

Anche a KYALAMI
gli ultimi giri
fatali a LAUDA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPORT

domenica SPRINT

«LOLE» REUTEMANN si è preso in SUDAFRICA
la rivincita dell'amaro Gran Premio di Baires

...e la FERRARI non arriva!



Finalmente, è arrivato anche per Reutemann il momento di gioire per la vittoria in Formula 1...

DALL'INVIATO

KYALAMI - E' stata la gran giornata di Carlos Reutemann, detto «Lole», conterraneo di Carlos Monzon. Immagino che a Santa Fe', in Argentina, si ripetano i cortei gioiosi che hanno salutato il titolo mondiale del pugile, adesso che Reutemann ha finalmente vinto un Gran Premio. E si immagina come tutti gli argentini stiano rivivendo l'euforico entusiasmo che sapeva suscitare Juan Manuel Fangio.

Il «Lole» se lo merita, tutto questo, come ha meritato di vincere la corsa sudafricana, perché alla vittoria era andato vicino parecchie volte, e comunque aveva già dimostrato di essere un uomo da primo posto. Qui a Kyalami ha condotto una gara splendida, anche tatticamente, ed il suo successo deve essere salutato con piacere da tutti.

Anche se per gli italiani c'è stata la brutta «botta» del ritiro quasi contemporaneo delle due Ferrari, che promettevano cose bellissime e cose bellissime avevano fatto. In fondo, a pensarci bene, che abbia vinto Reutemann deve star bene anche ai tifosi più accaniti della Ferrari, oltre a chi guarda alle cose delle corse senza passioni partigiane. La vittoria del Lole, non contestabile e non velata da alcun avvenimento favorevole, permette ad un uomo della Ferrari di restare al comando della classifica del Campionato del Mondo, ed almeno fino a dopo il Gran Premio di Spagna concede la speranza che la posizione non sia soltanto mantenuta ma possa essere migliorata.

E' stata la grande giornata di Reutemann, che ha così colto il suo primo successo, dove sarebbe stato logico che vincesse, in gennaio. E' stata però anche la gran giornata di altri. Prima di tutti Beltoise, autore di una prestazione tanto più ammirevole quanto ottenuta in condizioni particola-

ri perché Beltoise si era slogato il polso destro due giorni prima ed ha dovuto guidare con questa diminuita efficienza fisica che si aggiunge alla sua menomazione permanente al braccio sinistro. In queste condizioni, e con una macchina che non è ancora un fulmine di guerra, perché il suo motore non è certo tra i più forti, Beltoise è stato sempre nel gruppo degli immediati inseguitori ed ha attaccato in continuità conquistando posizioni su posizioni, fino a che con l'aiuto della fortuna ha concluso al secondo posto. Un successo, per lui, perché era tanto tempo che le BRM non figuravano più nelle posizioni alte delle classifiche.

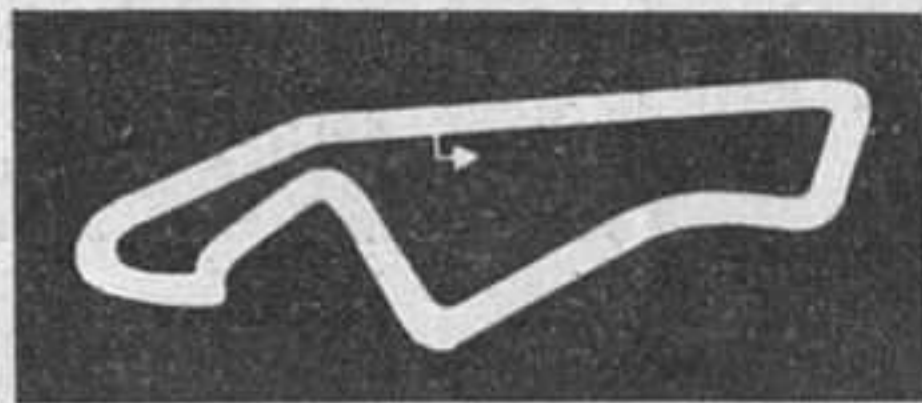
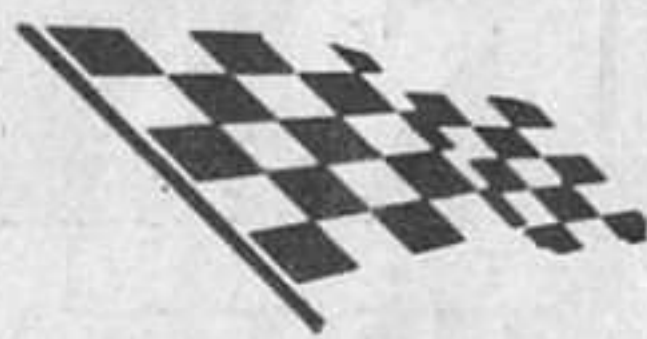
E' stata anche la gran giornata di Hans Stuck, che dopo le belle cose fatte in Brasile al suo esordio ha confermato di aver già una bella maturità e di saper trarre dalla March tutto quello che può dare. La sua posizione finale è stata favorita dai ritiri di altri, d'accordo, comunque egli è stato per tutta la gara alle costole di gente titolatissima. E con questo adesso dobbiamo dire che i tedeschi hanno davvero di nuovo dei piloti da Gran Premio di grande valore, pur se oggi Jochen Mass non ha potuto far altro che ritirarsi praticamente subito.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



... mentre al box Ferrari le espressioni non sono delle più allegre. Dopo le belle speranze accese nel corso delle prove e nella prima parte della gara, ci si aspettava all'arrivo o Lauda o Regazzoni



G. P. SUDAFRICA

gara internazionale valida quale terza prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Circuito di Kyalami (Johannesburg), di 4.104 metri. 78 giri pari a 320,112 km. 90.000 spettatori. 30 marzo 1974.

COSI' (IN 27) AL VIA

Niki Lauda (Ferrari 312) 1'16"53	Carlos Pace (Surtees-Fina) 1'16"63
Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'16"79	Carlos Reutemann (Brabham) 1'16"80
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'16"82	Clay Regazzoni (Ferrari 312) 1'16"85
Hans-Joachim Stuck (March) 1'16"88	Jody Scheckter (Tyrrell-Elf) 1'16"89
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'17"11	Jacky Ickx (Lotus-JPS) 1'17"18
Jean-Pierre Beltoise (BRM-Motul) 1'17"34	Mike Hailwood (McLaren-Yardley) 1'17"34
John Watson (Brabham) 1'17"39	James Hunt (Hesketh) 1'17"41
Patrick Depailler (Tyrrell-Elf) 1'17"75	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 1'18"00
Jochen Mass (Surtees-Fina) 1'18"23	Graham Hill (Embassy-Lola) 1'18"25
Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'18"29	Dave Charlton (McLaren) 1'18"37
Henri Pescarolo (BRM-Motul) 1'18"39	Ian Scheckter (Lotus) 1'18"56
Richards Roberts (Brabham) 1'18"59	Eddie Keizan (Tyrrell) 1'19"00
François Migault (BRM-Motul) 1'19"14	Paddy Driver (Lotus) 1'19"49
Tom Belso (Iso-Marlboro) 1'19"80	

COSI' (IN 19) AL TRAGUARDO

1. Carlos Reutemann (Brabham-Ford BT 44) che compie i 78 giri pari a 320,112 km. in 1'42'40"96, alla media di 187,07 kmh. 2. Beltoise (BRM P201) 1'43'14" e 90; 3. Hailwood (McLaren-Yardley M23) 1'43'23"12; 4. Depailler (Tyrrell-Elf) 1'43'25"15; 5. Stuck (March 741) 1'43'27"19; 6. Merzario (Iso-Marlboro) 1'43'37"00; 7. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'43'49"35; 8. Jody Scheckter (Tyrrell-Elf) 1'43'51"50; 9. Hulme (Texaco-Marlboro M23) a 1 giro; 10. Brambilla (March-Beta 741) a 1 giro; 11. Pace (Surtees-Fina) a 1 giro; 12. Hill (Lola-Embassy) a 1 giro; 13. Ian Scheckter (Lotus 72E) a 2 giri; 14. Keizan (Tyrrell) a 2 giri; 15. Migault (BRM-P 160) a 3 giri; 16. Lauda (Ferrari 312 B3) a 4 giri; 17. Roberts (Brabham BT44) a 4 giri; 18. Pescarolo (BRM-P 160) a 6 giri; 19. Charlton (McLaren M23) a 7 giri.

IMBATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: primato imbattuto: Stewart (Tyrrell-Ford 006), 79 giri in 1'43'11"07, media 189,526 kmh (1973).
Sul giro: Reutemann, il 58. giro in 1'18"18, media 189,020 kmh. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72D), 1'17"00, media 191,626 kmh.

RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Lauda	75. giro	alternatore
Charlton	71. giro	collisione
Regazzoni	65. giro	pressione olio
Watson	56. giro	pompa benzina e freni
Ickx	33. giro	guasto ai freni
Mass	21. giro	surriscaldamento
Hunt	14. giro	motore
Driver	5. giro	frizione
Peterson	2. giro	collisione con Ickx
Belso	-	n.p. frizione

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Reutemann, Lauda, Beltoise, Stuck, Hailwood ●●●● - Merzario, Regazzoni, Fittipaldi, Hulme, Jody Scheckter, Depailler, Hunt, Brambilla ●●● - Watson, Pace, Charlton, Ian Scheckter, Hill, Pescarolo ●● - Roberts, Migault, Keizan ● - Ickx, Peterson, Mass, Driver, Belso non classificabili.

La prossima prova del Mondiale Piloti sarà il Gran Premio di Spagna, in programma al Jarama il 28 aprile.

IL MONDIALE DOPO 3 PROVE

	4	6	10
Regazzoni	—	—	—
Hulme	9	—	—
Fittipaldi	—	9	—
Reutemann	—	—	9
Hailwood	3	2	4
Beltoise	2	—	6
Lauda	6	—	6
Ickx	—	4	—
Depailler	1	—	3
Pace	—	3	—
Stuck	—	—	2
Peterson	—	1	—
Merzario	—	—	1

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

Naturalmente poteva esser una gran giornata anche per Niki Lauda, che se pur non sperava più di vincere, perché davanti c'era quel diavolo di Reutemann, poteva almeno avere — e meritatamente — la posizione d'onore. Lauda aveva fatto cose molto belle in prova, a conferma del suo stato di grazia che si accompagna a quello delle Ferrari, ed era partito velocissimo subito. Ha poi tenuto il ritmo di Reutemann, non mollandolo, e credevamo proprio che finisse con un arrivo in volata. Invece gli è capitata ancora una cosa banale, a mortificarlo, senza però che ciò tolga all'austriaco i meriti che ha.

E' stata una giornata molto positiva anche per la Firestone, che pare abbia colmato lo svantaggio che aveva sulla Goodyear. Almeno su questo circuito, le Firestone si sono comportate molto bene, permettendo forse la prestazione di Beltoise, che non ha avuto i problemi che hanno invece conosciuto Fittipaldi, Scheckter, Hulme.

Delusione da parte della Lotus, bellissima da vedere ma per ora ancora acerba, specie quella di Peterson con la frizione automatica. La collisione in partenza poi le ha eliminate en-

Karakiri LOTUS subito!



Subito al primo giro, sono entrate in collisione le JPS di Peterson e Ickx: eccoli nella sabbia



trambe per cui non si è potuto vedere quali fossero i limiti effettivi, che peraltro non crediamo altissimi, visto che nelle prove non sono stati ottenuti risultati di rilievo nonostante l'accanimento di Ickx sempre ai limiti.

Esaltante la prestazione di Arturo Merzario in prova. Dopo aver penato nella prima giornata, alle prese con un motore recalcitrante, nella seconda ha potuto sfruttare tutto quello che la macchina poteva dare. I suoi motori non sono tra i migliori, anche perché le necessità di bilancio impongono certe economie nelle spese periodiche di revisione e messa a punto. E lo si può vedere agevolmente sui rettilinei, dove gli altri sono nettamente più veloci. Nonostante ciò Merzario, quando ha avuto la macchina a posto, ha tirato fuori quel tempo che gli ha permesso la terza posizione in partenza e che è davvero eccezionale perché ottenuto con la pista molto meno scorrevole che il giorno prima.

Una prestazione che ha rallegrato anche gli uomini della Fer-

rari, adesso che le polemiche seguite al «divorzio» (che per noi resta incomprensibile) si stanno placando. Una prestazione che tra l'altro esalta il Merzario pilota, ma anche il Merzario collaudatore, perché se la Iso è adesso a tanto buon punto lo si deve alle sue idee, che l'ing. Dallara apprezza e traduce in miglioramenti costanti alla macchina.

Merzario ha avuto, in gara, una partenza non felicissima, e poi un calo di rendimento del motore, ma ha tenuto duro ed anche se ha dovuto riperdere qualcuna delle posizioni che aveva conquistate, alla fine è al sesto posto, con un punto per il Campionato che non è gran cosa ma che è estremamente significativo. Poiché era riuscito ad andare davanti a Beltoise, possiamo ben dire che poteva essere secondo, oggi. Comunque è sulla strada, anche lui, delle posizioni alte.

Diciamo infine di Vittorio Brambilla, che esordiva nella massima categoria, con una macchina sconosciuta e su una pista sconosciuta. Brambilla, che ab-

biamo seguito da vicino, si è rivelato molto intelligente e saggio, oltre che bravo. Ha costantemente tenuto presente la necessità di terminare la corsa, per accumulare esperienza e non deludere chi lo aveva aiutato. Lo ha fatto nel modo migliore, con un inizio prudente e con un finale molto autoritario. E adesso è una nuova realtà per i nostri colori.

Terza delle prove del Campionato 1974, questo Gran Premio del Sud Africa ha provocato molto disappunto, in coloro che avevano ragione e diritto di sperare in risultati positivi. In fondo però ha anche provocato soddisfazione per tutti. Infatti la vittoria di Reutemann lascia intatte le possibilità di tutti, ai fini del Campionato, che si appresta alla stagione europea, che comincia il 28 aprile a Madrid, come se finora nulla fosse avvenuto.

Guardate la classifica mondiale dopo i tre Grandi Premi disputati: Regazzoni è in testa, d'accordo, ma i suoi dieci punti valgono come quelli degli altri se si vuol pensare al titolo. Sono in quattro a nove punti, ed ognuno di loro ha le stesse probabilità di successo finale, con la aggiunta di quelli che hanno qualche punto di meno ma che sono altrettanto forti.

Parlandovi del Campionato '74, qualche tempo fa, vi abbiamo detto che l'unica cosa certa era che sarebbe stato un torneo eccezionale, una di quelle annate da ricordare come memorabili. I fatti ci stanno confermando le nostre opinioni preventive, con una diecina almeno di uomini in grado di aspirare legittimamente al successo e con tante macchine valide.

Sarà un campionato favoloso, soprattutto se si pensa che oltre a quelli che già hanno ottenuto successo ve ne sono altri che aspettano soltanto di avere il mezzo a punto per inserirsi nelle prime posizioni. Lauda è alle spalle dei primi sei che sono praticamente sullo stesso piano, poi c'è Ickx che con molto acume ha voluto rinunciare alle innovazioni tecniche per star sul sicuro e che ha solo bisogno di un mezzo che stia in strada per rifarsi la bocca con la vittoria (che ha recentemente assaporato a Brand Hatch), e con lui c'è naturalmente Peterson che resta tra i più veloci. C'è Pace, che è fortissimo, c'è Stuck che sta sa-

lendo rapidissimamente. c'è Arturo Merzario, come ci potrebbe essere Jarier, assente a Kyalami.

Un campionato tutto da vedere. Per adesso le macchine più forti sembrano restare le Ferrari, pur se a Kyalami è stata la Brabham ad imporsi (sarà una coincidenza, ma la Brabham aveva la pubblicità della Texaco, per la prima volta, ed ha vinto. Dopo le Lotus e le McLaren, la Texaco porta buono anche alla Brabham, adesso).

Kyalami è un circuito difficile, a 1700 metri, col caldo. I motori dodici cilindri soffrono di più di quelli ad otto, per intuitibili difficoltà di «respirazione». Tornando alle condizioni normali i motori Ferrari potranno esprimersi meglio e quindi mantenere quel margine di superiorità che hanno già dimostrato. Aiutati adesso dalla macchina che è diventata buona dappertutto.

Però anche altre macchine sono buone, buonissime. E quindi dobbiamo contare su molte squadre capaci di raggiungere il successo anche dal punto di vista del materiale tecnico. Come per esempio le Hesketh, che ha avuto poca fortuna a Kyalami, con la rottura del motore. Hunt era tra i primi, fin che

Poteva ottenere più del sesto posto il «caricato» pilota della ISO a Kyalami

MERZARIO in rimonta frenato dal motore

KYALAMI - Brutta sorpresa sabato mattina. Ci si è svegliati col cielo tutto coperto e con la temperatura molto bassa, oltre che con un forte vento. La minaccia della pioggia era imminente e pareva che da un momento all'altro dovesse venire il temporale. Nella sessione delle ultime prove di controllo le macchine hanno girato (non tutte) per

ché un altro errore dei cronometristi aveva messo Belso in mezzo, mentre era ultimo, come è stato poi controllato.

Circuito stracolmo, con almeno 90.000 persone, venute fin dalla mattina del giovedì. La partenza alle 14,32 locali, con subito Lauda in testa seguito da Reutemann, Scheckter e Regazzoni, mentre Merzario e Pace avevano una

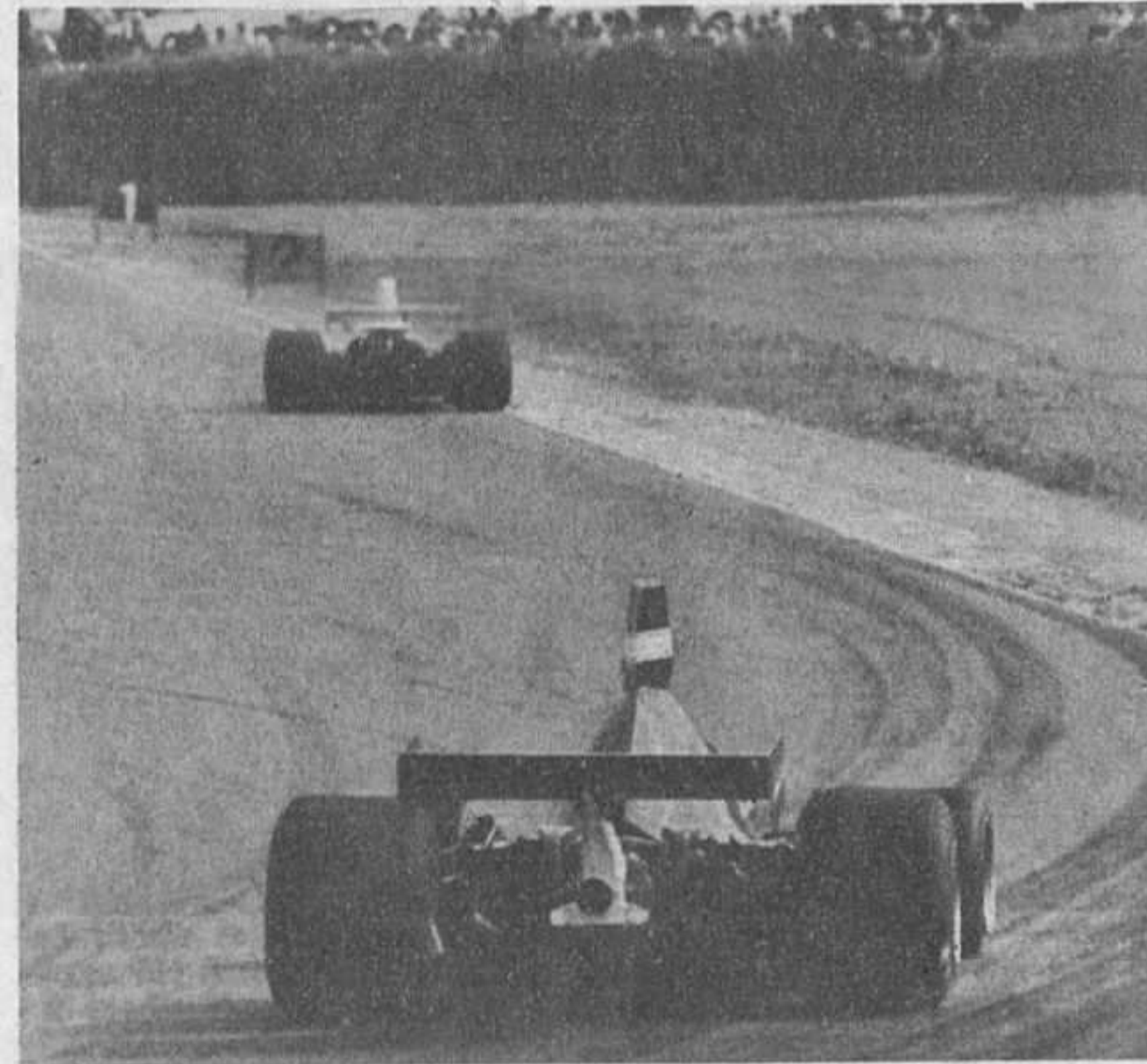
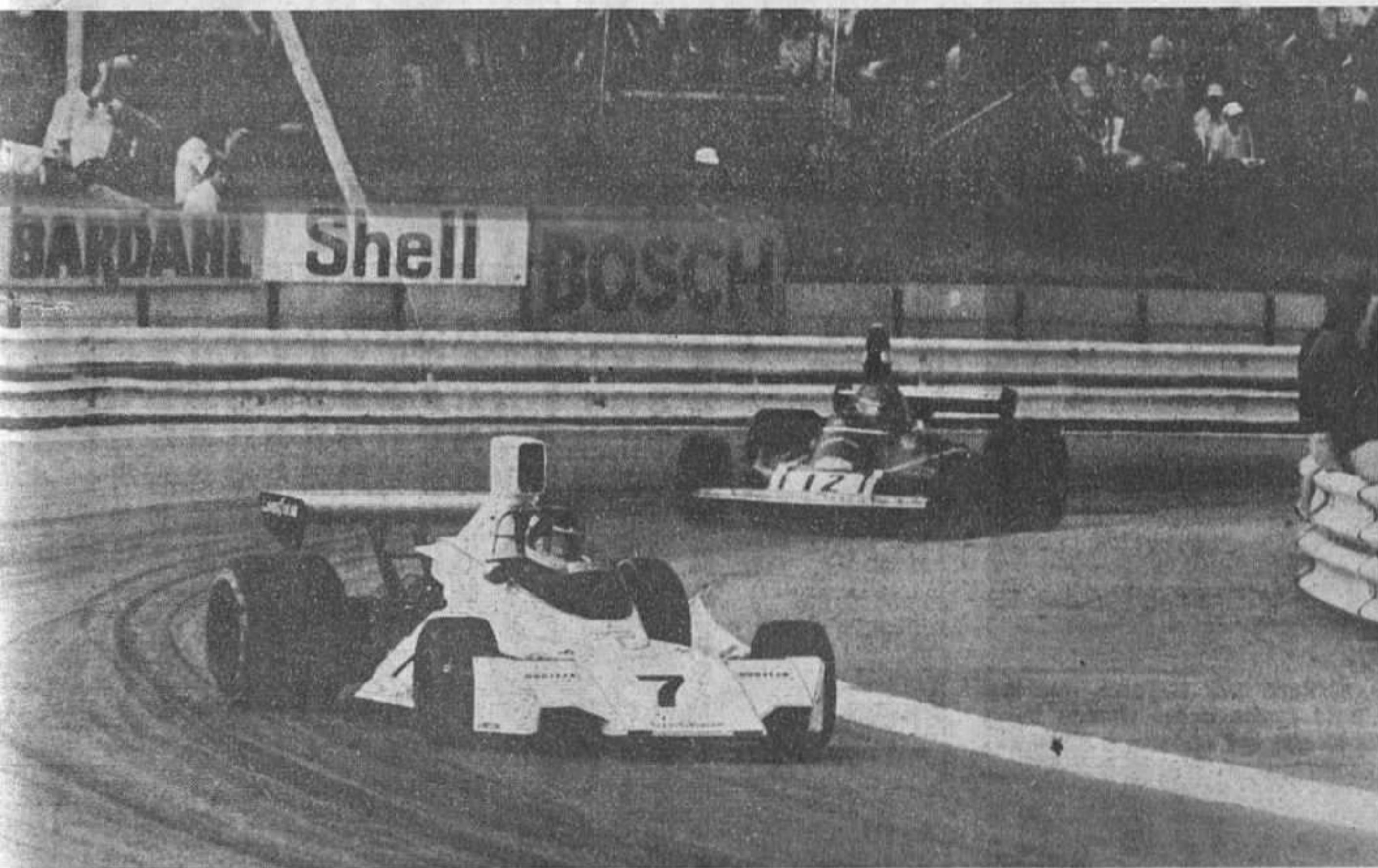
inguidabile e, dopo poco, si ritirava anche lui per non continuare un calvario inutile.

Alla fine del secondo giro entrava al box anche Pescarolo, col motore che non andava. Ripartiva ma era lentissimo.

Al primo giro Lauda era in testa, seguito da Reutemann mentre Regazzoni diventava

Il giro più veloce di ciascun pilota

Reutemann	1'18"16
Regazzoni	1'18"17
Lauda	1'18"18
Fittipaldi	1'18"22
Stuck	1'18"37
Beltoise	1'18"57
Hailwood	1'18"75
Depailler	1'18"77
J. Scheckter	1'18"80
Merzario	1'18"93
Charlton	1'18"99
Hulme	1'19"00
Brambilla	1'19"02
Hunt	1'19"12
Pace	1'19"32
Ickx	1'19"58
Hill	1'19"82
Watson	1'19"98
Mass	1'19"99
I. Scheckter	1'20"08
Keizan	1'20"37
Migault	1'20"94
Pescarolo	1'20"95
Roberts	1'21"90
Driver	1'23"94
Peterson	1'25"66



Nel corso del 9. giro, ecco il sorpasso di Reutemann ai danni di Lauda, che al giro prima era ancora davanti nella medesima curva in cui sono state scattate le foto. Qui sopra, il «Lole» ormai se ne va

ha retto, e questo significa qualcosa.

E' stata la gara dei molti esordi. C'erano i sudafricani Paddy Driver, che ricorderete bravissimo in moto ai tempi di Hailwood e che ora corre in auto al suo paese, ma senza pretese. C'era Ian Scheckter, fratello maggiore di Jody ma meno bravo di lui (un poco la storia dei Fittipaldi) anche lui non dovrebbe uscire dai confini patri. C'era Vittorio Brambilla, e ve ne abbiamo parlato. C'ero infine Tom Belso, che dopo aver atteso tanto (aveva provato l'anno scorso in Svezia) ha potuto avere una formula Uno davvero. E' giovane e manca di esperienza. Per adesso possiamo dire soltanto che ha ottenuto un traguardo eccezionale: è il primo danese che partecipa a grandi corse internazionali. Solo questo.

Reutemann ha ottenuto la sua prima vittoria, con pieno merito. Ora attendiamo che venga quella di Niki Lauda, che la merita anche lui finalmente.

f. l.

controllare i lavori compiuti. Tra questi la sostituzione del motore e del cambio sulla Iso di Merzario.

Beltoise, che in giorno prima aveva dovuto fasciarsi il polso destro distorto in una caduta in piscina, ha voluto soprattutto constatare che non ci fosse dolore, e ne è stato abbastanza soddisfatto. Pace, che aveva dovuto far cambiare gli assetti alla sua macchina, non era per niente contento, come poi si è visto in gara.

Due ore prima della gara il tempo è migliorato, con meno nuvole e temperatura più accettabile. Il rischio della pioggia tuttavia restava.

Nei giorni precedenti era stata presentata la richiesta di anticipare l'orario della gara ma per molte ragioni non è stato possibile farlo.

Lo schieramento di partenza definitivo lo si è saputo solo all'ultimo momento per

partenza poco felice.

Alla seconda curva, quella dove è morto Revson, la Lotus di Peterson restava con l'acceleratore bloccato, forse a causa della gran polvere sollevata dalle macchine esterne. Così Peterson urtava posteriormente la macchina di Ickx, che andava a urtare contro la protezione esterna. Entrambe le Lotus erano danneggiate e rientravano al box lentamente.

Anche la Surtees di Mass, uscito per non sbattere contro le Lotus, era notevolmente danneggiata con la rottura del radiatore e lo spostamento della sospensione anteriore. Belso non riusciva a partire, avendo rotto la frizione al momento del via, e poteva compiere poi solo mezzo giro. Così fin dall'inizio mancavano quattro macchine. Peterson si ritirava, mentre Ickx poteva riprendere la corsa atardato, ma la macchina era

terzo, avendo superato Scheckter nella discesa dopo la curva Barbecue. Quarto era Hunt e, più staccato, un gruppetto nutrito guidato da Fittipaldi. Lauda pareva potersi staccare facilmente ma al quinto giro Reutemann recuperava le diecine di metri di svantaggio e gli si accodava. I due erano nettamente in testa, dietro c'erano Regazzoni e Scheckter appaiati, con Hunt poco lontano.

Al nono giro Reutemann passava davanti a Lauda in modo esemplare e da allora restava sempre in testa. Lauda gli teneva dietro ma fino ad un certo punto. Poi doveva concedere terreno, anche se rimaneva vicino. Tutti gli altri erano invece «perduti».

Al nono giro le posizioni erano quindi: Reutemann e Lauda in testa, poi Regazzoni, Scheckter, Hunt, Fittipaldi, Hailwood, Depailler molto bravo, Merzario che aveva re-

cuperato dopo la partenza infelice, Hulme, Pace, Beltoise e Stuck. Gli altri erano sgranati sulla pista.

Al dodicesimo giro la macchina di Hunt lasciava una scia di fumo bianco dagli scarichi di destra ed al giro successivo non passava, fermata col motore rotto (ufficialmente diranno che si è trattato di un semiasse). Le posizioni non cambiavano, salvo che per il fatto che Scheckter veniva riassorbito dagli inseguitori, per cui Regazzoni era da solo a far da cuscinetto tra i due di testa e gli altri.

Pace perdeva contatto col gruppetto più nutrito, mentre subito dietro si formava un trio con Hill, seguito da Charlton e Brambilla, che aveva recuperato dopo un av-

Franco Lini

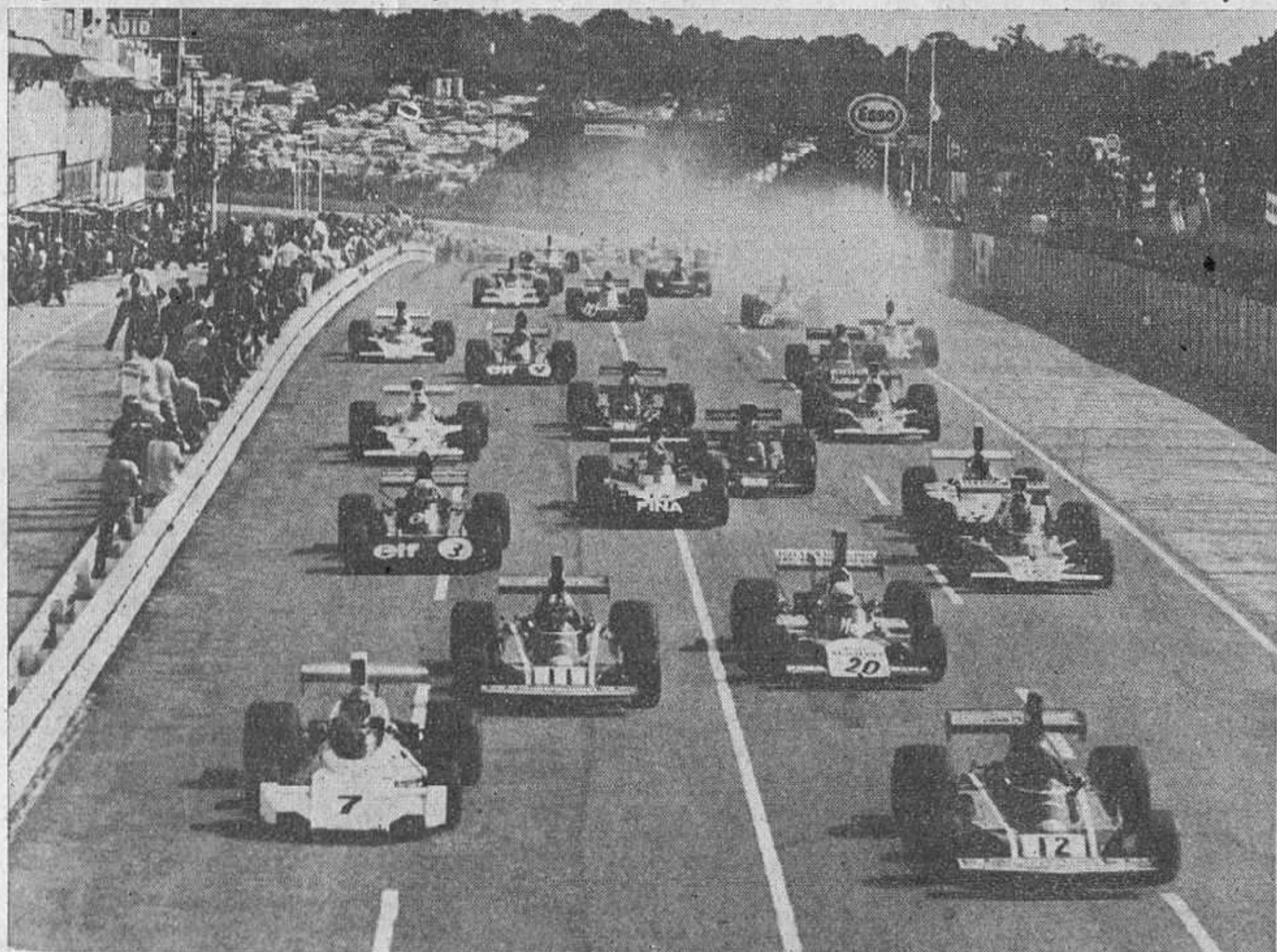
CONTINUA A PAGINA 22



Le monoposto sono appena scattate per il Gran Premio del Sud Africa, e le prime due file si sono già aperte a ventaglio. Si nota come la Surtees di Pace, che pure era schierata in prima fila, sia già sopravanzata non solo da Reutemann (all'estrema sinistra), ma anche da Merzario e da Lauda



Sopra, le macchine hanno fatto un altro centinaio di metri. Pace è sempre più indietro, mentre ai due lati della pista Reutemann e Lauda sono quelli più avanti. Si nota anche come risalga bene Regazzoni che (foto sotto) finisce per affiancare la Iso-Marlboro di Merzario alla cui sinistra è Fittipaldi



BELTOISE un «secondo» di forza

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

vio prudente. Il trio è stato molto spettacolare, finché Brambilla non è riuscito a passare Charlton e dopo qualche giro anche Hill, molto duro a dar strada. Charlton deve aver visto quale era il modo di passare Hill e, dopo una decina di giri, aveva anche lui il coraggio di staccare in ritardo e passare.

Verso il ventesimo giro Scheckter ha dovuto cedere il comando del gruppo insegui-

giato notevolmente su Lauda, ma nel giuoco dei sorpassi dei più lenti l'austriaco riusciva di nuovo a riavvicinarsi, per cui a metà gara il distacco era di una ventina di metri. Si faceva luce Stuck, che riusciva a passare Merzario e poi anche Hulme, mentre passava davanti a Depailler e poi anche davanti a Scheckter diventando così sesto.

Al 47. giro Hailwood passava Fittipaldi, diventando quarto, mentre il brasiliano era incalzato anche da Beltoise che riusciva a superarlo al 56. giro. Hulme rallentava di colpo ed era passato da tutti quelli che seguivano vicini. Poi rallentava molto anche Scheckter. Al 63. giro le posizioni erano: Reutemann, Lauda con quasi mezzo minuto di vantaggio su Regazzoni. Molto più staccati

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1 PETERSON	12	12	12	12	12	12	12	12	12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2 ICKX	7	7	7	7	7	7	7	7	7	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
3 J. SCHECKTER	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
4 DEPAILLER	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
5 FITTIPALDI	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	5	5	5	5	5	5
6 HULME	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	33	33	33	33	33	33
7 REUTEMANN	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	4	4	4	4	4	4
8 ROBERTS	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	20	20	20	20	20	20
9 STUCK	6	6	6	6	20	20	20	20	20	20	20	20	20	6	6	6	6	6	6
10 BRAMBILLA	18	20	20	20	6	6	6	6	6	6	6	6	6	14	24	14	14	14	14
11 REGAZZONI	14	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	14	14	9	9	9	9	9	9
12 LAUDA	20	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	18	18	18	18	18	18	18	18
14 BELTOISE	26	26	26	26	9	9	9	9	9	9	9	9	9	26	26	26	26	26	26
15 PESCAROLO	23	23	23	9	9	26	26	26	26	26	26	26	26	23	23	23	23	23	23
18 PACE	9	9	9	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	28	28	28	28	28	28
19 MASS	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	28	29	29	29	29	29
20 MERZARIO	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	29	10	10	10	10	10
21 BELSO	32	32	32	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	32	32	32	32	32	32
23 CHARLTON	10	10	10	37	37	32	32	32	32	32	32	32	32	37	37	37	37	37	37
24 HUNT	37	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
26 HILL	8	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	37	15	15	15	15	15	15
28 WATSON	30	30	30	30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	2	2	2	2	2	2
29 I. SCHECKTER	15	15	15	15	15	2	2	2	2	2	2	2	2						
30 DRIVER	19	2	2	2	2	19	19	19	19										
32 KEIZAN	2	19	19	19	19														
33 HAILWOOD	1																		
37 MIGAULT																			

tore e veniva passato da Fittipaldi e Hailwood, restando loro dietro. Si formava così un serpente composto da Fittipaldi, Hailwood, Scheckter, Depailler, Merzario, Hulme, Beltoise, Stuck, con Pace poco lontano, mentre in testa le cose erano sempre uguali.

Al trentesimo giro, doppiando Migault, Hulme riusciva a passare Merzario, e Fittipaldi, Hailwood, Scheckter e Depailler potevano prendere un poco di vantaggio. Si notava come la macchina di Merzario non fosse più tanto brillante, nelle uscite di curva, ma dopo anche quelle degli altri rallentavano, per effetto del degenere delle gomme. Ne approfittava Beltoise che, pian piano, guadagnava posizioni.

Reutemann si era avvantag-

giato, che era riuscito a passare anche Hailwood, poi Depailler, Stuck, Fittipaldi e Merzario.

Tutto pareva chiarito, ma si aveva il colpo di scena: Regazzoni si fermava al box senza pressione olio e abbandonava, cosicché Beltoise diventava terzo. Merzario riusciva finalmente a passare Fittipaldi che tentava invano di resistere.

A tre giri dalla fine spariva poi Lauda: l'accensione, pare, o un corto circuito all'alternatore. Reutemann restava solo e poteva così vincere tranquillamente, badando a non commettere errori nei tre giri che restavano. Era la rivincita totale sulla sfortuna di Buenos Aires.

f. l.

Maltempo, crono-errori e un'avaria di BRAMBILLA siglano le PROVE sempre dominate da NIKI LAUDA

Stupisce tutti ARTURO a 2/10



Sul finire delle prove ufficiali, è arrivato il « tempone » a sensazione della Iso-Marlboro di Merzario. Anche Fittipaldi, qui in visita a Frank Williams, si è dimostrato stupito dal tempo del pilota italiano

KYALAMI - La crisi del petrolio ha avuto una influenza diretta sullo svolgimento di questo Gran Premio, perché lo spostamento di data ha fatto cadere l'avvenimento in un periodo di tempo molto incerto. La minaccia di pioggia è stata costante, e il primo giorno di prove è stata reale. Infatti l'inizio delle prove è stato ritardato di una mezz'ora sull'orario previsto, perché il personale di servizio non era a posto, e quando tutto era in ordine si è scatenato un violento uragano che ha inondato la pista, rendendo impossibile girare. Così le prove di mercoledì sono state annullate e sono rimaste quelle di giovedì, con la decisione di rendere ufficiali quelle del venerdì che dovevano essere libere. Il venerdì peral-

toise 1'17"34, Hailwood 1'17"38 e Peterson con 1'17"46 ottenuto però con la Lotus 72 mentre con la macchina nuova ha girato in 1'18"39.

Quel che si è subito rilevato è che le nuove Lotus sono molto belle da vedere ma ancora indietro nella messa a punto generale. E per quella di Peterson con la frizione automatica c'è stata anche tutta una serie di piccoli guai, a impedirgli di essere in pista con frequenza.

Da segnalare che sulla Iso di Merzario il motore aveva degli strani sussulti. Merzario tra l'altro ha provato poco perché nella fase iniziale gli si è rotto un portamoio ed hanno dovuto cambiarlo. Tra gli esordienti in Formula Uno era Brambilla, che doveva anche prendere confidenza con la macchina. Appena cominciate le prove gli si è bloccato l'acceleratore all'ingresso di una curva, e così è dovuto uscire sulla sabbia, senza danni.

Le poco felici prestazioni delle gomme speciali Goodyear hanno convinto tutti ad utilizzare una mescola più dura per le seconde prove, il che ha però modificato gli assetti delle macchine. Tra l'altro Lauda ha subito forato una gomma, anzi gli si è sgonfiata ed hanno dovuto rigonfiargliela senza cambiarla perché di quel tipo non ve ne erano altre pronte.

Le Lotus sono state più ferme che in pista e solo sul finire si sono visti Ickx e Peterson girare. Alla fine abbiamo anche visto il consueto giuoco di squadra, con le due macchine in pista molto vicine a tirarsi tra loro per approfittare delle aspirazioni. Ma naturalmente ciò è stato valido per quelli che avevano compagni veloci, non per esempio per Reutemann, Merzario e Beltoise. Regazzoni comunque non aveva la macchina a posto per strane vibrazioni alla parte anteriore, e quando le avevano eliminate gli è mancato il motore, cosicché non ha potuto fare giri veloci.

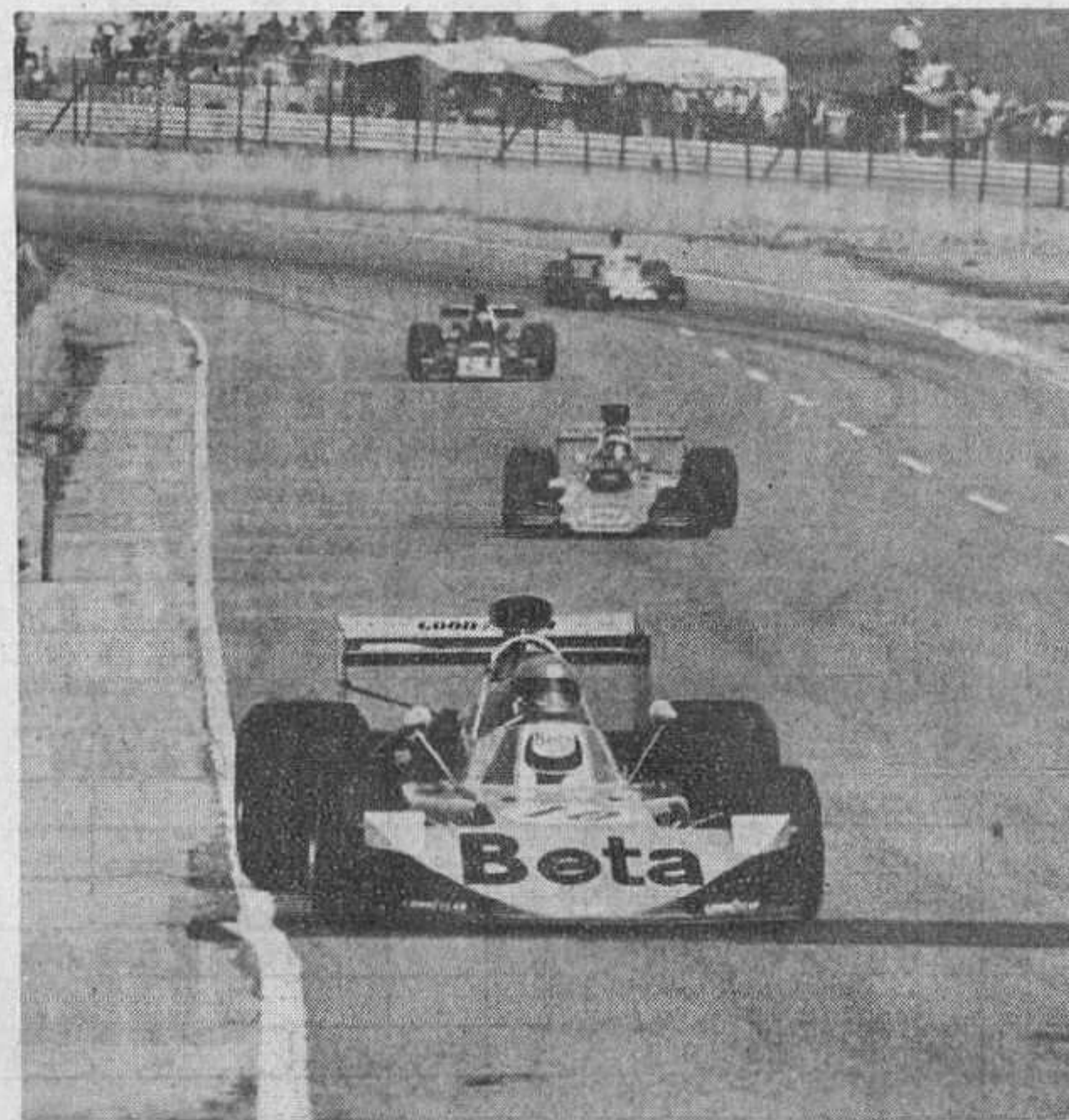
Alla fine delle prove attese per i tempi ufficiali, che sono stati conosciuti ed immediatamente contestati da quasi tutti. La revisione effettuata dai cronometristi ha dato i risultati che vedete nella tabella, ma che si sono saputi solo il giorno dopo.

Da segnalare che Brambilla è rimasto senza benzina d'improvviso a metà di una curva e mandandogli il motore è uscito di strada danneggiando leggermente il musetto.

Le prove finali del venerdì sono state compiute su pista meno buona, perché nel frattempo avevano provato anche le macchine delle categorie minori che correvano nelle gare di contorno. Hanno potuto migliorare i loro tempi solo quelli che avevano girato male giovedì e tra queste sono stati Regazzoni e soprattutto Merzario ad ottenere i risultati più interessanti. Merzario con un motore fresco, anche se non potentissimo tan-

PILOTA	VETTURA	GIOV.	VEN.
Niki Lauda	Ferrari 312 B/3	1'16"58	1'16"66
Carlos Pace	Surtees-Fina TS 16 Ford	1'16"63	1'18"38
Arturo Merzario	Iso-Marlboro 1R Ford	1'17"85	1'16"79
Carlos Reutemann	Brabham BT 44 Ford	1'16"80	1'17"15
Emerson Fittipaldi	Texaco-Marlboro-McLaren M23	1'16"82	1'17"39
Clay Regazzoni	Ferrari 312 B/3	1'17"20	1'16"85
Hans Joachim Stuck	March 741 Ford	1'17"60	1'16"98
Jedy Scheckter	Tyrrell Elf Ford	1'16"99	1'17"17
Denis Hulme	Texaco-Marlboro McLaren M23	1'17"43	1'17"11
Jacky Ickx	Lotus JPS/9 Ford	1'17"18	1'18"72
J.P. Beltoise	BRM-Motul P 201	1'17"34	1'18"38
Mike Hailwood	McLaren-Yardley M23 Ford	1'17"38	1'17"34
John Watson	Brabham BT 42 Ford	1'17"53	1'17"39
James Hunt	Hesketh 308 Ford	1'17"74	1'17"61
Patrick Depailler	Tyrrell Elf Ford	1'17"91	1'17"75
Ronnie Peterson	Lotus-JPS/9 Ford	1'18"39	1'18"00
Jochen Mass	Surtees-Fina TS 16 Ford	1'18"75	1'18"23
Graham Hill	Embassy-Lola T 370 Ford	1'18"25	1'18"94
Vittorio Brambilla	March-Beta 741 Ford	1'19"39	1'18"29
Dave Charlton	McLaren M23 Ford	1'18"37	1'19"20
Henri Pescarolo	BRM-Motul P 160 E	1'18"46	1'18"39
Ian Scheckter	Lotus 72E Ford	1'18"56	1'20"07
Richard Robarts	Brabham BT 44 Ford	1'18"80	1'18"60
Eddie Keizan	Tyrrell-Ford	1'19"00	1'20"07
François Migault	BRM-Motul P 160 E	1'19"14	1'19"24
Paddy Driver	Lotus-72E Ford	1'19"49	1'20"98
Tom Belso	Iso-Marlboro 1R Ford	1'20"63	1'19"80

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza



Veramente buono il debutto in Formula 1 di Brambilla, che è giunto decimo con una vettura a lui sconosciuta in una pista sconosciuta

to che sul diritto era regolarmente superato, ha ottenuto addirittura il terzo tempo assoluto, suscitando sensazione. In effetti quelli che hanno davvero girato forte il venerdì sono stati Lauda, che ha quasi ripetuto il miglior tempo, Merzario e Stuck, anche lui molto bravo, oltre a Regazzoni.

Ai fini dello schieramento di partenza perciò si aveva primo Lauda, seguito da Pace, Merzario, Reutemann, Fittipaldi, Regazzoni, Stuck, Scheckter, Hulme, Ickx, Beltoise, Hailwood, Hunt, Watson, Depailler, Peterson, Hill, Mass, Charlton, Brambilla, Ian Scheckter, Pescarolo, Keizan, Robarts, Driver, Migault e ultimo Belso.

f. I.

• A proposito delle gare di F. 2 (alcune) che farà Fittipaldi nel TEAM SURTEES, è stato pare proprio il brasiliano a combinare l'ingaggio dei due piloti dell'Equador, Sausto Merello e Guillermo Ortega. In Europa questi nomi non dicono gran che, ma dice quello del loro direttore corsa: Ron Dennis.

• Qualche altra notizia sul TEAM HARPER. Bob Harper, tanto per cominciare, non è americano come si era detto, cioè i suoi genitori lo erano ma lui è nato a Hong Kong ed è suddito britannico. E' concessionario appunto a Hong Kong di Ford, Alfa, BMW, Lotus, Mitsubishi e Reliant. Quest'anno investe nella squadra di F. 2 100.000 sterline e inoltre, come si è già detto, patrocinerà anche Makinen e Fleming con le Escort ufficiali nel Rally di Scozia. Circa la F. 1 per il 1975 non ci sono ormai più dubbi. Harper dichiara di considerare la F. 2 il trampolino di lancio per i grandi premi e intanto ha già presentato due belle March-BMW per Purley e Quester. Oltre alla leggibile scritta «Team Harper», sulle vetture spiccano caratteri cinesi e, se cominceremo a vedere decals giapponesi sulla Maki, finiremo per trovarci in una grande confusione.

• Il guasto occorso alla parte anteriore della Amon, a Goodwood, è ora stato addebitato a un fuso a snodo in titanio di fabbricazione difettosa.

FITTIPALDI corre a INDY?

LONDRA - Si continua a sentire dire che EMERSON FITTIPALDI parteciperà alla 500 Miglia di Indianapolis, ma poiché la data è in concomitanza con quella del GP di Monaco, il brasiliano dovrebbe rinunciare a una prova del mondiale, fatto che lascia dubbiosi.

• Si sono già iscritte al RALLY DI JUGOSLAVIA (30 maggio-2 giugno) le squadre della Fiat (italiana e polacca) e quelle della Skoda, della Wartburg e della Trabant. Il percorso sarà di 1990 chilometri, con ventisei tappe e undici prove in salita.

• Probabilmente l'unica novità, fra le iscrizioni della gara di F. 1 a Silverstone sarà quella di Takahara su March. Resta sull'elenco finale un paio di Shadow per Jarier e «un pilota da nominare», confermata la presenza della Token e dell'Amon, nessuna Ferrari, poi tre McLaren, due BRM, una sola JPS per Peterson, Surtees, Ensign, Lyncar, Lola e Hesketh.

Una ragazza 3ª a Kyalami in formula V

KYALAMI - Il Gran Premio del Sud Africa è stato preceduto da una interessante serie di gare minori, per monoposto addestrative e berline di serie. Ventidue le vetture in lizza per la FORMULA VEE, corsa che è stata dominata dall'inizio alla fine dalla Witter Vee di Gawie Couws. Dietro a lui, bella lotta fra Knez, Viljoen, Haller e la signorina Randall che alla fine si piazza terza dietro Knez (Vemo Vee) e davanti ad Haller.

La gara di FORMULA FORD ha avuto un inizio burrascoso, con una collisione in partenza che ha ridotto a 14 le 18 macchine al via, fortunatamente senza danni ai piloti. Tilanus, Van Straaten e Thompson eccitano la corsa, alternandosi al comando. Vince la Merlyn di Tilanus, mentre Thompson con un'altra Merlyn ha preceduto la Palliser di Van Straaten.

Nella corsa per le GRUPPO 1 patrocinata dalla Castrol, bel successo dell'Alfa di Terblanche che ha preceduto la Ford Cortina di Booysen e la Vauxhall di Chatz.

• Alla « rivelazione » della MAKI alla stampa (la parola non è esagerata, perché deve proprio essere stata la più grande sorpresa motoristica dei recenti anni) qualcuno ha osservato che Ganley aveva già assunto la dovuta espressione imperscrutabile. Noi gli abbiamo ricordato, piuttosto acidamente, una conversazione avuta con lui allo Showboat, quando aveva protestato di essere soltanto un pilota disoccupato, che dirigeva la sua impresa personale di attrezzi. E va bene, dopo tutto le cose riservate sono riservate e in momenti simili i giornalisti sono una seccatura...

• Fin'ora le iscrizioni al Rally Coppa del mondo sono settanta, pochissime però provenienti dal solito mondo dei rallies (eccezione, Mehta sulla Fulvia). In ogni modo ci sono vetture inconsuete quali la Leyland T76 e le Jeep Cherokee del team canadese e alcuni altrettanto inconsueti piloti, compreso Moss, che gareggerà con Michael Taylor.

Tra due fuochi

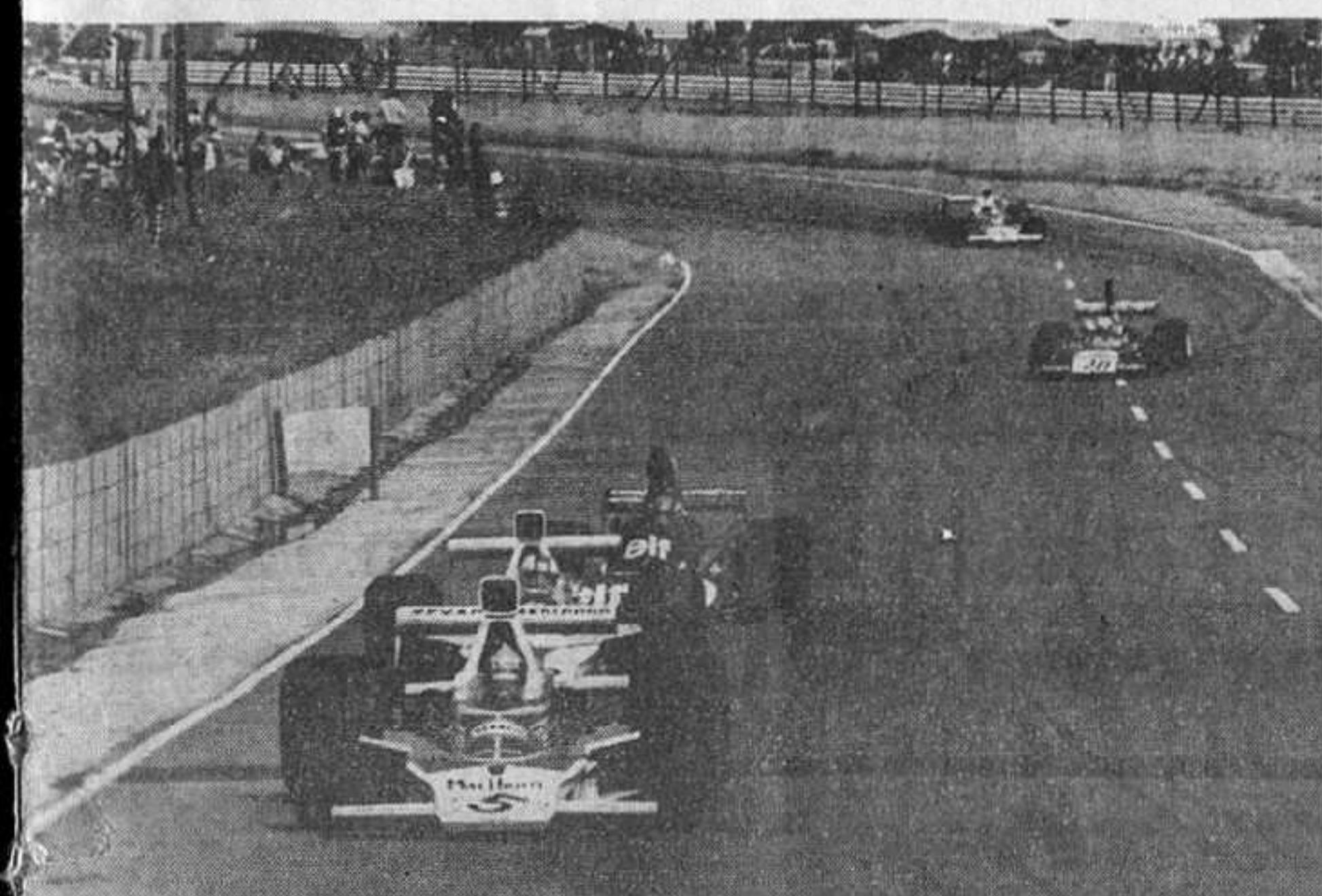
KYALAMI - Luca Montezemolo tra due fuochi: Enzo Ferrari gli ha «promesso» che alla prima vittoria della squadra porterà il suo «assistente alle corse» dal barbiere, quello personale dove Enzo Ferrari va a farsi radere ogni mattina. Luca Montezemolo vuole fortissimamente una cosa: che arrivi una vittoria della Ferrari; ma vorrebbe anche salvare la capigliatura. Vedremo come finirà.

tro era prevista solo una sessione di un'ora e mezza ma la Lotus ha reclamato e così per questa giornata si è avuta una sessione di 90 minuti con presa di tempi e una uguale sessione successiva libera.

Il giovedì il tempo è stato buono, con cielo semicoperto e un poco di vento e sole a tratti. Le temperature sono state abbastanza elevate ma meno che negli anni precedenti. Il primo a entrare in pista è stato James Hunt e l'ultimo Beltoise.

Parecchi avevano già compiuto le prove preliminari la settimana scorsa mentre le Ferrari e la Iso di Merzario non avevano mai provato.

I migliori tempi sono venuti nella seconda sessione di prove, con le temperature scese. La pista in buone condizioni ha permesso a Lauda di ottenere il miglior tempo con 1'16"58 seguito da Pace con 1'16"63, Reutemann 1'16"80 e Fittipaldi 1'16"82. Abbastanza sorprendente il tempo di Scheckter che è sceso anche lui sotto il minuto e 17 secondi, anche se di un solo centesimo. Seguono poi Ickx 1'17"18, Regazzoni 1'17"20, Bel-

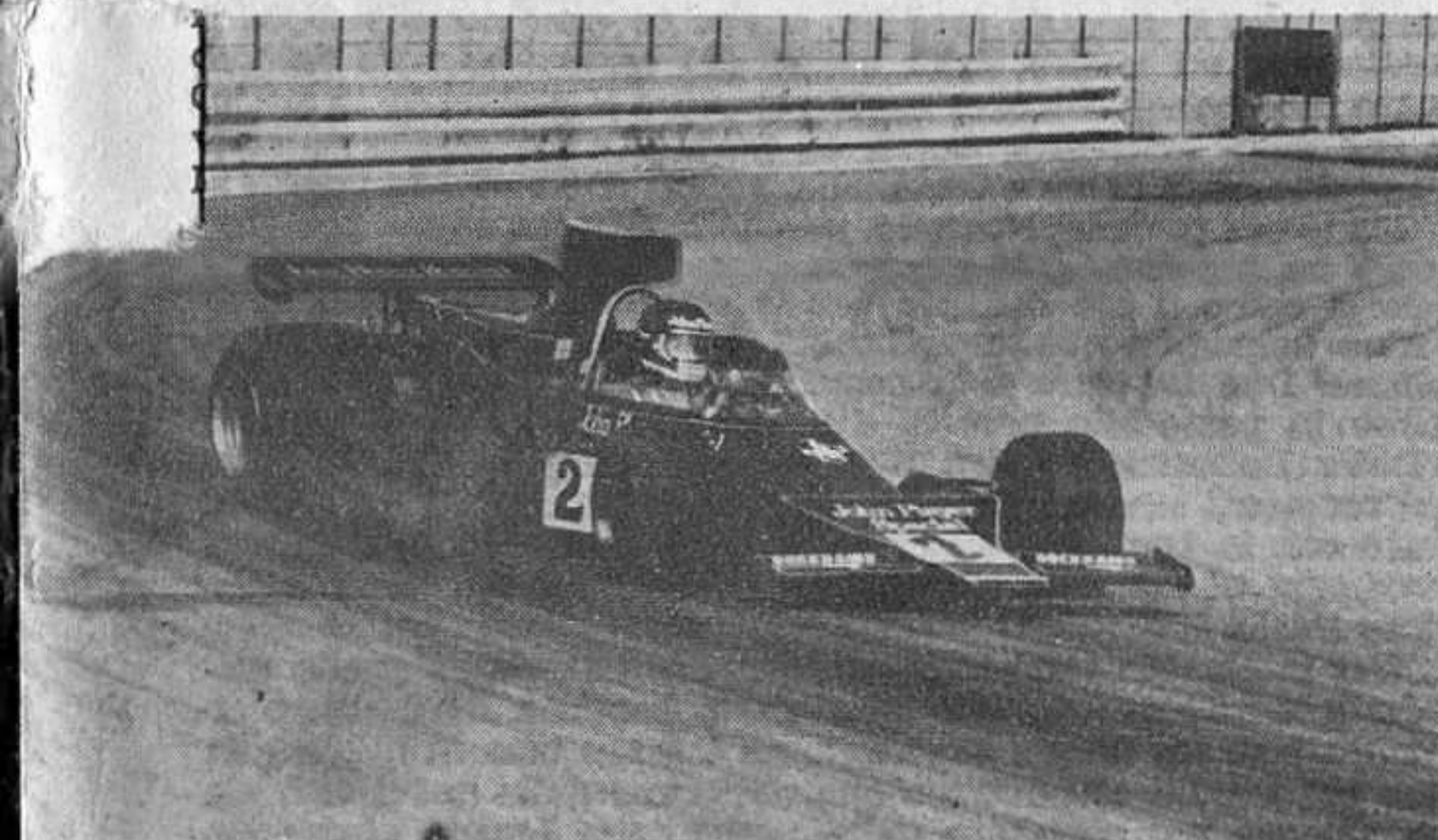


Fittipaldi, Hailwood e Depailler precedono Merzario ed Hulme nella fase iniziale della corsa. Depailler è stato migliore di Scheckter

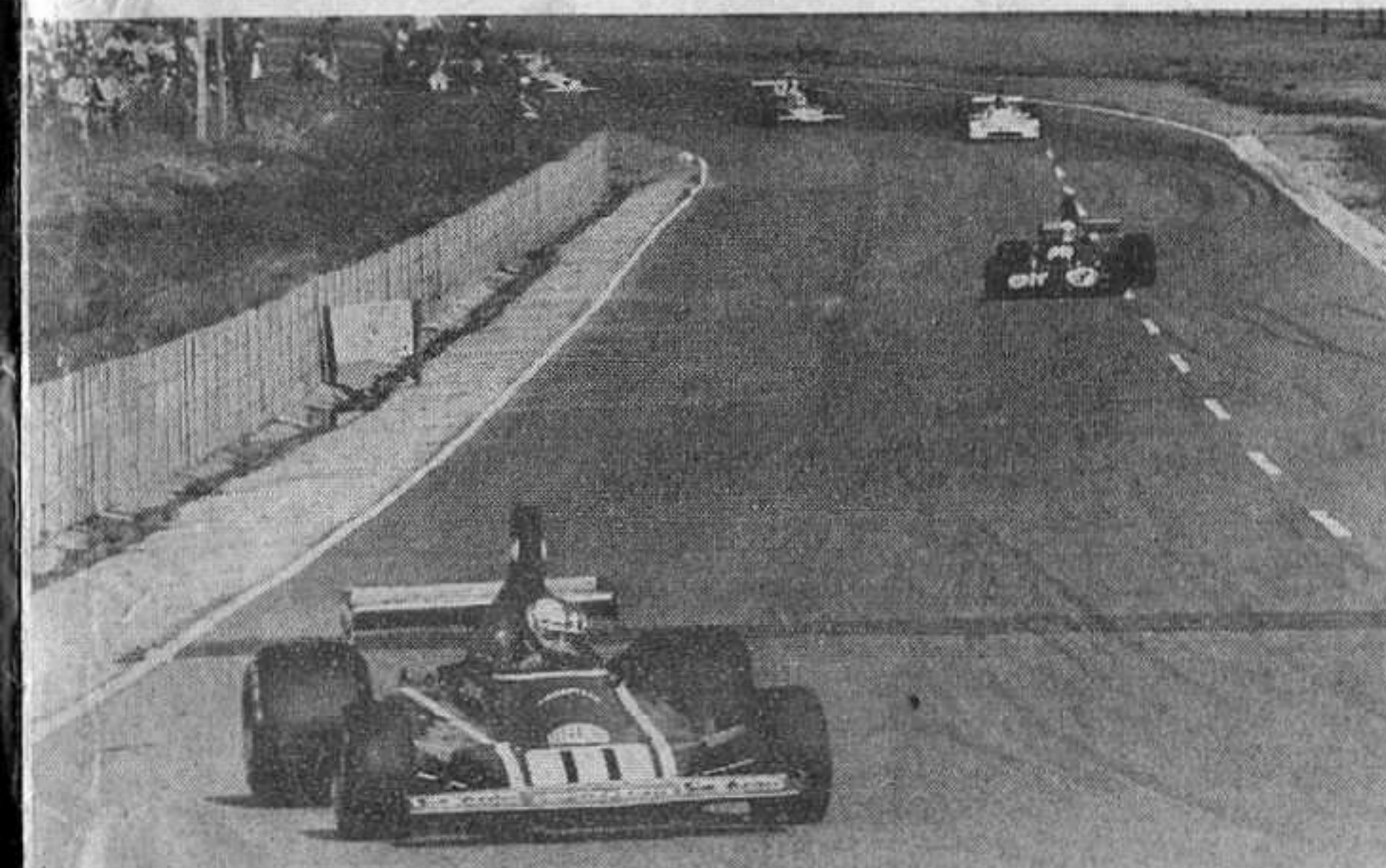
Comincia da NIVELLES F.1 la vera nascita del «circo»?

BRUXELLES - Il G.P. del Belgio, che era stato ufficialmente soppresso, ora si svolgerà certamente grazie alla Bang e Olufsen, diventata da poco il principale patrocinatore della gara. Corre voce che dietro all'accordo segreto con gli organizzatori (RACB) ci sia stato Bernie Ecclestone, il quale sarebbe stato assistito molto da vicino da Pat Duffeler della Marlboro, godendo anche della collaborazione della Texaco.

Questo drammatico mutamento nella situazione induce a porsi una domanda: l'associazione costruttori, della quale Ecclestone è un socio di primo piano, ha intenzione di accollarsi l'organizzazione del Gran Premio? E che cosa penserà la CSI, di tale possibilità?



Non ostante il suo impegno, Ickx non ha combinato molto né in prova né tantomeno in corsa con la nuovissima JPS/9. Il suo esemplare non aveva la frizione automatica, a differenza di quella di Peterson, che però è stato a lungo disturbato da noie di vario genere al sistema



Dietro a Lauda e Reutemann, sono stati a lungo a darsi battaglia Regazzoni — che poi si è staccato — Scheckter, Hunt, Fittipaldi ed Hailwood. Poi, Hunt è uscito di scena per la rottura del motore al 13. giro

Progettazione avanzata per la F.1 di FORGHIERI

Forse avrà un «otto» la FERRARI T.5

Si chiamerà T5 (dove il T sta ad indicare la posizione del motore che è trasversale), oppure T.05, e avrà un motore ad 8 cilindri a V o addirittura boxer, la nuova Ferrari di F.1 che l'ing. Forghieri ha approntato nel suo «eremo» di Fiorano, dopo aver reso competitiva l'attuale 312 B3 terza versione che permette a Regazzoni di guidare la classifica mondiale.

La Ferrari F.1 T5 è quasi pronta, almeno così giura chi nel «giro» ha avuto occasione di vederla, e proprio in questa settimana è ritornata a Maranello dopo aver effettuato delle prove di aerodinamica nella galleria del vento della Pininfarina a Torino.

Il telaio della nuova F.1 sarà fatto tutto a Maranello come d'altra parte sono state fatte a Maranello le monoscocche che Rega e Lauda hanno guidato a Kyalami. L'ing. Forghieri ha però abbandonato la monoscocca ed è ritornato al telaio in tubi racchiuso in una «pelle» di alluminio.

Esteticamente, la T5 assomiglia alla Shadow, è infatti molto panciuta ai lati, il posto di guida è molto avanzato ed è anche eccezionalmente bassa. Alla galleria del vento è stata provata una soluzione che aveva un doppio alettone davanti e il solito posteriore, ed è in questa veste che nei primi giorni d'aprile la nuova F.1 dovrebbe effettuare i primi collaudi a Fiorano.

I radiatori dell'acqua sono sdoppiati anteriormente all'altezza delle ruote, mentre quelli dell'olio sono ai lati della macchina dietro le spalle del pilota. Motore e cambio dovrebbero essere le novità più appariscenti della nuova F.1. Innanzi tutto un motore ad 8 cilindri a V o boxer montato trasversalmente, come il cambio, che potrebbe far pensare alla soluzione che ai tempi dell'ing. Lampreli si cercò di attuare; un motore ad 8 cilindri per quei circuiti piccoli e «guidati»

tipo Montecarlo e un motore a 12 cilindri per i circuiti veloci, anche alla luce del recente risultato di Kyalami dove le Ferrari di Lauda e Regazzoni in ottima posizione si sono dovute ritirare dopo che, per tenere il passo degli 8 cilindri Cosworth, hanno rotto. Se sarà montato l'8 cilindri a V (come sembra più probabile) in posizione trasversale anche il cambio tutto nuovo e tradizionale (per il momento) sarà trasversale, mentre in un secondo tempo si monterà un cambio semiautomatico.

Di questo cambio semiautomatico tipo Lotus, sappiamo che lo si sta costruendo a Maranello, che presto sarà montato sulle attuali vetture, e che dovrebbe esordire sperimentalmente al G.P. di Montecarlo. Se i risultati saranno soddisfacenti verrà utilizzato poi sulla nuova T5.

Per buona parte dell'attuale stagione, la Ferrari correrà con le macchine che hanno tanto ben impressionato fino ad ora, portando avanti con collaudi anche sulle piste dove si svolgono i G.P. le prove della T5, che stando alle notizie, si cercherà di rendere competitiva per farla esordire ufficialmente al G.P. d'Italia in settembre a Monza.

In settimana, intanto, Regazzoni e Lauda di ritorno dal Sud Africa, porteranno avanti la messa a punto della Sport che è rimasta un po' «orfana» in questi ultimi tempi. Ritornato dopo la cura della «galleria del vento» a Maranello il 312 P ha subito alcune modifiche di aerodinamica che si cercherà di tradurre in pratica per cercare di migliorare i tempi in pista. Alla 1000 Km di Monza la Ferrari non ci sarà, ma se «l'amica-nemica» Alfa Romeo dovesse vincere, una Ferrari prima o poi salterà fuori per contrastarle il passo

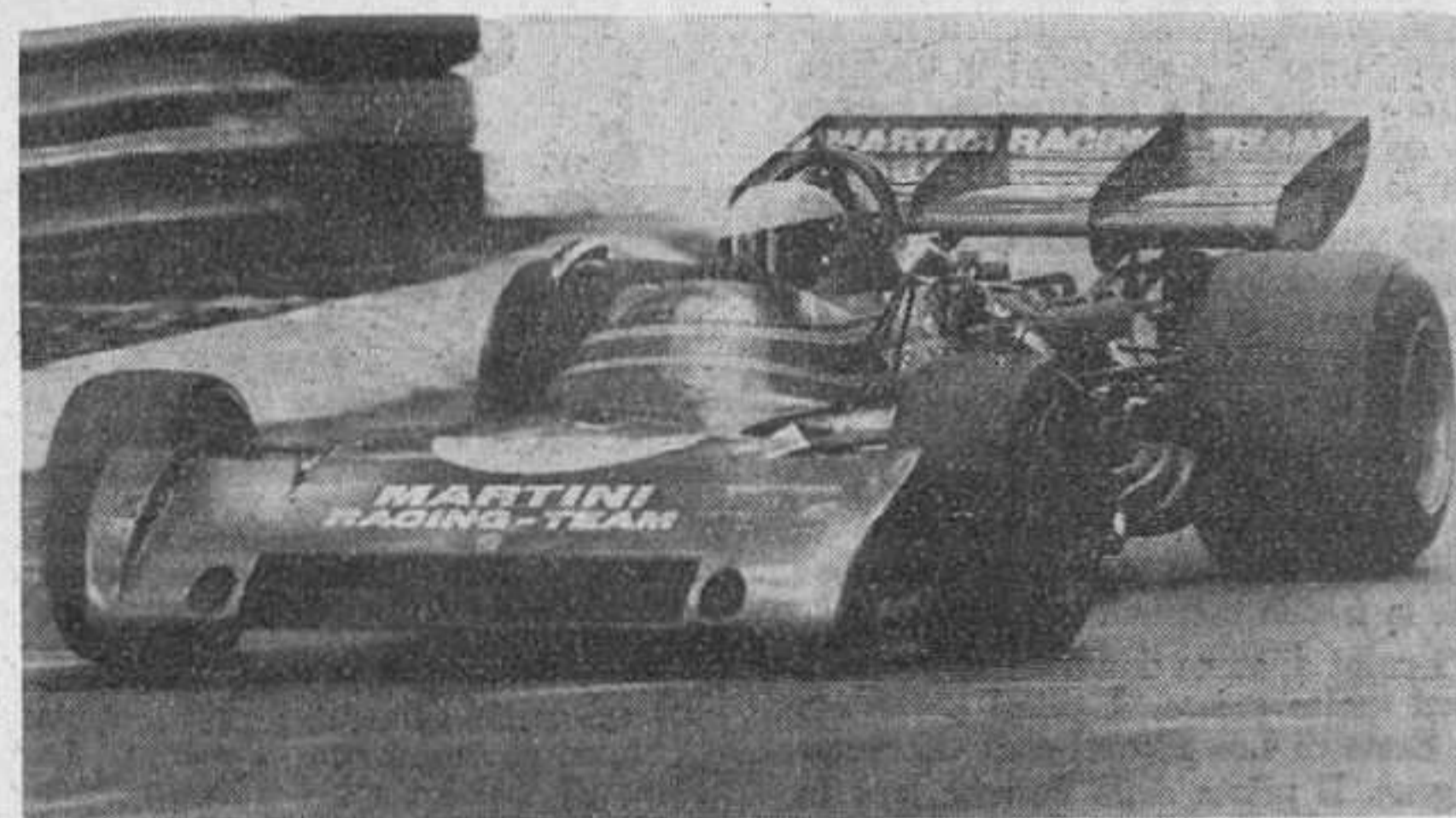
La TECNO ripropone la sua F.1 col 3000-8

Una nuova Tecno F.1. entro l'anno dovrebbe gareggiare nel mondiale piloti. Anche se per ora la notizia è tenuta gelosamente segreta, siamo in grado di anticiparla per i lettori di AUTOSPRINT.

La «passionaccia» che da sempre ha accompagnato Luciano Pederzani non lo ha del tutto abbandonato dopo l'avventura (finita ora in tribunale) con la Martini.

La «voglia» di rientrare fra i componenti del circo della F.1 c'è e c'è sempre stata e si dovrebbe avverare entro l'anno. Dopo il trasferimento nella nuova sede vicino alla tangenziale di Bologna, l'ing. Bocchi si occupa della Lola T 292 con cui Craft dovrebbe debuttare nel gruppo 5 con il motore due litri boxer della casa di Borgo Panigale, ad iniziare dalla 1000 km di Monza del 25 Aprile.

Proprio da questa iniziativa



prenderà il «volo» la rentrée in F.1 della Tecno. Lo sponsor di Craft che si cela dietro la scuderia «Crowns - Racing», è uno dei più grossi costruttori edili di Londra. Martin Birrane, questo è il suo nome, aspetta solo di vedere all'opera il due litri sulla Lola di Craft, prima di dare il suo appoggio (non morale) alla iniziativa di far correre una nuova Tecno F.1 per Craft e altro pilota da designare.

Praticamente tutta l'operazione prenderà il via dopo che il 2008 della Tecno avrà dimostrato di essere competitivo, e la nuova F.1 con un telaio in tubi potrà portare indifferentemente sia il motore 12 cilindri Boxer oppure l'otto cilindri che si sta ultimando a Bologna.

In una recente prova al banco il motore di Pederzani che dovrà essere montato sulla Lola T 292 ha dato 332 CV a 11.500 giri, e verrà provato sul circuito di

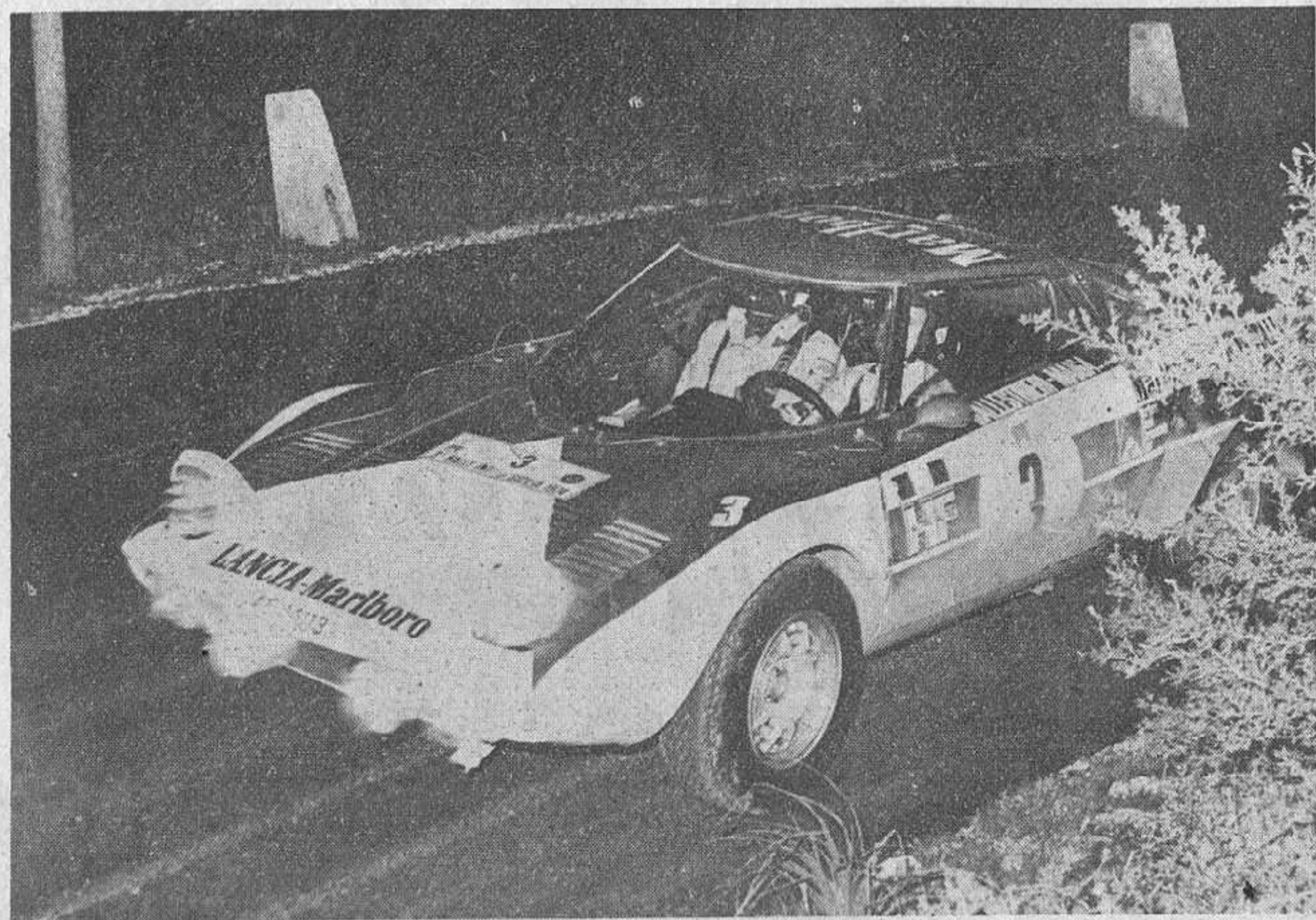
Misano appena terminato di essere montato.

Confortati da questa esperienza i tecnici della Tecno hanno deciso di portare avanti la realizzazione dell'otto cilindri 3000 boxer, che dopo le opportune prove si dovrebbe montare sulla F.1.

Il 3008 verrà pronto entro la settimana entrante, ed inizierà subito le prove al banco, prima di essere montato alternativamente con il 12 cilindri prima sul vecchio telaio che Pederzani aveva allestito per Nanni Galli un anno fa, e dopo le prove in pista a Misano su un nuovo telaio che si sta già disegnando nel nuovo ufficio tecnico di Borgo Panigale.

Le previsioni per correre alla Tecno sono tutte rivolte verso il motore 8 cilindri Boxer 3000, confortati dalle esperienze del 2000.

Giancarlo Cevenini



Come la LANCIA ha sconfitto anche le forature La cabala-chiave

CEFALU' - Si erano iscritti in 85. 79 avevano effettuato le verifiche, 78 hanno preso venerdì pomeriggio il via dal lungomare di Cefalù per tornarci in 51 quattordici ore dopo. In queste cifre sta forse la cabala del terzo Rally di Sicilia che vede classificati in finale ben 60 equipaggi, una cifra cioè assai elevata rispetto un po' a tutti i rally nostrani e soprattutto se confrontata col numero dei « superstiti » degli anni passati. Il fatto è che l'aver scelto tutte prove asfaltate, buttando nel dimenticatoio la tanto criticata formula « scassamacchine », ha permesso a tanti — soprattutto privati — di finire l'unica tappa di questa edizione-austerità.

La storia del rally, abbastanza movimentata nella prima parte, sembrava essersi assopita durante la notte, con le due Fiat di Bacchelli e Verini saldamente in testa, per poi « risvegliarsi » alle prime luci dell'alba quando la generosa rimonta del « Balestra » ha dato la sveglia a tutti radunando sotto lo striscione d'arrivo una folla insperata per la fredda mattinata madonita.

I colpi di scena dunque erano cominciati molto presto. I primi portavano la firma di Leo Pittoni e di Giorgetto Pianta. Il pilota della Porsche, qui in gara con la Cica Lurani, era costretto a dichiarare forfait prima ancora di iniziare la prima prova speciale (Ferla) col motore in disordine.

In tema di sfortuna la citazione di diritto spetta a Pianta-Scabini, fermati sì e no dopo una cinquantina di metri dal via della prima prova per il cedimento di un giunto dell'X-1/9 gruppo cinque 1800.

Proprio in questa prima prova il terzetto della Lancia firmava una prestazione velocistica di rilievo. Primo Andruet, secondo Ballestrieri e terzo Garzoglio con la Beta che qui si è espressa al meglio.

I guai per la Lancia devono però ancora arrivare. Andruet, dopo aver dominato le tre prime prove speciali (Ferla, S. Anastasia-Montenero e Bivio Geraci-Geraci) è costretto a perdere circa 18 minuti — in parte in prova speciale e in parte al C.O. — per sostituire da solo una gomma che si era afflosciata durante la Polizzi-Piano Zucchi. Dopo aver ripreso effettuando altre tre prove il francese era costretto a fermarsi definitivamente col comando dell'acceleratore in avaria. La Beta di Pregliasco e Garzoglio invece, dopo

aver picchiato nella Polizzi-Piano Zucchi, era costretta dalla rottura di un tirante del cambio, uscito di sede in seguito all'urto, a doversi fermare dopo un inizio assai promettente.

La storia di Ballestrieri invece è assai

La BETA coupé fa scalpore

● Molto attesa alla prova era la Beta Coupé di Pregliasco-Garzoglio con motore ad iniezione preparata da Bosato (si parla di quasi 180 CV). La scocca era la stessa di Chamonix come pure il cambio. Purtroppo la macchina è rimasta troppo poco in gara per poterla giudicare come meriterebbe, il suo tempone nella prima prova speciale (alle spalle delle due STRATOS) però ha fatto veramente scalpore ed è stato un vero peccato che nella successiva prova abbia picchiato danneggiando l'assetto. La causa del ritiro sembra poi sia stata la quarta marcia che in un dosso è rimasta bloccata.

● Già decisa dalla Sottocommissione Rallies la Squadra Rally CSAI di quest'anno. La compongono Ambrogetti, Toni Carello, Bacchelli, Beretto, Cambiaghi e Vanni Tacchini. A disposizione dovrebbero esserci alcuni milioni in più, si andrà quindi anche al Rally delle Rose di Antibes oltre che a tutte le prove della Mitropa con eccezione del Semperit (non gradito).

● In gara c'era anche la Beta Coupé di Tony Carello, una G.3 camuffata da G.5, per via dell'omologazione in vigore solo dal 1. aprile, e preparata a Genova dall'University Motors. Non ha comunque avuto fortuna perché le batterie si scaricavano di continuo lasciando al buio il povero Carello. Come dire... ironia della sorte!

● Definiti i programmi Lancia a prossima scadenza: Andruet parteciperà al campionato francese iniziando dal Ronde della Giraglia (con la Stratos) e si correrà sempre in Italia senza puntare comunque a nessuna classifica.

● Sono partite le Fulvia per l'Africa: adesso il più grosso problema sarà convincere gli organizzatori a non eliminare, causa le piogge, la parte nord, la più favorevole alle vetture italiane.

più movimentata. Vittima di tre forature ha perso quasi tre minuti alla Bivio Geraci-Geraci, ha dovuto cambiare due volte le gomme afflosciate (la terza volta, a 100 metri dalla fine della prova, ha preferito continuare con una ruota a terra), ha perso una quindicina di secondi per lo spegnimento del motore a Scalfani e poi, dalle due di notte, ha dovuto brigare con la coppa dell'olio del cambio incrinata dalla protezione, andando avanti a forza di rimbocchi continui, l'ultimo dei quali — tre litri d'olio qualunque, comprati da un meccanico aperto a Cefalù, in extremis — per raggiungere il traguardo del lungomare della cittadina, dopo la fine della prova speciale di chiusura.

Ma se Bacchelli e Verini erano passati, con i loro spider 1850, saldamente al comando sin dalla quarta prova (Polizzi-Piano Zucchi) grazie alle disavventure... gommistiche di Andruet e Ballestrieri, la rimonta del ligure era stata costante e progressiva, e bene hanno fatto gli uomini di Silecchia, soprattutto dopo che Bisulli era finito irrimediabilmente fuori strada per il fondo scivoloso (nello stesso punto sono uscite altre quattro macchine!) nel trasferimento verso Polizzi, a non cedere alla tentazione di contrastare il passo alla più rapida Stratos, tenendo d'occhio i vantaggi concreti dei punti di campionato. A mezzanotte, dopo la tredicesima prova, Ballestrieri viaggiava con un ritardo tra C.O. e P.S. di 25" su Bacchelli (e di soli 9" su Verini) ma poi alle tre del mattino dopo la diciassettesima prova speciale il suo distacco era aumentato a una quarantina di secondi sul leader Bacchelli restando di 9" su Verini. Nella prova successiva, quella determinante di Geraci, l'Amilcare, però, grazie anche alla notevole lunghezza del settore cronometrato, staccava Verini di 38" e Bacchelli addirittura di 5", balzando al comando della classifica, già prima che si verificasse il « giallo » della prova successiva (Polizzi) poi annullata dopo l'incidente alla Pittoni. Da questo momento il rally non aveva praticamente più storia, con l'unico Thrilling circa le possibilità della gocciolante (d'olio) Stratos di arrivare fino in fondo.

Giulio Mangano

VAI, AMILCARE!

Questo incitamento del più esuberante meccanico LANCIA è stato forse decisivo nel durissimo RALLY siciliano

A sinistra, Ballestrieri e Maiga con la Stratos-Mariboro vincente. In Sicilia c'era anche la Stratos sovralimentata (a destra), affidata ad Andruet-«Biche», dimostratasi difficile ma estremamente competitiva

STRATOS

CEFALU' - Michele Noviello, tra tutti i meccanici che da anni colorano l'ambiente dei rallies è certamente uno dei più caratterizzati per quel suo fisico da peso massimo, quel suo attaccamento alle sorti della Lancia e soprattutto quella carica di simpatia che riesce a trasmettere ai circostanti anche quando li rimbrotta di togliersi dai piedi perché ha solo dieci minuti per « rifare » una macchina. Noviello rientrava in una assistenza in un rally italiano dopo un'assenza di oltre un anno (e come lui anche il validissimo Gotta, vero cervello di tutta l'operazione Stratos) il tempo giusto intercorso dalla prima uscita corsaia del prototipo Lancia alla sua apparizione rallystica in Italia.

Ora è stato proprio Noviello a convincere Ballestrieri all'assistenza di Piano Zucchi (alle prime ore dell'alba) che non era proprio il caso di mollare, anche se quel maledetto olio continuava ad uscire dalla crepa del carter: mentre in un boato infernale la Stratos se ne ripartiva illuminando la notte la sua voce baritonale finiva di gridare « Vai Amilcare, stai tranquillo, sarà come a Chamonix, vedrai che arrivi in fondo! »

Ed aveva ragione, Noviello, perché la Stratos « nata per vincere » ha superato anche questo esame che ha rischiato di rivelarsi come il più difficile per le continue disavventure che hanno bersagliato l'equipe Lancia per tutta la lunga notte siciliana. Due forature e la sosta all'assistenza per ovviare almeno in parte alla perdita d'olio erano costate ai campioni d'Italia Ballestrieri-Maiga diversi minuti bloccandoli sempre nei momenti cruciali del loro assalto alla prima piazza oltretutto con la tremenda paura di fare la stessa fine dei propri compagni di squadra bloccati quasi subito nonostante il furioso inizio.

Per la Stratos sempre giovane, molto per via di quella maledetta omologazione che non vuole saperne di arrivare, è venuto così un nuovo successo, ed è stato uno di quelli alla fine più graditi al pubblico che nel corso della notte si è via via sempre più schierato dalla parte della Lancia vivendone



Fulvio Bacchelli, assieme a Torriani, ha dimostrato con questo suo magnifico 2. posto che le speranze in lui riposte non sono casuali



Lo choc di ANDRUET con i cavalli-pesanti «il turbo non lo guido più!...»

CEFALU' - Un orecchio indiscreto ha intercettato le comunicazioni radio del Team Lancia e ha potuto cogliere un giudizio certamente assai sincero di Jean Claude Andruet sulla Turbo Stratos. Dopo la terza prova, quando era ancora in testa e aveva primeggiato in tutte le «speciali», il francese si fermava all'assistenza, piuttosto scioccato, e chiedeva di parlare per radio con il d.s. Audetto. «Non guiderò più questa macchina — diceva con voce chiaramente alterata il pilota — perché è troppo potente. Quando schiaccio il pedale

dell'acceleratore viene un gran colpo alla schiena e la vettura va via di coda. In questa prova mi sono girato un paio di volte. Non è possibile guidarla tranquilli Daniele, è troppo potente. E' un siluro! E' un vero siluro. Dimmi tu come debbo fare».

Dall'altro lato, dopo un attimo a base di fruscii e crepitii la voce di Audetto finiva per rassicurare Andruet. «Non ti preoccupare Jean Claude, un rimedio c'è: non schiacciare troppo il piede dell'acceleratore. Vai più adagio!».

g. m.

OS, nata per vincere

tutti gli sforzi per conquistare quel primo posto che alla vigilia sembrava sicuro al cento per cento per via di queste strade siciliane che sono e resteranno sempre quelle della Targa Florio, tortuose e velocissime allo stesso tempo, con quell'asfalto viscido dove chi sbaglia è costretto sempre a pagare con gli interessi.

Ne sa qualche cosa Bisulli che quasi subito, nel trasferimento verso Polizzi, è letteralmente scivolato fuori strada finendo su una punta rocciosa che ha frantumato tutta la parte anteriore della vettura e le sue speranze di punti per il campionato italiano dove adesso sono balzati al comando Verini e Macaluso estremamente «ragionieri» in questa gara dove troppi erano i rischi cui si andava incontro, tantopiù che l'«enfant prodige» Bacchelli era tutto impegnato a mostrare a Torriani (suo occasionale coequipier per il forfait dell'ultima ora di Rossetti) quanto ci sapeva fare con il volante in mano. Così alla fine, dietro a Ballestrieri è finito proprio il biondo ventitreenne Bacchelli a riprova che dei due, tra lui e la Fiat, l'affare l'ha fatto proprio quest'ultima ad ingaggiarlo.

Le vetture superpotenti che dovevano dominare non hanno avuto però molta fortuna se si eccettua la macchina del vincitore: della Stratos di Andruet, del bellissimo Prototipo Fiat di Pianta e della Porsche-Bonomelli affidata a Pittoni leggerete in cronaca così che di potenti ci sono rimaste allora le solite Porsche Carrera G. 4, 5, ma soprattutto 3 dato che in questo gruppo c'è quel De Eccher che non fa chiudere occhio a Roberto Angiolini, patron del Jolly Club, che si vede le sue Fulvia, quest'anno veramente perfette in tutto, obbligatoriamente battute nonostante Dall'Ava sia riuscito ad arrivare al traguardo guidando come sempre da favola. De Eccher, Salvador e la loro Porsche rischiano di diventare il «leitmotiv» della stagione nel Gran Turismo, ma non vorremmo che qualcuno desse meriti oltre misura alla macchina che vale almeno quanto l'equipaggio che la comanda.

Ma tra i due litiganti del G. 3 si è inserita un'altra vettura

che finalmente è arrivata ad un traguardo di prestigio, l'Opel Ascona G. 2 di Conrero che affidata a Svizzero, sempre più bravo e anche da qualche tempo sempre più simpatico (buon Virgilio, hai elaborato anche lui?), promette di diventare abituale protagonista dei nostri rallies. Ma per Conrero la gioia che ha giustificato le copiose lacrime al traguardo è stata anche quella del suo puntuale trionfo nel G. 1 dove i primi tre posti sono finiti proprio a tre sue vetture ad iniziare dalla Comodore di Brai-«Rudy» che ci ha confermato ancora una volta che tutte le macchine possono andare bene, basta avere la voglia di farle andare e disporre di un pilota come Brai capace di arrivare in Sicilia il giorno delle verifiche e partire alla cieca fidando solo sulle note lette ridendo (e questo è veramente il massimo) da quel mattacchione di «Rudy».

Le altre due Ascona erano quelle di Presotto-Peressinot (che avrebbero anche potuto vincere il gruppo se un minuto svolazzato in qua e in là non li avesse danneggiati) e quella di Tabanelli-Capra ritardata alla fine da una malandrina foratura all'ultima speciale.

In mezzo a loro è finito Ambrogetti che era molto deluso (a torto) della sua prestazione, e subito dietro la sfortunata Serena Pittoni il cui entusiasmo è stato mortificato da un assurdo incidente con un camion a rimorchio che incurante di tutto scendeva per la prova speciale costringendola ad un pauroso cappottamento fortunatamente risoltosi senza più gravi conseguenze.

Per ultimo infine abbiamo lasciato «Iccudrac» il gentile siciliano che debuttava in questa gara con la Porsche Carrera. Contrariamente a quanto pensavano molti sul suo passaggio dal piccolo 128 a questa macchina è terminato stupendo settimo assoluto dando in particolare una lezione a certi piloti (specie in Porsche) che prima della corsa parlavano, parlavano, parlavano...

Carlo Cavicchi

Doppietta BBM ad Albi a spese GRAC

ALBI - Ci si aspettava molto da questa prima prova della Coppa Simca Shell, che vedeva a confronto Grac Gotti e BBM, ma la gara non ha soddisfatto.

Assente Bernard Beguin, che in questa stagione dovrebbe essere uno dei primatori di questa disciplina, la competizione ha consentito alle BBM di fare una bella doppietta, che non ha però molto significato perché tutti i piloti di spicco erano assenti, oppure sono stati eliminati durante la gara, e non sempre in condizioni proprio regolari...

Coppa SIMCA-SHELL - Albi, 31 marzo - Gara di velocità in circuito per prototipi

LA CLASSIFICA
1. Arbelt (BBM Simca) 20 giri, 26'56"8, media kmh 181,926; 2. Moleson (BBM Simca) a 19'7; 3. Brillat (Grac) a 23'9; 4. Levier (Grac) a 1'00'5; 5. Valleix (Grac) a 1'23'6; 6. Herblant (Grac) a 1 giro; 7. Viriot (Grac) a 1 giro; 8. Lamerle (Grac) a 2 giri; 9. Simac (Danjel) a 3 giri; 10. Thepenier (Grac) Giro più veloce: Rolland 19'8, media kmh 166,119, record.

3. RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA - Seconda prova del campionato italiano rallies - Cefalù, 29-30 marzo.

1. Ballestrieri-Maiga (Lancia Stratos) 3.13'40"; 2. Bacchelli-Torriani (Fiat Abarth 124) 3.14'15"; 3. Verini-Macaluso (Fiat Abarth 124) 3.14'30"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 3.22'10"; 5. Svizzero-Strametto (Opel Ascona) 3.24' e 33"; 6. Dall'Ava-Maiga (HF 1600) 3.28'28"; 7. Iccudrac-Barbato (Porsche Carrera) 3.31'01"; 8. Runfolo-Balanza (Porsche Carrera) 3.31'07"; 9. Brai-Rudy (Opel Commodore) 3.33'11"; 10. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 3.34'06"; 11. Ambrogetti-Gigli (HF 1600) 3.35'09"; 12. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 3.36'44"; 13. Pittoni-Vanzi (HF 1600) 3.37'04"; 14. Bologna-Saporito (HF 1600) 3.37'19"; 15. Ferraris-Cianci (HF 1600) 3.37'37"; 16. Zandonà-Modulo (Opel Ascona) 3.38'03"; 17. Cambiagli-De Dominicis (Fiat Spider 124) 3.38'41; 18. Brambilla-Migliorini (HF 1600) 3.44' e 39"; 19. Magnani-Rossi (HF 1600) 3.49'27"; 20. Pasta-Silvuni (Alpine A 110) 3.51'40"; 21. De Luca-Punzo (BMW 2002) 3.53'28"; 22. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) 3.55'06"; 23. Amphicar-Gravina (Fiat 128) 3.55'42"; 24. Bordonaro-Ranieri (Renault Gordini) 3.56'53"; 25. Fragola-Di Sergio (Simca R 2) 3.58' e 59"; 26. Bagna-Del Prete (HF 1600) 3.59'25"; 27. Finzi-Comba (Opel Ascona) 4.01'22"; 28. Rubino-Vesco (Simca R 2) 4.02'10"; 29. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128) 4.03'15"; 30. Carello-Roasenda (Lancia Beta C) 4.03'36"; 31. Pan-

teone-Scavino (Fiat 128) 4.03'49"; 32. Di Vita-Montalto (Renault Gordini) 4.04' e 28"; 33. Scudleri-Perri (Ford Mexico) 4.04'31"; 34. Crescimanno-Giambanco (HF 1600) 4.05'13"; 35. Ceraolo-Popsy Pop (Fiat 128) 4.05'31"; 36. Lo Bello-Morabito (HF 1600) 4.11'32"; 37. Annaloro-Sandro (Fiat 128) 4.14'52"; 38. Spatafora-Salamone (Renault Gordini) 4.17'16"; 39. Glorioso-Sacchi (Fiat 128) 4.20'08"; 40. Mini-Greco (Fiat 128) 4.20'16".

18 su 20 alla LANCIA

«A» Ferla: Andruet (Stratos) 5'32", Ballestrieri (Stratos) 5'37", Pregliasco (Beta coupé) 5'46", Bacchelli (Fiat Abarth) 5'47", Bisulli (Fiat Abarth) 5'50".
«B» Montenero: Andruet 4'30", Ballestrieri 4'39", Bisulli 4'43", Verini (Fiat Abarth) 4'46", Bacchelli 4'47".
«C» Geraci: Andruet 14'08", Bacchelli 14'43", Runfolo (Porsche) 14'45", Bisulli 14'46", De Eccher (Porsche) 15'00".
«D» Piano Zucchi: Ballestrieri 20'07", Bacchelli 20'21", Verini 20'29", De Eccher 21'09", Iccudrac (Porsche) 21'21".
«E» Piano fate: Ballestrieri 11'54", Verini 12'01", Bacchelli 12'03", Svizzero (Opel Ascona) 12'35", Andruet 12'35".
«F» Lascari: Ballestrieri 7'12", Andruet 7'21", Verini 7'29", Bacchelli 7'29", Svizzero 7'36".
«G» Gerda: Ballestrieri 3'49", Verini 4', Bacchelli 4'04", De Eccher 4'05", Svizzero 4'08".
«H» Sciafani: Ballestrieri 6'04", Verini 6'10", Bacchelli 6'11", Brai (Commodore) 6'20", De Eccher 6'23".
«I» Polizzi: Ballestrieri 9'54", Verini e Bacchelli 10'04", Runfolo 10'19", Iccudrac 10'49".
«L» Castelbuono: Ballestrieri 3'49", Bacchelli 3'55", De Eccher 4'01", Verini 4'02", Svizzero 4'09".
«M» Aquileia: Ballestrieri 6'24", Verini 6'44", Bacchelli 6'45", De Eccher 6'58", Svizzero 6'59".
«N» Piano Fate: Ballestrieri 11'46", Verini 11'53", Bacchelli 11'53", De Eccher 12'14", Svizzero 12'25".
«O» Lascari: Ballestrieri 7'03", Verini 7'12", Bacchelli 7'18", De Eccher 7'30", Svizzero 7'35".
«P» Cerda: Ballestrieri 3'47", Verini 3'58", Bacchelli 4'01", De Eccher 4'02", Runfolo 4'05".
«Q» Sciafani: Bacchelli 5'46", Verini 5'50", Ballestrieri 5'55", De Eccher 5'56", Svizzero 6'05".
«R» Polizzi: Ballestrieri 9'39", Bacchelli 10", Verini 10'03", De Eccher 10'07", Runfolo 10'10".
«S» Piano Zucchi: Ballestrieri 17'49", Bacchelli 18'26", Verini 18'37", De Eccher 18'53", Svizzero 19'19".
«T» Geraci: Ballestrieri 14'09", Verini 14'47", Bacchelli 14'54", De Eccher 15'08", Runfolo 15'28".
«V» Piano Zucchi: Ballestrieri 19'22", Verini 19'34", Bacchelli 19'45", Dall'Ava (HF 1600) 21'11", De Eccher 21'40".
«Z» Ferla: Ballestrieri 5'39", Bacchelli 5'46", Verini 5'48", Runfolo 6'05", Svizzero 6'09".

il MOMENTO CHIAVE

...infatti
andava più
forte con la

«testa» bruciata

CEFALU' - A Lascari l'assistenza Lancia era sistemata nel bel mezzo di una curva dove un vento impossibile ed il vigile urbano locale imperversavano a più non posso. Mimetizzati in mezzo agli entusiasti abitanti del luogo si aspettava tutti l'arrivo della superpotente Stratos col turbo di Andruet che si sapeva dominatrice dalle prime prove.

Dal buio uscivano invece i fari di Ballestrieri: «Svelto Gotta controlla la sospensione. Maledizione questa è rognna: abbiamo forato ed abbiamo fatto sedici chilometri sul cerchio!». «E Andruet?». «E' molto indietro, ha forato anche lui all'inizio della prova».

Il dialogo tra il capo-meccanico e il pilota era così veloce che non si riusciva nemmeno a sapere di Pregliasco. Quando ecco il rumore assordante aspettato tanto a lungo: «E' Andruet!».

Due meccanici, un vigile col fischietto in bocca ed un intero paese erano stretti attorno al prototipo a chiedere «Allora?». «Pas de chances, niente fortuna. Abbiamo forato ed io ho dovuto sostituire la ruota chiudendo con un ritardo di 13 minuti in prova più sei al controllo orario. C'est finie, Gotta!». «Ma la macchina?». «La macchina va bene, specie adesso che s'è bruciata la guarnizione ed il turbo non è più all'ottimo. Con meno cavalli è più facile guidare su queste stradine».

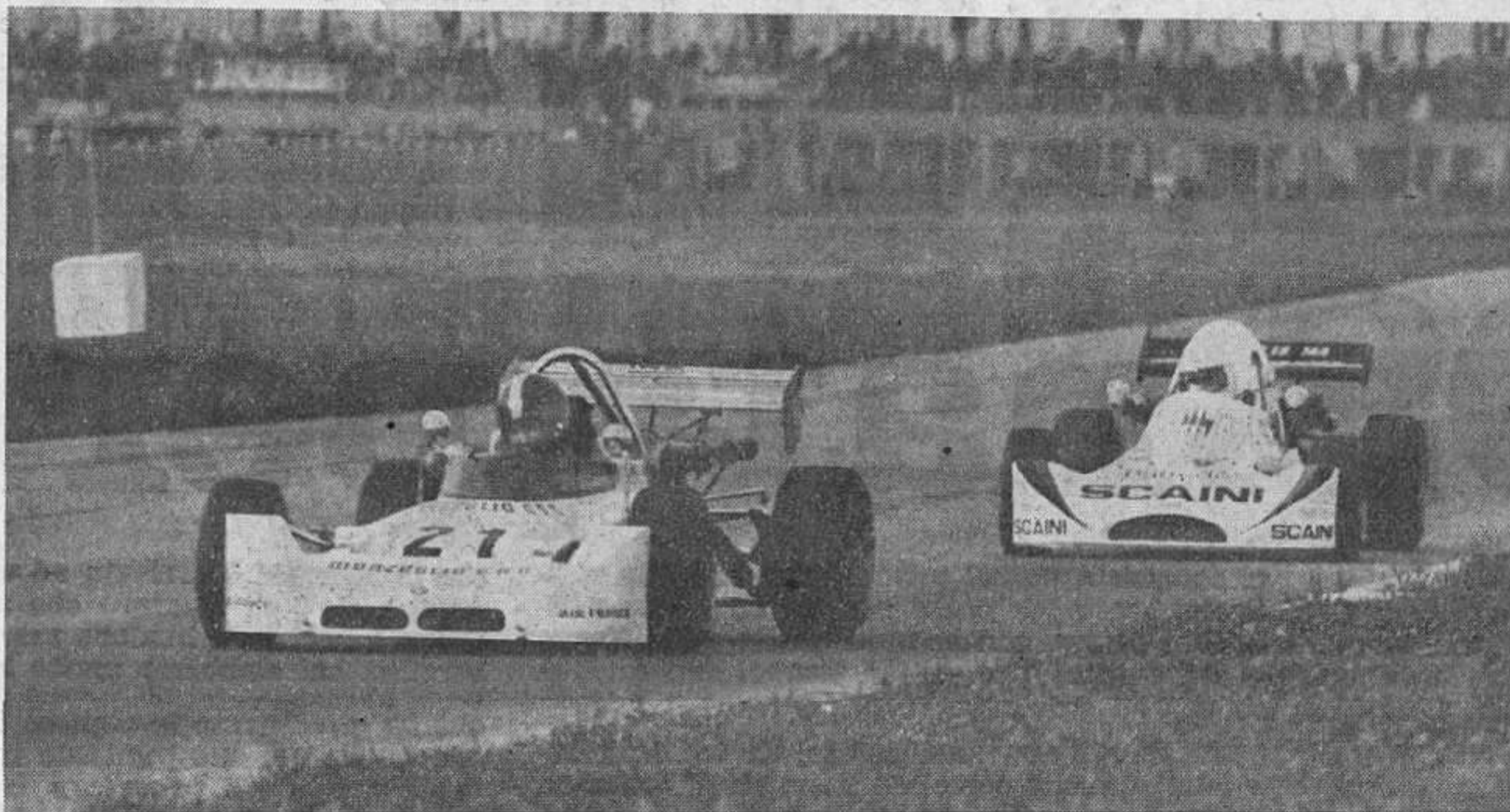
La Stratos riparte col motore cheva a cinque cilindri. Si fermerà poco dopo per la rottura del cavo dell'acceleratore, ma il suo rally era finito a Lascari.

Debutto autorevole delle GRD-Monzeglio F.3
(ma CINOTTI nella scia dell'uruguayo)

il PASSADORE



Pedro Passadore, qui con Monzeglio, ha portato ad un magnifico debutto le GRD importate dal team torinese. In finale, Passadore è stato duramente impegnato dalla March-Scaini di Cinotti (foto a destra)



SPECIALE PER AUTOSPRINT

CASALE - Con tempo alterno nelle prove, sole deciso per la gara e numeroso pubblico «autodispari» si è svolta la prima gara di campionato italiano di F. 3 1974; ha accompagnato l'esordio del motore 2000 anche qualche cedimento di cambi (in particolare con i Toyota-Nova di Pescia, Andersson e Manzoni). In leggera difficoltà per mancanza di messa a punto, forse, gli Holbay che in classifica finale risultano solo al 9. posto con Ghinzani e al 13. con Cerulli.

Esordio e magnifica vittoria della GRD del Team Monzeglio (presente in grandi numeri sei vetture) pilotate con classe e maestria da vero professionista dall'angolo uruguayano Pedro Passadore (pilota ufficiale della GRD). Passadore disponeva di un superbo Twin Cam-Nova, decisamente ancora il motore da battere anche se il Toyota-Nova sembra poterne insidiare il predominio (più coppia in basso) vista l'ottima gara di Francia e di Pescia. Sfortunato Gabriele Serblin che si ritira subito nella prima batteria per noie al cambio. Incoraggiante l'esordio del Beta di Repetto, portato in gara da Rosel su Lotus 69 che dopo un'ottima sessione di prove, in batteria è stato fermato dal cambio saltatogli subito al via; coinvolto senza colpa Leoni, che alle sue spalle lo urta e ci rimette il muso e la qualificazione in finale.

Discreti i motori Alfa: il Wainer di Spreafico e il Mencarini di «Gimax», anche se piuttosto affamati di cavalli. Alle spalle di Passadore, che con la sua GRD ha dato un vero saggio di guida redditizia, un grandissimo Cinotti che sulla March-Scaini (vettura sempre estremamente competitiva, Twin Cam-Nova) ha lottato con grinta formidabile e senza dubbio meritava non solo la soddisfazione dei nove punti. In finale, nel testa a testa con Passadore, ha mostrato di essere uno dei più validi aspiranti al titolo e forse solo un rapporto inesatto e un po' meno di accelerazione hanno impedito al pilota della Nettuno di vincere. Da notare che la sua vettura era dotata di un efficace alettone progettato dall'ing. Benzling.

Alle spalle di Cinotti, Francia che è stato bravissimo con la sua March-Toyota a disimpegnarsi tra il coriaceo Pesenti Rossi (GRD-Twin Cam), sempre fortissimo a Casale, e Colombo (GRD-Twin Cam), altrettanto smagliante.

La gara di Colombo in particolare va citata in quanto, rotto il motore in prova, parte ultimo in batteria e arriva quinto dopo infiniti e incredibili sorpassi. In finale, dopo gran lotta — come detto — con Pesenti e Francia, quando già li aveva superati, è rallentato dai freni non a posto.

Peccato poi per Pesenti che una leggera uscita sull'erba relega al 7. posto.

Alle spalle di Colombo il longilineo Pavese, primo delle Brabham, numerosissime a Casale nella gara di apertura '73, ora decisamente ridotte di numero. Dopo Pavese, Zorzi esordiente in F. 3, anch'egli con una fiammante GRD che ha fatto una bella gara senza commettere alcun errore e che senz'altro darà molte soddisfazioni al suo sponsor nel '74. Kessel è 8. davanti a Ghinzani, non troppo entusiasta del motore, e al formidabile Bodini che su Team un po' arcaica con motore 1600 (portato da lui stesso a 1750) ha fatto una superba gara ottenendo addirittura in batteria il record assoluto della giornata, un incredibile 1'03"1 a 140,349 di media.

Lo seguono Maggi, primo dei 1600, che per «informazione» ha scritto la

«Lucas» è subito fuori al tornantino e deve inseguire. Ottimo è Mantova che dopo aver superato Serblin in difficoltà per il cambio, è fermato a sua volta da una sbiellata. In testa è sino alla fine Passadore che marcia senza problemi davanti a Pesenti, Francia e Zorzi. Interessante il duello tra questi ultimi mentre alle spalle Colombo è autore di una rimonta fantastica.

II batteria - Pescia scatta al comando davanti a Cinotti, Kessel e Pavese. Rosel ha subito noie al cambio mentre Leoni lo urta e si ferma a togliere il musetto. Cinotti supera Pescia e resta solitario al comando sino alla fine. Andersson rompe il cambio mentre alle spalle di Cinotti e Pescia lottano Pavese, Kessel e Bodini, autore del miglior tempo della giornata, e nuovo record; 6. è Pozzo, bravissimo nonostante la BT 35 1600.

F. FORD

Funamboli e records

Crollo di record grazie alla pista perfetta e alle nuove gomme Kleber. Gran giornata per il simpatico Henry Morrogh. Infatti il suo bravo pupillo Stefano Nisini (nato sportivamente alla sua scuola piloti) ha vinto alla grande su Delta-Pirola dello stesso Morrogh e di «Spica» davanti all'ottimo Ragaiolo (BWA-Biraghi) autore anch'egli di una superba gara. Si trattava di vincere il nervosismo e i più calmi sono stati appunto Nisini e Ragaiolo, mentre forse proprio dal nervosismo si è fatto tradire Verrelli, autore di una funambolica incredibile sbandata con guizzi nel prato senza conseguenze. Terzo è Brunelli (BWA-

scusi dalla finale perché sottopeso: «Baronio» (15 chili), Albero, Braga e Dacus. In finale, assente «Baronio», Mascagni sulla vettura ex Lella (Tanarauto) non ha troppi problemi per andare al comando e vincere. Schenetti (Ford Bellei) che in batteria aveva dato vita ad una rimonta fantastica, si insedia al secondo posto. Intanto Franco Negro con D'Amore, Fargion e lo stesso Schenetti, danno vita ai più bei duelli della gara.

Con un sorpasso da brivido all'interno del tornante, Franco Negro supera prima D'Amore che si ferma poi per mancanza di alimentazione; subito dopo Negro, che ha un briciolo di motore in più, attacca Fargion e lo supera all'esterno della parabolica con un sorpasso riuscitogli dopo diversi tentativi infruttuosi. Raggiunge infine Schenetti, ma il gioco non riesce più ed è lo stesso Franco Negro a fare l'esperienza dell'erba alla parabolica. Persa la posizione su Fargion, la recupera con un inseguimento disperato ma ormai è troppo tardi per attaccare i primi.

Le evoluzioni del pilota astigiano e dei suoi avversari sono applauditissime dal pubblico entusiasta. Da notare una incredibile spinta per più di cento metri alla partenza della prima batteria tra Mantova e Fargion, conclusasi con bandiera di preavviso per entrambi.

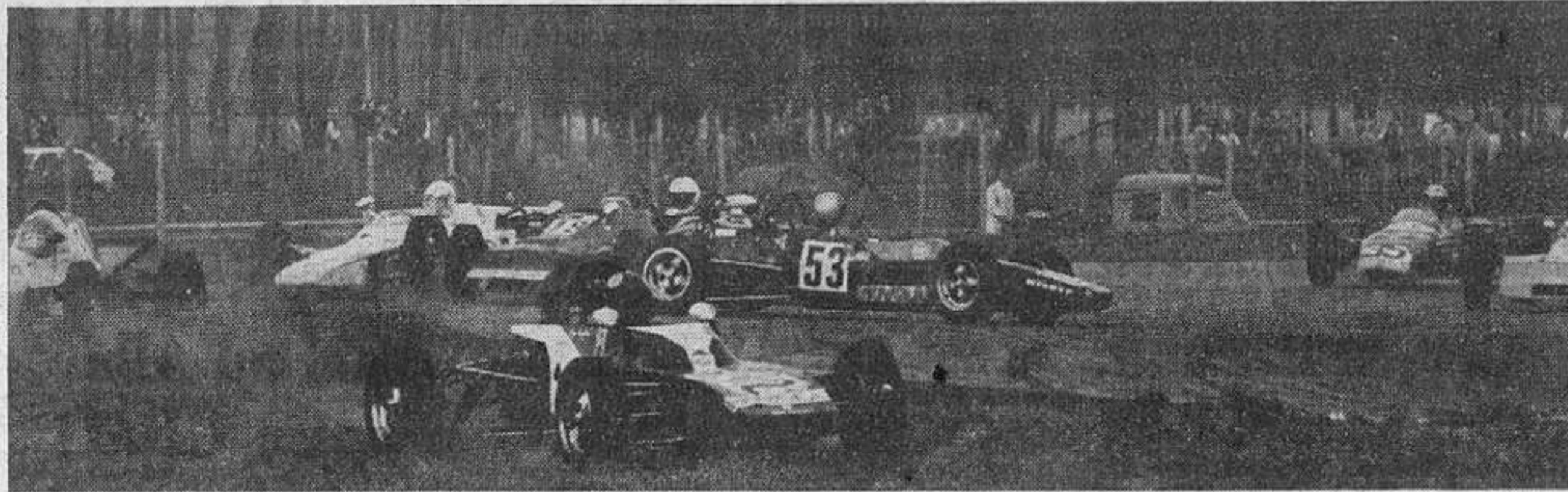
Giorgio Rosotto

Concorso rinviato da MORROGH per la F. ITALIA

VALLELUNGA - La gara Club che finalmente Henry Morrogh è riuscito ad organizzare, due domeniche fa, ha avuto la caratteristica di mettere a confronto diretto le monoposto-scuola di F. Italia e di F. Mond.

Nelle due categorie, sono risultati vincitori Carlo Mastrodonato (che era stato anche il più veloce in prova) con la F. Italia, ed il «solito» Stefano Prandi con la F. Ford. Purtroppo, per problemi connessi con il recente periodo di austerità, la scuola Morrogh ha dovuto rimandare sine die il concorso previsto per l'assegnazione della Formula Italia, mentre è ormai agli sgoccioli il concorso per la Ford Mexico. La data della finalissima sarà comunicata a giorni.

Formula Italia: 1. Carlo Mastrodonato, 10 giri in 9'45"3; 2. De Stefano 9'59"4; 3. Bellini 10'16"1. Giro più veloce: Mastrodonato, in 56"7, media 106,081. Formula Ford: 1. Stefano Prandi, 10 giri in 10'15"6; 2. Peruzzi 10'49"0; 3. Aposkifis 10'49"4. Giro più veloce: Prandi in 1'00"1, media 100,126 kmh.



Brivido alla prima curva a sinistra, subito dopo il via della finale della Formula Ford. Una sbandata di Verrelli, che vediamo al centro con la mano sollevata, ha sparpagliato tutto il gruppone. Nella foto, si riconoscono da sinistra De Francisci, Mascagni, Vairani, Caglini, Verelli, Logoluso

cilindrata sul cassoncino, Spreafico e Cerulli, anch'egli non troppo propulso dal suo Holbay. Una parola merita Pescia che, fino a quando è stato in gara, ha fatto cose egregie mostrando il suo valore e quello della March, già noti, e quello non ancora noto del Toyota. Record della sfurtuna a «Lucas», esordiente in F. 3, che è subito fuori per un dritto al tornantino in batteria; dovuto al blocco del cambio. Da ricordare anche la gara di Pozzo, anch'egli esordiente in F. 3, che con una BT 35 1600 si è difeso più che bene.

La cronaca FORMULA 3

I batteria - La prima batteria vive della rimonta di Colombo che, relegato all'ultimo posto, recupera sino al 5.

Finale - Sono presenti Wisell e Dragoni, ospiti d'onore. Cinotti parte in testa seguito da Passadore; ad un soffio sono Pesenti e Pescia in gran lotta fra loro; poi Pavese, Colombo e Zorzi che subito supera Kessel. Dopo nove giri Passadore, in staccata all'esterno del tornantino, brucia Cinotti; i due se ne vanno guadagnando terreno su Francia, Pesenti e Colombo che fanno scintille con posizioni che cambiano più volte. Seguono Pavese, Zorzi, Kessel, Ghinzani, «Lucas» e Bodini. «Lucas» si ferma al box mentre le posizioni restano ormai immutate. Solo Francia riesce ad allungare staccando Colombo in difficoltà per i freni, e Pesenti che divaga nel prato. Cinotti all'ultimo giro tenta al tornantino di sorprendere Passadore, ma niente da fare e così l'esordio dell'armata GRD-Monzeglio si corona della prima vittoria in F. 3.

Alloni) che ha a lungo il comando nella prima metà della gara, mentre Sterzel (Delta) è subito fuori.

Bellissima la lotta finale tra Ragaiolo e Brunelli che si superano più volte sinché Brunelli cede e fa un «lungo», non riuscendo poi più e riprendere il contatto. Seguono Vairani, Logoluso e Mascagni, che ha portato all'esordio la bellissima ed efficiente Lola T340 della Tanarauto. Se non avesse corso subito prima la Mexico forse avrebbe potuto ottenere qualcosa di più.

F. MEXICO

Il «giallo» dei sottopeso

Colpo di scena dopo le batterie animate da qualche spinta: quattro e-

5. COPPA AUTODROMO DI CASALE - Gara internazionale di F. 3 valevole per il Campionato Italiano.

1. BATTERIA

1. Pedro Passadore (GRD) 17'24"8, media kmh 135,620; 2. Pesenti Rossi (GRD) 17'25"9; 3. Francia (March 743) 17'26"2; 4. Zorzi (GRD) 17'26"4; 5. Colombo (GRD) 17'27"7; 6. Ghinzani (March 743) 17'44"9; 7. Manzoni (Brabham BT 41) 17'52"9; 8. Maggi (Brabham BT 41) 17'59"5; 9. Lucas (Brabham BT 41) 18'00"3; 10. Martino (GRD) 18'28". Giro più veloce: Colombo (GRD) in 1'03"9, alla media di kmh 138,592.

2. BATTERIA

1. Sandro Cinotti (March 743) 17'16"5, media kmh 136,707; 2. Pesca (March 743) 17'29"8; 3. Pavese (Brabham BT 41) 17'37"5; 4. Kessel (Brabham BT 41) 17'42"2; 5. Bodini (Tecno) 17'49"1; 6. Pozzo (Brabham BT 35) 18'00"9; 7. Cerulli Irelli (March 743) 18'01"1; 8. Anderson (March 743) 18'08"5; 9. Spreafico (GRD) 18'15"7; 10. Gimax (Brabham BT 35) 18'16"4; 11. Leoni (March 743) 18'21"1; 12. Ruggeri (Branca) a 1 giro. Giro più veloce: Bodini (Tecno) in 1'03"1, media kmh 140,349.

FINALE

1. Pedro Passadore (GRD) 27'47"7, media kmh 138,368; 2. Cinotti (March 743) 27'48"1; 3. Francia (March 743) 27'59"3; 4. Colombo (GRD) 28'2"1; 5. Pavese (Brabham BT 41) 28'05"1; 6. Zorzi (GRD) 28'07"8; 7. Pesenti (GRD) 28'09"9; 8. Kessel (BT 41) 28'26"1; 9. Ghinzani (March 743) 28'27"9; 10. Bodini (Tecno) 28'41"7; 11. Maggi (BT 41) a 1 giro; 12. Spreafico (GRD) a 1 giro; 13. Cerulli (March 743) a 3 giri; 14. Lucas (BT 41) a 8 giri; 15. Pozzo (BT 35) a 9 giri; 16. Martino (GRD) a 11 giri. Giro più veloce: Passadore (GRD) 1'03" e 2, media kmh 140,127.

GARA CHALLENGE KLEBER-FORD MEXICO

1. BATTERIA

1. Massimo Mascagni 14'10"4, media kmh 104,139; 2. Schinetti 14'15"4; 3. D'Amore 14'15"6; 4. Spiffiero 14'16" e 1; 5. Braga 14'25"7; 6. Dacus 14'28"; 7. Trento 14'28"8; 8. De Gregorio 14'31" e 9; 9. Presenzini 14'33"3; 10. Revello 15'47"7. Giro più veloce: Mascagni e Revello in 1'23"5, media di kmh 106,060.

2. BATTERIA

1. Barone 14'07"8, media kmh 104 e 659; 2. Negro 14'07"9; 3. Fargion 14'12"8; 4. Albera 14'21"7; 5. Coscera 14'27"5; 6. Innocenti 14'30"4; 7. Naife 14'53"8; 8. Mantova a 5 giri; 9. Picchioli a 6 giri. Giro più veloce: Barone in 1'23"7, alla media di kmh 105,806.

FINALE

1. Massimo Mascagni 28'04"8, media kmh 105,128; 2. Schinetti 28'08"5; 3. Negro 28'09"7; 4. Fargion 28'10"2; 5. Presenzini 28'21"1; 6. Spiffiero 28'23" e 2; 7. De Gregorio 28'44"4; 8. Trento 28'50"4; 9. Innocenti 28'54"9; 10. Coscera 28'59"9; 11. Caio 29'24"7; 12. Naife 29'12"2; 13. Revello a 4 giri; 14. D'Amore a 10 giri. Giro più veloce: Negro in 1'22"8, alla media di kmh 106,957.

4. CAMPIONATO DI FORMULA FORD 1974

1. BATTERIA

1. Stefano Nisini (Delta) 12'08"2, media kmh 121,615; 2. Brunelli (BWA) 12'10"5; 3. Verrilli (BWA) 12'11"1; 4. Vairani (Matta) 12'18"7; 5. Maggiora (BWA) 12'21"4; 6. Revello (Delta) 12'25"8; 7. Ternovi (Tecno Pirola) 12'32"5; 8. Minardi (BWA) 12'35"2; 9. Fassi (BWA) 12'36"5; 10. De Pace (BWA) 12'37"3; 11. Aposkitis (De Sanctis) 12'38"4; 12. Magni (BWA) 12'41"1; 13. Vigezzi (Tecno) 12'45"7; 14. Avati (Dulon) 12'45"8. Giro più veloce: Brunelli (BWA) in 1'11"5, alla media di kmh 123,860.

2. BATTERIA

1. Stanislao Sterzel (Delta) 12'13"7, media kmh 120,703; 2. Caglioni (Dulon) 12'14"6; 3. Ragaiolo (BWA) 12'14"8; 4. De Francischi (Delta) 12'16"5; 5. Mascagni (Lola) 12'20"7; 6. Logoluso (De Sanctis) 12'33"3; 7. Truci (Delta) 12'34" e 5; 8. D'Angelo (Tecno) 12'36"3; 9. Issep (Delta) 12'37"; 10. Pozzoli (Dulon) 12'41"; 11. Fava (Dulon) 12'43" e 5; 12. Reimondi (Lotus) 13'07"4; 13. Cattella (Dulon) 13'10"9; 14. Simon 13'10"9. Giro più veloce: Ragaiolo (BWA), Caglioni (Dulon) in 1'11"7, alla media di kmh 123,515.

FINALE

1. Stefano Nisini (Delta) 24'15"9, media kmh 121,657; 2. Ragaiolo (BWA) 24'20"3; 3. Brunelli (BWA) 24'29"7; 4. Vairani (Matta) 24'32"6; 5. Logoluso (De Sanctis) 24'35"; 6. Mascagni (Lola) 24'35"2; 7. Caglioni (Dulon) 24'40"9; 8. Maggiora (BWA) 24'49"2; 9. Minardi (BWA) 24'49"3; 10. Fassi (BWA) 24'59"; 11. Truci (Delta) 24'59"9; 12. Issep (Delta) 25'00"1; 13. Ternovi (Tecno) 25'06"2; 14. Pozzoli (Dulon) 25'07"; 15. De Francischi (Delta) 25'13"6; 16. De Pace (BWA) a 1 giro; 17. D'Angelo (Tecno) a 1 giro; 18. Revello (Delta) a 10 giri; 19. Verrilli (BWA) a 17 giri; 20. Sterzel (Delta) a 18 giri. Giro più veloce: Ragaiolo (BWA) in 1'11"5, alla media di kmh 123,860.

Anche il Gruppo Piloti Romani decide di non organizzare più (senza sponsor) dopo il Trofeo Rinaldi: 1. Vagabondo

ROMA vera crisi

VALLELUNGA - Tutto è cominciato mercoledì scorso quando, alla riunione organizzata dalla CSAI, la Gruppo Piloti Romani è stata ripetutamente accusata di organizzare gare troppo affollate e tecnicamente poco valide. Nei giorni seguenti il sodalizio si è poi amaramente accorto che gli iscritti di questo « II TROFEO LUIGINO RINALDI » erano soltanto 120: la mancata copertura delle spese, aggiunta alla stagione incerta che non poteva chiamare granché di pubblico e soprattutto la pesantissima concomitanza di Roma-Lazio hanno convinto il presidente Palangio a rivedere parte del programmi '74.

Gli sforzi per varare il Trofeo Rinaldi, al quale per ragioni affettive non si poteva rinunciare, sono stati accolti con troppa freddezza e talvolta con malignità ma d'ora in avanti non ci sarà più questa possibilità perché la scuderia è decisa a non organizzare più nulla se non verrà coperta da uno sponsor.

FORMULA 850

FASANELLA a fuoco

La gara di F. 850 era il primo atto del Trofeo Nazionale, giunto quest'anno all'ottava edizione: troppo presto per dare un giudizio pur se dal lato spettacolo la formula è ancora sicuramente valida. Sullo schieramento di partenza il primo brivido. Al motore della Lucky di Fasanella, già assicurato con la cintura, si sviluppava un principio di incendio: prontissimo l'intervento degli estintori mentre altri volenterosi commissari sfilavano il malcapitato pilota dall'abitacolo.

Al via se ne andava subito Tomassini (Lucky autoperparata) che con un motore De Sanctis di tre anni fa si è preso il lusso di condurre in testa per tutta la gara. Inizialmente il ritmo era elevatissimo con la De Sanctis di Fidotti (Del Giovane) e la Tecno di Venanzi (Zedde) vicinissime al battistrada. Dopo 5' rinveniva benissimo anche Paparuso (Paparuso) che infilava Fidotti e si installava al secondo posto mentre poco dopo Venanzi si girava alla Viterbo ed iniziava una caparbia rimonta. A metà gara si ritirava Paparuso (spintorogeno) e Tomassini iniziava a girare con meno affanno. Poi Venanzi infilava Fidotti con una staccata da brivido alla Viterbo.

GRUPPO 1

CAMPANELLA « uccide »

Preceduti da una elegantissima Buick coupé del '36 che sarà la macchina staffetta per tutta la giornata e che fa parte della collezione di Nicola Bulgari, si schierano le gruppone 1 delle classi 850, 1000 e 1150. La gara sarà letteralmente « uccisa » dal terzino Campanella che con l'ormai solita A112 Abarth partiva al palo, si difendeva dai timidi attacchi di Vagnozzi che con una macchina analoga sarà poi costretto al ritiro, e vinceva indisturbato. Nella classe superiore la 128 del barese Colaprete si infilava in partenza e teneva sempre a bada la vettura gemella di De Palma.

Più movimentata la gara della 850 con Cenci che balzava al comando grazie anche ad una manovra non proprio ortodossa nei confronti di Ghini che si girava alla Viterbo. Verso la fine il battistrada si ritirava per rottura

della cinghia dell'acqua e ne approfittava Tortoroli.

Poco dopo sono in pista le 1300, 1600 e 2000. Santamano se ne va ed alla fine un vistosissimo distacco lo separava da Gentili, primo della 1600, e da Scherri.

GRUPPO TRE

Aria nuova con le PANTERE

La buona diffusione delle De Tomaso Pantera in G. 3 ha portato un'aria veramente nuova nella categoria, con grande beneficio per la spettacolarità. Nelle prove la sorpresa: in prima fila sono le due Alpine di Fioravanti e Testi che sotto la pioggia battente hanno tratto enormi benefici dalle gomme Michelin recentemente omologate, mentre le Pantera ne erano sprovviste. Comunque, Martignone e Maurizio Micangeli, con la Pantera curate da Bardelli, si impegnano subito al limite: il primo sarà sempre nettamente in testa ma, galvanizzato dalla vittoria di Magione, non diminuirà mai il ritmo e l'impegno gli permetterà di segnare il nuovo record di classe.

Nella 1300 debutto della Matra-Bagheera: troppo morbida di assetto si trovava a suo agio solo sul bagnato ed in gara sarà nettamente preceduta dalle veterane Fulvia HF di Chianucci e Salamina.

GR. 2

GASTONE non è... GENTILI

Molto bella la gara delle 500 con « Gastone » (Tamburini) e Gentili (Gentili) ai ferri corti per tutti i quindici giri. « Gastone », furbissimo non si lasciava intimidire dalle entrate decise del rivale e vinceva per un secondo. Altrettanto degna di nota la gara delle 600 e 700: in un giro le due macchine di Lanini con « Gin-Tonic » e « Yankee » facevano subito il vuoto e solo Proietti (Fallesi) teneva il loro ritmo.

Nella 850 Pacetta (Abarth-Termiello) dava una soddisfazione ai vulcanici soci di Napoli della scuderia organizzatrice, intervenuti in massa alla gara, mentre nella 1150 Zagari (128 Trivellato) si ritirava al terzo giro con il motore fuso lasciando via libera

Daniele Buzzonetti

Dai premi non pagati la scintilla

ROMA - A tavola, si sa, si discute meglio. A Roma poi questo detto assume un aspetto quasi sacrale e la CSAI, con alla testa il dottor Saliti promotore dell'iniziativa, non ha faticato molto a « catturare per la gola » quasi tutti i più rappresentativi personaggi dell'ambiente automobilistico capitolino che si sono riuniti in un locale dei Castelli per rinsaldare lo spirito di corpo e per cercare di affrontare qualcuno dei mille problemi legati allo sport del motore.

Sostenuta da un clima spontaneo ed aperto, la riunione ha avuto molto successo: più di cinquanta gli interventi tra cui Gino, Lucio e Raimondo De Sanctis, Leonardi, Marchetti, Rossi, Piccinini dell'MP, Ciccozzi, Biasi, Causo, Palangio e Peroni del Gr. Piloti Romani, Marazzi, Fabbri, Ventura, Tomassini oltre ad una nutrita schiera del neonato Blue Team con Gallo, i fratelli Micangeli, Martignone, Radicella, Dall'Oglio e Vasari.

« A Roma ci sono dei piloti che non si salutano nemmeno — ha detto il dottor Saliti in apertura di discussione — è necessario creare una maggiore coesione nell'ambiente e soprattutto fra la vecchia e la nuova guardia. Dobbiamo riunirci più spesso, magari dando in anticipo l'annuncio su AUTOSPRINT che è il nostro giornale anche se — continuava celiando — ha preso la «papera» della visita medica a 10.000 lire ». (per la «papera» leggere n. 12 pag. 45 e vedrete meglio come stanno le cose n.d.r.)

Dopo un lungo preambolo sulla F. 850, voluto dai piloti in ansia per la sorte delle gare, e che lo stesso Saliti troncava dimostrando che per l'organizzatore inevitabilmente vige la legge della domanda e dell'offerta (« La formula è in esaurimento e chi organizza le gare si domanda quanti piloti potrà avere ») veniva intavolato il problema di Vallelunga unito alla ritrosia dei romani a recarsi nel loro autodromo.

« Il pubblico accorre a Casale od a Magione perché in quelle zone le possibilità di svago sono minime — è stato detto — a Roma invece c'è ben altro ma è anche vero che le gare di Vallelunga non sono affatto pubblicizzate ». Questo problema, che la Vallelunga SpA quest'anno spera di risolvere affidandosi all'agenzia di Marcello Gallo, chiamava in causa la tanto discussa esigenza di organizzare gare super-affollate per rientrare nelle spese.

La Gr. Piloti Romani, discutibilmente messa sul banco degli accusati, trovava un inaspettato avvocato difensore in Lucio De Sanctis che sosteneva « la necessità di corse autonome, svincolate dal sostegno del pubblico ». Ed a Saliti che chiedeva se è giusto vedere 300 piloti in una gara, l'ex-pilota e giornalista rispondeva che « è una necessità! Altrimenti non ci sarebbero nemmeno le corse ». L'auditorio poi si riscaldava ancora di più ad una proposta del direttore di gara Mirto Ventura che chiedeva verifiche più minuziose e non gare « a pizza e fichi », alludendo forse ad un generale « volemo bene » che in realtà non si riscontra. « Se ci sono le verifiche non ci sono i reclami », sosteneva ma non erano pochi a ricordare la mentalità che vige all'estero e soprattutto la reale impossibilità di verificare ante-gara le classiche fonti di reclamo (cambi, motori eccetera).

Accessissima risultava poi una discussione sui premi che alcuni organizzatori non pagherebbero con soler-

TROFEO LUIGI RINALDI - Gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. P. Giorgio Tortoroli (Fiat 850 S) in 18'59"4, media kmh 83,717; 2. Liberatore (Fiat 850 S) 19'00"8; 3. Ghini (Fiat 850 S) 19'4"9; 4. Cenci (Fiat 850 S) a 6 giri. Giro più veloce: Ghini in 1'13"1, media kmh 82,243 kmh.

Classe 1150: 1. Riccardo Colaprete (Fiat 128) in 17'57"2, media kmh 83,717; 2. De Palma (Fiat) 17'58"9; 3. Fiore (Fiat 128) 18'06"6; 4. Simeone (Fiat 128) 18'09"3; 5. Amoroso (Fiat 128) 18'24"9; 6. Volterra (Fiat 128) 18'52"5. Giro più veloce: Colaprete in 1'10"6, media kmh 85,155.

Classe 1000: 1. Umberto Campanella (A 112 Ab.) in 17'56"4, media kmh 83,779; 2. «Bazooka» (A112 Ab.) 17'59"6; 3. Vignozzi (A 112 Ab.) 12'01"8 a 5 giri. Giro più veloce: «Bazooka» in 1'10"7, media kmh 85,035 nuovo primato.

Classe 1300: 1. Pasquale Santamato (Fiat 128) in 17'16"9, media kmh 86,970; 2. Scherri (Simca R2) 17'28"9; 3. D'Elia (Simca R2) 17'43"1; 4. De Vivo (Simca R2) 17'43"5; 5. Dirotti (Simca R2) 17'47"7; 6. Morante (Fiat 128) a 7 giri; 7. Palumbo (Simca R2) a 7 giri. Giro più veloce: Santamato in 1'08"1, media kmh 88,281.

Classe 1600: 1. Paolo Gentile (AR GTJ) in 17'28"2, media kmh 86,033; 2. Croci (AR GTJ) 17'51"6; 3. Brienza (AR GTJ) 17'29"4. Giro più veloce: Gentile, in 1'09"1, media kmh 87,004.

Classe 2000: 1. Francesco Pesce (AR GT) in 18'19"7, media kmh 82,011. Giro più veloce: Pesce, in 1'09"6.

GRUPPO 2

Classe 600: 1. «Yankee» (Abarth) in 16'48"7, media kmh 98,428; 2. «Gin-Tonic» (Abarth) 16'58"7; 3. Terracina (Giannini) 17'39"3; 4. Alfano (Abarth) a 1 giro; 5. Giacomo (Abarth) a 7 giri. Giro più veloce: «Gin-Tonic» in 1'06"1, media kmh 91,090.

Classe 700: 1. Adriano Proietti (Abarth) in 17'10"9, media kmh 87,478; 2. Padrone (Giannini) 17'17"2; 3. Bifulco (Giannini) 17'27"4; 4. Pizzi (Abarth) 17'34"7; 5. Cafuto (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: Proietti in 1'05"7, media kmh 91,506.

Classe 500: 1. «Gastone» (Giannini) in 18'10", media kmh 82,828; 2. Gentili (Fiat) 18'11"2; 3. Modica (Fiat) 18'48"9; 4. Rottoli (Giannini) 18'51"9; 5. Santoni (Giannini) 18'59"8; 6. Di Tomassi (Fiat) 19'04"3; 7. Chiaracci (Giannini) a 1 giro. Giro più veloce: Gentili in 1'11"5, media kmh 84,083.

Classe 850: 1. Francesco Pacetta (Abarth) in 16'22"4, media kmh 85,675; 2. Amendola (Abarth) 16'35"3; 3. Condina (Abarth) 16'43"7. Giro più veloce: Pacetta, in 1'07"9 media kmh 88,541.

Classe 1150: 1. Vittorio Salomone (Fiat 128) in 16'16"8, media kmh 92,321. Giro più veloce: Salomone in 1'03"7, media kmh 94,379.

Classe 1300: 1. Paolo Magni (AR GTA) in 18'07"2, media kmh 93,238. Giro più veloce: Magni in 1'03"1, media kmh 95,277.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (AR GTJ) in 16'37", media kmh 90,451; 2. Russo (AR GTJ) 17'06"8, a 2 giri; 3. Jocoangeli (AR GTJ) 8'41"3 a 7 giri. Giro più veloce: Jocoangeli in 1'03"3.

Classe 2000: 1. «Dino» (Alfetta) in 16'06", media kmh 93,342; 2. «Barone» (BMW) 16'25"1. Giro più veloce: Dino (Alfetta) in 1'03"3, media kmh 94,976.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. G. Carlo Chianucci (Fulvia HF) in 16'22"7, media kmh 85,610; 2. Salamina (Fulvia HF) 16'24"5; 3. Ripani (Matra) 16'29"1; 4. Menichetti (Fulvia HF) 17'04"; 5. Savarino (Fulvia HF) 17'10"8; 6. Rulli (Fulvia HF) 17'11"3; 7. Cutolo (Fiat V-1/9) 17'12". Giro più veloce: Chianucci in 1'09"1.

Classe 1600: 1. Roberto Fioravanti (Renault Alpine) in 16'43"4, media kmh 89,974; 2. Salvatori (Renault Alpine) 17'13"3; 3. Vasta (Renault Alpine) a 6 giri. Giro più veloce: Fioravanti in 1'04"8, media kmh 92,777.

Classe oltre 2000: 1. Federico Martignone (Pantera GT) in 16'19"7, media kmh 92,048; 2. Micangeli (Pantera GT) 16'35"1. Giro più veloce: Martignone, in 1'04" media kmh 93,937.

GRUPPO 4

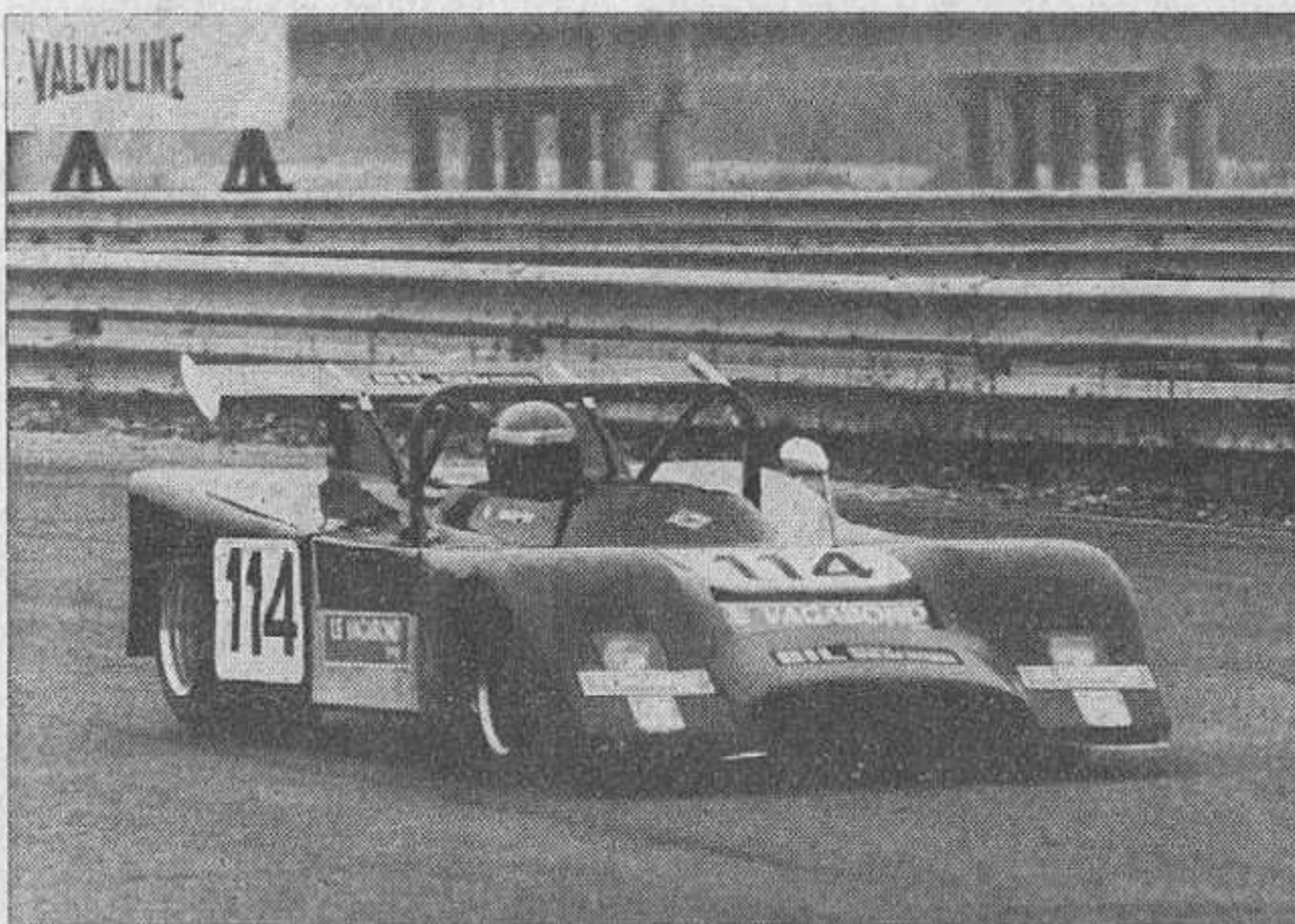
Classe 1300-1600: 1. Luigi Rampa (Renault Alpine) in 15'45"7, media kmh 95,357; 2. De Luca (Alfa GTA) 16'02"3; 3. De Ruggero (Fulvia Z) 15'34"1 a 3 giri. Giro più veloce: Rampa in 1'01"9, media kmh 97,124.

Classe oltre 1600: 1. «Vagabondo» (Alpine) in 15'35"8, media kmh 96,336. Giro più veloce: «Vagabondo» in 1'01"1, media kmh 98,396.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Carlo Bilotti (Lola Abarth) in 15'25"5, media kmh 97,444. Giro più veloce: Bilotti in 59"8", media kmh 100,535.

Trofeo Italiano F. 850: 1. Mauro Tomassini (Lucky) in 30'14"6, media kmh 96,080; 2. Venanzi (Tecno) 10'18"6; 3. Fidotti (De Sanctis) 30'22"8; 4. Tonino (Tecno) 30'28"2; 5. Toti (De Sanctis) 31'00"8; 6. Ballarino (Biraghi) 31'01"3; 7. «Scorpione» (Biraghi) 30'52"7; 8. Dentamaro (Fagioli) 22'26"5. Giro più veloce: Venanzi in 1'01"2, media kmh 98,235.



La Bellasi-Ford di Giovanni Anseloni, che ha vinto la divisione Sport 1000 e 1300 a Varano ma che è poi stata tolta dalla classifica finale



Lo schieramento di partenza delle Sport 1000 e 1300 al Trofeo Cinquetti, composto principalmente da AMS e Dallara. La classe 1000 è stata vinta dalla Dallara di Carletti, la 1300 dalla AMS di Ranzolin

♠ ROMA - crisi

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

alla Giannini 1150 di Salomone (Valtellina).

Nella gara che vedeva in pista le rimanenti classi per gr. 2 molta curiosità destava l'Alfetta 16 valvole ex-Autodelta e curata da De Roberto. La macchina era certo impegnativa per il pilota, il diciannovenne «Dino» che comunque conduceva sempre in testa anche se Magni (GTA 1300 De Roberto) teneva quasi lo stesso ritmo.

GR. 4-5

Chiudeva il programma una gara di Gr. 4 nella quale era inserita l'unica sport presente. Bilotti che debuttava con una Lola-Abarth 1300 duellava a lungo con lo smalzato ed esperto «Vagabondo» (Alpine-Giada 1800) ma alla fine otteneva la media più alta della giornata e vinceva il Trofeo intitolato a Luigino Rinaldi.

d. b.

◆ L'accusa

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

zia. «Non è possibile che un pilota debba essere in balia dell'organizzatore — sbottava Grimaldi — la CSAI dovrebbe provvedere».

«Non ne abbiamo i mezzi — risponde Saliti — al massimo possiamo impedire che i recidivi organizzino altre gare». Il super-segretario apprezzava comunque la conclusione dell'avvocato Roberto Causo che auspicava una commissione incaricata di riscuotere una cauzione dagli organizzatori anche se «chi vuole rinunciare all'occorrenza anche ai premi». Naturalmente non tutti erano d'accordo ma Carlo Fabbri, pilota-gentleman per eccellenza, placava un po' l'ambiente che iniziava a rumoreggiare ed impediva una discussione lineare, ricordando che «anche se dagli scontri un po' accesi non sembra, siamo legati tutti quanti da quella malattia che si chiama passione. Ci rende schiavi più della droga ma è un bene perché ci aiuta a superare tutto».

La generale condivisione di questa tesi riportava una certa calma che permetteva a Raimondo De Sanctis di intavolare forse l'argomento più interessante della serata, quello del futuro dei piloti dilettanti. «Si parla tanto di «azzurri» ed «azzurri» ma ci si scorda delle decine di ragazzi arrivati fino ad un certo punto e poi impossibilitati a proseguire. Ricordiamoci che Merzario è emerso con una piccola Abarth 850!». «Giustissimo! — riprendeva Marcello Gallo — potrei portare degli esempi concreti: a volte sono magari piccole cifre che bloccano i piani di un giovane. La CSAI dovrebbe studiare una forma di aiuto per i piloti che acquistano una F. Italia facendosi garante presso l'Abarth».

«D'accordo, — riprendeva il coordinatore Saliti — il problema dei giovani è sentito ma che cosa ne pensano i diretti interessati?». Questi ultimi comunque non hanno avuto il tempo di intervenire perché il giornalista

Renato D'Ulisse del quotidiano sportivo romano che aveva seguito attentamente fino a quel punto ma non era ancora intervenuto, faceva esplodere l'intero consesso che l'aveva chiamato in causa. Ritornando sui problemi di Vallelunga e dell'ambiente romano in generale D'Ulisse, con un punto di vista veramente personale, sosteneva che «c'è aria di crisi perché in realtà mancano i piloti. Ultimamente Roma non ha generato né un campione né una concreta promessa ed è logico che l'ambiente, senza nessuno che lo trascini, si sia raffreddato».

Naturalmente si scatenava un vero vespaio: «Niente affatto!» controbattevano in coro quasi tutti i presenti che ricordavano, tra il clamore generale, il campione italiano della F. 3 Carlo Giorgio e l'azzurro di F. 2 Flammini oltre a Francisci, De Antoni, «Gero», Ciccozzi, Gallo, Cerulli, Santucci e tanti altri assieme ai preparatori Angelini, Bardelli e Vaccari.

Ancora si stava commentando questa «teoria», quando il comandante Radicella rivolgeva una richiesta, in verità particolare, al dottor Saliti perché ad ogni licenziato e ad ogni preparatore italiano venga rilasciata una tessera di libero accesso ai box di tutti gli autodromi in occasione di qualsiasi gara. Probabilmente il simpatico comandante-jet avrà voluto scherzare per alleggerire la discussione, ma sarebbe interessante sapere che cosa direbbe il GPDA se a Monza si trovasse di fronte all'esercito dei 6.000 licenziati rinforzato da un buon numero di preparatori e meccanici!

Nemmeno un reclamo toglie la vittoria alla nuova Dallara

FILANNINO «sbaglia» e vince

VARANO MELEGARI - Roberto Filannino su Dallara 1600 ha vinto la seconda edizione del trofeo intitolato ad Angelo Cinquetti, gara riservata alle vetture dei gruppi 3, 4 e 5. È stata una vittoria, quella del pilota torinese, che al termine della gara ha fatto sorgere molte discussioni, seguite da un reclamo da parte del reggiano Marzi, giunto secondo alle spalle dello stesso Filannino.

I fatti che hanno portato al reclamo (accolto dai commissari sportivi, ma che non ha ottenuto nessun risultato se non quello di una probabile ammonizione che la CSAI infliggerà a Filannino) si sono svolti così. All'abbassarsi della bandiera dello starter, Filannino «pattinava» leggermente sulla destra costringendo verso l'esterno il rivale Marzi che si vedeva obbligato a frenare e a perdere tempo. Ma non era finita qui. Secondo quanto ha detto lo stesso Marzi, Filannino con-

tinuava a stringere verso l'esterno della pista tutti quelli che si trovavano alla sua destra e il fatto ha sollevato molte perplessità sulla correttezza dello stesso Filannino. Se dobbiamo essere sinceri, anche noi abbiamo notato la strana partenza del torinese, ma la scorrettezza ci è sembrata — se c'è stata — frutto di una manovra di pilotaggio da parte di Filannino che ha cercato di mettersi dritto per viaggiare verso la curva parabolica. Alla fine infatti lo stesso Filannino si difendeva dall'accusa dicendo che non aveva avuto il tempo di guardare nel retrovisore e non si era quindi accorto della presenza di Marzi e degli altri.

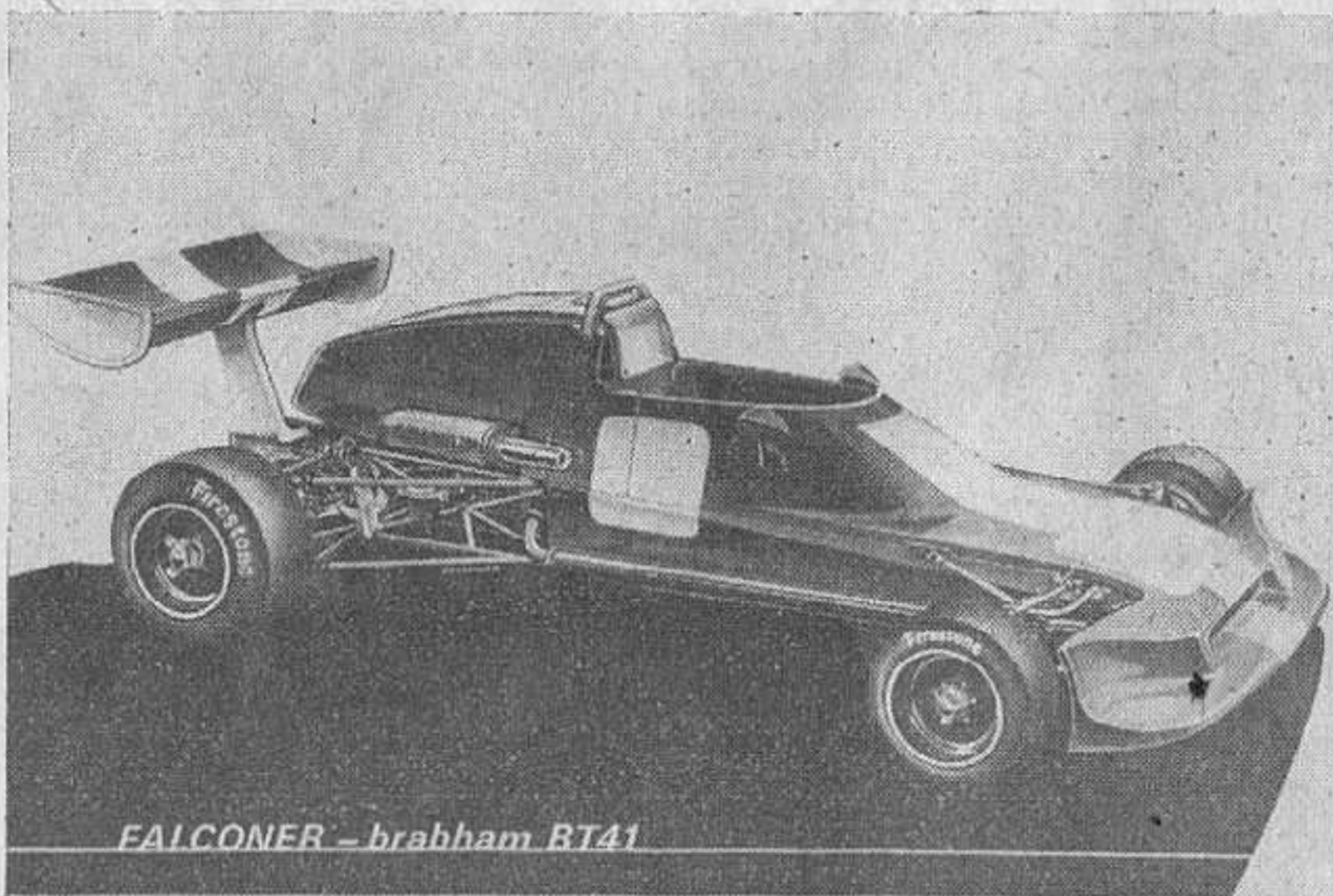
Ma torniamo alla gara. La Dallara ha esordito nel migliore dei modi. La vittoria della nuova creatura del costruttore varanese è stata, a parte l'episodio iniziale, limpida; Marzi, che guidava una Chevron 2000, non è mai riuscito a portarsi sotto, anche perché frenato da rapporti che sono parsi un po' troppo lunghi per il tracciato varanese. Un esordio, dunque, che non poteva essere migliore (ricordiamo che la Dallara era dotata di un propulsore Ford da 1600 cc) e che è confortato anche dal giro più veloce, 51"2, che è effettivamente un bellissimo tempo.

Prima delle sport erano scese in pista le vetture del gruppo 3 che hanno vissuto sul duello fra Campaci e Regis. Quest'ultimo l'ha spuntata proprio all'ultimo gi-

ro, sfruttando abilmente un leggero sbandamento dell'avversario alla curva al «S». Nella classe superiore duello fra le due Pantera di Calò e di «El Paso» che terminava a favore di quest'ultimo anche a causa di un testacoda subito da Calò nella curva del ponte. Nel gruppo 4 piccolo show di Odoardo Govoni che su Pantera ha inizialmente dominato il lotto dei concorrenti mettendo subito fra se e gli altri in buon margine di vantaggio. Inutile è stata la rincorsa del reggiano «Bramen» su Porsche, che non è riuscito (a parte il primo giro) a reggere il ritmo del «panterone». Nella classe 1600 la vittoria era andata a Giulio Rossi su Alfa, che aveva messo in fila altre quattro vetture uguali alla sua.

Sono quindi scese in pista le sport delle classi 1000 e 1300. A tagliare il traguardo per primo è stato Giovanni Anseloni che pilotava una Bellasi. Il portacolori della scuderia bresciana però è stato tolto di classifica per irregolarità tecniche e la vittoria è andata a Giuseppe Ranzolin (cl. 1300) che con la sua AMS ha sconfitto il forte lotto delle Dallara. Nella classe 1000 molto bene è andata a Carletti che si è preso, con la sua Dallara, la rivincita sulle AMS. Una gara, dunque, che ha aperto nel migliore dei modi lo stadio varanese e che — diciamo francamente — prometteva qualcosa di meno.

Gianluca Bacchi Modena



Ecco la nuova BT 41-F.3

LONDRA - Disegnata da Dennis Falconer, il creatore tra l'altro della aerodinamica carrozzeria della Elden F. Ford con cui Johnny Gerber ha vinto il titolo mondiale due anni fa, ecco la nuova carrozzeria con sostanziali modifiche per la Brabham BT 41 della quale AUTOSPRINT aveva già parlato ad inizio dell'anno. La modifica più importante è dunque lo spostamento dei radiatori dalla posizione originale arretrata sul musetto, con conseguente cambiamento di carrozzeria. Anche il motore è stato carenato (avevamo già visto tale cofano) mentre in posizione arretrata verrà sistemato un alettone con originale supporto a «banana». Il tutto, per le Brabham BT 40 e 41, verrà presentato appunto in un kit che Chuck Mc Carty si appresta a lanciare in questi giorni in Italia.

TROFEO CINQUETTI - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari - 31 marzo 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 3 - Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (HF) 10'38"6, media kmh 91,325; 2. «Witrop» (Fiat X-1/9) a 1 giro. Giro più veloce: Frisiani in 1'09"5, media kmh 93,237.

Classe 1600 (tutti su Alpine Renault): 1. Mario Regis 9'39"4, media kmh 100,656; 2. Campaci 9'40"2; 3. Moretti 10'03"5; 4. Casubolo 10'10"9; 5. Valdina 11'23"3. Giro più veloce: Campaci 1'03"1 e 1, media kmh 102,694.

Classe oltre 1600: 1. «El Paso» (Pantera) 10'05"1, media kmh 96,381; 2. Siena (Fiat Abarth) 10'08"9; 3. Calò (Pantera) 10'11"5; 4. Torelli (Fiat 1800) 10'18"1; 5. Accorsi (Fiat 124) 10'25"8; 6. Lottici (Alpine Renault) 10'37"1; 7. «Il Ragno» (Ford Capri) 10'38"7; 8. Dal Ben (Fiat 124) 10'46"1; 9. Ferlito (Opel GT) 11'19"9. Giro più veloce: Calò in 1'03"5, media kmh 102,047.

GRUPPO 4 - Classe 1000: 1. Idenso Visentin (Abarth) 10'43"9, media kmh 90,587; 2. Fischedda (Ranger Bertone) 11'01"4; 3. Branger (Range Bertone) 11'29"1. Giro più veloce: Visentin 1'09"6, media kmh 93,103.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Alpine) 10'35"4, media kmh 91,785. Giro più

veloce: Caffi 1'07"9, media 95,434.

Classe 1600 (tutti su A.R. GT): 1. Giulio Rossi 10'25"6, media kmh 103,112; 2. Gabani 9'32"4; 3. Lucuri a 4 giri; Caraffa a 6 giri. Giro più veloce: Rossi 1'01"5, media kmh 105,366.

Classe oltre 1600: 1. Odoardo Govoni (Pantera) 8'31"1, media 114,107; 2. «Bramen» (Porsche 2700) 8'46"1. Giro più veloce: Govoni 55"9, media kmh 115,921.

GRUPPO 5 - Classe 1000: 1. Tommaso Carletti (Dallara) 9'05"1, media kmh 107 e 009; 2. Crovella (AMS) 9'24"6; 3. Vannini (AMS) 9'25"1; 4. Pfichter (AMS) 9'26"8; 5. Vannucchi (Dallara) 9'27"2. Giro più veloce: Carletti 58"8, media kmh 110,204.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (AMS) 8'44"8, media kmh 111,432; 2. Taroni (Dallara) 8'44"9; 3. Tesini (Dallara) 8'53"9; 4. Giovannelli (Abarth) 9'12"2. Giro più veloce: Taroni 56"4, media kmh 114,884.

Classe 1600: 1. Roberto Filannino (Dallara) 7'49"7, media kmh 124,164; 2. Mussa (GR) 8'06"6; 3. Anastasio (AMS) 8'40"4; 4. Sanetti (Alfa sport) a 1 giro. Giro più veloce: Filannino 51"1, media kmh 126,563.

Classe 2000: 1. Achille Marzi (Chevron) 7'52"4, media kmh 123,455; 2. Toncini (Chevron) a 7 giri. Giro più veloce: Marzi 51"3, media kmh 126,316.

Solo VARESE degli (attesi) italiani non diserta la prima euro - salita

MIEUSSET soffre sull'AMPUS...

DRAGUIGNAN - Jimmy Miesuset, come da copione, si conferma reuccio dell'Euromontagna, un campionato asmativo anziché, che di nomi nuovi non sembra proprio più in grado di esprimerne. Neppure come quando il parco macchine si presenta valido come quello odierno all'ampus con quattro nuovissime March 742, una Pygmée e una Brabham F.2 dello scorso anno e una McLaren sempre della seconda formula, in accettabilissimo stato di conservazione. Ancora una vittoria così per il quasi trentenne lionese, sia pure più sofferta di quanto non dica la classifica. Perché Miesuset stavolta in Provenza i suoi lunghi minuti di sofferenza li ha passati, e come!

E' andata così. Mentre i gruppi 4 iniziavano la seconda salita al colle il tempo da incerto è passato al brutto. In pochi minuti si è trasformato da qualche innocua goccia d'acqua ad una pioggia a catinelle, con la possibilità affatto remota che l'assoluto andasse a qualche outsider. Ad esempio, a quell'Helmut Mander, 23. Tempo nella prima salita (a 37" da Miesuset), che aveva già portato in vetta dell'ampus per la seconda volta la sua psichedelica Opel Kadett curata da Irmscher con un ottimo 3'53", tempo identico a quello che aveva impiegato in mattinata. Per il campione uscente della specialità, come nelle favole, l'incubo si è dissolto dopo una ventina di minuti con la decisione degli organizzatori di annullare la seconda salita e redigere le classifiche basandosi soltanto sulla prima.

Il nazionalismo transalpino — sia detto subito — questa volta non c'entra. E' che il pubblico, che pure era stato tenuto lontano dalla strada recitando praticamente tutti i 6.800 km del percorso, bagnato e infreddolito, ha cominciato a scavalcare reti e reticolati per raggiungere le proprie macchine ai maxi parcheggi vicini alla partenza. In quelle condizioni, e con i radiotelefonici inservibili perché tutta la zona era rimasta senza elettricità, far proseguire la corsa sarebbe stato assurdo se non delittuoso.

Alle spalle di Miesuset — comunque bravissimo e il solo a sapere sfruttare i tanti cavalli della sua March — troviamo Bayard (anch'egli su March) e 5", e quindi Martin (McLaren) a conferma del dominio dei «formulisti» francesi, piazzati fino al 10 posto. Undicesimo, primo dei gruppi 5/7 e dei non francesi, lo spagnolo Fernandez, che ha sostituito la vecchia Porsche 908 dello scorso anno con una nuovissima Abarth Osella 2000; ex aequo con Pozet sulla Chevron B 23.

Gianni Varese, 14., con la Lola Abarth ha tenuto alti i nostri colori non molto rappresentati, visti i forfait di Nesti, Pione, Fossati, Mercadante, Pogliano, Pozzo e Mercandino, tutti iscritti e tutti... assenti.

Guido Rancati

● Notevoli le misure di sicurezza (almeno quelle passive, perché le protezioni in una corsa in salita sono quelle che sono) predisposte quest'anno dalla organizzazione: posti di soccorso dislocati ogni duecento metri lungo tutto il percorso, ben forniti di estintori. La prova di efficienza si è avuta quando il provenzale Rafflegao ha avuto un principio di incendio sulla sua Capri Gruppo 2 all'uscita dal primo tornante, subito domato grazie anche alla celerità dei commissari.

● L'equipaggio da rallye Robini-«Tchine» si è diviso, Robini farà il campionato francese su una Commodore gruppo 1 mentre il milanese di Monaco «Touriani» (è il nomignolo affibbiatogli da Robini) ha deciso di diventare pilota: farà tutta la stagione con la Jidè con la quale ha debuttato favorevolmente all'ampus.

● A dispetto dell'austerità e del blocco invernale per le corse decretato dalla Francia, gli striscioni pubblicitari sulle vetture non sono diminuiti, anzi... La più originale? Senza dubbio quella di Sola (AGS F. 3): «cerco pubblicità», che è ancora una dimostrazione di fiducia nel mezzo pubblicitario che offre.

CORSA IN SALITA DRAGUIGNAN-AMPUS - Km 6.800 - Prova valevole per il Campionato europeo della montagna - 31 marzo 1974.

1. Jimmy Miesuset (March 742) 3'16"2 (nuovo record di una sola salita); 2. Hervé Bayard (March 742) 3'21"7; 3. Jves Martini (McLaren N 21) 3'23"3; 4. Michel Pignard (Pygmée F. 2) 3'21"1; 5. Roger Damin (Chevron B 20) 3'25"5; 6. Pierre Maublan (March 742) 3'26"2; 7. Jacques Jollat (March BMW 732) 3'28"2; 8. Philippe Hesnault (Pygmée LDB 18) 3'31"7; 9. Jean Louis Staiano (Provençe F. 2) 3'35"3; 10. Jean Lapière (March 742) 3'38"2; 11. Gianni Varese (Lola Abarth) 3'46"7.
Divisione A: 1. Anton Fischhaber (Porsche Carrera) 3'47"7.
Divisione B: 1. Juan Fernandez (Abarth Osella) 3'39"2; 2. ex aequo: Marc Pozet (Chevron) 3'39"2; 3. Gianni Varese (Lola Abarth) 3'46"7.
Divisione C: 1. Jimmy Miesuset (March 742) 3'16"2.
Classifica femminile: 1. Cristine Dacremont (Alpine) 4'12"2.
Gruppo 1: 1. Marc Montayeur (Camaro) 4'16"4; 44. Barbero (Fiat 128 coupé) 4'58"9; 47. Giorgio Negro (Simca R2) 5'01"3; 52. Alberto Pani (Fiat 128 coupé) 5'11"1; 55. Bruno Franco

MODENA perde anche il RALLY

MODENA - Tempi poco felici per l'automobilismo sportivo modenese che si dibatte in mezzo ad una copiosa serie di circostanze negative. Abbiamo già comunicato che il rally «Vignola in fiore» è stato rinviato a data da destinarsi (probabilmente in giugno), ed ora conosciamo le ragioni di questo rinvio: «Targhe pari e targhe dispari — ha detto il maestro Bozzoli del Centro studi Muratori — limiti di velocità e disposizioni generali restrittive, ci hanno consigliato di prendere tempo...».

La stessa Modena Corse non sa ancora se potrà organizzare il suo rally in quanto è restata senza sponsor: l'AC di Modena ha fatto sapere che il bilancio dell'ente non consente spese per lo sport e i fratelli Gibertini della «Campanella» hanno ritirato il loro appoggio. I dirigenti comunque non disperano e sono fermamente convinti che a tempo debito una qualsiasi soluzione si troverà.

DESERTO allagato!

SANDRO MUNARI ci telegrafa dal Kenia:

NAIROBI (29 marzo) - Le piogge non si sono fatte attendere più del previsto, da alcuni giorni soprattutto al nord, sta piovendo a dirotto, al punto da allagare alcuni chilometri di deserto. Da diversi giorni parecchi equipaggi sono bloccati nella zona tra Marsabit e il lago Rodolfo (prima tappa).

A questo punto gli organizzatori del Safari sono molto preoccupati, perché se continuerà a piovere anche nei prossimi giorni, saranno costretti a modificare il percorso. Anche noi piloti siamo fermi con gli allenamenti in attesa di sapere quali saranno le alternative. Comunque ieri il direttore generale dell'organizzazione, sig. Derek Gates, è partito con l'aereo per visionare le zone in questione. Attualmente, dopo essersi riunito il comitato organizzatore, stanno discutendo sul da farsi e per il momento non è possibile avere ulteriori notizie. Attendiamo di sapere qualcosa di più certo entro i prossimi giorni.



Il folle «drag»

La folle corsa del dragster a razzo di Dave Anderson è terminata con la morte dello stesso Anderson e di due meccanici investiti. I presenti ostentano un'indifferenza quasi assurda per quanto è successo

CHARLOTTE - Quella che doveva passare come la manifestazione di Dragster più avvincente della Costa Atlantica, si è rivelata funesta e raccapricciante. Dopo le varie fasi riservate alle «Funny car» alcune delle quali hanno sfiorato, nel quarto di miglio, circa 340 kmh, è stata la volta delle «Dragster» poderose, alcune mostruose per la potenza dei motori, accorse numerose al «meeting» del «Southern National» il cui monte premi superava i cento mila dollari.

Il bolide di Dave Anderson, di 44 anni, da Minneapolis, azionato da un motore «jet», dopo aver compiuto una prova dimostrativa qualificandosi per la semifinale, marciando a quasi 400 kmh in appena 400 metri, non è riuscito a fermarsi per il cattivo funzionamento dei due paracadute di coda. Il «drag» lungo circa 6 metri nonostante avesse i mo-

tori spenti, ha compiuto un paio di testa-coda, è terminato in uno spazio riservato ai meccanici al lavoro, ha ucciso Reid Jackson di 26 anni ed ha trascinato con l'alettone David Oxendine contro il muro di cinta dove si è schiantato disintegrandosi.

Anderson che si autodefiniva «il piede più veloce del mondo» guidava il «Pollution Packers» col quale aveva stabilito numerosi record mondiali ed intendeva tentare un altro record sul lago salato di Bonneville nello Utah.

Il motore jet del «dragster» era azionato da perossido di idrogeno e nella «passata» di qualificazione aveva consentito al «drag» di segnare il tempo record di 3.42 secondi per il percorso di 200 metri.

Clamorosa indiscrezione sulle norme USAC Indy con motori F.1?

NEW YORK - Lo Speedway di Indianapolis ha oggi annunciato che oltre mezza dozzina di macchine hanno ricevuto l'okay per partecipare alla classica 500 Miglia del Memorial Day. Gli ultimi

quattro iscritti sono: Bobby Unser entrato ad Indy nel 1968, Bill Vukovich il quale ha la scelta tra la vecchia macchina dello scorso anno o quella nuova fatta preparare da Jerry O'Connell di San José California, Gordon Johncock, vincitore della gara dello scorso anno ed A. J. Foyt. Il neo eletto «Chief Stewart» della gara, Tom Binford nel dare comunicazione dei nuovi iscritti, ha colto l'occasione per riaffermare la sua energica azione.

«Non voglio incolpare nessuno — ha detto Binford — ma se il mio predecessore (Harlan Fenger) avesse fatto compiere un altro paio di giri l'incidente che coinvolse dieci macchine (compreso il redivivo Salt Walther) forse non si sarebbe verificato».

«Ho reso noto, a tutti i piloti che io punirò tutto il gruppo (33 partenti) con altri giri extra prima del via se essi non si allineeranno nel giusto modo. E la partenza avverrà tre per tre».

Ogni giro extra ridurrà la chance di completare la corsa, poiché come è noto quest'anno da 350 galloni di carburante il quantitativo è stato ridotto a 280 galloni (1112 litri) non tanto per il precedente spauracchio della crisi energetica quanto per ridurre la velocità dei bolidi i quali, in questo modo dovranno sacrificare almeno 5 o 6 miglia all'ora.

Binford inoltre intende controllare la corsa dalla torre dei cronometristi onde poter seguire in

ogni punto il gruppo. In precedenza Fenger era piazzato sotto la torre di segnalazione ed aveva una visione minima.

Intanto Indy comincia a fare passi per aggiornarsi alla Formula uno e di riflesso a quella 5000. E' previsto, se non cadranno gli dei, che entro il 1977 tutti i bolidi Indy saranno più o meno muniti di motori Formula 5000 oppure con motori da tre litri come nella Formula Uno.

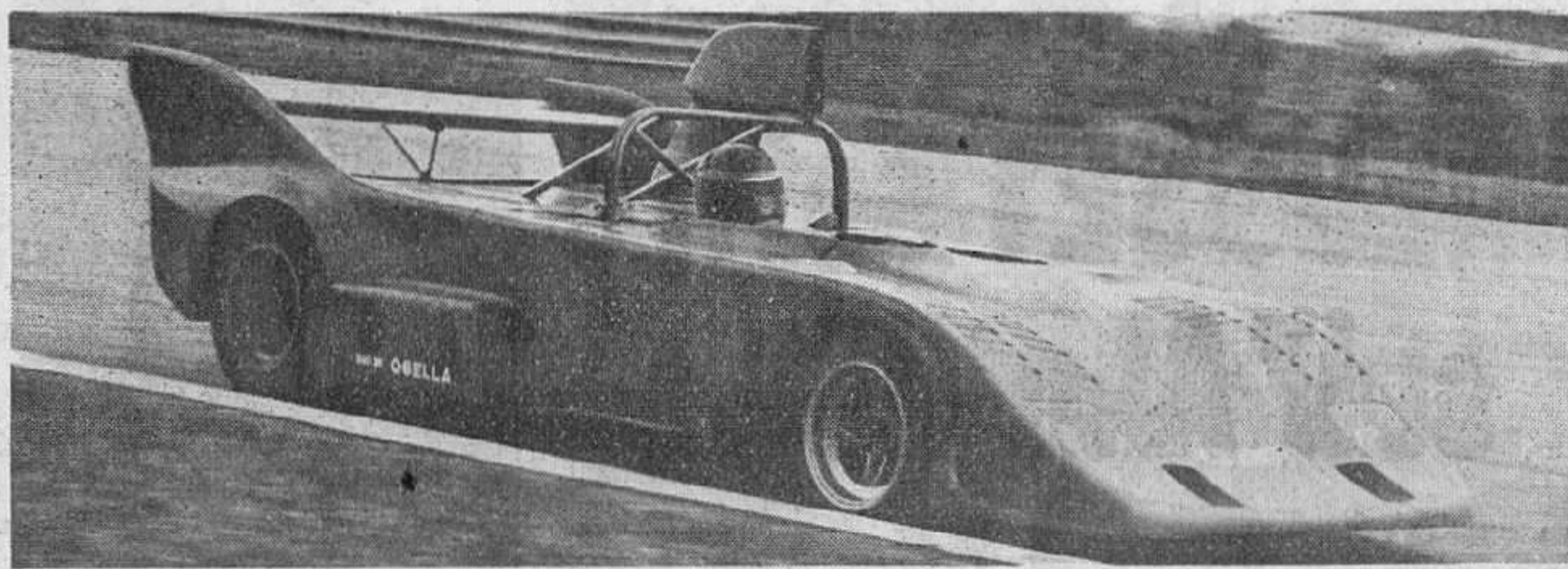
«In tal modo potremo gareggiare anche su percorsi misti ed invitare anche gli «ospiti numero uno» europei».

«Dopo le richieste da parte di Tyrrell, John Wyer, della Chevron ed altre case interessate alla Formula Can Am, abbiamo compreso che la Formula Indy dovrà prendere un'altra direzione per non isolarsi», ha detto un portavoce di Indianapolis ad AUTOSPRINT.

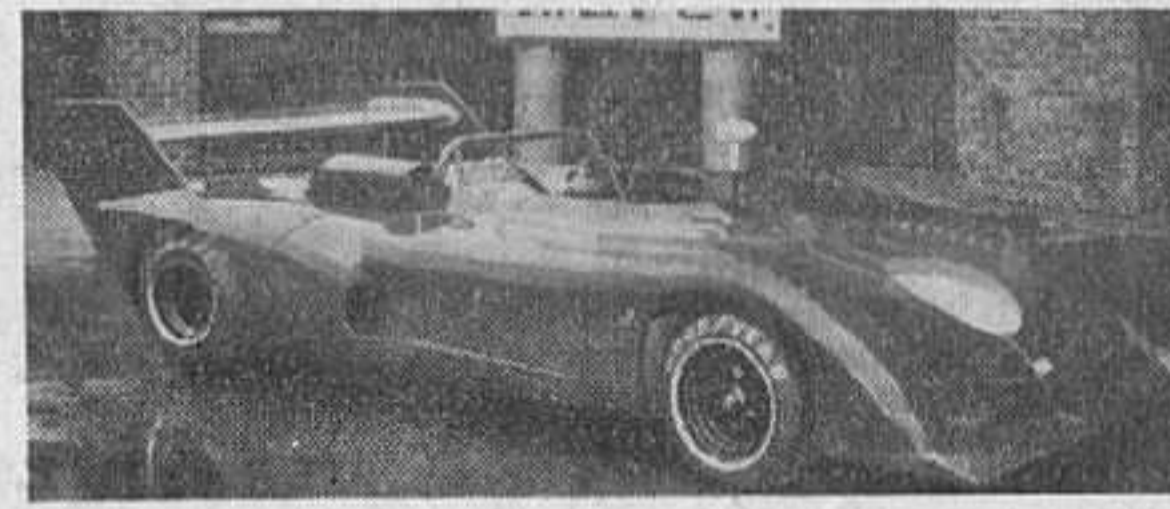
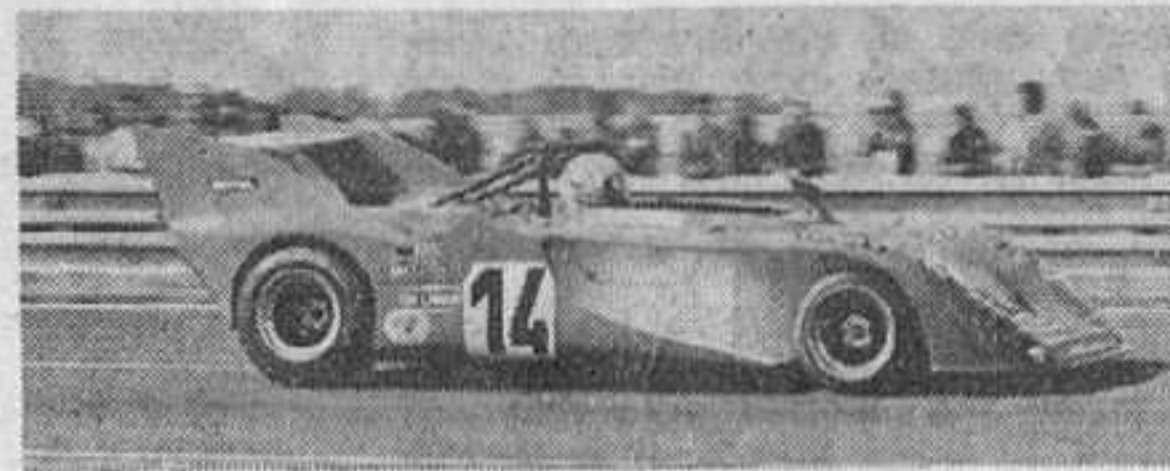
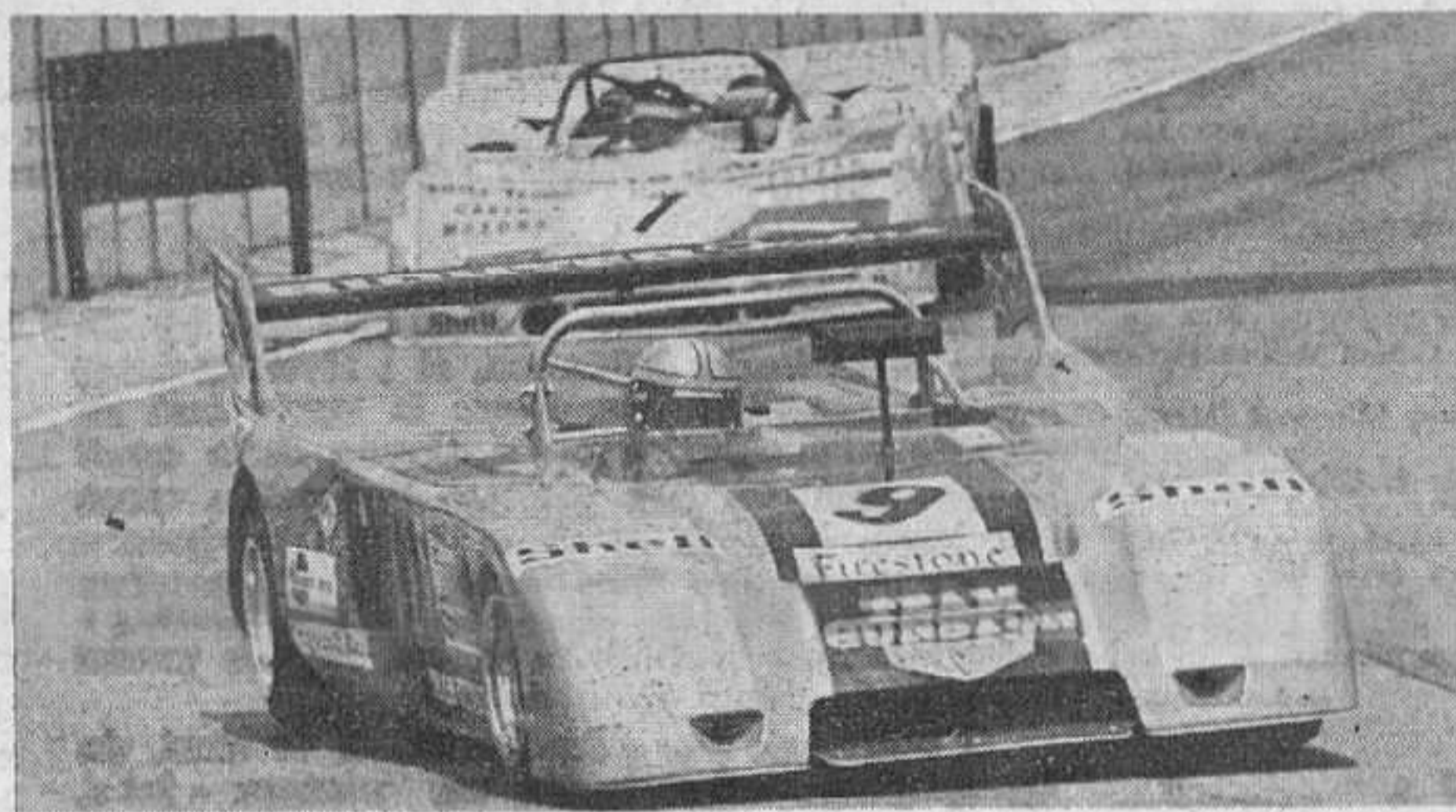
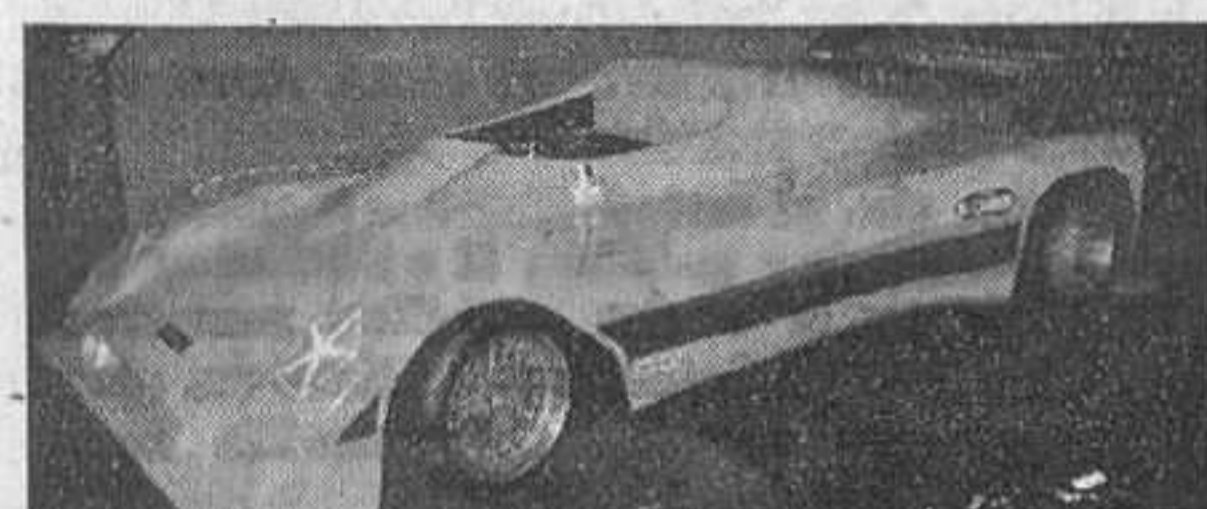
Si prevede, inoltre che nel 1976 tutti i bolidi Can Am saranno muniti di motori da tre litri e, con moltissime probabilità anche la SCCA si fonderà in qualche modo con la USAC e viceversa. Stando al parere di alcuni costruttori, come Dan Gurney e piloti come Gordon Johncock queste «innovazioni sensazionali» apriranno un nuovo orizzonte, una nuova frontiera all'automobilismo non solo americano ma anche mondiale.

Lino Manocchia

Fa sul serio la FIAT anche nell'EUROMARCHE 2000 con OSELLA



MERZARIO torna sull'ABARTH



Storia in cifre del mini EURO-MARCHE

Campionato 1970	Paul Ricard	Hameantina	Salzburg	Andersborg	Soitude	Mugello	Enna	Nurburgring	Ardennes	Totale punti validi
1 Chevron-Cosworth	9	9	—	6	6	—	4	9	9	52
2 Lola	6	—	9	9	9	3	9	3	6	51
3 Abarth	3	3	6	4	2	9	6	6	—	37
1 Bonnier	6	—	9	9	9	—	9	—	6	48
2 Swart	6	9	6	6	9	2	—	4	—	42
3 Redman	9	—	1	6	6	—	9	—	9	40

Campionato 1971

Campionato 1971	Paul Ricard	Salzburg	Silberstone	Hockenheim	Imola	Nurburgring	Zandvoort	Valltunga	Jarama	Totale punti validi
1 Lola-Ford	9	3	6	9	9	9	3	6	9	57
2 Chevron-Ford	4	9	9	2	3	6	9	1	6	46
3 Fiat-Abarth	—	6	—	4	6	—	—	9	—	25
1 Marko	9	—	—	9	9	—	3	6	—	36
2 Elford	6	3	—	6	—	9	—	—	—	24
3 Robinson	—	—	3	—	—	9	9	—	—	21

Campionato 1972

Campionato 1972	Paul Ricard	Valltunga	Salzburg	Dijon	Silberstone	Pergusa	Nurburgring	Montjuich	Jarama	Totale punti validi
1 Abarth	—	20	—	20	20	20	—	12	20	112
2 Chevron	15	12	20	15	12	12	15	20	12	109
3 Lola	20	15	12	8	15	15	20	6	3	105
1 Merzario	—	—	—	20	20	20	—	12	—	72
2 Burton	—	12	—	10	6	—	—	20	—	48
3 Lafosse	—	—	—	8	10	8	20	—	—	46

Campionato 1973

Campionato 1973	Paul Ricard	Misano	Imola	Auvergne	Enna	Nurburgring	Zeltweg	Barcellona	Totale punti validi
1 Lola	12	20	20	20	10	2	20	20	112
2 Chevron	20	15	15	12	8	15	15	12	92
3 Abarth-Osella	—	12	12	2	20	20	10	6	80
1 Craft	—	20	20	15	—	—	—	15	70
2 Burton	15	—	15	12	8	—	12	—	62
3 Edwards	—	4	—	20	10	—	20	—	54

Sarebbe dovuto iniziare a Misano questo Euro Marche 2000 '74 nel mese di marzo, ma per i noti problemi di « agibilità » il Santamonica ha dovuto rinunciare a questo primo appuntamento a favore del Paul Ricard che beato lui di questi problemi non soffre. In questi ulteriori venti giorni si sono naturalmente rafforzate le squadre ufficiali e non, e già sul circuito francese avremo una visione di quello che sarà il campionato di quest'anno.

La battaglia che tutti si attendono sarà certamente impostata sul piano dei motori, e più precisamente tra i nuovi pluricilindrici, che cominciano ad accumulare una discreta esperienza e gli ultracollaudati quattro cilindri che da sempre dominano la categoria. Per parlare più chiaramente, vedremo la lotta fra i motori Alpine sei cilindri (ancora non presenti gli altri pluri cilindrici italiani, Tecno, Ferraris e Armaroli) montati sulle berline A 440 e i soliti BMW, Ford nelle diverse elaborazioni e soprattutto Abarth, il nuovo motore che equipaggia tutte le vetture schierate dalla marca italiana. Appunto la casa italiana sarà quella che presenterà la squadra più nutrita al Paul Ricard: 4 vetture Abarth-Osella PA 2 ufficiali più una quinta per De Bagration più ancora una PA 1, il modello dell'anno scorso per il francese Melville. Tutte le vetture monteranno il motore '74 che ha fornito al banco prestazioni eccellenti: i piloti ufficiali VITTORIO BRAMBILLA, CHRIS CRAFT, JEAN LOUIS LAFOSSE e... ARTURO MERZARIO!

Questa sarà certamente la novità più lieta per gli sportivi italiani (sulla quale converrà tornare) la quarta macchina è già iscritta per il comasco e Enzo Osella sta

9 appuntamenti per il 1974

7 aprile	Trofeo Paul Ricard	Francia
27 maggio	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna
23 giugno	Trofeo d'Auvergne-Charade	Francia
15 agosto	Coppa AC Enna a Pergusa	Italia
8 sett.	Super Sprint 250-Nurburgring	Germania
22 sett.	G.P. del Mugello	Italia
8 ottobre	Corsa all'Estoril	Portogallo
20 ottobre	2 Ore del Jarama	Spagna
27 ottobre	400 Km di Barcellona	Spagna

facendo carte false per cercare di finirla in tempo, dal momento che la decisione è stata veramente di questi giorni. Con una dimostrazione di generosità professionale verso il ritrovato d.s. dell'Abarth-velocità, cioè lo stesso ing. Carlo Abarth, Arturo ha infatti deciso di mettere fine alla sua determinazione « polemica », della quale si potevano ben capire le ragioni, di « non guidare più » una vettura da corsa comunque legata alla Fiat. Perciò ha accettato l'offerta sempre rinnovatagli dal gruppo Abarth di guidare la sua 2 litri anche quest'anno. Cosa che avverrà appunto al Castellet.

Altrettanto bellicose, quella della Renault Elf con le A 440 per Jean Pierre Jabouille, vettura ufficiale, e della consorella Elf Switzerland con due macchine identiche una per Larrousse e la seconda che verrà guidata alternativamente dalla Beaumont, oppure da Darniche o Cudini.

E non saranno le sole squadre ufficiali: molto probabilmente la Lola schiererà la nuova vettura T 294 con John Burton, veterano di queste gare: la Chevron avrà anch'essa il nuovo modello B 26

e per Raymond e Chris Craft quest'ultimo con un motore americano di derivazione Ford dal quale pare abbiano estratto un'infinità di cavalli, mentre la March farà correre le 745 con Ragnotti e alcuni altri francesi.

Non mancheranno ovviamente altre creazioni francesi che in questo settore del due litri sono abbondanti: la Grac-Gotti che ha già corso la 4 Ore di Le Mans con Mamers, la BBM disegnata da Bertin e Moussu e la Tecma con la quale potrebbero essere schierati Leclere e Serpaggi.

Anche MOSER allo slalom in LOLA-BMW

LOCARNO - Domenica 7 aprile si svolgerà a Lodrino l'ormai tradizionale « slalom », che vede fra i favoriti Silvio Moser, su una Lola Sport con motore BMW e Roland Salomon, che invece guiderà la March-BMW 732 con la quale si è laureato campione svizzero nel 1973. A completare il cast di questa manifestazione, che Silvio Moser ha tutta l'intenzione di rivincere, vi saranno vetture di tutte le categorie e classi, come Simca Rally 2, Fiat 128, Opel Ascona, Triumph Dolomite, BMW 2002, Alfa Romeo.

Ultimi tests a MONZA pre 1000 Km.

Riscattate a Forlì le polemiche che hanno avvelenato il TNR

12 ORE dell'EST (terza una FIAT)

Anche ICKX prova l'ALFA STAGNANI blocca TONY

La nebbia fa «strage» in BELGIO

ROMA - «Caricata» dai bei tempi di Le Mans, ma sensibile alla vulnerabilità a cui le macchine sono inevitabilmente sottoposte nelle gare di durata, l'Alfa è venuta a Monza con due macchine in vista della 1000 Km. Una serie di contrattempo, soprattutto meteorologici, hanno finito col ridurre le prove a poche ore.

Malgrado ciò i tempi si sono fatti intravedere: merito di Stommelen che con la macchina modello 1974 venerdì ha segnato un 1'27"9 assolutamente rispettabile ed equivalente a 230.314 chilometri ora. La pista, naturalmente quella ormai definita con variante all'Ascari, è stata derubata di un altro paio di decimi di secondo. Dopo le prime prove di Merzario di qualche settimana fa, durante le quali si scese appena sotto l'1'30", e l'1'28"1 dello stesso Merzario nella sessione precedente Le Mans, ora Stommelen ha infranto il muro dei 28" e non ci sarà da stupirsi se per la 1000 Km. si comincerà a puntare a quello dei 27".

L'ingegner Bacciagaluppi, creatore della variante e riconosciuto tecnico di valore internazionale nel settore dei circuiti, afferma d'aver stimato il tempo limite teorico del nuovo tracciato in 1'24"65 per la formula 1.

Stommelen oltre al nuovo record ufficiale ha stabilito un ottimo tempo sulla junior 5'58"... sul bagnato, subito dopo mangiato, in bicicletta! Questo per

reintrodurre il discorso degli inconvenienti, dato che la corsa in bicicletta tra il tedesco, de Adamich, Facetti e Corbari è stata decisa quando ormai era chiaro che la depressione esistente sull'Italia avrebbe regalato acqua per tutta la giornata. Alla pioggia, sempre sul punto di cadere da giovedì, nella prima giornata di prove si era aggiunto l'inconveniente di un errore nel montaggio del rapporto della quinta.

Data la macchinosità dell'operazione di sostituzione per non perdere la prima giornata e poter sviluppare la messa a punto degli assetti, i piloti hanno girato solo con la quarta toccando la rispettabile punta di ben 303 all'ora nel dritto dopo i box! Chi non ci credesse può guardare i tempi: 1'29"3 per Facetti, un limite tutt'altro che disprezzabile con una marcia in meno.

Sempre giovedì, de Adamich non ha quasi potuto girare perché la sua macchina modello '73 in attesa che venga pronta la '74 modificata che gli consenta di muovere i piedi nell'angusto vano della pedaliera, è stata lungamente ferma per la sostituzione degli ammortizzatori.

Fortuna che venerdì nel poco tempo prima della pioggia, le cose hanno filato a dovere e Stommelen ha potuto segnare il tempo di cui abbiamo detto. Severi, Marelli e Corbari erano contenti. L'Alfa torna a Monza da martedì 2 aprile per quelle che saranno le prove definitive prima della 1000 Km. Si potrà migliorare ancora anche attraverso i previsti test di code e cupolotti posteriori. Per questo test è prevista anche la presenza di Jacky Ickx che ha confermato la sua disponibilità per la gara italiana con la 33t12 milanese.

Sempre venerdì, intanto, fuggevole apparizione delle March BMW F. 2 della squadra azzurra. Truffo e Flammini hanno fatto un po' di giri saggiando gli allunghi monzesi in vista di quelli non meno vertiginosi di Hockenheim.

Gabiella Noris

FORLÌ - 'E' tornato il bel tempo nel cielo del TRN. Le nuvole di Settimo Torinese sono scomparse, spazzate dal vento frizzante delle «Colline di Romagna», e il sereno è riapparso. Agli amari commenti che appena dodici giorni fa fecero eco al «fattaccio» di Rivalta, sabato sera a Forlì si sono avvicendate parole di vivo compiacimento. Epressioni cordiali che, pur essendo indirizzate agli organizzatori della seconda prova del Trofeo dei Rallies Nazionali, la Scuderia Arcangeli, finivano con l'assumere un significato di rinnovata fiducia nel rallyismo nazionale.

Bella gara, dunque e splendida vittoria di Mauro Stagnani. La sintesi è completa. Passiamo ai particolari. Fin dalle prove, «Tony» non aveva fatto mistero sulle sue intenzioni. Il vincitore della scorsa edizione delle «Colline» aveva tutte le intenzioni di ripetersi. Gli assi di casa, capeggiati da Stagnani e Ravaoli (che nell'Arcangeli hanno imparato l'abbiccì), avevano deciso di far naufragare un simile proposito e masticavano amaro.

A San Martino in Avello si accendevano le polveri e si udiva il primo botto fortissimo, quello di Stagnani che, al termine della prova speciale riusciva a mettere 3" fra lui e il favorito. Questi, a sua volta, precedeva di uguale misura Ravaoli.

Alla prova speciale B un «Tony» scatenato otteneva un risultato strepitoso che gli permetteva di chiudere con 5" di anticipo. Stagnani si impegnava allo spasimo e conteneva il ritardo in 8"; Ravaoli faceva meglio di lui dimezzando lo scarto nei confronti dell'imperioso «Tony». Dirotto, la lotta divampava accessissima. Perdeva terreno Cavriani, rinvenendo fortissimo Giulianelli, mentre si facevano sotto Casarotto e Bompani.

Tutto secondo le previsioni, così sembrava. Improvvisamente però il c.o. al bivio per Montecolombo decideva diversamente. «Tony» transitava con 10" di ritardo, e Stagnani, che lo tallonava con 5" in più cominciava a sentire odore di alloro. Lo sentiva anche Ravaoli, ma la prova speciale C ne diminuiva l'intensità, allungandolo di altri 3" dal nuovo capofila. Ormai scomparso «Tony», il gioco era fatto. Restavano altre due prove, ma Stagnani aveva preso il via, e a San Martino in Avello chiudeva praticamente la porta ad ogni tentativo di insidia, salendo in un tempo inferiore a quello del primo turno. Altrettanto facevano Ravaoli, Cavriani, Giulianelli e il rientrante Casarotto. Tuttavia il recupero non approdava a nulla, e Stagnani si presentava all'ultima prova con 11" di vantaggio sul primo degli ormai esausti inseguitori e li tempestante regalandogliene altri 2".

Salvatore Gioiello

4. TROFEO COLLINE DI ROMAGNA - Competizione valevole per il Trofeo rally nazionali, organizzato dalla Scuderia Arcangeli di Forlì - Forlì 30 marzo 1974.

LA CLASSIFICA

1. Stagnani-Zanelli (Lancia HF 1.6) 28,28; 2. Ravaoli-Scaoli (HF 1.6) 38,41; 3. Cavriani-Ronconi (Porsche 2.4) 39,40; 4. Giulianelli-Volpini (HF 1.6) 39,45; 5. Casarotto-Serafini (HF 1.6) 39,46; 6. Bompani (Opel Ascona) 40,02; 7. «Maicol»-Frisoni (Gordini R 12) 40,31; 8. «Lucchi»-Frey (Opel Ascona) 40,36; 9. Casadei-Rocchi (HF 1.6) 40,55; 10. «Perry»-Venturi (Fiat 124) 41,11; 11. Zorpan-Benedetti (Fiat 128) 41,11; 12. Gori (Alpine 1.6) 41,16; 13. Cantelli-Paccagnella (HF 1.6) 41,17; 14. Mancini (Fiat 128) 41,21; 15. «Walter»-Ceccoli (Fiat 128) 41,25; 16. Facchini-Marini (Simca R) 41,34; 17. Orsi (Alpine 1.6) 41,38; 18. Pedrelli (Morris 1.3) 41,46; 19. Legnani-Dotti (Simca R 4) 41,48; 20. Marchiol (HF 1.6) 41,49; 21. Cerrato-Ceri (Fiat 125) 41,54; 22. «Vanni»-Sama (Opel Ascona) 42,04; 23. Dean-Dean (Fiat 124 GT) 42,13; 24. Bettega-Balbo (Fiat 128) 42,21; 25. Mantellini-Montacuti (Alfa 1.6) 42,33; 26. Marini-Boco (HF 1.6) 42,33; 27. Prandini-Mongiorgi (A.112) 42,34; 28. Piacentino-Saporetti (Fiat 128) 42,54; 29. Bendini-Pambieri (Fiat 128) 42,58; 30. Trevisani-Giunti (Ford Escort) 42,59; 31. Bazzotti-Rol (Fiat 128) 43,05; 32. Zannoni-Nino (Fiat 128) 43,10; 33. Accorsi-Barbolini (Fiat 128) 43,10; 34. Antonello-Denucci (HF 1.6) 43,19; 35. Cumini (Mercedes 250) 43,28; 36. Cavoli-Pancaldi (HF 1.6) 43,30; 37. Galante-Mazzoni (HF, 1.3) 43,33; 38. Dirotti-Coppolino (A.112) 43,50; 39. Zoffoli (Mini 1000) 44,01; 40. Conti-Rancati (Fiat 127) 44,01; 41. Bazzoli-Liverani (Opel Ascona) 44,20; 42. «Tonino»-Bompardi (A.112) 44,24; 43. Berlino-Alessandria (NSU TT) 44,43; 44. «Enzo»-Moretti (Simca R) 44,50; 45. Gubellini-Repetto (Fiat 127) 44,50; 46. Cosatti-Pasutti (A.112) 44,53; 47. Berni-Manfredi (Fiat 128) 44,54; 48. Fornaciari-Marcolini (Cooper 1000) 45,00; 49. Carini-Toscani (Fiat 127) 45,04; 50. Romito Romito (Opel Ascona) 45,05.

Prova speciale A (S. Martino in Avello - Km 6, tempo 7'15):

1. Stagnani 7,35; 2. «Tony» 7,38; 3. Ravaoli.

Prova speciale B (Tredozio - Km 7, tempo 8'30):

1. «Tony» 8,25; 2. Ravaoli 8,34; 3. Stagnani 8,38.

Prova speciale C (Montecolombo - Km 4,5, tempo 5'30):

1. Stagnani 5,53; 2. «Tony» 5,57; 3. Cavriani 5,58.

Prova speciale D (S. Martino in Avello - Km 6, tempo 7'15):

1. Stagnani 7,32; 2. Ravaoli 7,39; 3. Cavriani 7,39.

Prova speciale E (Tredozio - Km 7, tempo 8'30):

1. Stagnani 8,47; 2. Ravaoli 8,50; 3. Cavriani 8,54.

André Royez

RALLY 12 ORE DELL'EST - 30-31 marzo - LA CLASSIFICA

Rally internazionale
1. Coeuille-Jimmy (Alpine) p. 1500; 2. Plas-Maes (Gordini) 1. gruppo 2.; 3. Didi-Lopes (Fiat Abarth); 4. Gustafson-Declercq (BMW 2002); 5. Moortgat-Andy (Escort); 6. Balthazar-Renkin (Alpine); 7. Hardy-Frenay (Simca); 8. Darimont-Nys (Fiat Abarth); 9. Broodcoorens-Tielsen (R17TS); 10. Strooven-Van Bruggen (Datsun).

GREDER rimonta

Marie LAURENT

MONTLHERY - Interesse non troppo vivo, sul circuito di Montlhéry, ove due sole gare della giornata vedevano al via qualche pilota di fama, quella per la turismo di serie e quella per la gran turismo. Nella turismo di serie c'era però un'attrazione in più offerta dalla presenza di due fra le migliori conduttrici di Francia, Marie Laurent e Marie Claude Beaumont. Al volante di una potentissima Chrysler Hemicuda, Marie Laurent è andata subito in testa, mentre Marie Claude Beaumont, in quarta posizione, spariva ben presto di scena dopo avere «agganciato» un'altra vettura. Vinceva poi la Opel Commodore GSE pilotata dal sempre giovane «Titi» Greder.

Nella turismo di nuovo presente Greder, questa volta alla guida della sua veneranda Chevrolet Corvette, che ha già partecipato per tre volte alla 24 Ore di Le Mans. E' stato Lafosse a partire favorito, con una Porsche Carrera, ma purtroppo il recente vincitore della 4 Ore di Monza veniva tradito dal motore e lasciava così via libera a un'altra Carrera, pilotata da Dominique Thiry.

Daniel Boutonnet

Corse a Montlhéry - 31 marzo - Gare di velocità in circuito per vetture turismo

LE CLASSIFICHE Turismo di serie

1. Greder (Opel Commodore) 15 giri, 27'43"7, media kmh 110,546; 2. Marie Laurent (Hemicuda) a 3"; 3. Imbert (Alfa) a 8"6.

Turismo speciale

1. Geurie (Capri) 15 giri, 24'58"2; media kmh 122,358; 2. Faurie (Capri) a 37"5; 3. Benoit (BMW) a 2"2.

Gran turismo

1. Thiry (Porsche Carrera) 15 giri, 23'49"8; media kmh 128,631; 2. Greder (Corvette) 24 giri a 52"; 3. Orlando (Porsche Carrera).

Marco Grandini

Gli «ispettori» CSI al MUGELLO

FIRENZE - L'Autodromo del Mugello, per il quale lo «stato di avanzamento dei lavori» è giunto ad un punto più che soddisfacente, potrà vantare una importante novità: il circuito verrà infatti servito anche da una «aviosuperficie», cioè da una pista di atterraggio sufficiente, nei primi tempi, per fare atterrare e decollare elicotteri e piccoli aerei da turismo. Una particolarità molto interessante ed utile ai fini di interventi d'emergenza e anche comodo per quei piloti che usano per i loro spostamenti velivoli privati.

L'iniziativa è di alcuni appassionati, i fratelli Modi ed altri di Borgo S. Lorenzo, che hanno già ottenuto i permessi necessari e che si sono assunti l'intero onere finanziario. La pista di atterraggio (che in seguito verrà prolungata sino a divenire un vero e proprio aeroporto), sorgerà fra Scarperia

e Borgo S. Lorenzo, ad una distanza di circa un chilometro e mezzo dal circuito.

Ma ritorniamo allo stato dei lavori. La pista di 5.245 metri è ormai completamente asfaltata e manca soltanto lo «strato di usura» che verrà applicato fra breve. I cordoli interni ed esterni delle curve sono già stati montati; il guard-rail («il meno possibile» dicono all'AC di Firenze) è già stato posto in opera in alcuni punti e ne resta soltanto un piccolo quantitativo da montare. Le ruspe hanno già terminato il lavoro per la creazione delle «vie di fuga» e gli specialisti stanno già sistemando le triplici reti di sicurezza al termine di esse.

I trenta box sono già stati «coperti» e mancano soltanto i lavori di rifinitura, mentre la palazzina che ospiterà la direzione di corsa e tutti gli altri servizi dell'autodromo, ivi com-

pleti i telex e ben 19 linee telefoniche, è ormai arrivata al primo piano.

Ancora in arretrato sono i lavori per le tribune, ma vi sono precise ragioni per questo ritardo: alcune «grane» con il comune, ora fortunatamente risolte, e motivi tecnici affiorati quando si è dato il via ai lavori di sbancamento. Dove si sperava di trovare roccia, si è invece trovato terreno friabile per cui si è dovuto procedere ad un imprevisto lavoro di palificazione. Ad ogni modo, mentre si aspetta la visita di «collaudo» della CSI prevista per il 9 aprile, almeno la tribuna centrale verrà pronta per la fine del mese di maggio ed il pubblico potrà accedervi, come in altre parti del circuito, visto che le reti di protezione e di contenimento sono già in fase avanzata di montaggio.

Marco Grandini

Rohrl inizia la scalata all'EURORALLY

BILBAO - Con le assenze di Munari e Pinto, che gareggiavano lo stesso giorno in Sicilia, il Rally Firestone è stato dominato dall'inizio alla fine dal tedesco Walter Rohrl che ha vinto quasi tutte le prove cominciando così la sua lotta per il titolo europeo che quest'anno vuole vincere. Dopo il suo abbandono del Rally del Portogallo, Rohrl aveva preferito il rally spagnolo provando ad una velocità da vertigine con la macchina che aveva Aaltonen e si presentava come il massimo favorito del rally. Di fronte a lui i due piloti spagnoli della SEAT hanno lottato molto bene e Pradera è riuscito a tenere la gara in un'ottima terza posizione che lo mette subito, dopo il suo secondo posto nel Rally della Costa Brava, al comando dell'Europeo.

Una delle grandi rivelazioni della gara è stato il portoghese Antonio Borges che al volante di una nuova Porsche Carrera ha realizzato tempi straordinari che gli hanno consentito di finire al secondo posto assoluto.

Dopo questa prova dell'Europeo Pradera (Seat) e il portoghese Borges sono al comando dell'Europeo davanti ai quattro vincitori dei precedenti rallies.

LA CLASSIFICA

Rally Firestone, gara internazionale valida per il campionato europeo rallies piloti - Bilbao, 29-31 marzo 1974.

1. Rohrl-Berger (Opel Ascona) punti 18,265; 2. Borges-Morais (Porsche Carrera) 19,034; 3. Pradera-Comyn (Seat 1430) 19,221; 4. Reverter (BMW 2002) 19,820; 5. Faulkner-Broad (Ford Escort RS) 19,835; 6. Coleman-Orene (Ford Escort) 20,233; 7. Gargallo-Jones Lewil (Alfa Romeo 2000) 21,009, primo del gruppo 1.