore di un rally mondiale corso nel '72 e '73; i primi cinque classificati nel Campionato d'Europa '74; i primi tre classificati in un Rally Europeo del '72, '73 e '74.

Lino Ceccarelli



Il posto di guida della Porsche Carrera turbocompressa

L'identi-kit del Carrera RS Turbo

Carrozzeria Carrera in acciaio con cofani, porte ed alettoni in materia plastica. Telaio Carrera con sospensioni anteriori a bracci trasversali, molle elicoidali, posteriori a bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori Bilstein. Sterzo a cremagliera rapporto 17,8:1. Freni a doppio circuito, con dischi ventilati, e pinze freni in alluminio. Cerchioni in lega leggera, diametro 15", larghezza anteriore 10,5", posteriore 15". Cambio a 5 marce + retro, tutte sincronizzate; differenziale autobloccante. Motore Carrera a 6 cilindri contrapposti, 2140 cc, sovralimentato con un turbocompressore. Potenza 450 HP a 8000 giri. Peso 750 kg, velocità circa 300 kmh

Nella «prima» europea di Barcellona festival MARCH (a tutto vantaggio delle F.1 «mascherate» ufficiali)



Il momento decisivo della corsa: Stuck ha doppiato Sutcliffe, mentre Depailler aspetta il suo turno. Ma il francese impiegherà tre giri a superare Sutcliffe, e Stuck non si farà più riprendere



Hans Stuck raggiante per i suoi primi nove punti nel campionato europeo, conquistati di forza sul compagno di squadra Depailler

STUCK si presenta, SERBLIN e MARTINI fanno parlare...

DALL'INVIATO

BARCELONA - Tre punti per l'europeo F.2 1974 sono il regalo che Gabriele Serblin si è fatto al Montjuich, in occasione del suo 24.mo compleanno, nella gara inaugurale di un campionato che, pur mutilata di un buon terzo dei suoi prevedibili protagonisti, ha già messo in chiaro la squadra da battere. Tre punti, un quarto posto, potranno non sembrare molti, a prima vista. Diciamo così subito che i punti potrebbero essere 6, dato che in pratica Serblin è arrivato secondo fra le Formula 2. I primi due posti sono andati infatti a due... Formula 1. Telai, pneumatici e soprattutto piloti di Formula 1, quali poteva vantare la squadra ufficiale March, e cioè Stuck e Depailler.

Ma Stuck, Depailler e Jabouille (anche lui prima guida di una squadra ufficiale) non sono piloti classificati FIA, e quindi il risultato, anche in termini di punteggi europei, resta quello siglato al termine dei 54 giri sul Montjuich, in una corsa lineare ma «tirata» al ritmo tipico della F.2, che è un ritmo che si sintetizza così: il giro più veloce è stato compiuto dal vincitore Stuck ad una media superiore solo di 1,300 kmh rispetto alla media generale.

Il che significa che Stuck e Depailler hanno marciato quasi costantemente sul filo del record, un record, è bene non dimenticarlo, degno anch'esso della Formula 1. L'1'25"58 di Stuck è infatti a poco più di

2" dal record che ottenne Peterson lo scorso anno.

Nonostante le molte assenze, fra cui quelle delle squadre Surtees e Chevron, che con i loro portacolori Mass e Hunt dovranno quanto prima «verificare» le rinnovate ambizioni della March, pensiamo che Hans-Joachim Stuck junior sarà il pilota da battere, quest'anno. E non solo perché la March ha una gran

voglia di fare il bis, non solo perché Stuck è sempre visto in maniera particolarmente benevola dalla BMW, ma anche per l'apparente facilità con la quale il tedesco ha disposto di Depailler.

Dopo questi due, un irriducibile Jabouille, prima guida della Elf 2 ed unico, per ora, a trarne tutto il potenziale. Jabouille portava al debutto il nuovissimo BMW-Schnitzer a

tripla accensione che è sembrato un filo migliore degli altri modelli ad accensione singola, ma non è riuscito ad inserirsi nel dialogo fra Stuck e Depailler altro che nei primi giri, vivendo sul vantaggio di una partenza eccellente.

Peccato solo che all'inizio il nostro, partito molto bene, non sia riuscito ad approfittare della scia di Stuck in rimonta, cercando di farsi por-

tare a contatto di Jabouille, perché siamo certi che sarebbe riuscito a non mollarlo. Invece ha fatto la sua gara solitaria, contraria al suo temperamento, limitandosi a controllare il fortissimo Sutcliffe.

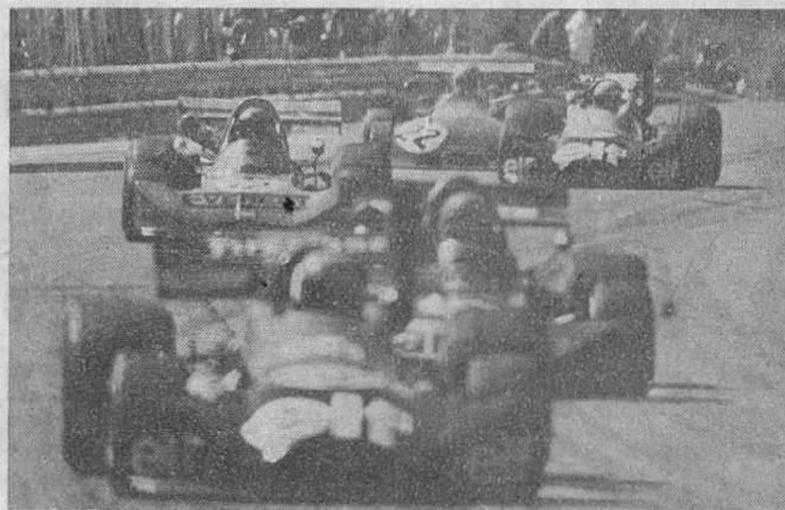
Chi ha duellato, e bene, è stato Martini, la vera rivelazione della corsa, e non solo per noi, ma anche e soprattutto per i francesi, che hanno visto ridimensionare dal debuttante romagnolo molte delle loro «speranze» più concrete. Martini, dopo i primi giri di ambientamento, è andato a conquistarsi il suo settimo posto ai danni di un Bertil Ross tutt'altro che compiacente, a dimostrazione di una maturità anche agonistica che fa onore alla «scuola» della Formula nazionale.

Fra l'altro, conosciamo anche la poca simpatia che purtroppo regna fra i protagonisti delle nostre formule «medie» e «piccole», il risultato di Martini aprirà la via ad altre ambizioni. Ne conosciamo molti che in cuor loro sono convinti di andare più forte di lui, il che, sia ben chiaro, è un atteggiamento positivo in questo sport. E se sarà così, tanto meglio, vorrà dire che finalmente i piloti italiani saranno usciti da un periodo d'ombra nel quale li ha tenuti per troppo tempo la convinzione (da parte di loro stessi, anche) di essere inferiori ai colleghi di tutta Europa. Convinzione errata, al cui smantellamento la gara di Barcellona ha dato un primo, fiero colpo.

Marco Magr...

Così (in 20) al via

Patrick Depailler (March-BMW) 1'26"7	Hans-J. Stuck (March-BMW) 1'25"8
Jacques Coulon (March-BMW) 1'27"8	Bertil Ross (Chevron-Ford) 1'27"5
Gabriele Serblin (March-BMW) 1'28"7	Jean-P. Jabouille (Elf 2-BMW) 1'27"9
Andy Sutcliffe (March-BMW) 1'29"3	Giancarlo Martini (March-BMW) 1'29"2
Alain Serpaggi (Elf 2-BMW) 1'29"9	Michel Leclere (Elf 2-BMW) 1'29"5
Bill Gubelmann (March-BMW) 1'30"2	Patrick Tambay (Elf 2-BMW) 1'30"1
Paolo Bozzetto (March-BMW) 1'31"3	M. Kuwashima (March-BMW) 1'30"8
Jacques Laffite (March-BMW) 1'33"8	Reine Wisell (GRD-BMW) 1'33"3
Roland Binder (March-BMW) 1'34"3	Eugenio Baturone (Brabham-Ford) 1'34"1
C. Bourgoignie (GRD-Ford) 1'36"6	Jo Vonlanthen (March-BMW) 1'35"3



La March di Martini preceduta dalla Elf di Leclere, dalla March-Casa di Coulon, precede la Elf di Serpaggi e la Chevron di Ross

GRAN PREMIO DI BARCELONA - Gara internazionale di velocità valida quale prima prova del Campionato europeo conduttori di Formula 2 - Circuito del Montjuich, di 3.790 metri - 54 giri pari a km 204,66 - Barcellona, 24 marzo 1974.
LA CLASSIFICA
1. Hans-Joachim Stuck (March-BMW) in 1.18'47"68, media 158,770 kmh; 2. Depailler (March-BMW) 1.18'51"50; 3. Jabouille (Elf 2-BMW) 1.19'45"65; 4. Serblin (March-BMW) 1.20'02"75; 5. Sutcliffe (March-BMW) a 1 giro; 6. Leclere (Elf 2-BMW) a 1 giro; 7. Martini (March-

BMW) a 1 giro; 8. Ross (Chevron-Ford) a 2 giri; 9. Kuwashima (March-BMW) a 2 giri; 10. Tambay (Elf 2-BMW) a 3 giri; 11. Serpaggi (Elf 2-BMW) a 3 giri; 12. Binder (March-BMW) a 4 giri; 13. Bozzetto (March-BMW) a 5 giri; 14. Wisell (GRD-BMW) a 6 giri; 15. Gubelmann (March-BMW) a 9 giri; 16. Baturone (Brabham-Ford) a 10 giri.
Giro più veloce: il 53. di Stuck in 1'25"58, media 159,457 kmh.
CAMPIONATO F.2
Stuck punti 9; Depailler 6; Jabouille 4; Serblin 3; Sutcliffe 2; Leclere 1

BARCELONA - Prima del via, in mattinata, un'ora di prove libere per verificare l'efficienza delle macchine. Subito Jabouille lamenta dei guai alla frizione che slitta, a causa dell'errata regolazione, ma potrà rimediare prima della corsa. Dei nostri, Bozzetto è rinfrenato dal fatto che in nottata pare si sia trovato l'inconveniente di accensione (spazzola e contatti mal regolati) che lo ha ritardato in prova, mentre Martini verifica la bontà della sua nuova quarta più corta, che gli permette di fare con il motore in pieno « tiro » la parte in salita.

A mezzogiorno e mezzo, il via alle macchine, divenute 19 per il forfait di Vonlanthen. Giro di ricognizione singolo, falso schieramento 200 metri prima del via e prima sorpresa, con Stuck e Depailler che si cambiano la posizione nella prima fila dello schieramento, secondo un ordine più logico (il miglior tempo all'interno della prima curva) di quello scelto dagli organizzatori, non sappiamo se per un accordo fra i due della March o per un ripensamento degli organizzatori stessi.

Al via, scatto bellissimo e contemporaneo di Serblin sulla sinistra e dell'Elf di Jabouille sulla destra, con il risultato che entrambi sorprendono uno Stuck stranamente fuori tempo. Al primo giro, Depailler passa con alla ruota Jabouille e Serblin, ma Stuck « salta » subito la gialla March del vicentino con una decisione tale che Serblin non ce la fa a farsi riportare sui primi. Dietro, si forma immediatamente un gruppo « caldo » composto da Sutcliffe, Coulon, Leclere, Serpaggi, Laffite, Ross e Martini, mentre Bozzetto è già nuovamente nei guai con l'accensione: alla staccata al tornante, al secondo giro, addirittura il motore gli si spegne, e comunque ratta vistosamente in rettilineo.

Stuck impiega quattro giri a passare

Tra STUCK e DEPAILLER super-duello

Jabouille, e poi si pone alle costole di Depailler. Il ritmo è elevatissimo ed i primi si sgranano progressivamente. Per i primi quattro posti, la gara è ormai definita, con la magnifica incertezza sul nome di chi la spunterà fra i due « galli » del pollaio March. Il terzo « galletto », Coulon, è chiaramente handicappato dalla Firestone e non riesce a scrollarsi di dosso i suoi compagni di avventura. Anzi, sarà prima superato da Leclere (magnifica, la sua gara con la Elf 2 non « ufficiale »), poi uscirà di scena, ad un terzo di gara, per un « dritto » nel quale ci rimetterà il musetto.

Quanto a Martini, dopo essere passato settimo al primo giro, patisce un po' di ambientamento e si fa sfilare ad uno ad uno gli altri componenti del gruppetto. C'è da dire che Sutcliffe e Leclere stanno tirando come dannati ed in perfetto accordo, tanto che ad un certo punto pare persino che riescano ad avvicinarsi a Serblin, che però li controlla agevolmente. Martini è così alle prese con Serpaggi e Kuwashima, ma ben presto riordina le idee e li stacca con decisione, anche se non riesce a riportarsi nella bagarre che è un centinaio di metri davanti a lui.

Nel frattempo, attorno al decimo giro iniziano i doppiaggi, per niente agevo-

lati dai segnalatori cui nessuno forse ha spiegato cosa serve la bandiera blu. Non è un problema per Stuck e Depailler, che si infilano fra i più lenti ed i guard-rails con la decisione e la freddezza dei professionisti più consumati. Ma è proprio nei sorpassi che Stuck palesa la sua maggiore determinazione, ed al 10. giro il doppiaggio di Binder lo porta in testa. Depailler non molla, ed i due staccano Jabouille al ritmo di 1", 1"5 al giro, con giri record di serie.

Nel frattempo, nelle retrovie, Bozzetto riesce a non farsi staccare da Tambay, pur con il motore a quasi tre cilindri, e gli rimarrà incollato fino a che, al 43. giro, si fermerà ai box con il comando del cambio rotto. Era ottimamente deciso, e ripartirà — con la sola terza marcia — per terminare tre posizioni più in là. Quanto a Martini, andrà a caccia di Ross e lo raggiungerà, superandolo, al 36. giro. Null'altro da segnalare per Serblin, se non il fatto che, nel doppiare proprio Bozzetto, al 28. giro, i due non si capiscono e Serblin perde di colpo 3" nei confronti di Sutcliffe che nel frattempo ha mollato Leclere ed insegue solo.

E sarà proprio Sutcliffe a decidere la corsa: al 39. giro piomba al box, con la temperatura dell'acqua altissima. Basta un'occhiata ed un gesto a Brian Lewis per vedere e togliere un foglio di giornale « volante » che gli si era incastrato nel radiatore, e l'inglese riparte come una freccia.

Al giro dopo, Stuck lo passa, mentre Depailler non ce la fa. Anzi, Sutcliffe, che vuol riprendere il quinto posto che Leclere gli ha momentaneamente soffiato, non cede di un metro e quando, tre giri dopo, anche Depailler riuscirà a superarlo, Stuck gli ha già preso quei 3" che manterrà fino all'arrivo.

Una vera sorpresa tecnica

Le MARCH rifatte

... costeranno 800 mila lire in più ai clienti

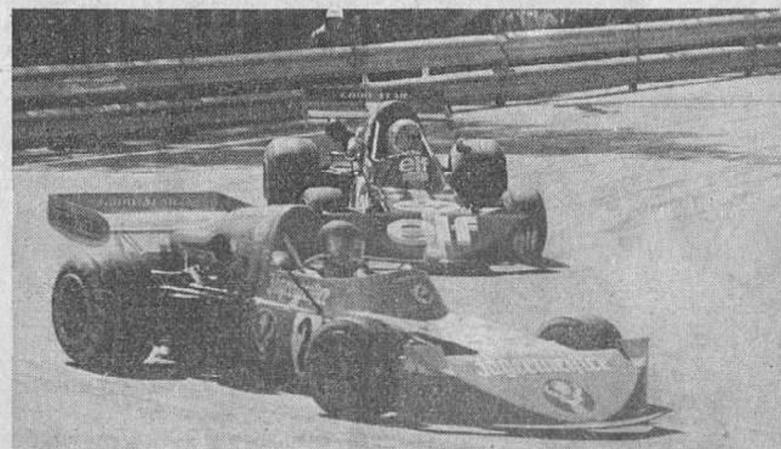
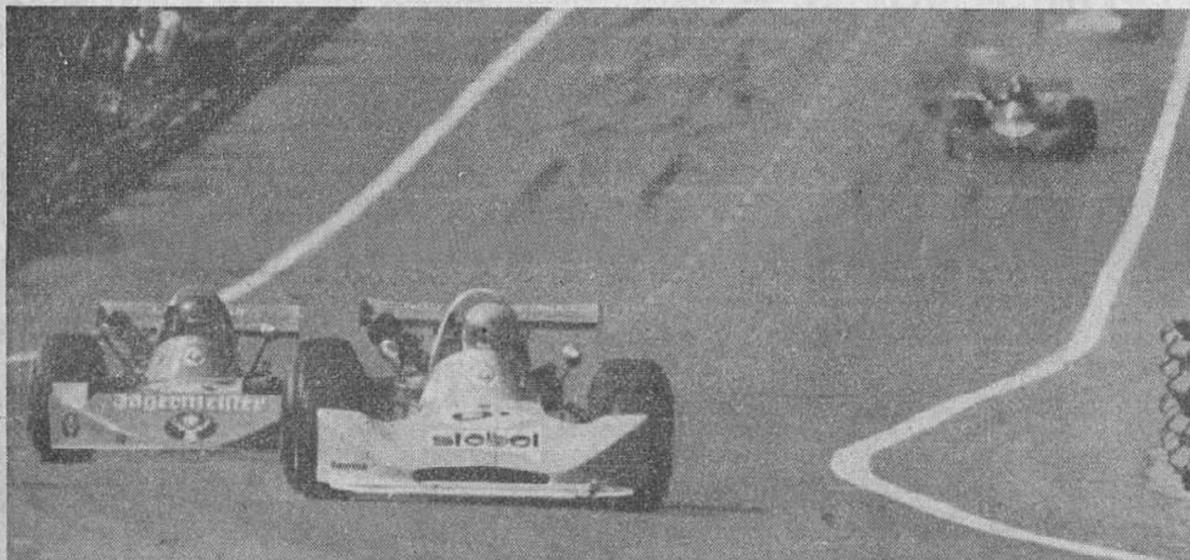
● Robin Herd e Max Mosley, rispettivamente progettista e direttore della March Engineering Ltd, erano a Barcellona al seguito della loro eterogenea squadra ufficiale. Infatti, ognuno dei tre piloti direttamente assistiti ha alle spalle un diverso sponsor, ed il solo Stuck si può dire sia un « loro » pilota, dato che è con la March anche in Formula 1. A proposito delle ultime modifiche, Mosley ha detto che i clienti delle 742 potranno avere gli aggiornamenti (muso, radiatori ecc.) con 800.000 lire. Dando indietro i pezzi vecchi, naturalmente...

BARCELONA - La grossa ed inattesa novità di questa gara d'esordio dell'Euro Formula 2 è stata la presenza delle March-Casa di Stuck, Depailler e Coulon con una serie di importanti modifiche e miglioramenti, sintetizzabili in una quasi completa somiglianza alla Formula 1 della casa di Bicester. Herd e Mosley erano a Barcellona appositamente per seguire le nuove macchine, la cui presenza è seccata non poco ai clienti March cui era stato garantito che — almeno per le prime corse — le macchine ufficiali non sarebbero state migliorate.

Questo anticipo è stato motivato da Mosley con la necessità di « parare l'offensiva delle Elf 2 che, negli ultimi allenamenti al Ricard avevano palesato una forma preoccupante. Ad ogni modo, queste le modifiche, che a giudicare dai risultati sono state molto efficaci: parte anteriore simile a quella della F. 1, con largo muso deportante; radiatori spostati dietro il pilota, paralleli ai puntoni di reazione posteriori, quello dell'acqua a destra e quello dell'olio a sinistra; serbatoi dell'olio dietro al cambio, in posizione centrale.

Le Elf 2 erano di due modelli diversi, ma praticamente identici fra

loro: le due ufficiali di Jabouille e Tambay sono di costruzione più recente, ed avevano un nuovo alettone posteriore, mentre quelle di Leclere e Serpaggi non avevano diversità di



A sinistra, all'inizio della gara Stuck sta per superare Serblin, che finirà magnificamente quarto. Qui sopra, un momento della battaglia fra Stuck e Depailler. Si nota il nuovo muso delle March ufficiali, che di conseguenza hanno i radiatori posteriori ed altre modifiche

A prove... di gomme

BARCELONA - Il tempo pessimo del venerdì, residuo di una settimana di tempo « nordico » in Catalogna, ha vanificata la prima sessione di prove del Gran Premio di Formula 2. Situazione tanto più seccante per il fatto che questo difficile circuito stradale era praticamente sconosciuto a tutti, anche perché — essendo ricavato da un parco pubblico — è impossibile da provare se non in sessioni ufficiali.

Non ostante un ritardo in attesa di un miglioramento, le prove del venerdì sono state dedicate alla prova delle gomme e degli assetti da pioggia, il che equivale alla necessità di rifare tutto in caso di asciutto. Il più veloce è stato Depailler, il quale ha approfittato intelligentemente dell'ultima parte di allenamenti, quando la pioggia era cessata e sono anche comparse le slicks. Molto bene anche Serblin, che è quello che ha girato di più, mentre sorprendente la prestazione di Ross che doveva poi riconfermarsi negli allenamenti di sabato.

Degli altri italiani, Bozzetto è stato molto disturbato dall'olio lasciato dal motore di Kuwashima, che ha perso tutto il lubrificante da un raccordo staccatosi, mentre Martini si limitava ad una presa di contatto con la pista, girando per di più molto poco a causa di un pneumatico che perdeva pressione.

Il sabato, c'è stata la bellissima « guerra interna » fra le March-Casa di Stuck e Depailler i quali, anche grazie al tempo ideale (soleggiato e fresco) si sono scatenati lungo il buco del Parco del Montjuich. Questa seconda sessione di prove ha chiaramente evidenziato i valori in campo, con grosse difficoltà da par-

te dei gommati Firestone, con mescole troppo dure che non davano aderenza nel veloce.

I più svantaggiati sono stati i piloti delle Elf 2, anche per i problemi relativi al telaio non eccezionale. Abbiamo visto Jabouille, Leclere, Serpaggi e Tambay « remare » nelle curve lente (e con dei testa-coda) e guidare in punta di dita nel veloce, soprattutto nella importantissima sezione in salita prima dei box, impegnati a tenere in strada una macchina molto « scivolosa ».

Per di più, pareva che i francesi si fossero dati la voce: tutti, cioè non solo i piloti delle Elf, ma anche le March di Laffite, Coulon e Depailler, hanno provato con assetti molto « morbidi », con le barre tutte scricche e vetture piuttosto alte. Evidentemente, la sinuosità e le asperità del tracciato (il venerdì si vedevano benissimo le pozze d'acqua nel tratto in discesa) hanno consigliato questa scelta, peraltro non necessaria soprattutto sulle March. Le Elf 2, per di più, evidenziavano i loro problemi di aderenza con la notevole incidenza dell'alettone.

In campo italiano, belle conferme. Nel box di Trivellato si è lavorato praticamente solo ai ritocchi, definendo i rapporti più adatti per la corsa. In queste prove, tutti erano un poco lunghi, in particolare Bozzetto, mentre sul finire delle prove Serblin ha provato a montare dietro delle Goodyear più basse, e cioè delle 12,0-23/13, con il risultato di prendere oltre 9.000 giri in quinta subito dopo i box contro gli 8.700 precedenti. Stessa « mossa » di Coulon, che ha adottato delle Firestone analoghe, da 13-24/13. Per le altre March, invece, non vi sono stati

Tutti i tempi delle prove

pilota	vettura	motore	pneumatici	venerdì	sabato
Hans-J. Stuck	March-Jagermaeister 742/17	BMW	Goodyear	1'39"1	1'25"8
Patrick Depailler	March-Elf 742/U1	BMW	Goodyear	1'37"6	1'26"7
Bertil Ross	Chevron-Fred Oert B 27	Hart	Firestone	1'41"7	1'27"5
Jacques Coulon	March-Antar 742/12	BMW	Firestone	1'47"4	1'27"8
J.J. Jabouille	Elf 2	BMW-Schnitzer	Firestone	1'46"5	1'27"9
Gabriele Serblin	March-Stebel 742/15	BMW	Goodyear	1'41"1	1'28"7
Giancarlo Martini	March-Everest 742/8	BMW	Goodyear	1'50"4	1'29"2
Andy Sutcliffe	March-Brian Lewis 732	BMW	Firestone	1'55"1	1'29"3
Michel Leclere	Elf 2 Chaunac	BMW-Schnitzer	Firestone	1'50"0	1'29"5
Alain Serpaggi	Elf 2 Chaunac	BMW-Schnitzer	Firestone	1'46"7	1'29"9
Patrick Tambay	Elf 2	BMW-Schnitzer	Firestone	1'54"5	1'30"1
Bill Gubelmann	March 732/08	BMW	Firestone	2'15"6	1'30"2
M. Kuwashima	March-Sanyo-Graviner 742/9	BMW	Firestone	1'42"6	1'30"8
Paolo Bozzetto	March-Elba 742/7	BMW	Goodyear	1'47"0	1'31"3
Reine Wisell	GRD-Pierre Robert 273/063	BMW	Firestone	2'13"6	1'33"3
Jacques Laffite	March-BP 742/19	BMW	Goodyear	1'41"1	1'33"8
Eugenio Baturone	Brabham BT40 Tergal	Ford-Wood	Goodyear	1'55"0	1'34"1
Roland Binder	March 732	BMW	Goodyear	1'49"8	1'34"3
Jo Vonlanthen	March 732	BMW-GS Tuning	Goodyear	1'49"7	1'35"3
C. Bourgoignie	GRD 274	Ford-Hart	Goodyear	—	1'36"6

cambiamenti di diametro, segno che i rapporti erano già adeguati al maggior rotolamento.

Peccato che Serblin, al momento di fare il tempo, sia stato frenato dalla rottura di un supporto dell'alettone, che ha comportato una rapida saldatura ai box, ed infine sia stato fatto rientrare ai box un po' troppo presto.

Per quanto riguarda Bozzetto, è stato disturbato da problemi elettrici che gli hanno tolto potenza in maniera inspiegabile, e poi era praticamente l'unico a non avere il « coraggio » di girare in prima i due tornanti, con il risultato soprattutto di dover anticipare le frenate.

Martini, infine, ha dato a Minardi

la soddisfazione di un tempo eccellente, considerando la sua « immaturità » a queste vetture. Senza neppure troppo scaldarsi, il campione della F. Italia si è insediato alle spalle di Serblin e davanti ai francesi, Depailler e Jabouille a parte, soprattutto davanti al suo « pari » Tambay, eroe della F. France.

E' mancato all'attesa Laffite, che si è fermato quasi subito con la pressione dell'olio del suo BMW a zero, per fusione di una bronzina di biella, mentre si è confermato Bertil Ross, il migliore in prova fra i privati con una macchina, la nuova Chevron B 27, che promette faville nelle mani di Hunt e Pryce, quando ci saranno.

rilievo. Tutte e quattro le tubolari francesi montavano il motore BMW-Schnitzer, per il quale il preparatore di Freilassing dichiara 10 CV in più dello scorso anno, ma senza lasciarsi andare a cifre totali. Il BMW-Schnitzer è stato dotato di un nuovo distributore d'accensione ed è alimentato da una caratteristica presa d'aria verticale.

Sempre per quanto riguarda i motori, « invasione » dei BMW-Casa, che equipaggiavano dodici delle venti vetture che hanno provato. Le quattro Elf 2 avevano lo Schnitzer, Vonlanthen il BMW-Casa nella preparazione GS Tuning di Dieter Basche (che ha anche provato la macchina il sabato), ed infine tre Ford, i Brian Hart di Bourgoignie e Ross ed il Wood di Baturone, che aveva la ex-BT 40 di Wilson Fittipaldi.

In campo pneumatici, ulteriore progresso (o meglio, seguito delle esperienze della F. 1), con la comparsa di pneumatici posteriori Goodyear di diametro molto elevato, cioè 25" sempre sul cerchio di 13". Queste gomme posteriori, usate in pratica da tutti, hanno la misura di 12,2-25/13, mentre le Goodyear anteriori sono le 8,3-19,5/13. Roba da F. 1.

Anche la Firestone aveva gomme posteriori da 25", nella misura 12,0-25/13, con davanti le 9,3-20/13. Solo che si sono dimostrate, almeno sul Montjuich, inferiori alle Goodyear, con difficoltà ad entrare in temperatura causa il tempo fresco.

Debutto anche delle nuove Formula 2 Chevron e GRD. La Chevron B 27 di Ross, pur ricalcando gli schemi classici della Chevron, specie nelle sospensioni, è una macchina del tutto nuova, con il telaio bitrave ora piuttosto basso e largo e rastremato verso la parte anteriore, all'altezza della pedaliera, ed un telaio posteriore in traliccio di nuovo disegno. Da notare che in prova Ross è stato il più veloce con le Firestone.

m. m.

Apertura EUROTURISMO in tono minore: il monologo delle BMW alla coppia francese

Ultimo giro suspense per Lafosse - Peltier

MONZA - Certamente nessuno si aspettava le grandi battaglie di un tempo, tra gli squadroni ufficiali della Ford e della BMW appena letto il programma che portava l'elenco degli iscritti, ma stante il successo scontato dei bestioni di Monaco non ci saremmo aspettati veramente una gara così piena di suspense. Brivido che è durato fino all'ultimo giro, dal momento che i battistrada si trovavano vistosamente in difficoltà e la durata del loro motore è stata per tutta l'ultima ora veramente legata ad un filo. Ad ogni modo ce l'hanno fatta Peltier e Lafosse a portare al traguardo la loro azzurra BMW (con i colori delle sigarette Gitanes) davanti ad altre tre vetture analoghe. Ormai l'unica Capri che poteva impensierirli aveva esalato l'ultimo respiro: restava appunto il dubbio se il motore, chiaramente surriscaldato e con poca acqua (per di più il cambio faceva le bizze) avrebbe potuto resistere per gli ultimi giri.

Era infatti dall'86. passaggio che la vettura del francese guidava il carosello, dopo la repentina uscita di scena della BMW Schnitzer di Brun-Keller, che era passata a sua volta in testa nel corso del 49. giro, dopo circa un'ora e mezza di gara, giro nel quale si fermavano per riparazioni quasi analoghe la BMW Alpina di Ertl-von Opel e la Capri di Hezemans. Prima di allora non vi era stata ombra di dubbio sulla supremazia della macchina del baffuto Ertl, velocissima in prova e unica (non si sa quanto per merito del pilota e quanto per quello della macchina) a compiere il « curvone » in pieno.

E' stata quindi la sagra dei tedeschi (che d'altronde fanno il bello e il cattivo tempo in questo tipo di gare da qualche anno) ed è probabile che almeno per l'Euroturismo tale predominio rimanga, dal momento che dalla prossima gara di Salisburgo si preannunciano interessanti lotte fra BMW e Ford che dovrebbero far uscire per la prima volta i loro nuovi motori a quattro valvole, con gente del calibro di Hezemans, Glemser, Lauda e Mass per la Ford e Ickx in coppia con Stuck per la BMW.

A noi italiani rimane la soddisfazione di un bel settimo posto sudato dal trio « Pooky »-Gottifredi-Finotto al volante della Escort di quest'ultimo, unici conduttori, assieme a Nappi e Ricci a parlare la nostra lingua.



Primi giri in parabolica delle vetture protagoniste delle 4 Ore: sono in testa le BMW di Brun e Mohr, seguiti dalla Capri di Hezemans e dall'altra BMW, la vincitrice, condotta qui dal belga Peltier

Dura 90' l'alternativa CAPRI

MONZA - Partenza lanciata (da Andrea de Adamich) alle venticinque vetture: mancano allo schieramento la Ascona-Conrero di Colzani-Pica che ha grippato in prova e la BMW di Werner-Tibor che ha rotto il motore. Purtroppo non parte neppure la Camaro di Gardner, che ha rotto due motori in prova e soprattutto non ha fatto a tempo a far qualificare il secondo pilota Muir. In testa si porta subito il trio Ertl-Brun-Mohr, tre macchine identiche anche se preparate rispettivamente da Alpina, Schnitzer e direttamente dalla casa l'ultima.

Prima a fermarsi è l'Escort di « Pal Joe » che deve ritirarsi per la perdita del premistoppa e conseguente uscita d'olio; anche la BMW di Pallavicini è subito fuori gara, mentre il francese Fornage con una delle due Capri inizia il suo calvario già dal quinto giro.

Intanto si aggiunge al gruppetto dei tre di testa anche la BMW di Peltier: nella classe 2000 nettamente in testa la Escort Zackspeed di Heier, davanti alla BMW 4 valvole di May, poi le tre Escort di Helbling, « Pooky » e Pozzo. Primo dei GTAm a fermarsi al box è Francia con l'acqua alle stelle, che però riparte subito: Mohr dal canto suo inizia ad avere problemi con il cambio (gli rimarrà presto solo la quinta marcia) e si fa superare da Peltier e Arm.

Al 25. giro iniziano i rifornimenti: Kraus si ferma per dare il cambio a Schommers dopo aver fatto benzina, poi è la volta di Ghislotti e di Pozzo che non riesce se non dopo molte difficoltà a rifornire la sua Escort. Anche Helbling ha rifornito e dato il cambio: al termine della prima ora quindi al comando sempre Ertl, poi Brun a pochi metri, davanti a Peltier ed Hezemans, saldamente primo delle 3000. Non passa da qualche giro Arm, fermo sul percorso, mentre le grosse iniziano il loro turno di rifornimenti: inizia proprio Ertl che cede il volante a von Opel, poi Hezemans che lascia la macchina ad Akersloot, Ogradowicz e Muller, Peltier con Lafosse, Mohr con

Finotto. Nella due litri, sempre saldamente in testa la Escort di Heier, seguita dalla BMW di May mentre « Pooky » cede la macchina in terza posizione a Gottifredi. Rientra al box « Il Ragno » con il parabrezza in frantumi: ripartirà senza vetri, con il lunotto tirato via di forza per far fuoriuscire l'aria.

Ed ecco il primo colpo di scena: si fermano nello stesso giro, il 49. dopo un'ora e mezzo di gara, le BMW di Ertl (al volante von Opel) e la Capri di Hezemans (al volante Akersloot) che accusano ambedue note alla ruota anteriore sinistra. Ad Akersloot verrà cambiato mozzo, essendo il cuscinetto grippato, mentre a von Opel cambieranno addirittura la sospensione: ma evidentemente i due hanno perso ogni speranza di vittoria.

Si ferma anche Martino Finotto, dopo solo un giro al volante della sua nuova BMW CSL (consegnatagli per la verità da Mohr solo con la 5. marcia) con la frizione a pezzi: anche May è fermo al box con problemi di gomme ma riparte abbastanza presto. Alla seconda ora le posizioni sono le seguenti: Brun, Peltier, Ogradowicz, Kraus, Mattli (tutte BMW CSL), Heier, « Pooky » (Escort) Geurie (Capri) Helbling (Escort) e la BMW 2002 di May.

Al 73. passaggio manca von Opel: giungerà presto al box, ma per la BMW, con un pistone bucato, non rimarrà più nulla da fare. E la corsa



I vincitori della 4 Ore, Alain Peltier e Jean-Louis Lafosse

prosegue con continui colpi di scena: all'86. passaggio manca la macchina di Brun e nel box di Schnitzer non riescono a capacitarsi. Niente da fare: Keller è fermo sul percorso e offre su un piatto d'argento la corsa a Lafosse, che cambia in quel momento con Peltier. Ma non son pochi i problemi della azzurra BMW: il cambio comincia a sbagliare e anche il passo non è quello dei primi giri.

Difatti ancora un attimo di thrilling: Peltier entra al box e appena tolgono il tappo dal radiatore si alza una colonna di vapore, presaga di non buone condizioni generali della vettura. Con un secchio buttano dentro quanta più acqua possono e Peltier riparte rabbioso: ma è indubbio che il motore ha scarse possibilità di resistere e ormai Kraus ha riguadagnato i due giri che aveva di svantaggio.

Ce la farà Peltier: e sarà il trionfo decretatogli dallo sportivissimo pubblico monzese che ad alta voce lo acclama sul podio assieme al piccolo Lafosse.

Altalena nelle gare nazionali

500 - Franco Squarise aveva già dimostrato in prova quanto valesse la sua macchina preparata da Angelino in gara (assente Lavazza che non riesce a schierarsi con la macchina in disordine all'ultimo minuto) farà corsa a sé, sempre scortato, a debita distanza, dal compagno di colori Battilani che terrà a guardia Drovandi (Adolfo). Nella lotta per il terzo posto sarà Pasetti (Bacci) a prevalere davanti alle due vetture preparate da Lascar di Barozzi e « Pado » mentre Reale, con la vettura da lui stesso preparata giungerà alle loro spalle.

600/700/850 - Mentre Galluzzo (Lanini) rompe la campana del cambio proprio sullo schieramento partono per la seconda corsa, con le 850 di Savoia (Garavello), Bernero, (Fren) e Biselli (Biselli) le vetturine che disputeranno la seconda gara. Nelle 700 nettamente in testa Fasolino (Cevenini) davanti a Gattafoni (Gattafoni) e Nocchi (Falesi). Nella 600 « Tibeli » sembra essere in grado di riscattare il preparatore Garavello, così maltrattato dalla sfortuna a Casale e vince a mani basse davanti a « Gin Tonic » (Lanini). Nella classe maggiore dopo un periodo di predominio di Bernero, Savoia con la macchina a iniezione non ha problemi a vincere, mentre Gattafoni rinvenuto molto bene supera Fasolino (che ha rotto l'autobloccante) e lo precede sulla linea del traguardo.

1000/1150 - Lento l'avvio di Amighini (Garavello) con l'Abarth 1000: se ne approfitta « Delta » (Baistrocchi), che però cede il comando all'inizio del secondo giro. Nella lotta fra le 128 prima è « Gilena » (Imperti) a prendere la testa, ma le posizioni cambiano al secondo passaggio con Pezzella (Galmozzi) che si mette alle spalle dei 1000 più veloci. La gara non ha molti colpi di scena: Amighini se ne va prepotentemente, lasciando « Delta » nettamente distanziato.

1300/1600 - Gara molto attesa per la presenza di diversi tipi di vetture tutti competitivi tra loro: Mario Litrico (Autodelta) mette subito d'accordo tutti andandosene via di cattiveria e lasciando le due vetture di Baldazzi (Ghislotti e Perego) nel ruolo di inseguitori. Galmozzi, tornato al volante della GTA-Monzeglio/non riesce che a mantenere il quarto posto, mentre Chiapparini, con una GTV da lui stesso preparata è nettamente primo della classe superiore. Fra le 128 il migliore risulta Squillace (Trivellato) che lotta a lungo con l'Escort di Finotto (Terzi): Galmozzi non riesce a inserirsi con la sua vettura, come neppure le due della Valtellina corse. Litrico non ha una battuta d'arresto e se la fila via tranquillo tranquillo: se pensiamo che tra qualche gara disporrà anche del 4 valvole, non possiamo che fare tanti auguri a tutti gli altri della stessa classe.

Leopoldo Canetoli

Così (in 25) al via

Ertl-von Opel-Betzler (BMW Alpina 3.5) 1'44"9	Brun-Keller BMW CSL 3.5) 1'45"8
Mohr-Finotto (BMW CSL 3.5) 1'46"1	Lafosse-Peltier (BMW CSL 3.5) 1'46"7
Hezemans-Akersloot (Ford Capri) 1'47"5	Schommer-Kraus (BMW CSL 3.5) 1'47"6
Arm-Kocher (BMW Alpina 3.5) 1'47"7	Heier-Kautz (Ford Z. Escort) 1'50"4
Ogradowicz-Muller (BMW Alpina 3.5) 1'50"6	Zondler-Mattli (BMW CSL 3.5) 1'52"4
Geurie-Godard (Ford Capri) 1'54"7	Finotto-Pooky (Ford Escort) 1'56"2
Pozzo-Alvala (Ford Escort) 1'56"9	Locatelli-Pal Joe (Ford Escort) 1'58"2
Helbling-Blumer (Ford Escort) 1'59"1	Herlitz-May (BMW 2002) 2'00"6
Ghislotti-Perego-Confortola (A.R. GTAm) 2'01"7	Bruzzese-Francia-Benusiglio (A.R. GTAm) 2'03"1
Ricci-Nappi (Opel Commod.) 2'04"	Pallavicini-Welti (BMW 2002) 2'04"5
Massa-Bellina (A.R. GTAm) 2'05"4	Zarpellon-Pedotti (A.R. GTAm) 2'05"4
Fornage-Fauri (Ford Capri) 2'05"4	Regvard-Nosse (A.R. GTAm) 2'05"9
	Rossi-Il Ragno (Ford Capri) 2'12"6

(In neretto il pilota che ha preso il via)

● DIEICIMILA persone per la prima gara a Monza non sono certo tante. Ma non poche se — austerità a parte — aggiungiamo la sfortunata coincidenza con il derby Milan-Inter, il problema della targa-pari, la prima giornata davvero di primavera e l'assenza dell'idolo locale Vittorio Brambilla (impegnato con l'Abarth Osella nelle prove al Paul Ricard). Gli organizzatori prevedevano un ben più grigio pomeriggio...

VIETATO FUMARE alle corse?

MONZA - E' scoppiata anche la « caccia alla Marlboro » alla 4 Ore di Monza, da parte degli agenti incaricati che hanno ripreso ad applicare le direttive del Ministero delle Finanze con pignoleria esemplare.

Qualche settimana fa venne addirittura sequestrata a Munari la STRATOS etichettata Marlboro portata a una serata del Pantheon club di Monza. Domenica scorsa, sempre a Monza, i sequestri sono ripresi e questa volta ci sono andati di mezzo due innocui spettatori rei solamente di aver applicato alle loro vetture dei grossi sticks inneganti appunto alla « fumante » ditta svizzera. Con previdenza gli organizzatori avevano cancellato le scritte dello sponsor dagli striscioni. La ragione dell'improvviso attivismo contro la pubblicità delle sigarette nelle corse è dovuta a una serie di articoli del « Cor-Sera » che è arrivato persino a richiedere l'intervento del Ministero competente. I nostri piloti e dirigenti di squadre sanno dunque chi ringraziare...

4 ORE DI MONZA - TROFEO M. ANGIOLINI - Gara internazionale di velocità valevole per il Campionato europeo Turismo - Monza, 24 marzo 1974.

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1. BMW CSL (Lafosse-Peltier) giri 128, km 738,560 in 4.01'04"2, media kmh 182,817. 2. BMW CSL (Schommer-Kraus) 4.02'05"2, giri 128; 3. BMW CSL (Ogrodzki-Mueller) 4.01'29"9, giri 127, km 732,790; 4. BMW CSL (Zondler-Mattli) 4.02'43"3, giri 127; 5. Ford Escort (Haver-Hautz) 4.03'03"9, giri 125, km 721,250 media kmh 178,057. 1. prima Div.; 6. BMW 2002 (Herfritz-May) 4.02'42"6, giri 120; km 692,400; 7. Ford Escort (Gottfried-Finotto-Puky) 4.02'56"2, giri 120; 8. Ford Capri (Geuria-Godard) 4.02'33"8, giri 119, km 686,630, media kmh 169,841. 1. cl. 3000; 9. A.R. GTAm (Regart-Nosse) 4.02'46"3, giri 109, km 628,930; 10. Opel Commodore (Ricci-Nappi) 4.01'35"6, giri 108, km 623,490; 11. Ford Capri (Mazzanti-Angeli) 4.01'56"5, giri 97, km 559,690; 12. A.R. GTAm (Ghisloti-Perego-Confortola) 4.01'06"8, giri 91, km 525,070. Giro più veloce assoluto: il 43. di Brun in 1'44"4, media kmh 198,965.

GARE NAZIONALI VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO TURISMO SPECIALE - Autodromo di Monza, 24 marzo 1974.

Classe 500: 1. Franco Squarise 37'28"4, media kmh 129,362; 2. Battilani 37'43"4; 3. Drovandi 37'43"7; 4. Pesetti 38'28"6; 5. Barozzi 38'28"7; 6. Pado 38'29"5; 7. Reale 38'54"9; 8. Baldanz 39'09"2; 9. Bianchi 39'11"7; 10. Don Cono 39'12"7; 11. Ares a 1 giro; 12. Moriconi a 1 giro; 13. Ivan a 1 giro; 14. Bucchi a 6 giri (tutti su Fiat 500). Giro più veloce: il 11. di Squarise in 2'38"4, media kmh 131,136.

Classe 600: 1. Tibelli (Fiat Abarth 595) 35'37"6, media kmh 136,044; 2. Gin Tonic (Fiat Giannini 590) 33'37"1 a 1 giro; 3. Rafanelli (Fiat Giannini 590) a 1 giro; 4. Tanghetti (Fiat Abarth 595) a 1 giro. Giro più veloce: il 2. di

Tibelli in 2'29"1, media kmh 139,315. **Classe 700:** 1. Vincenzo Gattafoni (Fiat Giannini 650) 35'37"2, media kmh 136,069; 2. Fasolino (Fiat Giannini 650) a 1 giro; 3. Busi (Fiat Abarth 695) a 1 giro; 4. Nocchi (Fiat Abarth 695) a 1 giro; 5. Pizii (Fiat Abarth 695) a 1 giro; 6. Carena (Fiat Abarth 695) a 1 giro. Giro più veloce: il 2. di Fasolino in 2'28"1, media kmh 140,256.

Classe 850: 1. Arnaldo Savoia 33'16"7, media kmh 145,644; 2. Biselli 33'19"1; 3. Bernero 33'34"2; 4. Scalabrini 34'15"2; 5. Pera 34'17"5; 6. Gatti 35'11"5. (Tutti su Fiat Abarth 850). Giro più veloce: il 14. di Bernero in 2'19"9, media kmh 148,477.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Fiat Abarth 1000) 30'45"1, media kmh 157,619; 2. Righi (Fiat Abarth 1000) 32'27"4; 3. Trolese (NSU TT 1000) 32'39"3, a 1 giro; 4. Delta (Fiat Abarth 1000) a 2 giri; 5. Sanetti (Austin 1000) a 2 giri. Giro più veloce: il 2. di Amighini in 2'08"9, media kmh 161,148.

Classe 1150: 1. Rosario Pezzella 31'27"1, media kmh 154,111; 2. Gilena 31'45"8; 3. Siliprandi 32'22"7; 4. Frasson 32'26"1; 5. Battistini a 1 giro (tutti su Fiat 128). Giro più veloce: il 2. di Pezzella in 2'11"8, media kmh 157,602.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (A.R. GTA) 29'02"4, media kmh 166,900; 2. Ghisloti (A.R. GTA) 29'14"5; 3. Perego (A.R. GTA) 29'18"3; 4. Galimberti (A.R. GTA) 29'23"2; 5. Squillace (Fiat 128) 29'32"6; 6. Ghidini (A.R. GTA) 29'50"4; 7. Pittini (A.R. GTA) 29'59"4; 8. Galmozzi (Fiat 128) 30'05"8; 9. Mussa (A.R. GTA) 30'22"3; 10. Tali (A.R. GTA). Giro più veloce: il 10. e l'11. di Litrico in 2'03"2, media kmh 168,603.

Classe 1600: 1. Angelo Chiapparini (A.R. GTV) 29'28"6, media kmh 164,428; 2. Uboldi (A.R. GTV) 31'01"1; 3. Zini (A.R. GTV) a 1 giro; 4. Bruzese (A.R. GTV) a 1 giro; 5. Santulli (A.R. GT) a 1 giro; 6. D'Angelo (A.R. GTV) a 1 giro; 7. Pellanda (BMW) a 4 giri. Giro più veloce: il 13. di Chiapparini in 2'04"3, media kmh 167,111.

L'autodromo umbro continua ad ospitare piacevoli gare: a settembre avrà anche la F.3

I reucci di MAGIONE

MAGIONE - I piloti della F. 3 possono cominciare a sperare di vedere allargato il loro striminzito calendario. Il dotto Rondini, presidente della Scuderia Carpine-Ruffo che organizza le gare a Magione è più che mai deciso a portare nella sua « pista » il 1. di settembre, le monoposto della terza Formula, possibilmente per una gara di Campionato. Sarebbe il punto di arrivo più logico e giusto per gli sportivissimi organizzatori umbri che, anche in occasione di questo 1. Trofeo Ruffo Moda hanno dimostrato di aver saputo trovare la formula adatta per accattivarsi le simpatie

dei piloti e del pubblico. Quest'ultimo occorre sempre numeroso sugli 800 metri di gradinate dove fra un annetto di pioppi faranno il loro dovere nei confronti del sole (« voglio fare di Magione un giardino » dice Rondini) ed i piloti evidentemente si affeziono alla pista umbra, dove quest'anno le gare legate ad un Campionato Italiano saranno ben tredici. Inoltre sono ormai numerosi i « reucci » delle varie categorie che in questa stagione, spinti dal genuino tifo dei « fans » locali, si giocheranno anche il primo Campionato privato dell'Autodromo di Magione.

GRUPPO 1 - Secondo un'abitudine ormai codificata aprono il programma le Gruppo 1, 850 e 1000. Nella classe superiore il « solito » Campanella, con una 112 Abarth curata da Falessi, ripete la corsa di due settimane fa: se ne va indisturbato e non verrà più ripreso. Molto bella comunque la lotta per il secondo posto con Gonzi, Boldrini, Cappellini e Compagnoni sempre racchiusi in meno di un secondo. Nella 850 netta vittoria di Lucenti con una macchina di Betti e Gonzi che vedremo probabile protagonista nel FISA.

Solita bagarre nelle classi 1150 e 1300 con al palo Chimenti (Simca Rally) deciso a rifarsi della sfortuna di due settimane fa. Ed invece per metà gara Riccetti con una macchina analoga sembra debba essere ancora una volta la sua bestia nera. Tuttavia, quando la situazione sembrava delineata, Chimenti segnava un tempo incredibile sul giro e tornava decisamente in testa. Nella classe inferiore Betti non cambiava abitudini ed inseriva d'autorità il suo 128 fra uno stuolo di Simca. Un po' monotona per la scarsità di macchine in pista la gara che vedeva schierate le classi 1600, 2000 ed oltre. Ci provava a movimentarla Zanucchi che con una Opel Commodore non ancora passata sotto le magiche mani di Conero, s'infilava fra le Alfa GTV. Alla « macchinona » tedesca il colpo riusciva comunque parzialmente perché « Il Liscio » se ne andava nettamente e faceva gara a sé.

GRUPPO DUE - La prima gara del Gruppo Due vedeva alla partenza le macchine delle classi 500, 600, 700, 850. In quest'ultima il napoletano Pacetta (Abarth-Terminiello) era l'unico iscritto e, senza avversari vinceva indisturbato. Più avventurate le gare delle bicilindriche che vedevano Padrone (Giannini-Falessi) protagonista suo

malgrado per quasi tutta la gara; è stato costretto a guidare con la chiave per supplire ad un filo del gas quasi inutilizzabile. Tra testa-coda plateali riusciva comunque a riprendersi e a vincere la classe. La sua gara movimentata faceva passare un po' in secondo piano quella altrettanto bella di Terracina (Giannini 600-Falessi) e « Wanes » (500-Cucina) che comunque vincevano la loro classe.

Poco dopo sono di scena le macchine del Turismo fino a 2000 con Capponi (Alfa GTA-Bronzetti) sempre in testa, seguito a cinquantina metri dalla BMW-Ferraris di Corducci. Dietro invece solita lotta di macchine eterogenee secondo un costume ormai usuale a Magione. Nell'ordine erano Brogioni (128-1300-Galmozzi), Moloni con una Escort RS pressoché normale e Lumini con una Mexico.

GRUPPO TRE - Finalmente una gara di Gruppo Tre con un parco macchine che garantiva qualche emozione insolita. Al palo la De Tomaso Pantera (curata da Bardelli) di Martignone con al fianco la Porsche Carrera di Tarpani, di casa a Magione, mentre dietro scappitano quattro Alpine. Martignone comunque imbocca un'ottima partenza ed a dispetto di chi reputava inadatta la sua macchina sul tortuoso tracciato umbro acquista subito un buon vantaggio che aumenterà fino alla fine. Un'altra curiosità veniva fornita dalla presenza di una Ferrari Dino del veronese Preti ma all'uscita dalla prima curva, dopo la partenza, non poteva evitare l'Alpine di Dal Pra in doppio testa-coda, e per entrambi la gara durava solo duecento metri.

Tra le 1600 quindi via libera per l'Alpine di Nardelli (Terrosi) che non faticava a mantenere a debita distanza le vetture gemelle di Testi e Cambiaghi. Nella 1300 lotta vivace fra le due

Fulvia HF di Chianucci e Salamina. Quest'ultimo cercherà in tutti i modi di sopravanzare il rivale ma non c'era nulla da fare.

GRUPPO QUATTRO - Gruppo Quattro all'insegna della rivincita con « Bramen » (Porsche Carrera Sportwagen) deciso a tentare tutte le sue carte contro il mal domo Govoni (De Tomaso Pantera ex-casa). Quest'ultimo che non era certo sceso in pista solo per vincere la sua classe tentava il tutto per tutto nei primi giri dietro lo scatenato « Bramen » certo più a suo agio con la bianco-azzurra Carrera su un tracciato-salotto come quello di Magione.

A metà gara tuttavia Govoni doveva desistere, handicappato dalla mancanza di gomme adatte. Infatti, rimasto senza slicks all'ultimo momento, era partito con gomme semi-intermedie che con il caldo della giornata non erano certo l'ideale. All'ex re delle salite andava comunque la soddisfazione del nuovo record della classe oltre 2000.

Per le classi inferiori dopo un predominio iniziale di Tarpani (Porsche 914 Castellini) e di Iemma (Alfa GTA Autodelta) c'era una lunga schermaglia fra Rampa (Alpine-Giada) di « Cam » (Porsche 914/Oriando R.) l'Alpine terrà a lungo la testa ma ad un errore del romano la vecchia volpe « Cam » passava in testa nella curva prima del traguardo e se ne andava definitivamente.

GRUPPO CINQUE - Erano solo sette le Gruppo 5 in gara ma sia per la presenza di alcune ottime macchine, sia per la fisionomia della pista di Magione che concede tutto allo spettacolo, non si può certo parlare di monotonia. Peccato tuttavia che la corsa abbia visto perdere un probabile protagonista al primo giro: « Bramen » (AMS Ford-SCA), che aveva appena terminato la gara vittoriosa con la Carrera, in piena bagarre con Stefanelli (AMS-Nova 1000) e Ranzolin (Chevron B.23 Armadori e Negrini) andava per prati alla curva prima del traguardo. Stefanelli tentava per un po' di tenere testa alla più potente Chevron ma in breve il motore bolognese permetteva al veneto Ranzolin di mantenere nettamente la testa.

La gara sembrava quindi conclusa, ma ad un paio di giri dal termine il motore della Chevron accusava un probabile guaio alle valvole e per il lungo toscano si apriva la strada della vittoria parziale e la soddisfazione della media più alta della giornata.

K 250 - Certamente Magione è il tracciato italiano più adatto per i K.250 ed i piloti non si sono fatti certamente pregare per questa 1.a di Campionato. Nell'ambiente, l'entusiasmo è più che mai alle stelle, i telai Tecno aggiornati con il retrotreno oscillante ed i moderni motori a due tempi sono ormai numerosi, tanto che la categoria non solo non sembra dimostrare i suoi nove anni, ma continua imperturbata per la sua strada a dispetto dei non pochi avvoltoi. Quindici i piloti in pista e partenza, secondo lo stile dei K.250, un po' caotica perché come si sa, i « macchinini » non hanno la messa in moto. In un giro le posizioni sembrano già delineate e si formano subito tre terzetti a venti metri l'uno dall'altro: i fratelli Italo e Ulisse Ider (Bultaco) con Paolo Ghergo (MotoBi); Vanaria (Maiko), Alvaro Ghergo (MotoBi) e Losco (Ducati) mentre ancora a pochi metri sono i Ducati di Franzoso e Evarchi con il Montesa di Gallberti. Uscito di pista Alvaro Ghergo restano ai ferri corti il fratello Paolo che tenta il tutto per tutto pur di superare Ider. Ci riuscirà con una manovra un po' discutibile, e metterà fuori causa Ider al quale resterà comunque la soddisfazione del giro più veloce.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128) 14'40"1, media kmh 89,89; 2. « Baloo » (id.) 15'11"7; 3. Simeone (id.) 15'15"5; 4. Voltolina (id.) 14'16"1 a 1 giro. Giro più veloce: Betti 1'12"1, media kmh 81 e 931.

Classe 1600: 1. Massimo Nardelli (Alpine Renault) 13'57"7, media kmh 85,088; 2. Testi (Alpine) 14'08"2. Giro più veloce: Nardelli 1'08"8, media kmh 86,337.

Classe oltre 2000: 1. Federico Martignone (Pantera De Tomaso) 13'22"7, media kmh 88,799; 2. Tarpani (Porsche Carrera) 13'49"5. Giro più veloce: Martignone 1'06"1, media kmh 89,863.

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Giancarlo Ronchi (Alfa HF) 12'06"1, media kmh 89,985; 2. Ranzolin (id.) 12'04"7, media kmh 92,236.

Classe 1600: 1. Luigi Rampa (Alpine Renault) 12'48"7, media kmh 92,727; 2. Iemma (A.R. GTA) a 1 giro. Giro più veloce: Rampa 1'02"3, media kmh 95 e 325.

Classe 2000: 1. « Cam » (Porsche 914) 12'43"1, media kmh 93,406; 2. Tarpani (Porsche 914) a 1 giro; 3. Zoppis (Porsche 914) a 1 giro. Giro più veloce: « Cam » 1'02"4, media kmh 95,192.

Classe oltre 2000: 1. « Bramen » (Porsche Carrera) 12'04"8, media kmh 98,342; 2. Govoni (Pantera De Tomaso) 12'06"7. Giro più veloce: Govoni 59"3, media kmh 100,168.

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (AMS) 12'12"9, media kmh 97,255; 2. Sgattoni (AMS) a 1 giro. Giro più veloce: Stefanelli 59"4, media kmh 100.

Classe 1300: 1. Giovanni Paganucci (AMS) 12'22"7, media kmh 95,972; 2. Giovannelli (Abarth Osella) 12'41"7; 3. Ranzolin (Chevron B.23) a 2 giri; 4. « Bramen » (AMS) a 6 giri. Giro più veloce: Ranzolin 58"1, media kmh 102,237.

K 250: 1. Paolo Ghergo (MotoBi) 22'47"3, media kmh 86,879; 2. Vanaria (Maiko) 22'49"8; 3. Alvaro Ghergo (Maiko) 22'51"3; 4. Ider (id.) 22'51"3; 5. Annamaria Dionisi (Lancia Montecarlo) a 1 giro. Giro più veloce:



Rapido cambio di guida sulla BMW vincente, fra Lafosse e Peltier

Le BRABHAM F. 1 di FINOTTO in SVIZZERA

MONZA - Le due F. 1 Brabham BT 42 di Martino Finotto hanno finalmente trovato una sistemazione definitiva con un abbinamento svizzero che darà loro la possibilità di correre già dalla gara in Spagna. Consulente sportivo del team Finotto, che avrà sede a Locarno, sarà Jurg Dubler, mentre per la parte meccanica Gianni Marelli (sempre sotto contratto Alfa) si occuperà delle due monoposto.

Il primo pilota, per ora almeno in ordine di tempo, sarà lo svizzero Silvio Moser, che porta come sponsor la Marlboro e un certo signor Bretscher, grosso industriale fabbricante di tapparelle: ma si sta già parlando con Wisel, Jaussaud e Stommelen per la seconda macchina. Le vetture, che saranno color pistacchio, il colore della ditta dello sponsor di Moser, dovrebbero avere il maggior numero di gare possibili: certamente però per le altre gare saranno a disposizione del Finotto, che vorrebbe correre un paio di volte e poi, se vi sarà un italiano nella mezza della situazione, fra i piloti di F.2 si potrà vederlo correre al GP Italia

1. TROFEO RUFFO MODA - Gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 24 marzo 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Eliseo Lucenti (Fiat 850 Special) 15'19"6 alla media di kmh 77 e 511; 2. Ghini (id.) 15'31"5; 3. Papanti (id.) 15'37"1; 4. Fronzetti (id.) 15'49"8; 5. Cenci (id.) 15'50"1. Giro più veloce: Lucenti in 1'15"1, media kmh 79,09.

Classe 1000: 1. Umberto Campanella (A 112 Abarth) 14'46"8, media kmh 80,378; 2. Gondi (A 112 Abarth) 14'55"2; 3. Boldrini (id.) 14'55"5; 4. Cappellini (id.) 14'55"8; 5. Compagnoni (id.) 14'56"1; 6. Lodolini (id.) 15'03"9; 7. Brunetti (id.) 15'12"7; 8. Agazzotti (id.) 15'17"2; 9. Danesi (id.) 15'50"9; 10. Carlomagno (Fiat 127) a 1 giro. Giro più veloce: Campanella in 1'13"2, media kmh 81,147.

Classe 1600: 1. Alberto Brucolini (Alfa Romeo GTV) 15'04"3, media kmh 78,821. Giro più veloce: Brucolini in 1'14"3, media kmh 79,946.

Classe 2000: 1. « Il Liscio » (A.R. GTV) 14'07"1, media kmh 86,144; 2. Aglietti (id.) 14'27"7; 3. Voltolina (id.) 14'43"6. Giro più veloce: « Il Liscio » 1'09"8, media kmh 85,100.

Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanucchi (Opel Commodore) 14'15"7, media kmh 83,298. Giro più veloce: Zanucchi in 1'10"4, media kmh 84,375.

Classe 1300: 1. Mirko Chimenti (Simca R) 14'07"7, media kmh 84,084; 2. Riccetti (Simca Rally) 14'10"2; 3. « Camaleone » (id.) 14'24"3; 4. De Santis (id.) 14'39"7; 5. Galli (id.) 14'44"6; 6. Scherini (id.) 14'46"2; 7. Ricci (Fiat 128) 14'47"5; 8. Pierantoni (Simca Rally) 14'52"4; 9. Morante (Fiat 128) 11'30"5 a 3 giri. Giro più veloce: Chimenti 1'09"8, media kmh 85,100.

Prepotente ritorno di HOBBS dall'esilio nella Formula 5000 al MALLORY PARK

LELLA bagnata ma non fortunata...

MALLORY PARK - Magnifica corsa di David Hobbs, condotta da vero professionista, che gli è valsa la vittoria in questo round del campionato Rothmans di F. 5000, davanti a Mike Wilds, l'unico altro conduttore che abbia coperto l'intera distanza. Altri cinque piloti di primo piano sono stati eliminati in un incidente multiplo: tutti illesi, però la gara è stata interrotta dato che la pista era bloccata e un commissario era rimasto ferito. Dopo la « ripartenza », Lella Lombardi andava bene, in quinta posizione, finché un guasto al cambio l'ha costretta al ritiro.

Per le prove la temperatura era tipica del mese di marzo nel suo aspetto meno ospitale: non pioveva, come a Brands Hatch la settimana prima, ma faceva molto freddo. Le prove stesse, però, sono state incoraggianti e la settimana trascorsa pareva avere portato molta differenza nello stato generale delle vetture. Quasi tutte quelle che erano rimaste danneggiate a Brands Hatch erano state risparmiate (mancava Schuppan e, benché la Chevron di Dean non sia ancora stata ricostruita, ce n'è una di scorta).

Accolto con piacere il ritorno di Hobbs dall'esilio, anche se David aveva problemi tecnici (cosa incredibile per gli esperti presenti, i meccanici della Lola, pensando che la temperatura fosse più fredda di quanto era in effetti, avevano apportato modifiche eccessive al radiatore) e sembrava un poco giù di forma. « A me piace che queste gare siano facili ed ecco che ho invece segnato il decimo miglior tempo. Ci sono molte più vetture competitive, di quando andai in America » ha detto.

La nuova March di Wilds surriscaldava e il pilota ha osservato: « Hanno messo i radiatori in un punto ove non 'pescano' aria, ma non possiamo più spostarli perché la larghezza della carrozzeria sarebbe illegale ».

Quanto a Lella Lombardi, si direbbe che si stia facendo la mano alla sua Lola e si è data da fare giro dopo giro. L'unica altra volta in cui era stata sulla pista di Mallory pilotava una Mexico. Il team manager della ShellSport, Epstein, ha detto: « Ha idee sue, molto decise, sul modo in cui deve essere messa a punto la vettura e non segue quello che fanno gli altri. Comunque, si direbbe che funziona. Un peccato che cinque delle sue 'sortite' con la macchina siano avvenute sul bagnato, che non le piace ». (Speriamo tutti che non debba abituarsi alla pioggia quest'anno, tanto per noi che per lei).

Presto nella giornata, quando la pista era bagnatissima, Lella ha superato un momento angoscioso sull'erba, all'uscita delle « S », quando la coda della vettura si è alla lettera dimezzata prima che la conduttrice potesse riportarsi in pista. Poi è sparita per una ventina di minuti, per ripresentarsi su, prima di ricominciare a girare con perseveranza, (troppo poche, forse, le sue soste al box per regolaggi, dal roll-bar all'allettona posteriore?) Era comunque contenta che il suo giro più veloce fosse stato segnato quando il circuito era pieno di vetture che giravano. Il tempo cronometrato al suo box era di 50"9, ma ufficialmente le è stato riconosciuto il tempo di 51".

Agli inizi della giornata Holland e Thompson — entrambi molto bravi

sul bagnato — sono sembrati i più veloci. Hobbs pareva cauto, Wilds focoso, Gethin un poco disordinato, forse per via dell'influenza che non lo lascia fino dalla Coppa Tasmania. I tempi si sono regolarmente abbassati e Gethin è stato il primo scendere sotto 50", poi Holland ha segnato 48" e Redman un poco meno; allo stesso tempo Lella Lombardi segnava attorno ai 55".

Verso la fine delle prove la pista era quasi asciutta e cioè significava che i pneumatici da bagnato cominciavano a deteriorarsi malamente. Non c'era però il tempo per cambiarli, mentre i giri veloci degli altri si facevano minacciosi. D'un tratto il compagno di squadra di Lella, Ashley, si è messo a imporre il ritmo. « Ho aspettato fin verso la fine — ha poi detto — quindi mi sono messo a coprire un giro veloce, uno lento, uno veloce e così via, per evitare che i pneumatici surriscaldassero. Ha funzionato ». È sceso infatti sotto 47" regolarmente, coprendo vari giri in 46"4, tempo che gli è valsa la posizione al palo. Al termine delle prove dopo Ashley venivano Pilette (Chevron), Redman (Lola), Holland (Trojan), Gethin (Chevron), Edwards (Lola), Hobbs (Lola), Robinson (McLaren), Dean (Chevron), Wilds (March), Thompson (Chevron), Lombardi (Lola), Megee (Lola), Santo (Lola), Kayes (McLaren), Twaites (Lola) e Wattiez (Lola). Bisogna dire che questi ultimi due pilotavano vetture nuovissime, al loro debutto. I primi dodici piloti dello schieramento erano tutti vincitori potenziali e Lella non era assolutamente declassata, nel suo posto in settima fila, nello schieramento a due per due. Alle sue spalle c'era la solita « robetta » della F. 5000 e, poiché si stava asciugando, la pista diventava più favorevole alla conduttrice italiana.

a. h.

GARA A MALLORY PARK - 24 marzo - Corsa valevole per il Trofeo Rothmans di F. 5000.

LA CLASSIFICA - 50 giri

1. Hobbs (Lola T330) 36'46"6, media kmh 187,17; 2. Wilds (March 73A) 36'50"6; 3. Evans (Lola T332), 49 giri; 4. Santo (Lola T330) 49 giri; 5. Robinson (McLaren M19) 48 giri; 6. Wattiez (Lola T330) 42 giri. Giro più veloce: Hobbs 42"6, media kmh 183,54.

Slittata multipla: EDWARDS quasi nel lago, commissario ferito

MALLORY PARK - All'abbassarsi della bandiera Pilette è scattato in testa, seguito da vicino da Holland. Entro pochi secondi la gara è finita nel caos e si è visto l'orrendo spettacolo di vetture che sbandavano qua e là sulla pista, di rottami che volavano alti in aria. Pare che mentre le vetture raggiungevano i boxes, a circa 250 metri dal via, Ashley abbia esitato e abbia smesso di accelerare, perché il motore aveva ritorni di fiamma. Redman ha toccato la Lola, l'ha spinta contro la barriera ed è rimbalzato attraverso il circuito, per andare poi a urtare contro la barriera sull'altro lato. Mentre attraversava la pista, la vettura è stata investita con violenza dalla Lola di Edwards, che è slittata, uscendo di pista sul lato opposto e fermandosi al bordo del lago. Lungo il « viaggio » ha urtato un commissario che è stato subito portato all'ospedale (una gamba rotta). Sono rimasti coinvolti anche Gethin e Thompson, le cui vetture erano troppo danneggiate per potere ripartire. Redman ha saputo soltanto dire: « Terribile », mentre Thompson ha raccontato: « Ho frenato, ma con i pneumatici freddi le ruote si sono bloccate e non ho avuto modo di fermarmi ».

Tolti di pista i rottami, le restanti tredici vetture hanno coperto tre giri di riscaldamento per fare funzionare bene i pneumatici, poi la corsa è stata ripresa. Pilette è di nuovo scattato al comando, davanti a Evans e a Hobbs. Holland è a malapena ripartito, infatti quasi subito è andato al box. Mentre il ritmo della gara si assestava, al secondo giro, Pilette aveva un vantaggio di 1"1/4 su Evans, Hobbs e Wilds. Lella Lombardi era ottava, alle spalle di Santo (che prima aveva detto: « Non mi farò assolutamente battere da quella donna. »)

Alla quarta tornata Pilette ha rallentato per andare al box e abbandonare, lasciando il comando a Evans. Subito Hobbs ha sferrato un attacco al leader e lo ha superato alle

« S », al giro successivo. Ora Wilds ha cominciato a minacciare Evans, per strappargli la seconda posizione. Mentre Magee andava al box, perché gli era stata sventolata la bandiera nera (il muso danneggiato nell'incidente strisciava la pista), Lella Lombardi si è portata al sesto posto.

Hobbs intanto si staccava chiaramente e alle sue spalle ferveva un serrato duello fra Evans e Wilds, poi dopo un varco veniva Dean. Santo non aumentava il distacco con Lella, alle cui spalle c'era Robinson che al quattordicesimo giro è stato doppiato da Hobbs. Proprio in quella tornata Lella è passata in quinta posizione e Dean è andato al box per ritirarsi.

Finalmente Wilds è riuscito a occupare la seconda posizione, al sedicesimo giro, e in due tornate si è creato un varco con Evans, mentre inseguiva Hobbs. David ha doppiato Lella al diciassettesimo giro e questo rimette le cose in giusta prospettiva, perché, benché la guida di Lella sia degna di lode, purtroppo la sua gara non doveva durare ancora molto a lungo: al ventunesimo giro è andata lentamente al box con un guasto al cambio.

Per il resto della corsa Wilds ha ora guadagnato ora perso un poco di terreno rispetto a Hobbs e si è avuta l'impressione che David avesse sempre la gara in mano. La sfida di Evans si è andata indebolendo, quando il tubo di scarico si è staccato dalla sua vettura e, di conseguenza, il motore ha preso ad emettere suoni poco rassicuranti. La seconda metà della corsa è stata piuttosto monotona, salvo per i coraggiosi sforzi di Wilds e, naturalmente, per la guida liscia e apparentemente facilissima di Hobbs che al quarantasettesimo giro ha doppiato Evans. Si aveva l'impressione che l'incidente agli inizi avesse privato il pubblico di una gara di qualità veramente eccelsa, ma questo non toglie nulla alle prestazioni di Hobbs. Ben tornato, David!

David Hodges

Fa tris in F. 3 Brian HENTON a THRUXTON

THRUXTON - Brian Henton ha vinto la sua terza consecutiva gara di F. 3 con la March Holbay 743 ufficiale, alla media di 168,87 orari. Come a Silverstone, la settimana precedente, Tony Rouff si è piazzato secondo con la GRD-Vegantune. Altri ben piazzati Santo (terzo su March Holbay), Chateaubriand quarto pure su March Holbay, quinto Arnott su Modus Brown, sesto Riberigo su GRD Holbay. A un certo momento Henton è finito sull'erba, quando il freno anteriore si è bloccato, ma in un solo giro ha riguadagnato 8" riportandosi al comando in quel momento occupato da Rouff.

RONDE in CORSICA con trasporto rimborsato

BASTIA - La 5. Ronde Esso-Giraglia si correrà il 20 e 21 aprile prossimo in Corsica con partenza ed arrivo a Bastia. Si tratta di una prova aperta alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5 valida per il campionato italiano e comportanti il coefficiente 5, considerando che trattasi di prova internazionale. La prova è lunga circa 850 km. con 529 km di prove selettive e 120 km. di prove di velocità. L'Associazione Sportiva Automobilistica Bastiese, organizzatrice, si propone di rimborsare agli equipaggi il trasporto marittimo della vettura.

Per informazioni indirizzarsi a: A.S.A.B. - B.P. 24 BASTIA (Francia) telefono 31 19 41 oppure telefonare a: G. ALESSANDRI, telefono 31 45 16 e C. ALBERTI - tel. 31 50 17.

Anche ad ATLANTA 1° YARBOROUGH

Fanno polemiche le modifiche stock

ATLANTA - Cale Yarborough, a bordo della sua Chevrolet Johnson junior, ha vinto la 500 Miglia Stock Car di Atlanta, battendo di circa 23 secondi il poderoso David Pearson col quale ha ingaggiato duelli prorattisti per diversi giri, elettrizzando i 35 mila spettatori infreddoliti dal vento stizzoso, ultimo rimasuglio di un violento « tornado » che ha colpito alla vigilia gli impianti dell'autodromo, arrecando molti danni riparati in tempo.

La gara si presentava carica di novità. Prima di tutte la messa in atto della riduzione dei getti del carburatore. Le macchine di oltre 6 litri erano munite di carburatori ridotti, mentre quelle con cilindrata inferiore portavano carburatori « maggiorati ». L'innovazione, un tantino confusa, non ha trovato l'approvazione di tutti poiché molti meccanici hanno dovuto compiere operazioni-lampo per preparare le macchine per la gara della Georgia, ricca di circa 72 milioni di premi.

Nelle prove di qualificazione David Pearson, sulla Mercury dei famosi fratelli Woods, ha vinto la « pole position » mentre al suo fianco si è piazzata la « Matador » di Johnny Rutherford, asso di Indy, appartenente alla scuderia Penske. Gli assi, vedi Petty, Donnie e Bobby Allison, Bake, ecc. non sono riusciti a superare la 15.ma posizione di partenza dopo aver apportato le modifiche regolamentari.

Comunque, dopo il via dato con mezz'ora di ritardo a causa dei restauri, Pearson ha assunto il comando, tallonato da Petty, Donnie Allison, Yarbo-

500 MIGLIA DI ATLANTA STOCK-CAR - Gara valida per il Campionato NASCAR - Atlanta (Georgia), 23 marzo 1974.

CLASSIFICA
1. Cale Yarborough (Chevrolet) che compie il percorso alla media di 220,320 kmh; 2. Pearson (Mercury) a 23"; 3. Baker (Dodge) a 1 giro; 4. Follmer (Ford) a 1 giro; 5. Donnie Allison (Chevrolet) a 2 giri; 6. Petty (Dodge) a 2 giri.

rough, Baker e Follmer. Quest'ultimo ha svolto una gara lineare, sostenuta, tenendo testa a Baker il quale, proprio nel penultimo giro dei 327 regolamentari, lo ha sorpassato con un certo disappunto dei sostenitori di Follmer. Tre testa-coda in curva, senza conseguenze, e macchie d'olio sulla pista hanno fatto abbassare la media ed hanno permesso, proprio durante la bandiera gialla finale, al vincitore di fare il pieno senza perdere molto terreno su Pearson che con una rimonta mozzafiato, è riuscito negli ultimi dieci giri a ridurre le distanze da un minuto circa a 23 secondi.

A. J. Foyt che si era qualificato 22. non ha preso il via poiché la macchina non ha risposto subito come voleva l'asso di Indy. « Ci vorrà del tempo — ha detto Foyt — prima che tutte le macchine possano tornare a funzionare competitivamente come una volta, dopo le modifiche ufficiali certamente non troppo chiare ». Delle 36 vetture qualificate, soltanto 12 hanno concluso la corsa. Yarborough aveva vinto su questo anello dai rettilinei molto corti e lungo complessivamente un miglio e mezzo, anche nel 1967-'68-'69 ed oggi, grazie alla terza vittoria di quest'anno, passa in testa alla classifica generale seguito da Richard Petty.

Jackie Stewart, presente alla gara, ha

rievocato la figura di Peter Revson — che verrà tumulato venerdì prossimo dopo una cerimonia funebre a New York — definendolo « un grande pilota che ha dato più prestigio da solo, in Europa, che tutti gli altri assi americani di ieri e di oggi ».

Col pieno benzina gli USA tornano al pieno-gare

NEW YORK - Uno sciame variopinto di macchine ronzanti lungo le arterie principali. « Abbiamo benzina per tutti, pari o dispari ». Niente file dinanzi ai distributori. Alcuni non addirittura vuoti. Domenica pomeriggio: le « highway » tornano ad essere ininterrotte fettucce di acciaio. Tutto questo perché gli arabi hanno capito che, senza produrre il petrolio da vendere agli USA (ed amici europei) la loro ricchezza potrebbe trasformarsi in miseria. Ora, tolto l'embargo promettono tanto olio grezzo tra due mesi a causa del lungo viaggio transatlantico.

Tutto torna normale, malgrado che Re Riccardo, (Nixon) in una sua ultima conferenza stampa abbia avvertito: « Attenzione, la benzina c'è ma non si vede, o può scomparire nuovamente, anzi andrà ancora su di prezzo ».

L'asino — si dice qui — cade nella botte. Il prezzo maggiorato. Era questa la crisi che le ditte petrolifere americane, che « importano » (si fa per dire) olio dall'Arabia, dove compivano trivellazioni con macchinari e dollari americani, avevano « creato » per ottenere il prezzo desiderato.

La guerra tra arabi ed israeliani è stato un buon coadiuvante. Ora però che il gallone di benzina (4 litri) è arrivato a costare 70 cents, tutto torna normale.

In America si torna a correre in pieno. Gli autodromi che avevano abolito certe gate ora ci ripensano e forse chiederanno il « riattivamento ».

« Forse — mi diceva Bill France al telefono — anche le 500 miglia Stock Car le faremo svolgere complete. Ora non c'è motivo di piangere. Semmai saremo noi a piangere perché pagheremo di più il carburante ».

« Ad Indy tutto dovrebbe svolgersi senza sussulti: forse faremo svolgere più prove, poiché ci è stato assicurato che il carburante sarà reso disponibile », commenta l'addetto stampa.

Quanto agli sportivi essi vedono già il sole risplendere. Per essi la domenica con i distributori chiusi non sarà più uno spauracchio, per cui gli autodromi « isolati » (come Watkins Glen) vedranno affluire la solita massa di « habitues ». Magari di più. Perché, stando alle statistiche di questa settimana del Motor Club of America, appare chiaro che le gate motoriste anche negli USA hanno compiuto un passo avanti positivo anche in queste ultime settimane difficili.

Qui a New York Thomas Binford, il neo eletto « Chief Steward » della USAC per la 500 miglia di Indy del 26 maggio prossimo, durante un pranzo in onore suo e di Mark Donohue (diventato ufficialmente direttore delle operazioni della scuderia Penske) ci ha detto: « Ora che abbiamo avuta la schiarita... petrolifera, speriamo di avere la scubiarita anche sugli autodromi ».

Lino Manocchia



FIAT da mondiale!

Pinto-Bernacchini,
primi del
tris-Fiat al Rally
portoghese

1-2-3 in Portogallo delle 124 ABARTH Con PINTO formato MUNARI

IL « MONDIALE RALLY » - Dopo lo svolgimento della prima prova, ecco la CLASSIFICA del « mondiale » Rally: 1. Fiat p. 20; 2. Toyota 10; 3. Datsun 8; 4. BMW 6; 5. Alpine 4; 6. Citroen 3; 7. Ford 2.

LE PROSSIME GARE - 11-15 aprile: East African Safari, Kenia; 18-23 giugno: Acropolis, Grecia; 2-4 agosto: Mille Laghi, Finlandia; 11-15 settembre: Alpi Austriache, Austria; 3-6 ottobre: Sanremo, Italia; 16-20 ottobre: Rideau Lakes, Canada; 31 ottobre - 4 novembre: Press and Regardless, USA; 15-20 novembre: RAC Great Britain, Gran Bretagna; 30 novembre - 1 dicembre: Tour de Corse, Francia.

LISBONA - Quando una casa automobilistica raggiunge, in un paese straniero — soprattutto in un paese in cui non esiste una produzione nazionale — il primato nelle vendite, primo dovere è difenderlo. E come? E' il caso della Fiat in Portogallo. La Fiat ha toccato in questo paese, una percentuale di vendita dell'ordine del 16 per cento nonostante la spietata concorrenza di altre Case quali la General Motors e la Ford ma soprattutto delle giapponesi Datsun e Toyota che non in tutti i paesi europei possono vendere liberamente (contingente), quindi puntano ogni sforzo sui mercati liberi. E come dicevamo? Con le corse, perché non è pura opinione, ma i calcolatori elettronici hanno recentemente sancito che la pubblicità derivante dalle corse, (con esito positivo) è superiore del 96,4 per cento rispetto alla pubblicità normale, in assenza di risultati sportivi. In somma le corse sono un investimento di capitali a breve e non a lungo termine.

Questo preambolo meglio non potrebbe sottolineare il significato del trionfo della squadra Fiat, con le 124 Abarth rally, al TAP. Il rally portoghese giunto all'ottava edizione, prova di campionato mondiale, ha visto il trionfo di un Pinto veramente scatenato, di un Paganelli nel pieno della forma e della maturità professionistica e del finlandese Alen giovane promessa, anzi realtà del rallysmo nordico e mondiale.

Un rally TAP in edizione ridotta, senza percorso di concentramento come lo scorso anno sul tipo di quello di Montecarlo, per problemi di austerità, che ha trovato l'ancora di salvezza nel Venezuela, che aveva

messo a disposizione delle corse, al momento del blocco petrolifero un quantitativo di carburante, 50.000 litri del quale assegnato dalla FIA al rally portoghese e consegnati alla Socar, la compagnia petrolifera locale. E così tutto a posto e luce verde per la sua effettuazione.

La Fiat, che già vanta una notevole esperienza delle strade portoghesi, non si è lasciata scappare l'occasione e, rinunciatarie al Mondiale Marche Lancia e Alpine, ha preparato minuziosamente la gara predisponendo ben 48 punti di assistenza, uno cioè ogni 40 chilometri circa. Poi ha inviato sul posto tre equipaggi (Pinto-Bernacchini, Paganelli-Russo, Barbasio-Sodano): a questi si è aggiunto in un secondo tempo il giovane equipaggio finlandese Alen-Kivimaki, una promessa del rallysmo mondiale che già aveva fatto vedere le proprie possibilità soprattutto negli ultimi rally della passata stagione; un ingaggio quali inaspettato ma ormai tipico delle improvvise decisioni di casa Fiat. Si faceva un gran parlare di questa partecipazione finnico-Fiat, alla vigilia e gli stessi piloti italiani erano sinceramente schierati in un coro unanime di apprezzamenti nei confronti del giovane Alen. Ma fra il dirne bene e lasciarsi battere corre una sostanziale differenza. E così, al via, Lele Pinto (ed anche Paganelli in un secondo tempo con la vettura in ordine) ha voluto porre fra sé e il giovane nordico, i tempi sanciti dal cronometro e ha dimostrato, fin dalla prima prova, che il più forte era lui in senso assoluto.

Assenti le Lancia e le Alpine ripetiamo, i pronostici della vigilia erano puntati oltre che sulle Fiat (180 CV, 970 kg), sulle Datsun 260 Z (280 CV, 1200 CV) affidate a Kallstrom — ingaggiato per una stagione dalla casa del Sol Levante sembra per la cifra di 30 milioni di lire — a Figueiredo un portoghese che va molto forte e a Carlsson; altre macchine di tutto rispetto le Opel Ascona 1900 SR (205 CV, 900 kg) con Warmbold già vincitore su BMW nel 1972, con Rohrl altra giovane e promettente leva come Alen e con l'anziano Tony Fall, vincitore dell'edizione del Tap nel 1968 sulla Lancia; le Toyota 1600 (145 CV, 900 kg) di Ove Andersson e di Waldegaard ed ancora l'Alpine semiufficiale di Neyret, la BMW 2002 ti di Fischer, la Ford Escort di Sclater. Ma lotta non c'è stata né fra le Fiat e le altre case — eccezion fatta per le Opel Ascona — né fra le stesse Fiat perché Pinto non ha lasciato spazio agli avversari. Se ne è andato di forza e, mentre Paganelli è attardato nelle due prime « speciali » per noie allo spinterogeno di quasi tre minuti, Alen ha tenuto la coda di Pinto con un distacco che andava gradatamente aumentando, quello che cioè Pinto voleva forse dimostrare. Ma Pinto — secondo noi — aveva anche un altro scopo, quello cioè di rendere estremamente chiaro che la sua era una vittoria di forza, di potenza, di resistenza, tutte quelle qualità necessarie all'East African Safari: e invece, quest'anno è stato appiattato.

LE DUE TAPPE

Le OPEL costrette a rompere

LISBONA - Il TAP 1974 era impostato su due tappe, Lisbona-Ofir di 973 chilometri con 16 prove speciali, riposo di una notte e seconda tappa Ofir-Lisbona di km. 1084,2, con altrettante prove. Abolite le trasferte veloci fra i controlli orario, la manifestazione rimaneva validissima con 32 prove speciali nove delle quali inserite quest'anno per la prima volta, per complessivi 454 km. Verificano 119 concorrenti, dei 125 iscritti e il via viene dato mercoledì sera alle 21,30. Pinto è il più veloce nella prima prova seguito a due secondi da Alen, a 15" da Rohrl e a 18" da Barbasio. Paganelli è in

ritardo di 56"; pressoché analoga situazione nella seconda e Paganelli è in ulteriore ritardo. Immediatamente alle spalle di Pinto e di Alen, le due Opel Ascona di Rohrl e di Warmbold. Riparato il guasto alla vettura di Paganelli (il motore andava a tre cilindri per la calotta dello spinterogeno avariata), Paganelli si inserisce nel gruppo di testa per il tempo realizzato nella terza speciale, ma in classifica è pur sempre 25. assoluto.

Il rally ormai ha preso un volto: Pinto il più forte, Alen, Barbasio e Paganelli alle spalle e con loro i tedeschi Rohrl e Warmbold: sempre più distaccati gli altri. Nella settima prova di Arganil (ore 4,30 del mattino di giovedì), abbandona l'equipaggio Barbasio-Sodano (Fiat) che, per evitare la vettura di Fall che faceva manovra dietro una curva senza segnalare opportunamente le sue intenzioni ai concorrenti che sopraggiungevano, si buttava a lato, usciva dalla carreggiata con le due ruote lato sinistro e pur con la vettura indenne non riusciva a ripartire perché questa poggiava sul diffe-

renziale: Fall che era stato la pur involontaria causa dell'incidente, riprendeva la corsa senza dare loro una mano.

E' intanto costretto al ritiro anche Waldegaard (Toyota), per noie all'accessione elettronica.

Continua la cavalcata delle Fiat nelle prove successive; si è ritirato anche Carlsson (Datsun) e i concorrenti sono rimasti 98. Alle 9,30 del mattino la situazione è la seguente: Pinto (Fiat), Rohrl (Opel), Warmbold (Opel), Alen (Fiat), Andersson (Toyota), Figueiredo (Datsun) e Paganelli protagonista di una spettacolare rimonta, che è risalito in settima posizione. Ore 12,30, 13. prova speciale: Warmbold (Opel Ascona) e Figueiredo (Datsun) abbandonano per noie all'albero di trasmissione il primo e al motore, il portoghese.

Nella 15. prova Alen perde ancora cinque minuti per una foratura da aggiungersi ad altri due minuti di ritardo ad un C.O. causa un errato montaggio di gomme.

Infine anche Rohrl (Opel) che aveva mantenuto viva la gara impegnando in un certo qual sen-

so Pinto, deve lasciare la gara: il motore della sua Opel forse sforzato nel tentativo di inseguire la Fiat di Pinto, cede di schianto (fuoriuscita di un pistone): siamo all'ultima prova della prima tappa in vista di Ofir, cittadina che la carovana del rally composta ancora da 77 concorrenti, raggiunge giovedì alle 19,30.

Notte di riposo fino a venerdì e alle 11 nuova partenza con Pinto in testa seguito da Paganelli che è già secondo (!), Andersson, Alen e Kallstrom.

17. prova: Pinto non dovrebbe forzare, l'unico autorizzato a farlo, secondo logica, è Alen che deve recuperare tre minuti e 15", il distacco che lo separa da Andersson. Invece concede ad Alen e a Paganelli solamente un secondo di vantaggio, poi nelle tre successive torna a primeggiare (e pensare che ha un vantaggio di circa sei minuti su Paganelli). Ecco che forse arriva l'ordine perentorio di rallentare da parte del direttore sportivo, Pinto obbedisce e Alen così si aggiudica le prove 21-22-23, (la 24 e la 25 sono di Paganelli) e la 26.

Nella notte anche Fall abbandona (guai alle sospensioni e agli ammortizzatori). Pinto, stanco delle imposizioni « disubbidisce » e rischiando (lui dice che andava ad andatura tranquilla ma noi non gli crediamo), torna a realizzare i migliori tempi nelle due prove seguenti, poi è il turno di Alen, quindi di Paganelli e ancora di Paganelli.

Una seconda tappa insomma molto noiosa e monotona con le tre Fiat ufficiali sempre al comando. Quando Andersson deve rallentare perché la sua Toyota ha la scatola del cambio in disordine con la seconda marcia che non si può innestare, Alen, per dovere di cronaca, lo aveva già raggiunto e superato in classifica.

Le tre « opache » Fiat (per il nuovo tipo di vernice usato dalla squadra corse) giungono atterrate sul traguardo dell'autodromo dell'Estoril: in totali sono 40 le vetture classificate e fra queste anche un equipaggio femminile, austriaco, quello formato da Ingrid Weber-Scheibelreiter, su BMW.

Carlo Massagrando

Come (un po' tutte) le CASE cercano di nascondere l'impegno sportivo

Per la FIAT i brindisi in austerità

LISBONA - Festa grande, ma in perfetta regola con l'austerità, per il trionfo della Fiat. Il d.s. «formato esportazione» della squadra rally, Gianfranco Silecchia, ha fatto gli onori di casa per una cenetta fra amici all'English Bar di Monte Estoril, vicino a Cascais. Con l'onnipotente controllare delle assistenze Fiat Giovanni Maruffi, c'erano tutti i piloti (eccetto Barbasio) e tutti i meccanici, compresi quelli che sarebbero tornati a Torino il mattino dopo per concludere l'allestimento-Safari. C'erano il presidente della CSAI Rogano e il segretario generale Saliti; per la Fiat portoghese il signor Gamito e per la Pirelli Giovanni Gariboldi. Al levar delle mense, l'ing. Rogano ha inaugurato la serie di brevi e significativi interventi, sottolineando la portata dell'affermazione italiana al TAP. Hanno fatto eco il vincitore Lele Pinto, il «decano» dei giornalisti Ottolenghi e il collega inglese Gerry Phillips. Ha parlato persino Markku Alen: «Thank you, service fantastic...». Sono le sole parole di inglese che conosco! Alla fine i meccanici hanno lasciato il locale a petto-in-fuori e pancia-in-dentro, troppo onorati dei complimenti e dei grazie ricevuti un po' da tutti. E, in fondo, se il merito davvero.

● Per la prima volta la FIAT-rally ha collaudato in una gara così importante e così difficile come il TAP una nuova maniera di fare l'assistenza. Gli stessi meccanici che curano la preparazione delle 124 Abarth in officina, adesso seguono personalmente le medesime vetture in gara. E' una innovazione dell'ing. Aurelio Lampredi che ha voluto così estendere al rally il concetto (sperimentato con successo nelle gare di velocità in pista) del «meccanico di fiducia». In Portogal-

● Per gli amanti della statistica. Non capitava da tempo nei rally internazionali più titolati, che una marca italiana conseguisse tanti successi parziali con tante doppiette e tante triplete. La Fiat ha vinto al TAP 30 prove speciali su 32, ottenendo 18 triplette (di cui 4 nella prima tappa, quando c'erano ancora tutte le più qualificate avversarie) e 11 doppiette (di cui 8 nella prima frazione). Lele Pinto è stato il mattatore assoluto con 20 successi parziali di cui 3 ex-aequo con Alcide Paganelli che a sua volta ne vanta 8 di cui altri 2 a pari merito con Markku Alen. Il finlandese si è aggiudicato 7 prove speciali, ma sulle sue capacità velocistiche c'è il dubbio del minor impegno che Pinto e Paganelli erano stati invitati ad osservare nella seconda tappa, quando il loro risultato non era più in discussione. Paganelli è il veterano della Fiat-rally al TAP con quattro presenze all'attivo, contro le due di Pinto e l'unica di Barbasio e Alen. Trasferta finalmente attiva quella della Fiat in Portogallo: ha guadagnato quasi 5 milioni di lire. Dopo tante fughe di capitali italiani all'estero...

lo la 124 Abarth di Pinto era assistita da Vittorio Chiesa e Aldo Berton; quella di Paganelli da Bruno Ferraris e Vasco Pisanelli; quella di Alen da Elio Doria e Franco Gaudenti (gli stessi della 124 Abarth di Donatella Tominz) e quella di Barbasio da Antonio Tosatto e Domenico Fregnan. Il «volante» era nell'occasione Bernardino Alcidi. I capi-squadra erano due: Antonio Curati e Renaldo Garda.

● Così sono tutti alla pari. Almeno qui al TAP. Preoccupate di non dar da intendere a nessuno in merito alla necessità o all'opportunità di partecipare «a viso aperto» ai rally, le Case giapponesi, tedesche e francesi stanno imitando l'esempio storico della Fiat. Da quanto svolge attività agonistica in questo settore, la casa torinese ha puntualmente fatto iscrivere le sue vetture dai primi piloti alla stessa stregua di concorrenti privati. Al TAP erano state iscritte da Romazinho la Citroen GS ufficiale, dall'Opel Euro Team (ovvero dai concessionari del nord-Europa) le Ascona a testa radiale preparate a Russelsheim, dal rappresentante portoghese (Caetano) della Toyota, le Celica di Ander-

resistere più di dieci prove in un rally duro come il TAP. Già dopo cinque p.s. ti danno la sensazione che se ne vengano a pezzi... La mia s'è dovuta fermare per il cedimento delle sospensioni posteriori e della trasmissione e quella di Walter Rohrl per la rottura, è la parola esatta, del motore. Soltanto quella di Tony Fall, che non disponeva di una testa radiale, è durata più a lungo». Poi, confessando la sua sorpresa per i progressi compiuti dalla Fiat e per la sempre crescente affidabilità dei pneumatici Pirelli, Warmbold ci anticipa il suo ritorno alla guida di una BMW 2002 ufficiale in occasione dell'Acropoli (se si farà) e in altri due rally mondiali: il 1000 Laghi e l'Alpenfahrt.

● L'irresistibile vittoria di Pinto ha parzialmente oscurato la fama del più popolare rallyman non-portoghese: Alcide Paganelli. Ma per sostituirsi (involontariamente, per la verità) al presidente del G.P.R. nelle simpatie della gente, della strada e non, di Lisbona, Lele Pinto ha beneficiato di una determinante... infrastruttura analogica. Solo nella capitale del Portogallo infatti vivono almeno 1200 famiglie, come dire quattromila persone

rally mondiali '74. Dice Harry Kallstrom: «Andremo al Safari, e poi al Mille Laghi, all'Alpenfahrt, al Total sudafriano e ancora al Press-on-Regardless, al RAC ed infine al Bandama. La scelta è stata fatta in rapporto alla maggiore congenialità dei percorsi alle 260 Z e alle esigenze pubblicitarie sollecitate dal marketing della Datsun». Il buon Kallstrom non svela alcun segreto quando ammette che l'impegno della casa nipponica nei rally è nella sostanza rimasto immutato. Se si è deciso di mascherare i meccanici come fotografi e di trasformare i piloti da professionisti a gentilemen, è soltanto per confondere le idee a certi dirigenti-Datsun che si oppongono a questo genere di investimenti. Tutto il mondo è paese! Ma Harry, quelle targhe di Tokyo che ci stanno a fare?

● Yveline Vanoni merita proprio il premio «al più sfortunato». Nel corso della settima prova (Arganil) della prima tappa, la graziosa coéquipière di Bob Neyret era intenta alla lettura delle note quando un dosso faceva compiere all'Alpine un salto da cavalletta. Le cinture di sicurezza non dovevano essere ben serrate se la Vanoni finiva prima (con il casco) contro il tetto e poi, all'atterraggio, con la schiena contro il sedile e piuttosto violentemente. E deve essere stata una bella botta perché al traguardo di Oñir riscontravano alla povera Yveline una contrazione della colonna vertebrale! Avrebbe voluto ritirarsi la bella del rally, ma Neyret l'ha convinta a proseguire, sdraiata (come si può essere sdraiati su un'Alpine) e senza più leggere le note. «E' stata una doppia sofferenza — dirà all'arrivo all'Estoril — Non sono abituata a fare da zavorra e poi con quel do-

8. RALLY TAP - 1. prova campionato mondiale rallies - Iscritti 125, verificati e partiti 119, classificati 40.

CLASSIFICA GENERALE

- Pinto-Bernacchini (Fiat-Abarth 124 rally) 6.26'15";
- Paganelli-Russo (idem) 6.30'12";
- Alen-Kivimaki (idem) 6.37' e 22";
- Andersson-Hertz (Toyota-Celica) 6.40'54" (1. del gruppo 2);
- Kallstrom-Billstam (Datsun 260Z) 6.54'27";
- Fisher-Gottlieb (BMW 2002 ti) 7.04' e 02";
- Neyret-Vanoni (Alpine) 7.04' e 08";
- Romazinho-C. Silva (Citroen GS) 7.17'04";
- Sclater-Wilson (Ford Escort) 7.26'59";
- Borges-Sottomayor (Fiat 124) 7.27'55";
- Wiklund-Karlsson (BMW) 7.42'22";
- Celso Silva-Santos Vicente (Datsun) 7.45'48" (1. del gruppo 1);
- Americo Nunes-Morais (Porsche) 7.47'32";
- Wathen-Bosence (Ford) 8.01'12";
- Cunha-Resende (Datsun) 8.11'15";
- Ortigao-Abreu (Mazda) 8.13'22";
- Botelho-Roxo (Citroen) 8.14'37";
- Peqeppe-Dico (Opel) 8.18'42";
- Sparrow-Hughes (Chrysler) 8.20'22";
- Carvalho-Mergulhao (Toyota) 8.25'22";
- Parente-Vareta (Datsun) 8.33'35";
- Stilwell-Crellin (Fiat) 8.34'14";
- Lino-Mendoca (Opel) 8.37' e 30";
- Coentro-Martins (BMW) 8.37'41";
- Costa-Calafate (Datsun) 8.42'23";
- Sampaio-Bernardo (Citroen) 8.42'57";
- Da Silva-Matos Penalva (Ford) 8.44'18";
- Meyer-Schurek (Volvo) 8.50'57";
- Nabais-Almeida (Morris) 8.52'24";
- Guimaraes-Salvador (Opel) 8.55'28";
- Inacio-Picao (Opel) 9.00'40";
- Pedra-Pedra (Opel) 9.11' e 35";
- Saraiva-Emerenciano (Fiat) 9.19'49";
- Ramos-Maccario (BMW) 9.22'28";
- Lundstrom-Johansson (Toyota) 9.27'16";
- Teixeira-Tigre (Datsun) 9.36'20";
- Weber-Scheibelreiter (BMW) 9.42'18";
- Scharfe-Haubach (Opel) 9.46'50";
- Fennes-Unger (Ford) 10.59' e 27";
- Romaneiro-Saraiva (Mazda) 12.09'05".

lore che si riacutizzava ad ogni sobbalzo. E non era finita: l'ultima notte mi ha portato pure una febbre a 40 gradi per un'influenza mal curata. Resta la soddisfazione di un piazzamento, tutto esclusivo merito di Bob».

I. C.

Si ripete BRINK nelle Ardenne

DINANT - Come la settimana prima, alle Boucles di Spa, si è imposto il tedesco Brink, su Porsche Carrera, nel Rally del Circuito delle Ardennes, terza prova del campionato belga dei rally. La prova in salita prevista veniva vinta da Brillard, molto in forma con la sua Porsche Carrera, e su strada non si aveva nessuna penalizzazione per i favoriti. Idem per la prima «bouche» e nella prova speciale Brink prendeva la testa davanti a Didi su Fiat Abarth, Darimont e Moortgat. La seconda «bouche» era assai più difficile e soltanto Didi non veniva penalizzato.

Da quel momento la classifica cambiava faccia. Didi prendeva il comando con 2' di vantaggio su Pedro (BMW), Chavan (Datsun), uno dei favoriti, si ritirava e così pure Gustafson. Nella terza «bouche» Didi doveva cedere la prima posizione a Pedro e arretrava al quarto posto, dietro a Brink e a Plas (Gordini). Nella quarta, poi, Didi abbandonava, tradito dai freni. Pedro era in testa, ma c'era ancor il percorso di collegamento che riportava le vetture a Dinant. Era nell'ultimo tratto, ancora molto difficile, che si definivano i risultati. Infatti all'arrivo la classifica era di nuovo completamente cambiata. Plas era il meno penalizzato, Brillard è uscito di strada, perdendo così un quarto d'ora; ha poi preferito ritirarsi, quando il traguardo era già in vista. Pedro aveva subito forti penalizzazioni, più del suo avversario tedesco, Brink, che vinceva così per la seconda volta consecutiva in Belgio.

Ancora una volta i piloti locali si sono fatti battere... con grande rammarico. In testa al campionato belga, Willy Plas occupa il primo posto con comodo vantaggio.

RALLY DELLE ARDENNES - Rally valevole per il campionato belga - 17 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

- Brink-Petersen (Porsche Carrera);
- Pedro-Vaillant (BMW);
- Plas-Maas (Gordini);
- Moortgat-Andy (Escort);
- Darimont-Nys (Fiat Abarth).



La nuovissima Datsun 260-Z che al debutto nel Rally TAP ha ottenuto il quinto posto, condotta dall'equipaggio Kallstrom-Billstam

sson e Waldegaard, dall'importatore (Entreposto) della Datsun le inedite 260 Z, da Bob Neyret in persona l'Alpine (ex-Therier) assistita da una squadra-mecanici di Dieppe. Le cause di quest'inversione di tendenza, sempre più diffusa, vanno ricercate nella sfavorevole congiuntura delle fabbriche che vogliono nascondere (ma a chi?) le loro iniziative nel campo dello sport. Poi, se dovesse vincere una vettura «privata» ecco pronta l'organizzazione pubblicitaria della Casa a sfruttare il risultato. Ma visto che alla Fiat fa più comodo l'evidenza di una presenza ufficiale che la «mimetizzazione», i piloti rinuncerebbero volentieri al ruolo di «concorrenti» che non comporta, tra l'altro, alcuno vantaggio economico.

● Achim Warmbold, il simpatico pilota tedesco che era partito con il n. 1 come vincitore del TAP '72, non nasconde la sua amarezza per non aver potuto difendere fino al traguardo dell'Estoril il suo titolo. E' venuto, subito dopo l'abbandono, in sala-tappa per avvertire la moglie dell'anticipato ritorno a casa e per... sfogarsi con noi: «Adesso che le Ascona sono preparate nelle officine Opel di Russelsheim, c'è sempre da temere il peggio. Herr Bein, responsabile del dipartimento rallies della G.M. Europa, ci aveva giurato che tra le Ascona allestite direttamente da loro e quelle che una volta preparava Irmscher, non vi sarebbero state differenze. Altro che! Secondo me le macchine affidateci non sono in grado di

ad occhio e croce, il cui cognome è Pinto e se volete togliervi la curiosità di constatarlo direttamente, è sufficiente sfogliare l'elenco telefonico della città (pag. 883 e seguenti). E' il generale Abranches che apre la lunga teoria del Pinto, tra cui non mancano industriali e avvocati, medici e commercianti. C'è addirittura un istituto di credito che porta il cognome di Lele: il Banco Pinto e Sottomayor, la cui sede è in Rua do Ouro. Chissà che gli amministratori del Banco non inventino una «Pinto Credit Card».

● Pur nelle grane di una crisi dilagante in cui si dibatte (senza misteri) l'intera industria giapponese dell'automobile, la Datsun vuole ugualmente far fronte ai suoi programmi per i



BASTIA - Una trentina di mezzi fuoristrada a quattro ruote motrici, (nella foto li vedete all'imbarco) con a bordo un centinaio di partecipanti, hanno effettuato un vero raid panoramico in Corsica durato cinque giorni. Il tempo, bellissimo, ha favorito sia le visite turistiche che le ricognizioni fuoristrada che si sono svolte addirittura su un abbondante strato di neve delle stazioni di scii e su alcune spaglie desertiche veramente invitanti per questo sport.

Questo raid, coronato da pieno successo, è stato effettuato sotto l'egida della Commissione Turistica e di Solidarietà Civile della Federazione Italiana Fuoristrada che, nell'occasione, ha allacciato interessanti rapporti con gli esponenti della Scuderia Giraglia di Bastia per organizzare, in collaborazione con la FI, una grande raduno ed una gara per veicoli fuoristrada.

● Sabato 30 e domenica 31 marzo si svolgeranno alla Pista Rossa dell'Idroscalo milanese il Trofeo TCHEN-AGO-PUNTURA e il Trofeo di Primavera valevole per l'autotorneo Italiano 1974. Le manifestazioni, consistenti in gare di guida sprint, avranno inizio alle ore 10 e terminerà alle ore 18.30 di entrambi i giorni.

Ricominciano le gare a GROPPELLO

PAVIA - Dopo la sosta invernale riprende l'attività sulla Rally-pista di Groppello Cairoli. Il fondo adesso è stato completamente rifatto (con spese piuttosto rilevanti).

Domenica 7 aprile riprenderanno le competizioni con una corsa aperta alle vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, e ai prototipi tubolari e le iscrizioni verranno accettate presso l'A.C. di Pavia sino al giovedì antecedente la gara. La mattina si svolgeranno le prove libere ed il pomeriggio le gare divise per classi in batterie da otto vetture per volta.

E' stato poi stabilito l'orario d'apertura della pista per prove o allenamenti: si potrà avere libero accesso nei pomeriggi di lunedì, giovedì, sabato e tutti i giorni festivi (anche infrasettimanali) salvo che non si svolgano competizioni.

La quota per l'uso della pista sarà di 5.000 lire l'ora.

I «colonnelli» contro l'ACROPOLI

ATENE - Martedì 26 marzo conosceremo la sorte dell'edizione '74 dell'Acropoli. Alexandre Dardoufas, da quando è venuto a Lisbona come delegato CSI per il TAP non ha più dormito sonni tranquilli. Il nuovo ministro dei Trasporti ellenico si oppone alla disputa «rally mondiale come delle altre gare del calendario nazionale. «In questo periodo di crisi — avrebbe detto — non è proprio il caso di pensare alle corse!». Ma gli organizzatori dell'E.L.P.A., dirigenti cioè dell'Automobile et Touring Club di Grecia, non si sono dati per vinti. Hanno sollevato la questione presso altri ministeri, più sensibili a motivi di prestigio e di turismo, garantendo la benzina necessaria (60.000 litri) che la CSI preleverebbe dalla fornitura del Venezuela. Nel contempo il presidente dell'A.T.C. di Grecia, Canelopoulos, e lo stesso Dardoufas, hanno fatto scrivere sulla stampa che il rally dell'Acropoli era stato annullato. Apriti cielo! E' intervenuto nientemeno che il ministro dell'Economia Nazionale e il suo «ghe pensi mi» ha tranquillizzato gli organizzatori. Ma Dardoufas non si fa illusioni: «E' in atto — dice — un vero e proprio braccio di ferro tra ministri che la pensano diversamente sulla validità extrasportiva dell'Acropoli rally!».

Troppo improvvisato il Trofeo TEAM 971 apertura del TNR formato austerità Il «fattaccio» di Rivalba

SETTIMO TORINESE - Due «patate bollenti» per l'organizzazione, entrambe provenienti dalla Rivalba-Casalborgone prova clou della gara: i dodici chilometri con una prima parte in salita veloce ed i due terzi conclusiva in discesa molto guidata.

Al primo passaggio «Eolo» si è messa di traverso un paio di Km. prima della conclusione della p.s. ostruendo completamente la strada e trovandosi nella condizione di non poter spostare la Fulvia senza l'aiuto di braccia altrui. Di qui il caos; alle spalle delle due tenaci ragazze cuneesi è arrivato Cesia rapido a far capire le sue idee: ha dovuto perdere tempo (e la sua Fulvia perdeva olio dalla coppa) perdersero tempo pure gli altri dietro ma nessuno pensasse di spostare la macchina di «Eolo». Per Cesia tanto valeva bloccare la corsa alle spalle.

Così fino all'arrivo di Bramino che oltre ad aver voglia di correre conosce i regolamenti e conserva intatto quello che dovrebbe essere lo spirito di chi nei rallies si cimenta. In due minuti «Eolo» può riprendere così la colonna di venticinque macchine che si è formata. Non è tutto perché al successivo controllo di Cinzano dove il «gruppo» è arrivato in forte ritardo l'idea di aumentare la confusione coinvolgendo altre macchine bloccando la strada è riapparsa. Pochi hanno timbrato con il reale tempo, altri hanno preteso e ottenuto che sulla loro tabella venga segnato solo un estemporaneo tempo di partenza.

La corsa è ripresa in attesa di qualche decisione della direzione di gara, decisione che è arrivata solo a gara

abbondantemente conclusa quando finalmente dopo un lungo palleggio di responsabilità i commissari sportivi Galleni, Ghedini e Chiaudano hanno fatto esporre questo comunicato:

«I commissari sportivi esaminati i fatti accaduti al C.O. 2 di Cinzano, uditi gli ufficiali di gara addetti al controllo, deliberano di annullare l'arrivo del C.O. 2, di considerare le ore apposte sulle tabelle di marcia e sul cronologico dei cronometristi soltanto come ore di partenza per il controllo successivo».

Evidentemente che una ventina di macchine fosse passata regolarmente prima di «Eolo» non ha interessato proprio nessuno così come non ha interessato nessuno che qualcuno fra i bloccati, considerandosi f.t.m. si fosse ritirato.

Al secondo passaggio, sempre alla Rivalta-Casalborgone, Bacchella è finito sul tetto bloccando lui pure la strada in modo totale. Giachino e gli altri alle spalle si sono dati da fare anche con l'aiuto di un trattore. Morale: in sei macchine hanno perso parecchio tempo in prova e pagato ritardo al c.o. di Cinzano, che comunque, nonostante il grave precedente creato solo qualche ora prima, non è stato eliminato. Nessuno ha usato l'arma del ricatto e alla direzione di gara sono stati ben lieti di poter ignorare ufficialmente quello che era successo in una prova indubbiamente valida sul piano tecnico, ma decisamente troppo stretta per garantire un regolare svolgimento della gara.

non inficia Pelganta

SETTIMO TORINESE - Ha vinto Pelganta davanti a Boretto, e la cosa è davvero regolare, una delle poche forse dell'intero Trofeo team '71 ritrovatosi quest'anno con l'onore (ma anche un pochino di onere) di aprire ufficialmente la stagione del TRN formato austerità, con percorsi dimezzati e campionati interregionali anziché nazionale.

Bella gara? Non si direbbe davvero: due (su sei) prove speciali annullate per il fondo e due controlli annunciati «tiratissimi» per tutti dal programma e poi allungati di diversi minuti ancor prima del via. Il tutto nel contesto di una gara messa insieme con tanto entusiasmo ma anche una improvvisazione veramente eccessiva.

Di bello così c'è rimasta la prova di qualche equipaggio. Troppo poco per avallare le ambizioni dei responsabili torinesi che covano la speranza di dare in un futuro molto prossimo un'etichetta internazionale al loro Trofeo. La classifica, quella al vertice almeno, perché per le posizioni di rincalzo il grosso pasticcio di Rivalba ha falsato tutto, si è decisa nel secondo giro, nelle due ultime prove speciali. A metà gara, alla neutralizzazione di Settimo, Pelganta e Boretto si sono ritrovati in assoluta parità. Entrambi sotto il tempo imposto (per otto secondi il primo, per

uno il secondo) nella prima, entrambi appaiati nella seconda.

Per prendere il comando Pelganta — al solito superassistito da Nick Bianchi e dal suo «profeta» Tabaton — ha dovuto faticare parecchio guadagnando sul rivale più diretto sei secondi al secondo passaggio da Rivalba e sette nella frazione conclusiva, quella di Baldissere.

Una sorpresa, bellissima, è venuta da Lorenzelli che in coppia con Maletti su una 124 spider 1600 ha ottenuto un terzo posto che ha colto un po' tutti di sorpresa. Il giovane del Torino Rally Club ha fatto una gara notevole (terzo nella prima e nella seconda ps, quarto nella terza ed addirittura secondo davanti all'ottimo Boretto nella quarta) che sarebbe ingiusto spiegare con una perfetta conoscenza del percorso, vantaggio assolutamente irrilevante in una gara che di chilometri da provare ne aveva soltanto quindici.

Bene sono andati anche Viccardi-Viccardi (124 spyder) finiti al quarto posto così come Mondino-Costagna (Opel Ascona) vincitori di un errore di cronometraggio nel finale. Riguardo agli altri gruppi, successi di Ferri-Forgia (Simca Rallye 2) in gruppo 1 e di Muscionico-Muscionico (Fulvia HF) in gruppo 3. Vittorie comunque non molto contrastate.

Diversi i ritiri fra i favoriti. Ha

aperto la serie Pippo De Stefano subito fuori percorso anche per colpa di un radar assai impreciso, poi imitato da Montaldo che ancora una volta ha dovuto constatare la rottura di un giunto della Fulvia HF.

Sul percorso, prima del controllo di Piovà fra la terza e la quarta gara speciale, anche Tony Carello si è fermato col motore della Fulvia fuso quando stava largamente dominando il gruppo tre. Il solo equipaggio femminile in gara, «Eolo-Livia» è finito al sessantacinquesimo posto con la solita Fulvia dopo essere stato protagonista involontario del «fattaccio» di Rivalba. Resta per le due ragazze conferma di una tenacia e di un orgoglio non comune per avere proseguito fino alla fine malgrado gli attacchi verbali davvero pesanti (e financo qualche minaccia) del tutto ingiustificati piovuti loro addosso fino al traguardo. I commissari sportivi, nel pomeriggio, ne hanno raccolto una precisa testimonianza: non resta che attendere le decisioni della CSAI.

Un commento? Tanto vale riportare quello di Vanni Tacchini. «A vedere certe cose si perdè davvero ogni entusiasmo. Continuando di questo passo i rallies torneranno davvero la cenerentola dell'automobilismo». E c'era tanta amarezza nella sua voce. bilio i-e

Guido Rancati

3. RALLY TEAM 1971 - Prova valevole per il Trofeo dei Rallies Nazionali - Campionato Piemonte e Valle d'Aosta - Settimo (TO), 18 marzo 1974.

CLASSIFICA GENERALE

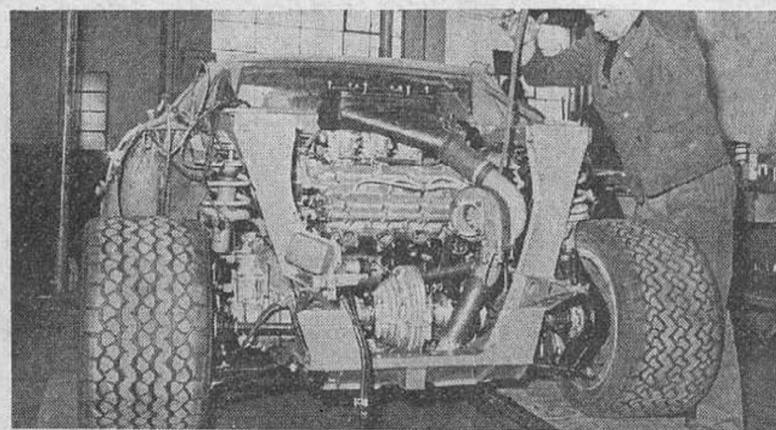
1. Pelganta-Orlando (Lancia Fulvia HF) 34'17"; 2. Boretto-Benente (Fulvia HF) 34'30"; 3. Lorenzelli-Maletti (Fiat 124 Sport spider) 34'37"; 4. Viccardi-Viccardi (Fiat 124 Sport spider) 35'04"; 5. Mondino-Costagna (Opel Ascona) 1. G. 1. 35'40"; 6. Biasuzzi-Gasparoni (Fulvia HF) 36'32"; 7. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona 1900) 37'02"; 8. Polledro-Polledro (Fiat 128) 37'17"; 9. Perazzo-Luparia (Daf) 37'36"; 10. Ferri-Forgia (Simca Rallye 2) 1. G. 2. 37'37"; 11. Muscionico-Muscionico (Fulvia HF) 1. G. 3. 37'39"; 12. Berruto-Scaglione (Fiat 124 ST) 37'40"; 13. Fregale-Menghi (Fiat 128 R) 37'44"; 14. Bay-Ferrero (Zagato) 38'23"; 15. Montabone-Nurisso (Fiat 128 coupé) 38'36"; 16. Chiomio-Poeti (Fiat 127) 38'38"; 17. Berruto-Prato (Fiat 850) 38'44"; 18. Canale-Gilli (Fiat 128 coupé) 38'52"; 19. Tarasco-Riva (Fiat 128 coupé) 39'12"; 20. Riva-Palmero (Simca Rallye 2) 39'18"; 21. Filippa-Filippa (Fiat 128 coupé) 39'20"; 22. Pasini-X (Fiat 125) 39'25"; 23. Aschieri-Magrita (Auto-

bianchi A 112) 39'3555; 24. Goi-X (Alpine 1600) 40'07"; 25. Fornaciari-Marcogni (Mini Cooper) 40'15"; 26. Marchisa-Giannoni (Autobianchi A 112) 40'34"; 27. Zuccarello-Morando (Fiat 128 coupé) 40'39"; 28. Cameglia-Colucci (Opel Ascona) 40'48"; 29. Marengo-Strano (Fulvia HF 1300) 41'26"; 30. Vigada-Cavanna (Fiat 128 coupé) 41'32"; 31. Palladino-Rosso (Fulvia HF) 41'52"; 32. Cappelli-Melano (Fiat 124 SS) 42'13"; 33. Scardua-Poggi (Opel Kadett) 43'16"; 34. Pinato-Fornello (Fulvia HF) 43'16"; 35. Ghirone-X (Simca Rallye 2) 43'22"; 36. Filippi-Agilli (Fiat 125) 43'27"; 37. Spiez-Moro (BMW) 44'30"; 38. Gambera-Marengo (Fiat 128 coupé) 44'41"; 39. Cucirelli-Tosi (Fulvia HF) 52'21"; 40. Cerro-Cerri (Fiat 125) 45'43"; 41. Grandini-Moro (Renault Gordini R12) 45'57"; 42. Bramino-Cesana (Opel Ascona) 46' e 12"; 43. Chiarva-Bartolini (Renault Gordini R12) 46'38"; 44. Astesana-Conte (Opel Ascona) 47'17"; 45. Regis-X (Fiat 127) 48'17"; 46. Gildro-Borghesio (Fiat 127) 48'34"; 47. Bertasio-Bendini (Fulvia HF) 48'41"; 48. Curci-Carmignani (Fiat 128 coupé) 49'04"; 49. Rainero-Gandolfo (Fulvia HF) 49'21"; 50. Lucatini-X (Fiat 124 SS) 50'52"; 51. Tetti-Robazza (Fiat

124 ST) 51'13"; 52. Tallia-Leone (Fulvia HF) 52'08"; 53. Famelli-Glubillei (Opel Ascona) 53'12"; 54. Piana-Ferrua (Fiat 127) 53'26"; 55. Garbarini-X (Fulvia HF) 53'42"; 56. Arditi-Rondolletto (Fulvia HF) 55'33"; 57. Filippi-Barattero (Fulvia HF) 58'06"; 58. Marau-Barone (Fiat 127) 59' e 05"; 59. Trapani-Marengo (Mini Cooper) 1.00'22"; 60. Bertino-Burlando (Fiat 128) 1.01'04"; 61. Castelli-Mascarelli (Cooper 1300) 1.01'06"; 62. Girondi-Liprandi (Fiat 124 SS) 1.01'19"; 63. Gilardi-Gilardi (Fiat 124 SS) 1.02'37"; 64. Giachino-Pugno (Fiat 128 R) 1.04'24"; 65. «Eolo - Livia» (Fulvia HF) 1.04' e 53"; 66. Meucci-Maltese (Fiat 125) 1.06'56".

LE PROVE SPECIALI

Prova speciale A, «Rivalba» km 12, tempo 14': Pelganta 13'52"; Boretto 13' e 59"; Lorenzelli 14'06".
Prova speciale C, «Baldissere» km 2, tempo 3': Pelganta 3'03"; Boretto 3'03"; Lorenzelli 3'05".
Prova speciale A 1, «Rivalba» km 12, tempo 14': Pelganta 14'09"; Carello 14' 13"; Boretto 14'15".
Prova speciale C 1, «Baldissere» km 2, tempo 3': Pelganta 3'05"; Lorenzelli 3' e 10"; Boretto 3'12".

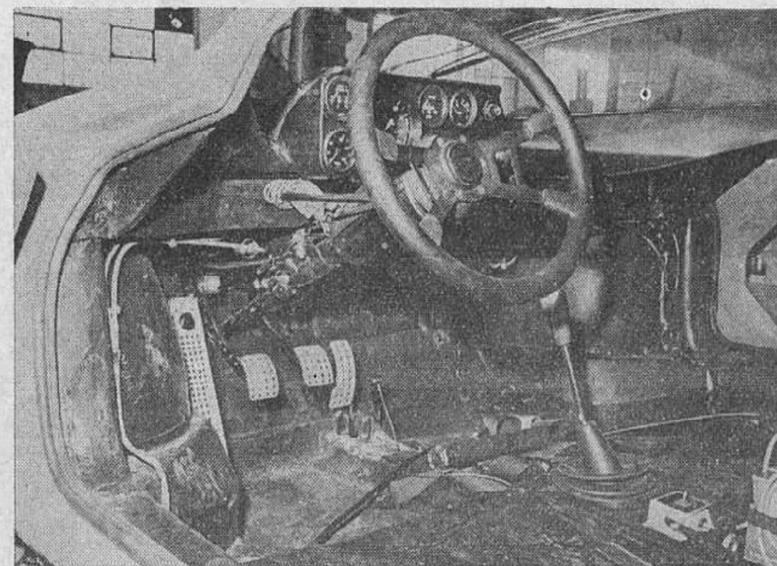


Ecco la nuova sistemazione del turbo compressore sulla Stratos che verrà inviata in Sicilia per la guida di Andruet. E' una sistemazione leggermente variata rispetto a quella provata nel dicembre '73 e da noi pubblicata sotto il titolo «Buon Natale con il turbo»

Il turbo SICILIA

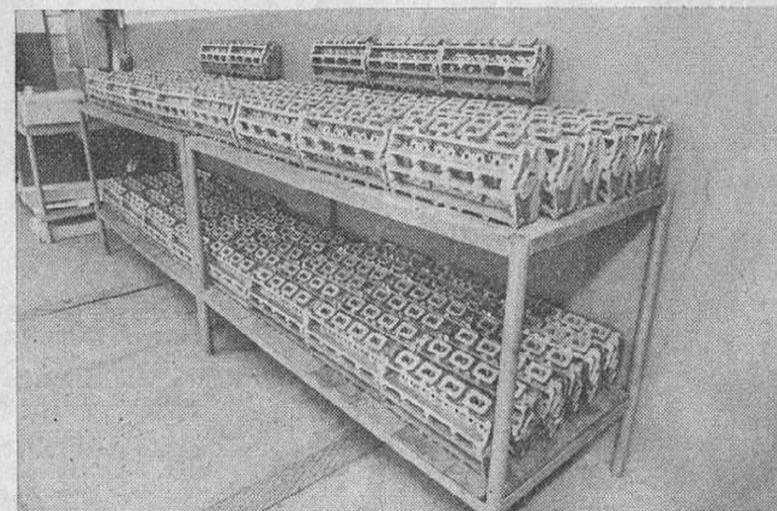
TORINO - La nostra notizia della partecipazione al Rally di Sicilia della Stratos col turbocompressore era decisamente a sensazione, una di quelle che meritavano senz'altro una verifica per non apparire la «classica sparata» pubblicitaria degli organizzatori della corsa. Con quest'obiettivo allora ci siamo recati a Torino, speranzosi di avere accesso ad uno dei reparti-corse più riparati agli occhi indiscreti del pubblico e soprattutto della stampa (magari specializzata) ed abbiamo avuto fortuna perché Cesare Florio in persona ci ha permesso di curiosare (ma non fotografare, anche se poi ha cambiato idea) in largo ed in lungo per tutti gli ambienti guidati (e controllati) a turno da Daniele Audetto e dal capo-tecnico Tonti. Dunque abbiamo visto la Stratos col «turbo», la stavano preparando con tanta cura proprio in vista della gara siciliana. Al suo fianco il modello normale che vedrà il debutto di Ballestrieri (che era presente per ritirare il muletto con cui proverà assieme ad Andruet in alternativa ad una vettura presa a noleggio) emozionato come mai ci era capitato di vedere e ben deciso a continuare anche con questa macchina la serie d'oro iniziata con Sanremo '72.

● In Sicilia: la Ascona Gruppo 2 di Virgilio Conrero dovrebbe avere un nuovo cambio Colotti cinque marce e verrà data al bravissimo Svizzero. ● Al Rally insulare ci sarà anche il debutto di Tesio in seno alla Fiat. Per adesso solo come ricognitore ma più avanti, a secondo degli impegni militari di Macaluso, qualche gara dovrebbe farla.



L'interno della Lancia Stratos col turbo: notare la pedaliera estremamente ed esasperatamente alleggerita e la plancia strumenti

Le 100 super-teste «132»



Ecco la prova fotografica delle 100 testate a quattro valvole che hanno permesso l'omologazione a partire dal primo marzo per gli spider Abarth 124 Rally come già annunciato su AUTOSPRINT, e per la versione-bomba X 1-9 vista in copertina e che debutterà in Sicilia. Con questa nuova testa i motori 132 raggiungeranno potenze attorno ai 200 CV. Adesso l'Abarth ne produrrà altrettante destinate ai propulsori della Lancia Beta Coupé che pur derivando sempre dall'originale Fiat, subiranno leggere modifiche conseguenti la diversa sistemazione dei motori nei due modelli.

Comincia domenica a CASALE la serie italiana di una FORMULA che altrove (specie in INGHILTERRA) appare in crisi

Ossigeno per la F.3

Anche quest'anno inizia a CASALE la serie (sempre più breve!) delle gare di formula tre vevolte per l'aggiudicazione del titolo tricolore: solo 9 prove forse sono un po' poche, considerando che al massimo potranno diminuire, mentre lo scorso anno lo stesso campionato si articolava su 12 prove. Ma con la crisi che c'è in giro bisogna contentarsi. Chissà se la neonata GPF (Gruppo Piloti di Formula) potrà svolgere un'adeguata azione sindacale! La F. 3 ha bisogno di ossigeno fresco (e lo si è visto dalla gara di apertura inglese a Oulton Park (dove solo 5 monoposto si sono presentate al via).

IL CALENDARIO EUROPEO F.3 (completo)

MARZO - 17 Silverstone (Inghilterra) Lombard; 24 Thruxton (Inghilterra) Forward Trust; 31 Casale (Italia) Camp. Italiano.

APRILE - 7 Silverstone (Inghilterra); 7 Monza (Italia) Camp. Italiano; 12 Oulton Park (Inghilterra) Lombard; 15 Zandvoort (Olanda); 15 Mallory Park (Inghilterra); 20 Vallelunga (Italia) Camp. Italiano; 27 Zolder (Belgio); 27 Oulton Park (Inghilterra) Lombard; 28 Casale (Italia) Camp. Italiano; 30 Magny Cours (Francia).

MAGGIO - 5 Silverstone (Inghilterra) Forward Trust; 5 Aer. Monaco (Germania) Polifac; 12 Snetterton (Inghilterra) Forward Trust; 15 Mallory Park (Inghilterra); 19 Brands Hatch (Inghilterra); 19 Nurburgring (Germania) Polifac; 25 Montecarlo (Monaco); 26 Croix en Ternois (Francia); 26 Brands Hatch (Inghilterra) Lombard; 26 Salzburgring (Austria) Polifac; 27 Oulton Park (Inghilterra).

GIUGNO - 1 Zandvoort (Olanda); 2 Cadwell Park (Inghilterra) Forward Trust; 9 Silverstone (Inghilterra) Forward Trust; 9 Aerop. Wunstorf (Germania) Polifac; 16 Nurburgring (Germania) Polifac; 30 Avus (Germania) Polifac; 30 Snetterton (Inghilterra) Lombard; 30 Monza (Italia) Camp. Italiano.

LUGLIO - 14 Hockenheim (Germania) Polifac; 14 Casale (Italia) Camp. Italiano; 20 Brands Hatch (Inghilterra); 21 Cadwell Park (Inghilterra) Forward Trust; 21 Hockenheim (Germania); 21 Zandvoort (Olanda); 22 Croix en Ternois (Francia); 27 Oulton Park (Inghilterra) Forward Trust; 28 Snetterton (Inghilterra) Lombard; 28 Misano (Italia) Camp. Italiano.

AGOSTO - 10 Oulton Park (Inghilterra) Lombard; 11 Aerop. Wunstorf (Germania); 11 Brands Hatch (Inghilterra) Lombard; 18 Knutstorp (Danimarca); 18 Thruxton (Inghilterra) Forward Trust; 18 Aerop. Kassel-Calden (Germania) Polifac; 25 Mallory Park (Inghilterra) Lombard; 26 Silverstone (Inghilterra) Lombard; 31 Rheinhessen (Germania).

SETTEMBRE - 1 Aerop. Mainz (Germania) Polifac; 8 Croix en Ternois (Francia); 8 Torun (Polonia); 8 Nurburgring (Germania) Polifac; 8 Zolder (Belgio); 8 Silverstone (Inghilterra) Forward Trust; 15 Ulm (Germania); 15 Zandvoort (Olanda); 15 Brands Hatch (Inghilterra) Forward Trust; 22 Thruxton (Inghilterra) Lombard; 22 Monza (Italia) Camp. Italiano; 28 Oulton Park (Inghilterra)

Lombard; 29 Mugello (Italia) Camp. Italiano.

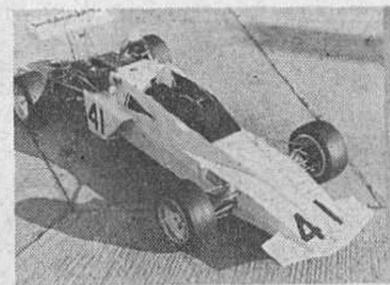
OTTOBRE - 13 Brands Hatch (Inghilterra) Lombard; 20 Nurburgring (Germania); 27 Croix en Ternois (Francia); 27 Thruxton (Inghilterra) Forward Trust.

LE PROTAGONISTE



GRD 374

Dopo la dura sconfitta subita la scorsa stagione, nella quale era sembrato che Alan Jones potesse spuntarla sul lotto delle March, la GRD si ripresenta con un modello di F.3 completamente rinnovato e con una carrozzeria che ricalca un poco l'andamento attuale delle monoposto vincenti. La modifica più appariscente rimane senza dubbio il radiatore anteriore (originariamente ora laterale) e la carenatura quasi integrale, con il completamento del solito alettone il più arretrato possibile. Il telaio monoscocca sembra essere il solito, con l'utilizzazione della rivettatura di tipo aeronautico: inalterate anche le sospensioni, che differiscono dalle altre creazioni per il doppio braccio al posto del triangolo rovescio inferiore nel retrotreno. Le dimensioni sono rimaste inalterate: 235x136x136, mentre il peso si è mantenuto sui limiti già noti. La carrozzeria, completamente realizzata alla GRD è in tre parti: il solito musone, che carena anche le sospensioni, poi una parte «abitacolo» è un cupolino che copre la parte superiore del vano motore.



BRABHAM BT 41

Difficile poter dare un giudizio sull'ultima creatura (in campo di F.3 naturalmente) della casa di Ecclestone: i radiatori rimangono piazzati lateralmente; le dimensioni base 235x139x139 per un peso che superava in genere i 450 kg. La carrozzeria molto filante è realizzata in due parti, con un musetto affilato dotato di baffi e con la parte «abitacolo» che termina all'altezza del roll-bar. Su alcune vetture è stata montata una terza parte di carrozzeria: un musone che carenava il vano motore, ma i risultati sono stati non sempre soddisfacenti. Completa il tutto un alettone, montato molto più arretrato e più basso.

Cercare di stabilire le ragioni per le quali questa formula si trova in queste condizioni sarebbe abbastanza complicato: tra l'altro i motivi sono differenti anche da nazione a nazione. In INGHILTERRA, ad esempio, è noto che la F.3 è avversata direttamente anche da personaggi illustri, quali John Webb, patron di diversi circuiti e soprattutto ideatore oltre che della F.5000, anche della F. Atlantic che ovviamente si pone in netta contrapposizione alla Formula 3.

Tra l'altro la concorrenza della F. Atlantic si fa sentire anche da parte dei costruttori, che pare preferiscano anche loro produrre queste monoposto piuttosto delle più laboriose monoposto di F.2 e F.3: il pubblico poi non va molto per il sottile e ama le gare combattute con molte vetture (e in questo momento la F. Atlantic possiede un parco macchine vario e considerevole). Non ultima ragione il problema economico: il motore a carburatori è certamente più a buon mercato dei sofisticati 2000 ad iniezione, la macchine sono in assoluto più resistenti, premessa fondamentale per la durata e quindi lo spettacolo di ogni gara, e ancora infine per il portafoglio dei singoli piloti. Il colpo finale alla F.3 lo ha poi portato (parliamo sempre della situazione inglese) la John Player che ha passato quest'anno il suo patrocinio appunto alla serie di gare Formula Atlantic.

In ITALIA forse la situazione è più rosea: la concorrenza di un'altra formula analoga ancora non esiste (la F.2 è sul piano economico ancora troppo lontana) e per di più abbiamo una grossa tradizione, almeno in campo motoristico, che mantiene interessante questa serie di gare.

Parliamo di piloti per la GRD importata dal torinese Monzeglio saranno in gara certamente Alberto Colombo, Alessandro Pesenti Rossi, Silvio Artina, poi Zorzi, Martino e Gunnella, rinforzati certamente da Passadore, da Fernando Spreafico e probabilmente da qualche altro svizzero.

In casa MARCH, correranno con le macchine nuove Bruno Pescia, che porta i colori della cintura Gibaud, poi Giorgio Francia e Sandro Cinotti, sponsor la Scaini, che manterranno motori Novamotor: con motori Holbay vi saranno Leoni, Ghinzani, Zampatti, Cerulli e Brunelli, più tutte le vetture dello scorso anno. Si contrapporranno a questi due schieramenti i fedeli BRABHAM, che in assenza di assistenza diretta della casa (che come è noto non si interessa che della F.1) porteranno in pista le BT 41 che proprio lo scorso anno nella prima gara di Casale avevano tenuto saldamente banco alle nuove March. Fra questi i due dell'Ala d'Oro Maggi e Pavesi, poi ancora Kessell, Ancarani, Mantova con la ex macchina della Lombardi, Roberto Manzoni (macchina ex Colombo), i debuttanti Regosa e «Lucas» con le due monoposto rispettivamente ex Francia e Mantova.

Ad arricchire lo schieramento rimarranno certamente altre vetture, che se per anni hanno dominato le scene in queste serie ormai sembrano tagliate fuori dato il grande carico di anni che portano sulle spalle. Alludiamo alle Brabham BT 35 (Castiglioni, Daccò, Bionda, Mussa, i primi che ci vengono in mente), alla Tecno (Bodini, Lanzini che ha aggiunto il nuovo motore Holbay), alle Lotus (Rosei, Terzi Passera) mentre le Ensign non hanno mai trovato (a parte l'unica vittoria a Misano di Carlo Giorgio) una possibilità di riuscita.

Fra le novità italiane potrebbe esserci la nuova monoscocca che Aquilino Branca sta allestendo con la supervisione pare di un noto ingegnere (ex giornalista), come pure potrebbe apparire la nuova Gozzoli per Minozzi.

E veniamo ai motori. Anche in questo settore il predominio appare quanto mai incerto ed è possibile che nel-

la lotta tra Novamotor e Holbay possano inserirsi anche unità italiane.

La NOVAMOTOR presenterà a Casale due tipi di motore, derivati da due diverse unità: una ri-elaborazione del glorioso Twin Cams delle scorse annate, portato a due litri e un motore tutto nuovo ottenuto partendo con il propulsore della Toyota Celica 1600. E' stata invece abbandonata la possibilità di preparare il Ford Pinto, che invece è stato ormai ampiamente collaudato dalla HOLBAY che ne fa il suo cavallo di battaglia. Poco possiamo dire del motore inglese, tenuto gelosamente «top secret»: come è noto si tratta di un monoalbero a cammes in testa, alimentato da un impianto a iniezione indiretta Lucas, che a detta di chi lo ha già provato fornisce una buona potenza specie ai bassi regimi.

Quasi tutto invece possiamo dire dei due Novamotor, visto che i Pedrazzani molto gentilmente come al solito, ce li hanno mostrati nei più piccoli particolari. Purtroppo mentre vi dovrebbero essere almeno una decina di Twin Cams, praticamente identici ai motori della scorsa stagione come disposizione generale, anche se aumentati nelle dimensioni vitali, che vedono misure 87,7x85 di alesaggio corsa. Per ottenere tali dimensioni si è ricorsi a una soluzione originale, praticamente alzando il basamento mediante l'interposizione di una grossa piastra (spessa circa 12 mm) fra il vecchio basamento la testata, che fa corpo unico con le canne. I pistoni sono diventati piatti, lo spinterogeno è cambiato (ora privo di puntine platinizzate sostituite da un impianto a transistor) e la frizione è stata rinforzata.

Per il Toyota invece le soluzioni sono abbastanza diverse: nonostante l'architettura rimanga immutata, la posizione dell'impianto di iniezione indiretta Kugelfischer è cambiata e la pompa è ora sistemata all'estremità posteriore di un albero a cammes. E' stata sostituita anche una parte di catena nel carterino della distribuzione da una cascata di tre ingranaggi: modificata anche la circolazione dell'acqua che ora viene immessa proprio contro

Difatti, le maggiori vendite di monoposto inglesi si sono riversate in Italia (almeno per la F.3): la GRD entrata si può dire da pochi giorni ha già almeno sei clienti italiani.

Appunto tra queste due marche nascerà quest'anno il duello più appassionante: e questo dualismo si dovrebbe ripetere anche nel campo dei motori, dal momento che ancora gli inglesi sono piombati nel feudo della Novamotor (si fa per dire!) con i loro Holbay che vantano se non altro un più lungo periodo di sperimentazione. Chissà quale sarà a questo punto la combinazione vincente! Alla prima corsa non si sono viste né GRD nuove (quelle con radiatore anteriore intendiamo) né motori Novamotor: ha vinto quindi a mani basse la rimanente soluzione March-Holbay con il pilota-casa Brian Henton che già lo scorso anno si era imposto in un paio di gare al volante della rinnovata Ensign e che scenderà anche in Italia per la 1. gara. A Casale ci saranno le nuove macchine e i nuovi motori: e potrebbero anche esserci i due sudamericani Ribeira e Moraes con le GRD-Holbay, mentre tutte le altre GRD italiane e non monteranno (a cominciare da Pedro Passadore) i motori Nova. In casa March, nonostante Trivellato importi motori Holbay, vi saranno vetture nuove sia con i motori inglesi che con i soliti Nova.

Difficilmente vedremo invece il motore BMW, per lo meno nell'edizione più temuta, quella del tedesco Schnitzer: alla BMW (e Vittorio Brambilla importatore in Italia) ce lo hanno confermato, per cui non vedremo certamente questa unità almeno a Casale. Ci sarà magari il BMW che la Delta sta ultimando a Milano, e sarà Augusto Terzi che lo porterà in pista montato o sulla Lotus rinnovata o sulla Ensign.

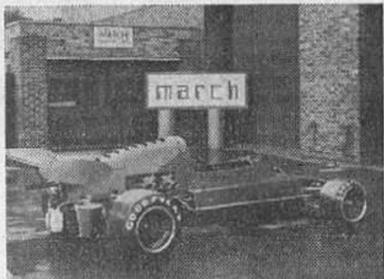
le due canne centrali. I pistoni sono a cupola, i condotti d'aspirazione più corti e gli iniettori sono piazzati in maniera diversa (di sotto). Il basamento Toyota risulta tra l'altro leggermente più lungo del solito Twin Cams, circa 45 mm in più, per cui bisogna montarlo su un apposito telaio, anche se in realtà problemi di spazio non ve ne sono.

Le potenze sono rimaste quelle già annunciate da tempo: si parla per entrambi i modelli di circa 165 CV a 5800 giri, con una utilizzazione che va da 4500 a 6500 giri/min.

Vale la pena parlare anche degli altri motori italiani: già abbiamo mostrato le foto del REPETTO ottenuto dal LANCIA Beta che ha raggiunto potenze nettamente superiori ai 160 CV. Il motore, ottenuto dal bialbero di produzione nazionale, ha un rapporto alesaggio corsa superquadro (86x86), iniezione indiretta Kugelfischer e sarà portato in gara da Rosei che lo installerà sulla sua Lotus 69.

Fra coloro che hanno preso in considerazione l'ALFA ROMEO pare che il più avanzato sia MENCARINI, che partendo da un motore 1600, ha ottenuto una cilindrata di 1972 cc con un alesaggio/corsa pari a 86x85,5 mm. I maggiori problemi sono stati superati rinforzando in maniera opportuna il basamento e i supporti di banco (che pare essere il punto dolente di questo motore), che in questa maniera ha alzato al banco 28,2 chili a 5000 giri (fatevi un po' la moltiplicazione!). Da aggiungere inoltre altre modifiche interessanti, come una diversa circolazione dell'olio soprattutto nella zona degli alberi a cammes: la lavorazione dei condotti che li rende molto più verticali, l'utilizzazione infine di uno speciale albero motore realizzato da Gubellini al quale sono state applicate bielle al titanio.

Anche WAINER MANTOVANI è al lavoro con il motore Alfa, come pure ALLONI di Como: c'è anche chi a Milano sta addirittura partendo dal basamento Alfasud, mentre con il BMW si presenterà Augusto Terzi al volante della Lotus della DELTA.



MARCH 743

Robin Herd è probabilmente il progettista che ha lavorato meno sul telaio di F.3. Lo schema della monoposto è rimasto praticamente il medesimo: la monoscocca rimane in pannelli di alluminio aeronautico, rivettati ed incollati tra loro, le sospensioni sono rimaste immutate. Leggermente ritoccate tra loro le misure di passo e carreggiata che diventano 2371, 1278 e 1285 rispettivamente le due carreggiate ant. e post. Sostanzialmente invece è stata rimaneggiata la carrozzeria, che ora avvolge completamente anche il posteriore con una carenatura integrale. La carrozzeria, quest'anno realizzata dalla Glassfibre Mouldings, è ancora in tre parti.

I «formulisti» avanzano 4 richieste

MILANO - Il neonato Gruppo Piloti di Formula comincia subito a farsi sentire: il primo consiglio direttivo si è riunito in questi giorni e ha eletto un rappresentante ufficiale del gruppo presso l'ANCAI nella persona di Aldo Maggi, pilota di F. 3. Tra l'altro il consiglio direttivo ha deliberato:

1 di richiedere all'autorità competente l'assegnazione per la stagione corse 1974 di un numero fisso di gara per ogni pilota di F. 3

2 di interessarsi per poter assicurare la presenza di un camioncino attrezzato per l'assistenza gomme per vetture di F. 3 sui vari circuiti con particolari agevolazioni economiche agli aderenti

3 di proporre una azione per una migliore e più dettagliata informazione sullo svolgimento delle gare di formula presso tutta la stampa di interesse nazionale e locale

4 ha preso nota con piacere di quanto è stato ottenuto presso l'autorità competente circa le richieste formulate dall'assemblea del GPF nella riunione precedente augurandosi di vedere sempre così prontamente esaminate le richieste del GPF e ringrazia il rag. Maffezzoli e con esso l'AC Milano per la gentile ospitalità offerta.

In seguito, a riunione effettuata, è stato deciso di indire una riunione per tutti i piloti di F. Italia che si terrà a Monza il 6 aprile alle ore 18: in seguito verrà eletto un rappresentante di tale categoria che farà parte del consiglio direttivo del GPF. Anxiosa procedura verrà tenuta anche per le altre formule, appena sarà possibile.

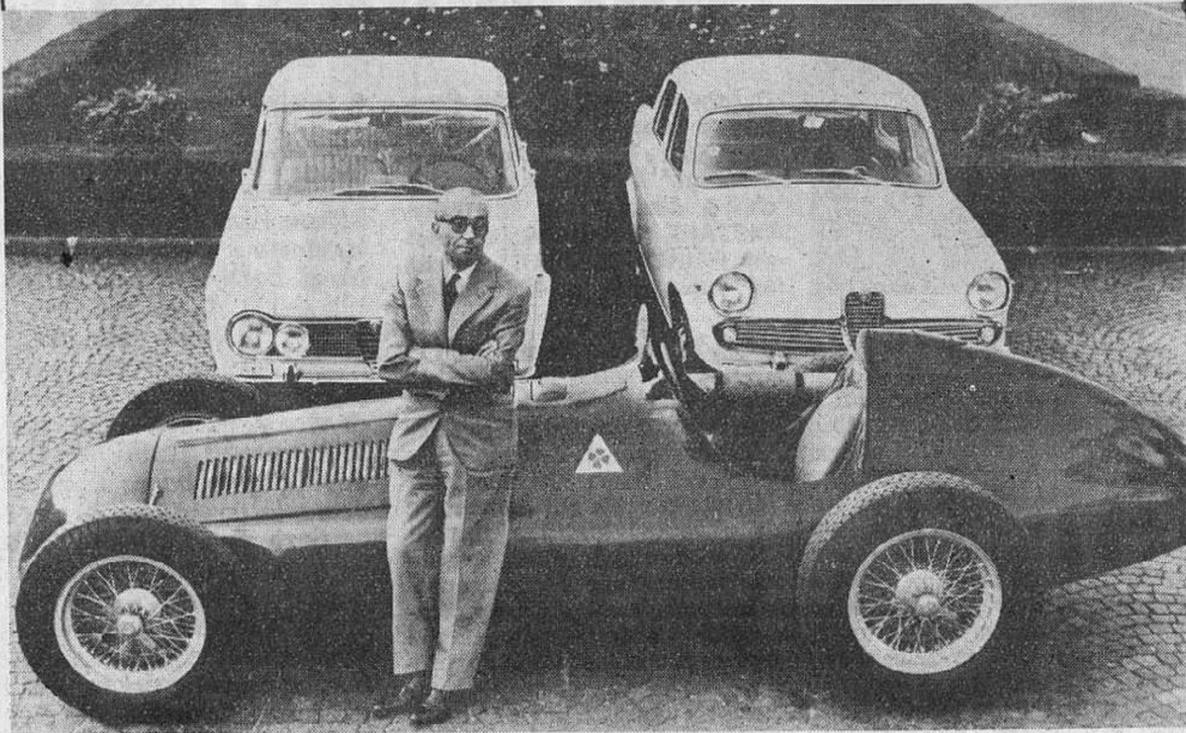
Buona Pasqua per le Case modenesi, ma...

MODENA - I sindacati modenesi dei metalmeccanici hanno preso atto delle previsioni a breve termine per stabilizzare la situazione nelle officine modenesi, però fanno molte riserve. Si legge fra l'altro in un comunicato: « Il coordinamento considera primo e parziale risultato positivo quello conseguito con la pressione e la lotta e l'impegno assunto dalle direzioni a ripristinare l'orario di lavoro a 40 ore settimanali, se pure in tempi ancora lunghi, ma con scadenze definite, con l'assunzione di commesse di lavoro per conto terzi, come nel caso della Maserati e della Lamborghini. Queste arriveranno all'orario normale entro il 30 aprile mentre la Scaglietti è già ad orario normale dal 25 febbraio e la Ferrari arriverà a 40 ore entro il 16 aprile. Viene però confermato anche dalle stesse direzioni come la crisi di questo settore sia tale da non prevedere, anche a medio termine, una ripresa produttiva a livelli normali della produzione tradizionale. Questa situazione è confermata anche dal fatto che nessuna azienda in modo preciso e per iscritto, ha garantito il mantenimento degli attuali livelli occupazionali per il medio e lungo periodo; al contrario hanno confermato il mantenimento del blocco delle assunzioni e questo ha già determinato sensibili cali occupazionali: oltre 35 sono i dimessi non rimpiazzati alla Maserati; altrettanti alla Ferrari, destinati ad aumentare con il persistere del blocco delle assunzioni in una situazione di incertezza di prospettive, evidenziando chiaramente una tendenza al ridimensionamento complessivo occupazionale. Riteniamo, quindi, precarie ed insufficienti le iniziative transitorie adottate per ripristinare l'orario di lavoro mensile ottenuto con commesse di lavoro per conto terzi. Riproponiamo, pertanto, l'esigenza di affiancare alla ridotta produzione tradizionale scelte produttive stabili, tali da garantire certezza, stabilità, produttiva e di occupazione... ».

Intanto per l'autodromo di MODENA, anche la soluzione « pista di prova » non sembra possa diventare operante. L'ACI è ormai contrario, con i problemi economici che la sede centrale lamenta, a mandare avanti questa operazione ormai fuori tempo. A Marzaglia si son visti i contadini impegnati a nuove utilizzazioni di semine del fondo.

Un altro lutto, nel venerdì nero di marzo per il mondo automobilistico (non solo da corsa)

L'ALFA era anche SATTA



L'ing. Orazio Satta con le sue grandi creature: l'Alfa Romeo-Giulietta e l'Alfetta mondiale F. 1

« Caro amico, non c'è niente di più pericoloso che lasciarsi andare a previsioni nel nostro campo » ci disse un giorno l'ing. ORAZIO SATTA PULICA, vice direttore generale e direttore progettazioni ed esperienze dell'Alfa Romeo. Capitavamo a volte nel suo ufficio al Portello per incontri che suscitavano in noi la gioia di conoscere le rare virtù di un uomo che aveva dato e stava dando all'Alfa Romeo le dimensioni tecniche della grande cucina di idee.

La notizia della sua morte, dopo una penosa malattia, ci ha colto di sorpresa. Conosciutala, anziché la visione di un uomo di tanto valore ormai senza vita, ci è riapparsa la sua figura pacata, di uomo cosciente delle proprie responsabilità, di un amico sincero.

La carriera L'Alfa Romeo perde con Satta uno degli artefici dei suoi successi, in campo sportivo e delle vetture di serie. Aveva 64 anni ancora da compiere. Infatti era nato a Torino il 6 ottobre 1910 (eravamo coetanei: aveva un mese più di noi). Si era laureato a Torino nel '33 in ingegneria meccanica e nel '35, sempre al Politecnico di Torino in ingegneria aeronautica dove fu l'assistente per tre anni presso il laboratorio d'aeronautica. Aveva spiccate tendenze naturali allo studio dei motori per auto. Nel 1938 era entrato all'Alfa Romeo dove l'ing. Ugo Gobatto (padre del direttore generale Lancia attuale) l'aveva assunto quale segretario dell'ufficio studi speciali e del servizio progettazioni dove lavorò con Ferrari. Nel 1946 eccolo responsabile dei settori di progettazione e sperimentazione: nel 1959 fu nominato direttore Centrale e nel 1969 vice direttore generale.

Le sue vetture Al nome di Orazio Satta Pulica sono legati due titoli mondiali con Nino Farina nel 1950 e con Juan Manuel Fangio nel '51. Con Fangio siamo stati spesso dall'ing. Satta il quale, dopo una breve introduzione alla conversazione, si alzava dalla sua modesta poltrona alla scrivania e, immanicabilmente, ci invitava a riammirare l'Alfetta 159. Satta appariva generalmente triste, pur nella apparente dignitosa fermezza di chi, investito di responsabilità in una grossa azienda, sa che giunge sempre l'appuntamento con la rinuncia. Signore come era, nel tratto e nell'animo, ricordava, con visibile fierezza, più per l'Alfa che per se stesso, quegli anni gloriosi delle corse e delle vittorie. Dopo la guerra la prestigiosa otto cilindri 1500 venne da lui ridisegnata e dal modello 158 si passò al 159.

Dal 1946 al 1951 con la 159 si ebbero ben 28 Grandi Premi e 10 vittorie in prove del campionato mondiale. Sino a quando non venne la giornata di Silverstone nel '51 con la sconfitta ad opera della Ferrari 4500 di Gonzales. Nel 1952 l'Alfetta venne ritirata dalle corse.

FEDELTA' alle CORSE Anche quando l'ing. Orazio Satta iniziò il lavoro di rilancio della produzione, in lui lo spirito dell'uomo sportivo non venne mai rinnegato. « Si fa molta demagogia sulla velocità — ci diceva — ma le corse servono, in

particolar modo per la tenuta di strada. E' assolutamente disonesto negare la validità delle competizioni ».

Negli ultimi anni parlando di corse si emozionava, gli brillavano gli occhi dietro le lenti. « Mi creda, se oggi dovessi fare una macchina da corsa — continuava — sarei imbarazzato, dovrei pensarci, avrei bisogno di tempo; però credo che troverei la forza lavorando giorno e notte... e intanto faccio il tifo per la Ferrari ».

LE AUTO DI SERIE Da quando assunse la direzione della progettazione Alfa, vennero realizzate la nuova edizione della vettura 6 C 2500 berlina « Freccia d'oro » e autotelaio per vetture sport e supersport, la 1900 4 cil. entrata in produzione nel 1950, prima vettura di serie costruita in notevole numero di esemplari: la « Giulietta » e il nuovo furgone nel 1954; la vettura di classe 2000 nel 1957, poi sostituita dalla 2600, berlina, spider, sprint.

Ed ecco nel 1962 la « Giulia » nelle versioni TI, Sprint, G.T., G.T.A. e T.Z., la 1750 nelle versioni berlina, coupé e spider. Poi l'Alfa Romeo sportiva « 33 » da competizione e la MONTEREAL, vettura sportiva di alta classe.

Si occupò, tra i problemi connessi alla industria automobilistica anche di quelli relativi alla unificazione, come vice presidente, dal 1954 della Commissione dell'Unificazione dell'autoveicolo.

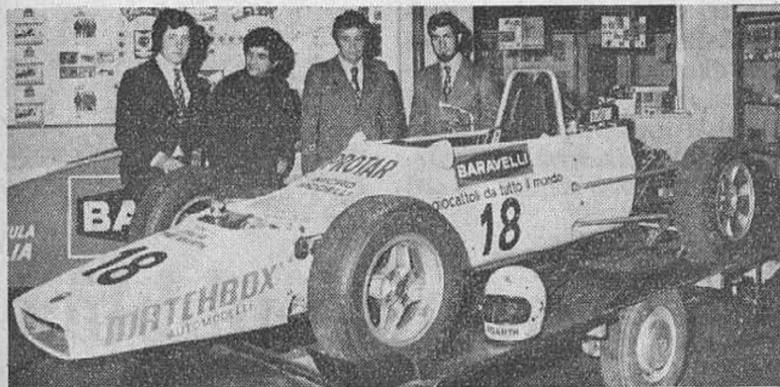
L'UMANISTA L'ing. Satta era anche studioso e umanista. L'aspetto fisico era di uomo smilzo ma energico, capelli bianchi, sopracciglia nere, sguardo attento. Cordiale, disposto al dialogo senza distanze, disponibile con cortesia. Era amante della musica, della storia dell'arte che abbinava al turismo. Sincero, spontaneo negli affetti famigliari. Di sé diceva con estrema umiltà: « Noi siamo vittime di incubi; in qualche caso debbo rimproverarmi errori e umiliarmi con me stesso. Me ne accorgo e ne soffro, soprattutto perché i miei collaboratori non se ne sono accorti; ma presto o tardi salterà fuori tutto e sarà quasi sempre un cliente a rilevarlo ». Era filosofo, ma estremamente rigido nei suoi principi, studioso, umanista, amava la letteratura, la poesia. Non raramente se ne usciva in battute di valore culturale che non mettevano a disagio perché erano dette in fretta, senza alcuna importanza, ma per una sua precisa esigenza.

L'ing. Orazio Satta Pulica era un personaggio che sfuggiva alle cronache; era lui che voleva così. Era sempre disponibile, ma evitava il più possibile le sue presenze quand'esse non fossero indispensabili.

Dei molti che ebbe vicini nei primi suoi anni all'Alfa si è formata a Modena una colonia. Jano è scomparso, ma ci sono ancora Bazzi e Massimino che ne conservano un ricordo indelebile.

Anche la sua scomparsa, come la sua vita, è stata una « fuga » in tutta modestia. Però la sua figura giganteggia nell'Era del trionfo dell'auto e la sua opera rimarrà fondamentale all'Alfa Romeo.

Mario Morselli



Un momento storico per la Baravelli « giocattoli da tutto il mondo ». Il nuovo sponsor, il terzo da sinistra dopo Massimo Ciccozzi, l'ex campione mondiale Provini e prima di Massimo Buratti, osserva compiaciuto una delle due F. Italia della sua nuova squadra corse

BARAVELLI, ovvero tre sponsor in uno

Luciano Baravelli, « giocattoli da tutto il mondo », è, in ordine di tempo, l'ultimo sponsor acquisito dall'automobilismo. Uno sponsor, tuttavia, che può vantare illustri addentellati in quanto rappresentante di quella « Matchbox » che con la squadra di John Surtees F. 2 è riuscita a conquistare il Campionato Europeo nel 1972 e che tutt'ora sponsorizza il team di « Big John ». Su quell'esempio, dunque, Luciano Baravelli è entrato nel mondo dell'automobilismo, acquistando due F. Italia che ha munificamente donato alla Scuderia Nettuno.

Perché si è deciso a questo passo? Molto semplice: « Io produco e tratto oggetti per giovanissimi, ma nel complesso dei miei « business » una parte assai importante è data dalla rappresentanza della « Protar », la fabbrica dell'ex campione del mondo di motociclismo Tarquinio Provini che con la perfetta mini-produzione delle moto e delle vetture da competizione di tutto il mondo, è entrato nel cuore dei giovani. E poiché i giovani amano l'automobilismo, ecco che è stato molto facile all'amico Paolo Moruzzi, direttore sportivo e factotum della Scuderia Nettuno, convincermi a finanziare questa impresa che si prefigge

di lanciare definitivamente due giovani, Massimo Buratti e Massimo Ciccozzi, sperando di riuscire a creare di essi due campioncini. Debbo dire inoltre e molto sinceramente, che dalla Scuderia Nettuno e dai due giovani piloti mi attendo, da buon industriale, una congrua contropartita pubblicitaria. Per la mia « firma », per la Protar e per la Matchbox, ovvero per i tre sponsor che, sia pure a quote diverse, entrano nell'affare ».

Tutto questo, e soltanto questo, è stato il discorso di presentazione di quella Squadra Corse Baravelli che in seno alla Scuderia Nettuno è rappresentata da due nuovissime F. Italia che, per l'appunto, verranno condotte in gara dai piloti Buratti e Ciccozzi, il primo ex campione italiano della K. 250 e il secondo uno dei migliori piloti della F. 850 con qualche probante puntata anche nella F. 3.

Una presentazione molto semplice, dunque, alla quale erano presenti oltre a Luciano Baravelli e Tarquinio Provini, il presidente della C.S. dell'AC Bologna Paolo Moruzzi, il preparatore delle vetture Giorgio Vallicelli di Forlì (che cura anche il monoposto di Farneti, Regosa, Brancatelli, Sottanelli e Pederzoli),