

Per le corse  
è finita  
l'austerità

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

AUTO  
SPORT  
NT

**domenica SPRINT**

Non solo da SILVERSTONE F. 1 e HOCKENHEIM F. 2 giovani realtà

# Il giorno delle SPERANZE D'ORO



Una domenica piena di conferme, quella che ha avuto nell'International Trophy di Silverstone ed in James Hunt la corsa ed il pilota protagonisti. Assieme alla conferma di Hunt, quella di Stuck, che qui vediamo con il pilota di Hesketh, che ha vinto la F. 2 ad Hockenheim, e la « sorpresa » di Alain Cudini vincitore nell'Euro 2000 al Castellet

# C'è anche HUNT!

SPECIALÉ PER AUTOSPRINT

**SILVERSTONE** - James Hunt ha ottenuto la vittoria in F. 1 con la Hesketh che nessuno prevedeva per quest'anno, vincendo l'International Trophy con largo margine su Mass. La storia, però, non è tutta qui, dato che per gran parte della gara ha condotto Peterson e l'inseguimento di Hunt ha offerto lo spettacolo di una guida superlativa. James ha preso il comando e Peterson non ha potuto difendersi a fondo perché il suo motore perdeva potenza e, inoltre, da un pneumatico si staccavano pezzi di gomma. Fra la F. 5000 ha vinto Gethin, Lella Lombardi si è piazzata tredicesima assoluta e quarta fra le F. 5000.

Come piacevole dono della primavera inglese, il giorno della corsa era soleggiato. La pista era asciutta, ma forse un poco scivolosa per via delle gare precedenti, quando le vetture sono partite per due giri di riscaldamento. All'abbassarsi della bandiera Hunt ha preso per poco il comando, arretrando poi mentre passava in seconda e il pomello si è staccato dalla leva del cambio (dopo aveva grosse vesciche alla mano, dovendo cambiare senza il pomello). Era così in testa Mass, all'uscita della prima curva, seguito da Peterson e da Hailwood. Jarier ha fatto una partenza a bomba, per superare quelli della

fila che aveva davanti a sé. Al termine del primo giro Peterson e Hailwood tallonavano Mass, seguiti da Migault, Pescarolo, Jarier e, più lontani, Robarts, Hill, Hulme, Redman, Gethin e Hunt.

Peterson è andato al comando al secondo giro e al terzo Hailwood è passato in seconda posizione, Pescarolo in quarta e Jarier in quinta davanti a Migault. Takahara non entusiasmava, in questa sua prima gara di F. 1. Peterson ha poi cominciato ad aprirsi un varco con Hailwood e questi è andato lentamente al box, con la frizione fuori uso.

Al quinto giro Hunt era risalito al quarto posto, mentre Peterson aumentava il distacco da Mass. Hunt ha superato velocissimo Jarier e Pescarolo sicché all'ottavo giro era terzo, avendo però molta distanza da coprire per raggiungere Mass. Intanto Pilette aveva strappato a Gethin la prima posizione fra le F. 5000. Hulme sembrava in procinto di attaccare Jarier, ma dopo pochi giri è arretrato, indicando i pneumatici la cui gomma si staccava a pezzi (ha continuato finché al diciannovesimo giro si è rotta la frizione).

Si è poi delineata la prospettiva di una grossa battaglia per il comando, quando Hunt ha superato imperiosamente Mass, portandosi in seconda posizione nella veloce curva di Woodcote, e le segnalazioni del box della Lotus ordinava-

no a Peterson di tentare tutto. Quando, al diciassettesimo giro, Peterson ha doppiato Lella Lombardi aveva un vantaggio di 4" che Hunt ha preso a ridurre al ritmo di 1" a giro. La Hesketh era chiaramente più « liscia » della JPS in curva. Hunt non è però riuscito a prendere la testa in

**INTERNATIONAL TROPHY** - Gara per vetture di F. 1 - Silverstone, 7 aprile.  
**LA CLASSIFICA (40 giri)**

1. Hunt (Hesketh) 52'35"4, media kmh 214,98; 2. Mass (Surtees) 53'12"4; 3. Jarier (Shadow) 53'34"6; 4. Pescarolo (BRM) 53'34"8; 5. Migault (BRM) 53'53"9; 6. Nicholson (Lyncar) 39 giri; 7. Gethin (Chevron) 39 giri; 8. Redman (Ensign) 39 giri; 9. Edwards (Lola) 39 giri; 10. Pilette (Chevron) 39 giri; 11. Takahara (March) 39 giri; 12. Dean (Chevron) 39 giri; 13. Lombardi (Lola) 39 giri; 14. Robarts (Brabham) 38 giri.  
**Ritirati ma non classificati:** Hailwood (McLaren), Robinson (McLaren), Wunderink (Chevron), Santo (Lola), Pryce (Token), Hulme (McLaren), Peterson (JPS), Hill (Lola), Wilds (March), Magee (Lola), Ashley (Lola), Belso (Lola).  
**Giri più veloci:** Hunt, 1'17"6, media 218,53 kmh; F. 5000: Ashley, 1'20"2, media 211,45 kmh.

quella fase perché ostacolato malamente da Takahara, proprio quando era praticamente accodato alla JPS.

Pilette, il cui motore non andava bene, ha ceduto il posto a Robarts e quindi il comando delle F. 5000 a Gethin. Hunt, superato il giapponese « vagante », si è riavvicinato a Peterson e per otto giri i due hanno dato vita a uno stupendo duello. Al ventottesimo giro, alla curva Woodcote,

Hunt è sfrecciato avanti, proprio come aveva fatto prima con Mass.

Strano a dirsi, Peterson ha presto perso i contatti con Hunt, avendo grossi problemi, per via di un pneumatico che si disintegrava, oltre al fatto che il motore non andava bene, tanto che al ventinovesimo giro si è grippato. Il ritiro dello svedese ha lasciato Hunt con un comodo vantaggio su Mass e la situazione era ormai definitiva. Al trentaduesimo giro James ha doppiato Gethin, Lella Lombardi era sedicesima, Hill ha finalmente fatto un grosso sforzo per superare Migault, ma la Lola ha allargato sempre più, sempre più, sempre più alla curva Stowe, è finita sull'erba, poi ha urtato il terrapieno. Hill è uscito dalla vettura furibondo, ma illeso.

Hunt precedeva Mass di 30", e questi aveva 19" di vantaggio su Jarier. L'unica lotta si aveva ormai per il quarto posto, con Pescarolo che tentava di superare Jarier, mentre più indietro Belso superava Takahara. Lella Lombardi ha guadagnato terreno su Dean, senza poterlo però mai sfidare veramente; il suo compagno Ashley è sparito, mentre era secondo fra le F. 5000, Gethin ha superato Redman ed è stato l'ultimo mutamento, dato che Pescarolo, anche se per poco, non ha potuto superare Jarier.

David Hodges

## «Ritirate» tre nuove monoposto

**SILVERSTONE** - Purtroppo era prevedibile che in realtà le prove presenze non avrebbero tenuto fede alle iscrizioni e oltre tutto due « divi » mancavano. Anche se iscritto, pare che Reutemann non avesse avuto da tempo intenzione di partecipare alla gara, tanto è vero che è in Sud America. Quanto a Fittipaldi, si è già detto che, dopo essere stato spaventato da un pilota di F. 5000 a Brands Hatch, non voleva correre lo stesso rischio su una pista più veloce, ed è partito per il Brasile. C'erano dunque Hunt, che è sceso in pista il primo giorno fiducioso ed è apparso subito molto veloce (sotto l'1'18") e molto sicuro. Dopo trenta giri è risultato nettamente il migliore con l'1'16"7, mentre il record detenuto da Peterson nella gara dello scorso anno era di 1'17"5. Secondo miglior tempo quello di Peterson in l'18"4; pilotava la nuova JPS (era corsa voce che si facesse resuscitare la vecchia) ed ha passato molto tempo al box, con tutti i meccanici affollati con aria ansiosa attorno alla vettura per noie varie. Terzo Hailwood con l'1'18"5, ma il suo motore non era bene a punto e perdeva in velocità nei rettili tanto che ne hanno montato un altro.

Quindi Pescarolo con la P160, che ha coperto più giri degli al-

CONTINUA A PAGINA 24

LELLA LOMBARDI cerca  
di capire le curve «lente»

# REDMAN non si spaventa

SILVERSTONE - Il campionato Rothmans di F. 5000 ha ripreso il « bel-l'aspetto » che aveva alla fine della scorsa stagione, in questo round combattutissimo vinto da Redman, davanti a Gethin e a Hobbs. Lella Lombardi ha rinvitato la propria fama, qualificandosi con il decimo miglior tempo e piazzandosi decima nella corsa, pur avendo dovuto rallentare dato che il problema causato dalla sua scarsa conoscenza della lingua inglese le ha impedito di capire bene l'importanza dei gradi sui misuratori delle temperature: ha cioè creduto che significassero temperature massime, mentre in effetti erano normali.

Nella prima sessione nessun pilota si è avvicinato al tempo di 1'20" sul giro e il più veloce è stato Redman con la Lola, in 1'21"6, seguito da Holland (Trojan 1'22"1), Hobbs (Lola 1'22"2) e Gethin (Chevron 1'22"4). Nona Lella, in 1'24"5, che aveva pilotato a Silverstone per la prima volta in una sessione di prove due giorni prima. Il suo stile, che si potrebbe definire « delicato », si è dimostrato adatto a quel circuito veloce (si direbbe che la sua principale carenza sia nelle curve lente su piste lente, nelle quali la giovane italiana non se la sente ancora

domenica i primi dieci piazzati nella gara di F. 5000, oltre a passati leaders del campionato Rothmans.

Prima che si formasse lo schieramento il motore della vettura di Ashley era tornato in buona salute (e anche il viso del pilota era di nuovo sorridente), mentre Holland, preoccupato per la pressione dell'olio, ha rinunciato (di nuovo). Schuppan ha smesso di agitarsi troppo circa la maneggevolezza della Trojan appena si è confermato il suo accordo per la F. 1. Quanto a Edwards, parte dei suoi problemi proveniva da due ossicini della cavaglia che si era rotto nell'incidente della gara di Mallory Park, ma poi ha perso comunque ogni possibilità di ottenere punti quando è andato al box, dopo il giro di riscaldamento, per fare cambiare le ruote posteriori, prendendo il via quando la gara era già bene avviata.

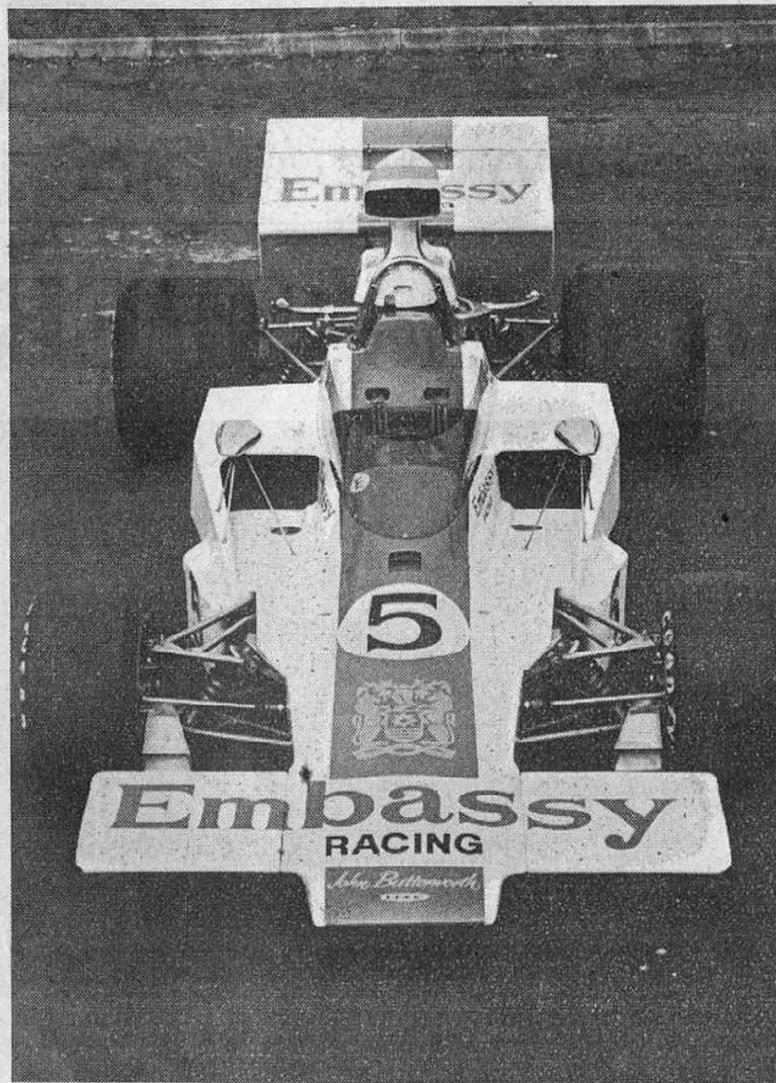
All'abbassarsi della bandiera è scattato in testa Redman, che Wilds ha però superato alla prima curva, con una manovra che ha indotto gli altri a stare prudentemente lontani in attesa di un incidente. Dopo è stato Gethin a passare al comando, alla curva successiva. Al termine del primo giro è sparita la vettura di Schuppan e in quel momento l'ordine fra i leaders era: Redman, Gethin, Wilds, Ashley, Hobbs. Lella Lombardi era decima, posizione che ha conservato fino al termine della gara. Nei giri successivi Redman e Gethin si sono staccati leggermente, mentre Hobbs e Pilette superavano Wilds. Hobbs si è poi lanciato all'inseguimento di Ashley e da allora la situazione si è stabilizzata, con Gethin che cercava disperatamente di raggiungere Redman in frenata. Dean e Belso duellavano per il settimo posto e, intanto, Lella si apriva lentamente un varco con Magec. Al settimo giro Hobbs ha superato Ashley, occupando il terzo posto e da quel momento i mutamenti nelle posizioni sono stati pochi. Piano piano Hobbs ha accorciato il distacco con Gethin, e questo ha fatto avvicinare Peter sempre più a Redman, sicché arrivati al quindicesimo giro tutti e tre sembravano in ballottaggio per il comando. Pilette ha fatto l'impossibile per superare Ashley, un giro dopo l'altro, a volte affiancandosi, ma senza mai riuscire a passare avanti. Dean si era staccato da Belso, il quale per la seconda metà della gara ha dovuto lottare coi denti per non farsi strappare l'ottavo posto da Evans. Questi ha però superato il danese verso la fine, tanto che sul traguardo i due erano affiancati.

In testa le posizioni restavano immutate ma fra i piloti al comando si sono creati lievi varchi quando i tre sono stati attardati da ritardatari nelle ultimissime fasi. Ashley ce l'ha fatta a malapena a tenere a bada Pilette, Wilds ha superato la linea del traguardo lentamente, col motore spento, occupando il sesto posto. Con il suo decimo, dopo la gara Lella era sorridente, anche se ha assertedo che preferisce i circuiti più lenti e tortuosi, agli spazi aperti di Silverstone e alle sue curve veloci. Si è in ogni modo qualificata in modo convincente per prendere il via nell'International Trophy del successivo giorno, avendo acquisito una miglior « comprensione » degli strumenti di bordo della Lola.

David Hodges

## Cambia una «ZONA» MONTAGNA

ROMA - Al fine di dare un maggior equilibrio al numero delle gare nelle zone interessate al Trofeo della Montagna, si è ritenuto opportuno trasferire la regione Veneto dalla prima alla seconda zona. Pertanto le zone sono ora le seguenti: ① Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia. ② Veneto, Trentino ed Alto-Adige, Friuli. ③ Toscana, Marche. ④ Lazio, Sardegna, Umbria. ⑤ Basilicata, Abruzzo e Molise, Campania, Puglia. ⑥ Calabria, Sicilia.



La Lola T332, patrocinata dall'Embassy per Guy Edwards, che la usa nelle gare del Campionato Rothmans di F. 5000. Edwards dovrà saltare infatti sei prove del campionato, appunto per questi impegni. Nella foto si vede chiaramente la differenza fra la T332 e la T330, soprattutto nelle fiancate, ove è stata incorporata la struttura deformabile. Il programma 1974 di Edwards è senz'altro uno dei più pesanti affrontati da un pilota professionista, perché comprende 34 gare in diciassette paesi diversi.

## Senza «divi» a SILVERSTONE

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

tri, provando e riprovando, frenando in ritardo e molto bruscamente, per ottenere l'19"2. C'erano poi le Ensign per von Opel e Ganley, e una per Redman, però « una volta per tutte », dato che Brian ha firmato per la Shadow per il resto della stagione. Ha segnato l'19"3. Poi Jarier con la sola Shadow presente (1'19"8) e Hill che sembrava contento del suo 1'20", anche se Robarts ha uguagliato il tempo. Migault con una P160 ha segnato 1'20"5. Edwards (che era iscritto con una Lola Embassy F. 5000, ma invece aveva una Lola F. 1) ha girato in 1'25"5 poi il motore si è rotto. Novità la presenza del primo giapponese in F. 1, ma Takahara non ha fatto una grande impressione. Sulla March coi colori della Beta è sembrato lento e, a un certo punto, ha chiaramente ostacolato Hill e Robarts che l'hanno superato ognuno su un lato. Esperienza che ha indotto il giapponese a ritirarsi a lungo al box, per riflettere.

Amon ha coperto soltanto sedici giri, sempre avanti e indie-

tro al box, trafficando con gli alettoni. Ultimo Mass, che aveva noie alla frizione, che ben presto si è bruciata. La Token non si è vista il primo giorno e neppure la Trojan di Schenken, ma lui c'era e ha detto che la vettura debutterà in Spagna. Assente anche la BRM P21, pare perché non era pronta.

Il secondo giorno la Token è poi arrivata, appena finita, e senza avere mai provato ma, in compenso, non è riapparso Amon il quale ha poi detto che aveva deciso a malincuore di non fare gareggiare la vettura, avendo visto com'era andata nel primo giorno di prove. Anche nel secondo, Hunt è stato il più veloce e si è lamentato soltanto del vento. Ha dunque ottenuto la posizione al palo col tempo di 1'17" e solo ogni tanto dava l'impressione di una guida un poco disordinata. In prima fila anche Peterson e Mass (entrambi 1'18" e 4) poi due McLaren con Hailwood e Hulme; in terza fila Migault, Hill e Pescarolo e via via tutti gli altri. Pryce sulla Token era ultimo, in tredicesima fila (1'42"9) ma la squadra si è sentita incoraggiata perché nelle prove non cronometrate Pryce ha segnato 1'22"9. Sempre in queste prove, Hailwood ha investito un coniglio, con pochi danni alla vettura, ma molti al coniglio. Mass ha detto « Sono abbastanza soddisfatto », in un tono che dava a capire che non lo era troppo.

d. h.

● L'Automobile Club di Catanzaro comunica che la corsa in salita Nicastro-Acquabona, in programma il 28 aprile, è stata spostata al 23 maggio con benestare della CSAI su espressa richiesta degli organizzatori.

Molto combattute  
le COPPE BELGIO

## PELTIER si ripete a ZOLDER

ZOLDER - La nuova formula del campionato belga dei circuiti, del quale le Coppe del Belgio erano la prima prova, ha avuto un brillante successo. Questa nuova formula comprende d'obbligo quattro corse: la prima per le turismo di serie sotto ai 1600 cc, la seconda per quelle di oltre 1600 cc e per le « migliorate », la terza per le migliorate sotto ai 1600 cc, le GT di serie di oltre 1600 cc e le GT speciali sotto ai 1600 cc, la quarta, per concludere, per le turismo speciali e le GT speciali di oltre 1600 cc.

Raramente si era assistito a così bei duelli e ad un così appassionante spettacolo, con vetture tanto diverse che lottavano le une contro le altre. Nella prima gara hanno dominato le Alfa con Polak, Dedejny e Martin, mentre in confronto alla passata stagione le Simca sono state un poco deludenti.

Nella seconda il favorito Tricot, con l'Opel GS/E si è imposto, però non troppo facilmente, su Goldstein, ex-campione del mondo di karting, pure su Opel, e su Dex che pilotava una Lotus Elan.

Anche la terza è stata ricca d'interesse, ma in teoria la quarta avrebbe dovuto essere la più bella e prima del via tutti si chiedevano che cosa sarebbe successo nella lotta fra la Porsche e la BMW di Peltier, vincitore della 4 Ore di Monza. Già in prova questi era stato il più veloce ed è quindi partito dalla posizione al palo. E' poi stato sempre in testa, seguito dalla BMW di Xhenceval e dalla Porsche di Haxhe. A qualche giro dalla fine Xhenceval doveva ritirarsi e così la Porsche occupava il secondo posto. All'atto pratico, questa corsa è risultata la più monotona per via della netta supremazia di Peltier.

Nella Ford Mexico vittoria di Semoulin, che aveva distrutto la sua BDA nella corsa precedente, e in Formula VW successo del finlandese Edvinsson. Il sole non è mancato all'appuntamento e il pubblico, molto folto, era veramente soddisfatto di questa nuova formula belga.

André Royez

COPPE DEL BELGIO. Gare di velocità in circuito valevoli per il Campionato belga - 7 aprile 1974.

### LE CLASSIFICHE

Prova A: 1. Polak (Alfa Romeo Sprint) 25'09"9; 2. De Deyne (Alfa Romeo 1600 GTS) 25'11"6; 3. Martin (Alfa Romeo) 25'21"8; 4. Holvoet (Toyota Celica) 25'25"6; 5. Preaux (Alfa Romeo GT16) 25'45"4.

Gruppo 1A - 1B - 3: 1. Tricot (Opel GSE) 23'09"4; 2. Goldstein (Opel Commodore) 23'12"7; 3. Dex (Lotus Europe) 23'32"9; 4. Demol (BMW 3.0 CSI) 23'38"4; 5. Degey (Opel Commodore) 23'48"1.

Gruppo 1B - GR3 - GR2 - GR4: 1. Dex (Ford Escort BDA) 22'05"4; 2. Vanierschot (Renault Alpine) 22'05"8; 3. Davit (De Tomaso Pantera) 23'32"9; 4. Holvoet (Toyota Celica) 23'39"6; 5. Neri (Fiat 128) 23'4"4.

Gruppi 2 e 4: 1. Peltier (BMW CSL) 20'39"1; 2. Haxhe (Camel Porsche) 21'29"2; 3. Miroux (Datsun 2402) 20'46"2 (1T); 4. Dammen (Porsche Carrera) 22'04"2; 5. Zepellini (Datsun 2402) 20'52"6.

Corsa Escort Mexico: 1. Semoulin 25'49"4; 2. De Jambline 25'55"6; 3. Schimp 25'59"9; 4. Taels 26'00"4; 5. De Leener 26'01"1.

Formula VW (prima manche campionato d'Europa 1300): 1. Edvinsson (FV) 26'25"4; 2. Hingst (FV Kaimann); 3. Vanginiken (FV Kaimann); 4. Reyners (FV Kaimann); 5. Kleef (FV aimann).

In vendita  
i biglietti per  
la 1000 KMONZA

MILANO - L'AC di Milano ha comunicato il dettaglio della 1000 Km di Monza, che nella sua tradizionale data del 25 aprile aprirà quest'anno il campionato mondiale Marche. Le prove di qualificazione avranno luogo martedì 23 alle ore 14 alle 17, e mercoledì 24 dalle ore 10 alle 16,30. La gara avrà inizio giovedì 25 alle ore 11.

I biglietti sono già in vendita presso l'Automobile Club di Milano e le sue delegazioni, e vanno per il giorno della gara da un minimo di 2500 lire per il prato ad un massimo di 10.450 lire per le tribune Centrale, Shell (parabolica) e Fiat-Abarth (Lesmo esterna).

## Forse torna su GULF ICKX per LE MANS

LE MANS - L'Automobile Club de l'Ouest, organizzatore della 24 ore di Le Mans, ha pubblicato la lista definitiva dei concorrenti ufficialmente invitati a partecipare alla classica del 15-16 giugno, così come è stata fissata anche dalla gara preliminare di 4 ore svoltasi due settimane fa. Oltre all'elenco di invitati quale era già stato pubblicato a pag. 31 del n. 11, si notano poche differenze. È stata iscritta una terza Ligier-Maserati e la Grac-Gotti 2 litri, così ben comportatesi nella 4 Ore.

Le Porsche-Martini ufficiali restano tre, ma ora sono due iscritte nella Sport (con i piloti Muller, Van Lennep, Schurtl e Koinigg), mentre nel GT da due che erano si sono ridotte ad una. C'è pure un'altra Carrera GT, quella che la scuderia Montjuich ha iscritto per Juncadella e De Bagration. Nel Turismo, si notano due Ford Capri ed un'altra BMW privata, mentre delle due BMW-Casa una è iscritta per Ickx e Stuck. Pare, però, che Ickx possa far coppia con Schuppan sulla seconda Gulf-Ford gruppo 5 ufficiale. Una richiesta in tal senso gli è stata fatta dal suo vecchio patron John Wyer.

E' cresciuta a prezzi... italiani

## ARGENTINA corse S.O.S. per il caro-benzina

BUENOS AIRES - Il trionfo, tanto atteso, di Carlos Reutemann, in F. 1 finalmente è venuto, anche a rivendicare le sue ultime prestazioni, cominciando da quelle in questa capitale, che erano state all'altezza dei migliori del mondo. Un successo che viene a riconfermare un poco questo povero sport argentino che attraversa le fasi di una malattia acuta che non si sa come potrà finire. Ricalcando le orme di Juan Manuel Fangio, il giovane pilota di Santa Fé ha dato un po' di aria fresca allo sport dalle quattro ruote. E tutti ne sono soddisfatti, perché l'Argentina ha sempre dato buoni piloti e la storia lo dice.

Il 1974 si può dire sia iniziato discretamente con questo trionfo fuori casa, perché le cose non vanno bene, anzi il panorama è nero come se un furioso temporale fosse all'orizzonte. Con l'aumento della benzina super o speciale da 190 pesos a 380 (cioè circa da 118 lire a 237) cresce drasticamente il costo delle corse.

Nella Formula 4, l'anno scorso il parco macchine poteva contare su circa 70 bolide che davano alla categoria una apparenza di ricchezza che quest'anno si smentisce con meno del 50 per cento di vetture sui circuiti.

La Formula 2 nazionale vede pure essa i costi di manutenzione aggravarsi giorno per giorno con conseguente dissanguamento delle vetture che non si presentano alle gare, perché non vi è sponsor che possa sostenere spese tanto forti. La F. 1 nazionale attraversa anch'essa un momento difficile, sia dal lato sportivo che da quello gomme: le giacenze sono finite e non si può correre con vetture che vanno a 250 km orari con gomme da strada. Il famoso decreto che apriva le importazioni è rimasto lettera morta, poi è sopraggiunto il problema petrolifero e molto presto anche l'attività, già estremamente ridotta di questa categoria, può temere lo stop delle corse, anche perché vi è una egemonia secca da parte di Luis Di Palma e coequipiers.

Il problema principe però rimane nella categoria TC. Una categoria che ha fatto epoca in Argentina, perché tutti i piloti che poi si sono fatti strada nel mondo, salvo Reutemann, sono passati attraverso quei « carrozzoni » ed han-

no mangiato polvere e olio nei lunghi terribili percorsi. La dura lotta per continuare a correre sulle strade aperte al traffico e non su circuiti, cosa che dicono, toglierebbe al TC tutto il suo sapore di corsa avventurosa, la lotta fra i piloti e la CADAC, che in questi giorni (come leggerete a parte), ha assunto un aspetto diremo drammatico, ha trascinato ad una lenta agonia che potrebbe portare pure alla sparizione di questa classica categoria argentina. L'unica che si salva come categoria è quella di TN dato che una vettura di serie ed ha un calendario ricco di corse per tutti i piloti, veloci o di montagna, su circuito o su strada. E' una specialità promozionale che certamente avverrà l'impatto dell'aumento della benzina. E' il caso proprio di ieri di un Club dell'interno che ha organizzato una corsa, poi l'ha disdetta — dicono — per mancanza di benzina. I piloti fanno colletta e mettono assieme 1.290 litri, sufficiente per la corsa. Il club resiste e la corsa non si fa.

Questo è molto indicativo di una crisi che prende tutti, da piloti ad organizzatori, da tenici a direttori: il futuro non si sa cosa possa riservare ed allora si preferisce mettere un avviso sul giornale vendendo la vettura e risparmiando soldi.

Augusto C. Bonzi

## Gomme migliori sulla FERRARI al JARAMA

MADRID - Sono continuate, la scorsa settimana, le prove Goodyear al Jarama. Il circuito che sarà teatro della prossima prova del mondiale piloti, il 28 di aprile, condotte con la Ferrari 312 B.3 che Lauda portò al secondo posto alla corsa dei campioni, a Brands Hatch.

La temperatura ideale, la calma e la tranquillità del test praticamente « privato » hanno messo l'austriaco nella condizione di migliorare ancora il tempo che aveva stabilito su questo stesso circuito un mese fa. Il 7 marzo, infatti, Lauda aveva fermato i cronometri su 1'19" netti, mentre venerdì scorso è sceso a 1'18"6, il che dimostra non solo la buona qualità dei pneumatici sperimentati ma anche la adattabilità della 12 cilindri Ferrari a questo tortuoso percorso. Praticamente, in due giorni di prove, Lauda ha compiuto più di 100 giri.

Le prove in vista del Gran Premio di Spagna la Ferrari le proseguirà a Fiorano e a Monza con Regazzoni, per la definitiva messa a punto delle vetture che hanno disputato il GP del Sud Africa, e che sono state sottoposte a revisione subito dopo il loro rientro dal Sud Africa,

E' capitato di tutto a TRENTON: tra avarie e incidenti 11 volte esposte le bandiere gialle

## AL UNSER sviene BOB vince fra quattro

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TRENTON - La 200 Miglia di Trenton passerà alla storia come una delle più incredibili e fantastiche corse USAC. Mai gara americana si è conclusa prima d'ora con quattro macchine rimaste in competizione dopo una serie d'imprevisti che vanno dai testa-coda, urti contro il muro, incendi al box, tutti grazie a Dio senza conseguenze.

Intanto l'incendio al box di Salt Walther domato e dopo pochi secondi di nuovo in fiamme, il cozzo di Al Unser in curva, che è venuto dopo essere scivolato sul prato, e le due piroette a distanza di pochi minuti di Johnny Rutherford che l'asso di Indy ha saputo contenere evitando gravi conseguenze agli inseguitori diretti, le undici bandiere gialle che hanno fatto scendere la media da 250 a 200 kmh...

Tutto ciò ha donato interesse alla competizione e Mario Andretti e Al Unser partiti in testa hanno acceso tra gli spettatori un'antagonismo degno dei grossi bookmakers, tanto che i 25 mila spettatori già assaporavano la vittoria dell'asso di Nazareth dopo soli quindici giri. Ma i rifornimenti prima e la bruciatura del motore poi hanno messo fuori gara Andretti, che aveva già donato il brivido alla vigilia qualificandosi in prima posizione di partenza.

La corsa ha assunto momenti drammatici verso il finale quando Bob Unser ha preso il comando al 104. giro e lo ha tenuto in pugno nonostante John Cook abbia tentato di rimontare il giro perduto al box per l'ultimo rifornimento. Finale mozzafiato, dunque che ha vinto malgrado dicevamo il gran gala finale abbia visto soltanto quattro superstiti dei 24 partenti. Ma torniamo indietro di qualche ora.

La vigilia frustata da un vento stizzoso e freddo che faceva marciare grosse nubi a velocità impetuosa, si era presentata come una giornata quasi invernale, dopo un'altra quasi estiva. I bolide, comunque dovevano compiere il « rodaggio » prima delle prove di qualificazione, iniziate col cielo pronto a rovesciare altre catinelle d'acqua come due giorni prima. E le prove, mentre restavano ancora sette iscritti, hanno dovuto essere sospese perché piovevignava.

Intanto Mario Andretti, girando a 262 kmh sullo « speedway » a fagiolo, aveva vinto la « pole position », affiancato con 12 kmh in meno dal « rookie » Tom Sneva, alla sua terza prova USAC a bordo di una « King fish »-Offi.

Nella mattinata, mentre i bolide faticavano a scaldarsi nelle prove compiendo ripetuti rientri al box, tre rotture di Gary Bettenhausen su Mc Laren (che doveva essere riportata a Reading in Pennsylvania per essere ritirata durante la notte) di A.J. Foyt e Larry Rice, facevano scendere il numero dei partenti. Era giunto anche il « redivivo » Salt Walthers, ma la sua McLaren giungerà nella nottata e l'asso dell'Ohio non potrà nemmeno provare partendo così dall'ultima posizione.

La corsa forse, ai « grandi » di Indy interessava relativamente poiché Trenton rappresentava semmai un test prima della classica 500 miglia del Memorial Day, quando i 33 magnifici si azzufferanno sul catino dell'Indiana. Mario Andretti aveva voluto partecipare qui a Trenton con la nuovissima « Parnelli III » perché desiderava constatare l'effettiva efficienza della neonata di Maurice Phillippe, la quale ha risposto bene.

200 MIGLIA DI TRENTON - Gara di velocità internazionale per il campionato USAC - 7 aprile 1974.

LA CLASSIFICA  
1. Bob Unser (Eagle Gurney) in 1.33'42", giri 130 alla media di 202,119 kmh; 2. John Cook (Eagle Bignotti); 3. Bill Vukovich (Eagle Oy); 4. Jimmy Caruthers (Eagle Offi).

## Piace a Jackie INDY «F.1»

● JACKIE STEWART (presente al solito come telecronista) ha detto: « La applicazione delle regole e del motore Formula Uno nel settore Indy è senz'altro la soluzione migliore per unire le due grandi categorie. Solo così assisteremo a corse spettacolari. Il nuovo ed il vecchio continente, finalmente si daranno la mano ».

La macchina di Andretti? « È un bel bolide, assomiglia già ad una F. 1 e Andretti grande pilota, meritava una macchina simile ».

DAN GURNEY: « Ho letto alcune dichiarazioni sul mio conto da parte di uno scrittore inglese e debbo dire, sperando che tu lo pubblichi, che io non so nulla, non ho detto nè parlato con chicchessia e che molto del lavoro del cronista inglese è frutto di fantasia ».

« La Formula 5000 è quasi completa, la F. 1 sta venendo su lentamente; quanto alla Formula Indy stiamo bene ed il 70 per cento dei partecipanti guidano una mia macchina. In un certo senso, qualunque vittoria è un po' la mia vittoria ».

JOHNNY RUTHERFORD, pilota McLaren: « Chi ha propagato la notizia secondo la quale Fittipaldi dovrebbe correre ad Indy ha sognato ad occhi aperti. La seconda McLaren verrà affidata a David Hobbs che ha per sponsor la birra Carling per cui non vi saranno altre vetture per piloti vincenti. Sono certo che il campione del mondo sarebbe capace di pilotare ad Indianapolis, ma gli servirebbero settimane di prove. Ma non si potrebbe sperare nell'arrivo di « Fitti » il 24 maggio ed il 26 la corsa. Sarebbe un suicidio ».

## Entusiasta Andretti di ritrovare Merzario

TRENTON - La « Parnelli III » di Mario Andretti è forse l'unica macchina USAC corrispondente alle norme stabilite dalla Federazione americana. L'ha creata Maurice Phillippe per la Parnelli-Viceroy, e rispetto alla vettura 1973 essa è ridotta di circa 15 centimetri di lunghezza, più bassa, più affusolata, le ha applicato due alettoncini vicino alle ruote posteriori quasi come le « dragster » modernissime, un grosso alettone a baffo, prese d'aria laterali a persiana sulla sinistra dove è posto il serbatoio del carburante. Sulla destra i serbatoi dell'acqua ed olio per il motore Mayer-Drake Offenhauser di 4 cilindri capace di sviluppare 700 HP.

« Ho provato la macchina ad Ontario e nell'impatto famoso riportai lo stiramento dei muscoli cervicali che tuttora mi danno una noia dannata. Ho preferito correre con questa macchina perché così potrò controllare il suo stato di forma in vista di Indy », dice Andretti, « e poi è la macchina del mio sponsor e non una Eagle ».

— Ed i tuoi programmi?

« Credimi, negli ultimi 4 mesi non sono stato a casa più di due giorni al mese. Il 19 andrò in Italia per provare il 21 l'Alfa Romeo che, ho letto su Autosprint, va forte. Con Merzario spero di poter raggiungere traguardi superiori. Intanto la prossima settimana vado a Riverside per provare l'ultima volta la nuova « F. 5000 » con la quale parteciperò alla prima corsa di Ohio a maggio. Nel contempo Phillippe sta lavorando sodo sulla F. 1 che speriamo sia pronta per il Canada e Watkins Glen. A questo aggiungi due o tre gare tipo USAC e dimmi se è poco ».

Il grande sogno di Mario: la F. 1

e di riflesso le altre formule europee. La macchina a detta di Phillippe non sarà un'altra « bomba » come la prima Lotus, ma avrà tutte le caratteristiche di un bolide moderno, competitivo.

Ho avuto l'impressione che Mario Andretti, giunto all'apice della sua carriera intenda chiudere in bellezza vincendo e bene un campionato mondiale iridato. L'asso di Nazareth ce lo ha detto più volte, ma adesso la convinzione prende sempre più consistenza.

Del connubio Andretti-Merzario, il vincitore di Indy si è detto entusiasta. Egli sa di poter contare sulla irruenza di Merzario e sul suo calcolo freddo da « volpone » di Indy, e da un cocktail simile c'è da attendersi qualsiasi risultato.

Dunque il 1974 potrebbe essere un anno eccezionale per Andretti: con la nuova Parnelli III, con la F. 5000 e Formula Uno, con l'Alfa in coppia con Merzario dovrebbe fornire una lista di successi che potrebbero surclassare i risultati ottenuti durante la sua già brillante carriera.

Lino Manocchia

● La Formula Token (nata Rondel) è finita. Si tratta di una vettura convenzionale però bella, con monoscocca piatta e larga. Il muso sotto certi aspetti ricorda quello della Ferrari del 1961, con la presa d'aria divisa in due. Anteriormente i freni sono fuoribordo, ma è previsto che più avanti diventeranno entroborde. La vettura è verniciata in giallo e verde, quindi fa venire in mente i colori del vecchio team Lotus.



Il vincitore Stuck, sebbene sia andato fortissimo arrivando in prova ad abbattere il muro dei 200 all'ora di media, considerato fino ad oggi invalicabile per le F. 2 sulla pista di Hockenheim, ha detto che molto probabilmente sarebbe andato sotto i due minuti se avesse avuto a disposizione le gomme strette che aveva ordinato alla Goodyear. La casa americana aveva sì portato i pneumatici ma al momento di montarli ai box ci si era accorti che non esistevano cerchi in grado di ospitarli. Stuck sarà domenica prossima alla gara a Salisburgo con la Turismo BMW ufficiale di Neerpasch al fianco di Ickx.

## Il «BARONE ARANCIO» tedesco ha già ipotecato l'EURO-TITOLO '74: ma alcuni nomi nuovi affiorano (azzurri compresi...)

HOCKENHEIM - Hans Stuck ha scritto un altro capitolo dei suoi successi in F. 2 quando, con la sua monoposto arancio, di fronte al pubblico di casa sua, ha fatto delirare circa 100.000 persone con un bello sfoggio di guida, vincendo entrambe le manches con netto vantaggio e rinnovando le gesta dell'identico padre, il von (barone) dell'AUTO UNION. E' stato sempre seguito dal compagno di squadra Dépailler, come era accaduto a Barcellona, ma le cose sono andate storte quando Dépailler ha dovuto sostare al box per fare sostituire la sezione del muso, dopo che la carrozzeria si era rotta attorno ai punti di attacco. Quanto è bastato perché John Watson, alla sua prima corsa con la F. 2 del Team Surtees Bang e Olufson,

# Già STUCK...evole la F.2

HOCKENHEIM - Dopo le iscrizioni decisamente modeste nella prima prova a Barcellona, per il round sempre popolare di Hockenheim sono apparse 35 vetture, cioè un numero soddisfacente. Molte erano state completate appena in tempo e quindi non erano assolutamente a punto. Ancora una volta è stato il telaio March a dominare nelle iscrizioni, dato che le officine di Bicester hanno fornito 21 vetture sul totale, tutto azionato da BMW salvo una poi Quattro Elf, quattro Surtees, due GRD, due Chevron e una sola Brabham completavano lo schieramento. Chiunque dica che così la somma porta a 34 vetture si prende dieci come voto. La trentacinquesima era una Kaimann tedesca con motore Opel, ma dopo i primi giri di prova è stata portata via e non si è più vista. Avrebbe dovuto essere pilotata da Koinigg, che è invece finito al volante di una Surtees TS 15.

Anche se inubbiamente dal punto di vista numerico la March era superiore, non si è assolutamente trattato di un «assolo», perché fra gli altri c'erano alcuni possibili vincitori. Il favorito, soprattutto dopo le prestazioni in prova, era il vincitore di Barcellona, Hans Stuck, con la March-BMW 742 ufficiale, mentre il suo compagno Dépailler rappresentava una robusta alternativa fra i piloti delle March. Pochi i cambiamenti apportati alle due vetture ufficiali dopo la Spagna, se non un alettone posteriore più alto. Questo per equilibrare la nuova sezione del muso, che tendeva a rendere le vetture un poco più sovrasterzante di quanto dovrebbe essere. Dépailler non era stato troppo soddisfatto della sua vettura 1973 aggiornata, a Barcellona, per cui a Hockenheim aveva un nuovissimo telaio personale.

Anche se non lo si sarebbe previsto nel team c'era di nuovo, come rinforzo, la terza March semi ufficiale di Coulon. Il francese si è molto seccato perché gli hanno detto che avrebbero cambiato l'alettone soltanto per la gara successiva (soprattutto perché era sperimentale e si era provveduto soltanto per le altre due vetture) e ha dichiarato che avrebbe fatto le valigie e sarebbe partito. Durante tutte queste storie, c'era in giro Ray Wardell della March, di nuovo direttore corsa.

Alla loro prima apparizione, c'erano le eleganti nuove March-BMW del team Harper, per Quester e Purpley, con Mick Earle quale direttore, poi un altro team nuovo formato di due March, per i debuttanti italiani Flammini e Truffo, che provengono dalla F. 3 e dalla Formula Italia. Dopo il successo di Vittorio Brambilla, l'anno scorso, gli italiani si sono appassionati alla F. 2 infatti era iscritta un'altra squadra di March BMW, dalla Trivellato, con Serblin e Bozzetto, oltre a Turizio. La Brian Lewis Racing si occupava delle stesse due March 732 presenti a Barcellona, la vettura di Gubelmann sfoggiava l'alettone posteriore a forma di banana opera dallo stesso Gubelmann, mentre la vettura di Sutcliffe aveva acquisito un muso tipo F. 1.

Il giapponese Kuwashima scendeva in pista per la seconda volta con la sua più vecchia 732. Un'altra combinazione nuova, che promette molto,

Su 35 auto  
21 erano  
MARCH

era rappresentata dall'austriaco Ertl con una March 742 patrocinata dalla birra Bruhsal e azionata da un motore Schnitzer, anziché dal solito BMW. Lo svizzero Vonlanthen avrebbe dovuto iscriverne due nuove March, una per sé e una per Basche, ma dopo il suo incidente a Barcellona non c'era stato il tempo per ricostruire il telaio, per cui Vonlanthen era sulla seconda vettura nuova e Basche... a piedi. Un'altra nuova March con base in Svizzera (alla prima apparizione) era quella del Team Gertsch Racing per Fredy Amweg, mentre lo svizzero Korda aveva una più vecchia tipo 742 con un motore Wood e non il solito BMW. Lo schieramento March era completato dalle due 742 della BP France Racing di Laffite, che aveva corso a Barcellona, e dalla nuova seconda vettura del divo francese della F. 3, Paoli, che aveva ora la sua grande occasione in F. 2.

La Elf aveva separato il suo forte team di quattro vetture in due squadre separate di due macchine. A Barcellona il principale contendente era stato Jabouille, terminato ottimo terzo, ma per la gara di Hockenheim il suo posto era stato preso dal numero uno della Elf, Beltoise che, come Jabouille a Barcellona, usava lo sperimentale Schnitzer-BMW sul telaio Elf 2. Pochi giorni prima era arrivata la notizia che a Beltoise era stata ritirata la patente per eccesso di velocità, ma lui dice che il mese di divieto di circolazione può essere rimandato più avanti nell'anno, quando non influirà tanto sulla sua carriera in corsa. La seconda Elf era affidata a Tambay, come in Spagna. Il team «B» non era cambiato, dalla corsa precedente, e Serpaggi e Leclère pilotavano il secondo paio di Elf.

Il team Surtees faceva la sua prima e piuttosto affrettata apparizione in questa gara con una delle TS 15 con

motore Hart dello scorso anno, rispolverata per l'occasione, riverniciata coi colori della Bang e Olufson e spedita al circuito per essere pilotata da Watson, il quale ha confermato che parteciperà a tutte le prove di F. 2 per Surtees. Dopo l'incidento del furgone di F. 2 e di una delle vetture, oltre alla sfortunata serie d'incidenti con le vetture di F. 1, l'organizzazione Surtees ultimamente si è trovata con la acqua alla gola.

Più somigliante all'insieme di un tempo, era la squadra dell'Equador, patrocinata dalla Marlboro, formata di due Surtees TS 15 con motori BMW. Le macchine di Ron Dennis erano eleganti, con la loro livrea rossa e bianca, e il loro numero significava che erano una via di mezzo fra le vecchie vetture e le nuove F. 2 ancora da costruire. La differenza principale si trova nelle sospensioni e nella geometria ed entrambe le macchine montavano la sospensione F. 1 posteriormente. I piloti del team, Merello e Ortega, stavano chiaramente «assaggiando» con prudenza il loro ingresso in monoposto e nelle gare di F. 2, comunque il bene organizzato complesso non sarà sprecato perché fra non molto dovrebbe esserci una terza vettura per Emerson Fittipaldi. Completava il gruppo Surtees la macchina marrone scuro del pilota. «I. Gnoto» patrocinata da una industria di pellami. Nessuno aveva l'aria di sapere chi avrebbe dovuto pilotarla. E' apparso nel parco macchine niente di meno che Regazzoni, ma aveva soltanto l'intenzione di «posare» davanti alla vettura che, a sua tempo, è andata in pista affidata a Koinigg, che aveva abbandonato la sua Kaimann. Le maggiori speranze della Chevron e della Ford erano di nuovo riposte nella Chevron B 21 iscritta da Fred Opert per Bertil Roos; la vettura montava un motore di Brian Hart. L'unico altro pilota inglese, oltre a Sutcliffe, era Marsland, specialista di gare in salita, che si accingeva ad affrontare seriamente la F. 2 con una nuova Chevron B 25, pure con motore Hart «però si tratta del mio motore "dolce" per corse in salita», ha precisato Marsland. Si trattava di una piacevole macchina verde vivo, sulla quale spiccavano grandi pubblicità dell'Astro-Turf, un'erba sintetica che, secondo il pilota, «è identica a quella vera e non ha mai bisogno di essere falciata».

Wisell è arrivato di nuovo con la sua GRD con motore Schnitzer, con la quale aveva provato a fondo al Ricard, costretto poi a interrompersi per la rottura della sospensione posteriore. Dopo le prove erano stati apportati vari mutamenti, ma Wisell non pareva troppo soddisfatto e la sua espressione sembrava dire «A me occorre un intero nuovo telaio». Non saremo sorpresi di vedere questo sfortunato svedese su una nuova vettura, fra non molto, se otterrà più denaro dai suoi patrocinatori. Presente Bourgoigne, con un nuovo telaio GRD 274 equipaggiato con motore Hart Ford, che il pilota sperava si sarebbe dimostrato più competitivo. Completava l'elenco degli iscritti lo svizzero Siegrist, con una Brabham BT 40 con motore BDG.

occupasse un sorprendente secondo posto.

Al terzo posto il giovane francese Leclère, che nonostante una pessima partenza dal fondo dello schieramento, nella prima manche, ha lottato risalendo brillantemente e battendo piloti con esperienza assai maggiore. Fra questi anche Beltoise con la Elf F. 2, il quale nella prima manche si è ritirato col motore danneggiato perché l'aveva fatto salire troppo di giri.

Veramente grandi le prestazioni date da due giovani italiani patrocinati dalla CSAI, Flammini e Truffo. Entrambi sembravano assolutamente a loro agio sulle nuove March F. 2 e hanno occupato l'ottavo e il nono posto. Soprattutto Flammini ha messo in luce doti notevoli nel controllare la vettura.

100mila  
subito  
in delirio

HOCKENHEIM - Assai prima delle 11.50, ora del via, le grandi tribune di Hockenheim erano completamente piene, con circa 100.000 persone che applaudivano energicamente mentre la March di Stuck veniva portata sullo schieramento.

Benché si fosse già ordinato che tutte le vetture si allineassero per la prima manche, molte non erano ancora pronte quando i concorrenti si sono avviati per coprire un lento giro prima della partenza mobile tipo Indianapolis. I piloti delle prime file hanno fatto una partenza ordinata, con Stuck che prendeva il comando, sempre più applaudito, seguito da Dépailler. Intanto in fondo c'era Quester che aveva dovuto cambiare la batteria subito prima della partenza, in compagnia di Koinigg la cui Surtees non andava bene, con soli tre cilindri. Ancora più in fondo Leclère, i cui meccanici sostituivano ancora i pneumatici mentre gli altri concorrenti partivano per i giri di riscaldamento.

Quando le vetture sono apparse per la prima volta nella sezione dello stadio, Stuck era di poco davanti a Dépailler, ma le due March ufficiali si erano già create un lieve varco rispetto a Beltoise, Watson, Ertl, Roos e ad un gruppo di vetture fra le quali quelle di Serblin e di Flammini, in discreta posizione. Entrambi gli italiani sono però stati i primi ad incappare in guai, infatti al secondo giro Flammini ha slittato largo sul terriccio, entrando nella sezione dello stadio, ed è tornato in pista quasi in fondo al gruppo; nel giro successivo Serblin era a sua volta praticamente in fondo, per poi sparire di gara nella tornata seguente. Ertl si era messo per traverso proprio davanti a lui, sicché per evitarlo l'italiano era dovuto andare sull'erba. Il muso della vettura era gravemente danneggiato e quando Ser-

blin ha tentato di ripartire il motore non si è avviato.

Un giro dopo l'altro le due March di testa non facevano a staccarsi da tutti gli altri. Beltoise si è sforzato di non perderli di vista, nei primi giri, ma non ce l'ha fatta a tenere il ritmo. Dopo ha detto: «Nel rettilo la mia vettura era veloce quanto le March, ma nelle due chicane loro riuscivano a staccarsi facilmente. Si direbbe che la March sia molto più maneggevole, perché non credo proprio che si tratti soltanto della diversità dei pneumatici...».

Alle spalle di Beltoise, Watson era lentamente, inseguito da Roos, per il quarto posto, ma d'un tratto lo svedese l'ha raggiunto, quando Watson si è trovato in difficoltà nel cambiare marcia per un guasto. Roos è dunque passato avanti, ma Watson è riuscito a riacchiapparlo, perché anche l'altro aveva problemi al cambio e la seconda non «teneva». Dietro ai duellanti per il quarto posto si svolgeva una magnifica lotta a cinque per la posizione successiva, fra Purley, Tambay, Leclère (che aveva guidato veramente bene, per riguadagnare tutti i posti perduti al via) Kuwashima e Sutcliffe. Ertl aveva abbandonato questa lotta poco dopo l'incidente con Serblin, con la leva del cambio staccata. Ha fatto varie soste, nel tentativo di ripararla, ma alla conclusione ha dovuto rinunciare. In mezzo al gruppo c'era anche Quester, che, come Leclère, ce l'aveva messa tutta per risalire fino al settimo posto. Il suo momento di gloria non è però durato a lungo, perché ha avuto un grosso incidente.

«Risalivo dietro a tutti gli altri, per entrare nella chicane — ha poi raccontato — quando all'improvviso la vettura davanti a me ha frenato assai prima di quanto mi aspettassi. Ho dovuto frenare con forza e le ruote anteriori si sono bloccate; ho urtato il cordolo e sono finito in testa-coda contro la barriera». La macchina era molto mal ridotta, con tutto il fianco destro assai danneggiato, tanto che probabilmente si dovrà sostituire la monoscocca.

Intanto le prime posizioni si assottigliavano. Stuck e Dépailler continuavano a staccarsi e Beltoise perdeva altro terreno, tallonato da Roos e da Watson. Alla fine del nono giro anche il francese usciva di gara, con la vettura che emetteva denso fumo

L'EURO F. 2  
(dopo il bis)

1. Hans-Joachim STUCK punti 10;
2. Patrick Depailler 9;
3. John Watson 5;
4. Michel Leclère 4;
5. Jean-Pierre Jabouille 4;
6. Gabriele Serblin 3;
7. Andy Sutcliffe e Patrick Tambay 2;
9. Bertil Roos 1.

j. h.

## Così (in 32) al via

Patrick Depailler (March-BMW 742) 2'02"9	H.J. Stuck (March-BMW 742) 2'00"2
John Watson (Surt.-Hart TS15) 2'03"4	J.P. Beltoise (Elf 2-BMW) 2'03"0
Dieter Quester (March-BMW 742) 2'03"9	Michel Leclère (Elf 2-BMW) 2'03"6
Harald Ertl (March-BMW) 2'04"4	Bertil Roos (Chevr.-Hart B27) 2'04"0
Gabriele Serblin (March-BMW 742) 2'04"5	Patrick Tambay (Elf 2-BMW) 2'04"4
Andy Sutcliffe (March-BMW 732) 2'05"4	M. Flammini (March-BMW 742) 2'05"3
Bill Gubelmann (March-BMW 732) 2'06"0	Jacques Coulon (March-BMW 742) 2'05"7
Paolo Bozzetto (March-BMW 742) 2'06"3	Duilio Truffo (March-BMW 742) 2'06"1
David Purley (March-BMW 742) 2'06"9	M. Kuwashima (March-BMW 742) 2'06"7
Cosimo Turizio (March-BMW 742) 2'08"1	Freddy Amweg (March-BMW 742) 2'07"8
Ronald Binder (March-BMW 732) 2'08"5	Jacques Laffite (March-BMW 742) 2'08"4
Helmut Koinigg (Surt.-Ford TS15) 2'09"4	Jo Vonlanthen (March-BMW 742) 2'08"6
Reine Wisell (GRD-BMW 273) 2'10"4	C. Bourgoignie (GRD-Hart 274) 2'10"2
Peter Korda (March 742-Wood) 2'13"6	Joerg Siegrist (Brabh.-BDG BT40) 2'12"3
Fausto Merello (Surt. TS15-BMW) 2'13"7	G. Ortega (Surt.-TS15-BMW) 2'14"0
Bob Marsland (Chevr.-Hart B26) 2'14"3	J.P. Paoli (March-BMW 742) 2'14"4

HOCKENHEIM - A quanto pare gli enti che lottano contro i rumori hanno recentemente influito sull'attività del circuito, sicché le prove erano limitate al solo sabato. Una strana durata delle sessioni, per le F. 2: 20 minuti al mattino presto, 55 minuti verso mezzogiorno e altri 55 nel tardo pomeriggio, niente più. La prima sessione ha dato a malapena la possibilità alle squadre di mettere a punto angolarità di attoniti e così via, prima di concludersi, ed è nella seconda che si sono segnati i tempi « seri ». Benché avesse passato più tempo ai boxes, posando per le telecamere e per i fotografi della stampa, è stato Stuck a imprimere il ritmo, polverizzando il vecchio record sul giro in 2'11"4. Depailler era partito deciso, per fare altrettanto, ma poi gli è capitato un guaio.

« Il muso a scudo della vettura è finito oltre il bordo della pista, nella veloce curva a destra dopo i boxes, e si è incassato nel terriccio. Un attimo dopo si è risollevato e mi ha colpito in faccia, sicché non ci vedevo più. Ho dovuto indovinare dove fosse la pista e sono invece finito contro la barriera » — ha poi raccontato il pilota, — più arrabbiato che impaurito. La sospensione anteriore di destra e il telaio del muso erano molto storti e, peggio ancora, la monoscocca presentava delle gobbe. Al box si è svolto un ottimo lavoro di emergenza, prima che finisse l'ultima sessione, ma Depailler era molto seccato e non ha migliorato il suo tempo del mattino, 2'22"9, segnato in precedenza.

« Prima era tutto magnifico, magnifico davvero, adesso non va tanto bene », ha osservato quando ha provato la vettura riparata. Nonostante questi drammi, nessun altro è riuscito a scalzare il francese dal suo secondo posto in prima fila.

Stuck ha aspettato come al solito fino agli ultimi giri, prima di concentrarsi se-

## Lo scudo in faccia a DEPAILLER in prova

riamente per preparare la vettura ad affrontare la lunghissima e velocissima curva di destra a 180 gradi, dalla quale le vetture arrivano alla tortuosa sezione dello stadio. In mezzo agli altri Depailler è sempre stato il più veloce, ma Stuck ha segnato un incredibile 2'00"2, affrontando la curva in quinta mentre gli altri scendevano di una marcia. Il tempo di Stuck è stato tanto veloce che correvano voci secondo le quali avrebbe « saltato » una chicane, invece era stato semplicemente velocissimo.

Terzo miglior tempo quello di Beltoise in 2'03"1, però ci sono stati guai. Ha cominciato col fare salire il motore a 10.500 giri/min, sicché è stato deciso di sostituirlo. Durante il cambiamento, i meccanismi sono riusciti ad appiccicare il fuoco a del carburante che veniva pompato e c'è mancato poco che metà dei componenti il team Elf finisse in fumo! La rapida reazione del meccanico di Gubelmann è valsa a spegnere le fiamme, ma all'elenco dei lavori si è così dovuto aggiungere quello di pulitura e di riassetto generale.

Watson è riuscito a stare più o meno al passo di Stuck per qualche giro, mentre l'altro segnava il suo velocissimo tempo (« andava tanto forte che non riuscivo neppure a farmi trainare » ha poi detto Watson) e nella scissione finale ha migliorato il suo tempo (2'34"4) ottenendo così il quarto posto nello schieramento. Leclère andava molto bene con la Elf e

ha segnato il quinto miglior tempo in 2'31"6, mentre il suo compagno Serpaggi non ha avuto fortuna e dopo avere rotto il cambio, per la seconda volta, è stato costretto a rinunciare alla gara.

Seguiva Quester che sembrava contento del suo tempo di 2'31"9, ottenuto con una vettura nuova e dopo una così lunga interruzione; il suo compagno di squadra, Purley, era invece avvilito, sei file più indietro nello schieramento. Il suo motore aveva accusato mancanza di potenza durante tutto il week-end e David non riusciva a trovarne le cause. Un Roos pure molto frustrato capeggiava la quarta fila; aveva aspettato tutto il giorno per incollarsi a Stuck poi, negli ultimi momenti, quando avrebbe avuto la possibilità di segnare un buon tempo era rimasto senza carburante. Con tutto ciò, il suo 2'41" non era un tempo per il quale avvilirsi.

Poi Tambay, con 2'44"4, ha dimostrato a sua volta quanto sia utile la forma della Elf su un circuito veloce come quello di Hockenheim. Ertl si sentiva a suo agio con la nuova vettura e ha segnato 2'44"4 a sua volta; le sue prove del mattino erano state interrotte da un guasto alla sospensione, per fortuna senza danni gravi. Serblin ha continuato a mettere in luce la sua ottima forma ed è stato il più veloce fra gli italiani, in 2'44"4, benché nell'ultima sessione non avesse più frizione.

La grande sorpresa, comunque, è stata il novellino italiano Flammini, che si è

subito messo a lanciare in giro il suo nuovo giocattolo come se lo facesse da tempo. E' riuscito a tenerlo in pista, oltre a segnare un miglior tempo di 2'51"4. Si è soltanto lamentato del fatto che doveva lottare con un maggior sovrasterzo, per l'aggiunta della nuova sezione del muso. Dopo la fine delle prove ha deciso di tornare al muso vecchio.

Il miglior giro di Coulon è stato di 2'57"7 e dopo una lunga conversazione con quelli del team March, finito le prove, quando gli hanno fatto notare che l'alettone diverso portava una differenza massima di mezzo secondo, mentre lui era troppo lento di quasi 5", ha finalmente accettato di gareggiare con l'alettone normale.

Il tedesco Binder ha segnato con la March 2'58", mentre Gubelmann era staccato soltanto di 2/10. Anche Truffo andava molto bene, tenendo conto che era la sua prima gara del genere, e ha occupato un posto in ottava fila con un discreto 2'61", dopo prove nelle quali non aveva avuto problemi. Poi Bozzetto con 2'63", seguito da Kuwashima con 2'67". Come Serblin, Bozzetto ha finito le prove senza frizione, mentre il giapponese ha avuto sempre il motore che surriscaldava, tanto che è poi stato cambiato. Dopo veniva Purley che aveva accanto Amweg. Turizio, guidando in modo regolare, ha segnato 2'81", Vonlanthen 2'84", mentre Laffite ha coperto soltanto pochi giri dopo che il suo motore da sostituire all'altro era arrivato dalla Spagna soltanto a metà mattina; è però riuscito a segnare 2'84". Il suo compagno Paoli ha coperto solo tre giri per noie all'impianto elettrico e dopo ha accusato anche un guasto a una valvola. I due piloti dell'Equador sono stati entrambi molto lenti e non si sono qualificati, però sono stati aggiunti al fondo dello schieramento come riserve.

C'era anche ROGANO al felice battesimo di FLAMMINI (8°) e TRUFFO (9°)

## Per «ROMOLO e REMO» contenti tutti

HOCKENHEIM - Aria di festa nei box degli « azzurrini » dopo la gara di Hockenheim, che con molta disciplina di squadra Flammini e Truffo hanno terminato uno dietro l'altro nell'ottava e nona posizione. Lo spirito cameratesco d'altronde non è mai mancato tra i due « poulain » di Dragoni.

Il loro affiatamento, sottolineato dal fatto di vederli sempre assieme nonostante le diversità di carattere di guida (irruento ed esuberante Flammini,

calmo e riservato Truffo e che ha suggerito ai giornalisti stranieri il paragone con « Romolo e Remo », è un risultato al di là delle fasi agonistiche della gara che indubbiamente va scritto al merito di Eugenio Dragoni.

Il « commenda » senza troppo chiasso, lavorando di conserva oltre a creare anche se con un po' di forzatura una mentalità prestamente professionistica nei due « azzurrini » (a letto alle dieci, niente pubblicità sulle tute ecc.) è riuscito a togliere ai due ogni complesso di « prima donna ». Era uno scoglio non proprio pensabile considerata la situazione psicologica e ambientale attraverso la quale Truffo e Flammini si sono visti affidare la March BMW della « nazionale » CSAI. Infatti da un lato era umano pensare che i due ragazzi si sentissero inorgogliati di questa scelta e del resto era altrettanto umano che cercassero di fare di più di quello che si chiedeva loro.

Lo stesso Dragoni ha detto « non ho mai chiesto ai due ragazzi di fare quello che non si sentivano di raggiungere. Qui ad Hockenheim ad esempio prima delle prove siccome sapevo che i posti di partenza erano trenta ho detto loro: per me è un successo se vi qualificate con il 29. e 30. tempo. Infatti questo significa che tutto è andato bene, voi e le macchine. Naturalmente so benissimo che questo avrebbe scatenato un vespaio di polemiche ma una cosa è l'armonia della squadra ed un'altra è l'ambiente esterno alla « nazionale ». Perché da un mio punto di vista più polemico ci sono e meglio è. Mi spiego meglio: le polemiche ci sono già state ed abbiamo visto cosa hanno fruttato: cioè sette piloti italiani in F. 2. Non mi interessa sapere se ci sono venuti per far vedere che vanno più forte di Truffo e Flammini e se ci sarebbero venuti lo stesso. Io guardo solo il risultato. Oggi sono sette e fra non molto saranno nove. Per chi ha a cuore come me le sorti dell'automobilismo italiano penso sia un bilancio più che confortante ed ecco perché dico: ben vengano le polemiche ».

Le parole di Dragoni anche se piene di giustificato « self control » tuttavia non smentiscono le sensazioni di soddisfazione visibilmente espresse dal presidente Rogano giunto appositamente per assistere al debutto della « Nazionale ». Rogano per sopire certe voci circolate prima del suo arrivo, si è però equamente diviso tra i box della « nazionale » e quelli di Trivellato, giungendo addirittura a dare una mano a spingere la vettura di Bozzetto sulla linea di partenza. Questa bivalenza del presidente ha fatto seguito ad un invito a cena per il sabato sera esteso a tutti gli italiani piloti ed accompagnatori.

Dicendo « Ricordatevi che siete tutti, di squadre private o della « Nazionale », piloti italiani e che quindi per il buon nome del nostro automobilismo è fondamentale che fra voi ci sia amicizia », Rogano probabilmente voleva mettere una pietra sopra al fatto rilevato con amarezza da qualcuno che a Barcellona quindici giorni fa, nonostante la presenza di tre piloti italiani al debutto in F. 2, di « emissari da viaggio » della CSAI non ce ne fosse nemmeno uno.

Tito Zogli

## SERBLIN rinuncia WATSON sorprende

Nella seconda manche quasi tutte le vetture sono riuscite a portarsi sullo schieramento, compresa quella di Beltoise alla quale era stato montato un nuovo motore, questa volta uno di quelli normali a quattro candele e non più a 12. Serblin non si è dato la pena di partire, benché la sua vettura fosse « illesa » dopo il testa-coda, e naturalmente un altro assente era Quester, come pure Gubelmann.

Nell'insieme le prime fasi di questa manche sono state molto simili a quelle della precedente. Stuck e Depailler sono sfrecciati avanti, dalla prima fila, però questa volta è stato il francese ad avere la meglio alla prima curva, capeggiando il gruppo nella sezione dello stadio per la prima volta. La sua posizione di comando è durata però per un solo giro, infatti al successivo passaggio la March arancione della Jagermeister era in testa e sembrava che si trattasse dell'ultimo giro.

Depailler si è installato nella sua ormai solita « postazione numero due », tenendo d'occhio la schiena di Stuck, mentre Leclère si sistemava in terza posizione con l'aria di voler conservarla a tutti i costi. Watson si è trovato coinvolto in una dura lotta con Tambay per alcuni giri, ma alla terza tornata il francese è passato avanti, per poi ricedere la posizione a Watson nel giro seguente. Di nuovo i due piloti di testa si sono aperti un varco sicuro, mentre alle loro spalle Leclère, Watson, Tambay e Purley non si davano tregua. Purley ha poi superato Tambay, non riuscendo però a scollarselo dalla scia.

Più in fondo emozione, al primo giro, quando Binder ha fatto un testa-coda arrivando allo stadio, coinvolgendo il compatriota Vonlanthen. Entrambe le vetture sono finite parcheggiate contro il muro, con seri danni. Vonlanthen non credeva ai propri occhi, con un seconda vettura a

pezzi in due manches. Un paio di giri più tardi Turizio è uscito di pista, ma per fortuna con danno minimo alla March sicché ha potuto continuare senza sostare.

Nella seconda metà della gara lo sfoggio di robustezza delle vetture non doveva durare, infatti molte sono andate al box. La Chevron di Marsland aveva noie all'impianto elettrico e Kuwashima, che aveva dato buone prestazioni, è uscito di scena quando era decimo, costretto ad andare al box con la quarta marcia bloccata. Si è fatta una rapida riparazione, ma la cosa si è ripetuta e il giapponese era molto arretrato. Guasti anche per Coulon che aveva urtato la Surtees di Maranello.

A metà distanza tutto pareva indicare che le due March ufficiali avrebbero vinto facilmente, ma ad un tratto si è visto Depailler rallentare e al dodicesimo giro si è fermato al box, ove i meccanici hanno rapidamente sostituito la sezione del muso. Sono occorsi 50", quanto bastava per vedere il francese passare da un sicuro secondo posto a un lontano undicesimo. Gli spettatori non sapevano che Stuck non credeva alla propria fortuna, perché aveva cominciato a sentire che la vettura non era più molto maneggevole e mentre la gara si avviava al termine ha anche visto che un pneumatico posteriore cominciava ad afflosciarsi. Con Depailler che lo tallonava sarebbe forse stato costretto ad andare troppo forte! Leclère ha dunque occupato la seconda posizione, senza nessuna possibilità però di chiudere il varco che lo divideva da Stuck. D'altro canto era troppo indaffarato a guardare nello specchio retrovisore Watson, che era staccato di soli 7/10. Questo ha significato che con la somma dei tempi Watson è riuscito ad occupare la seconda posizione assoluta, mentre Leclère otteneva un meritato terzo posto, tenendo conto della sua cattiva partenza nella prima manche. Un altro pilota sfortunato è stato Purley, che a quattro giri dalla fine è dovuto andare al box per guasto alla sospensione anteriore di destra. Ha dovuto stare a vedere, mentre Tambay e Beltoise prendevano il suo posto. Beltoise ha poi superato Tambay a tre giri dalla fine.

E Roos, il divo della prima manche? Non è mai veramente emerso, nella seconda, e la spiegazione si trova soltanto nell'eccessivo sovrasterzo della vettura.

Jeff Hutchinson

MEMORIAL JIM CLARK - Gara internazionale di velocità valida quale seconda prova del Campionato europeo conduttori di Formula 2 - Circuito di Hockenheim di 6.789 metri, 7 aprile 1974.

### LE CLASSIFICHE

1. serie: 1. Hans-Joachim Stuck (March-BMW), 20 giri in 40'41"4, media kmh 200,200; 2. Depailler (March-BMW) 40'43"2; 3. Roos (Chevron-Ford) 41'22"8; 4. Watson (Surtees-Ford) 41'25"3; 5. Leclère (Elf 2-BMW) 41'27"1; 6. Purley (March-BMW) 41'27"8; 7. Tambay (Elf 2-BMW) 41'28"4; 8. Kuwashima (March-BMW) 41'28"9; 9. Sutcliffe (March-BMW) 41'31"6; 10. Laffite (March-BMW) 41'43"1; 11. Paoli (March-BMW) 42'11"6; 12. Coulon (March-BMW) 42'12"1; 13. Truffo (March-BMW) 42'12"7; 14. Flammini (March-BMW) 42'24"8; 15. Bozzetto (March-BMW) 42'36"7; 16. Binder (March-BMW) 42'38"4; 17. Vonlanthen (March-BMW) 42'42"2; 18. Turizio (March-BMW) a 1 giro; 19. Bourgoignie (GRD-Ford) a 1 giro; 20. Amweg (March-BMW) a 1 giro; 21. Siegrist (Brabham-Ford) a 1 giro; 22. Merello (Surtees-BMW) a 1 giro; 23. Koinigg (Surtees-Ford) a 2 gi-

ri; 24. Marsland (Chevron-Ford) a 2 giri; 25. Ortega (Surtees-BMW) a 3 giri; 26. Beltoise (Elf 2-BMW) a 5 giri.  
2. serie: 1. Hans-Joachim Stuck, 20 giri in 40'55"7, media 199,040 kmh; 2. Leclère 41'12"2; 3. Watson 41'12"9; 4. Beltoise 41'27"6; 5. Tambay 41'27"9; 6. Roos 41'37"3; 7. Depailler 41'58"1; 8. Sutcliffe 41'59"6; 9. Flammini 42'07"6; 10. Truffo 42'39"8; 11. Koinigg a 1 giro; 12. Turizio a 1 giro; 13. Amweg a 1 giro; 14. Bourgoignie a 1 giro; 15. Laffite a 1 giro; 16. Purley a 4 giri; 17. Paoli a 4 giri.

Giro più veloce: Stuck, nella 1. serie 2'00"9, media 203,330 kmh (nuovo record).

### FINALE (per somma di tempi)

1. Hans-Joachim Stuck, 40 giri in 1.21'37"4, media 199,620 kmh; 2. Watson 1.22'38"2; 3. Leclère 1.22'39"2; 4. Depailler 1.22'41"2; 5. Tambay 1.22'56"2; 6. Roos 1.23'00"1; 7. Sutcliffe 1.23'31"2; 8. Flammini 1.24'32"4; 9. Truffo 1.24'52" e 5; 10. Laffite 39 giri; 11. Turizio 38 giri; 12. Bourgoignie 38 giri; 13. Amweg 38 giri; 14. Koinigg 37 giri; 15. Purley 36 giri; 16. Paoli 36 giri; 17. Kuwashima 32 giri.

aveva la pressione dell'olio bassa. Si trattava di uno dei motori che aveva fatto salire troppo di giri in prova e Schnitzer temeva che si fosse rotto un segmento o qualcosa del genere. Si è aggiunto altro olio e la vettura ha continuato a girare, ma altre perdite d'olio hanno poi costretto Beltoise a rinunciare definitivamente, quando si è accorto che il motore cominciava a gripparsi.

Così ora il distacco fra le due vetture di testa e quella in terza posizione era ancora più grande e non si è mai avuto l'impressione che Depailler avrebbe cercato di eliminare il varco di un paio di secondi che lo divideva da Stuck. Ormai la gara era mantenuta viva soltanto dal duello dietro a Watson e a Roos, perché Leclère era passato avanti, tallonato dappresso da Purley, Tambay, Kuwashima e Sutcliffe. Il francese andava forte e anche questo gruppetto si stava piano piano avvicinando a Watson. Dietro ai duellanti per la quinta posizione, Laffite conduceva una gara solitaria, mentre Coulon, Paoli e Truffo che si sferravano una personale battaglia più indietro. Truffo prima era in testa al terzetto, battagliando con Laffite, ma un rapido testa-coda allo stadio lo ha fatto arrestare e si è acccontentato di prendersela più calma, seguito dappresso da Flammini.

Durante gli ultimi sei giri la gara è diventata veramente noiosa. Stuck ha mantenuto i suoi 2" di vantaggio su Depailler e la situazione non è cambiata anche fra Roos e Watson. Si deve però dire che Leclère ha fatto una bella corsa, avvicinandosi a Watson (distaccato di soli 2" alla fine) e riuscendo a tenere a bada Purley staccato di altri 8/10. A mezzo secondo da Purley, Tambay ha occupato il settimo posto, mentre Kuwashima faceva di tutto per passare all'ultimo giro, non riuscendoci per un solo mezzo secondo a sua volta. Una lotta veramente serrata, con tutti i novellini della F. 2 che pilotavano con molto buon senso e mai in modo pericoloso.

Fra i ritiri di spicco nella prima parte c'è stato quello di Wisell, la cui GRD ha finalmente detto basta per guai al motore, e quello di Gubelmann la cui March aveva sempre emesso strani rumori e sperdeva acqua.

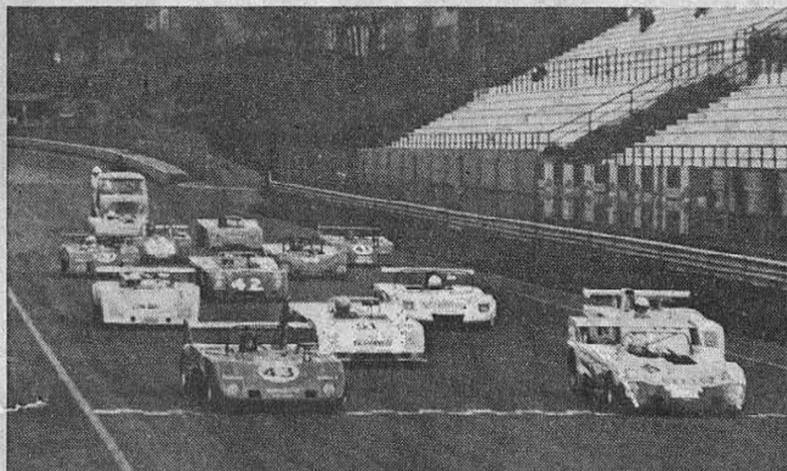
## Applausi a scena aperta per l'altalena nella F. 850



# Nesti senza troppa fatica

VALLELUNGA: Quest'anno il Campionato Italiano Sport sembra partito con il piede giusto: c'è un certo fermento ed una buona varietà di uomini e di mezzi anche se ad onore del vero molti piloti denunciavano scarso allenamento.

Vairani in variante permetteva a Boscotrecase di infilarsi al primo posto con conseguenza di una nuova serie di schermaglie tra il pilota di Napoli, Mascagni e Nisini. Poi Boscotrecase che in seguito sarà costretto a fermarsi con il filo del gas



La partenza della seconda divisione del gruppo 5: in prima fila, la Lola di Nesti e l'Abarth-Osella di Rosselli, protagonisti con Francisci

La prima gara vedeva in pista le classi 1000 e 1300 con al palo la rossa Chevron B.23 (Ford-Armadori e Negrini) di Lino Anastasio. Il siciliano di Torino iniziava subito alla grande, prendendo subito un certo margine su «Bramen» che aveva ritirato la nuova AMS (Ford-Novamotor) solo il giorno prima della gara. A metà gara il colpo di scena: Anastasio con una candela che manda a massa l'impianto elettrico, è costretto ad una lunga sosta ai box e per «Bramen» che aveva intanto distanziato Bernasconi (AMS-A.N.) e Tondelli in difficoltà quest'ultimo con il telaio della Chevron, non c'erano problemi.

E non ce ne erano nemmeno per il bolognese Serattini (Ferraris) che, memore delle usanze di Gagliardi, dava un giro a tutti gli avversari.

Nella gara riservata alle classi maggiori, un terzetto di piloti rendeva elettrizzante l'atmosfera della partenza: Rosselli con la nuovissima Abarth-Osella '74, Nesti con la Lola-BMW e Francisci con la debuttante Chevron-Angelini. Per Nesti comunque il ritorno alle gare era dei più felici: si infilava in partenza e conduceva sempre in testa rintuzzando gli attacchi di Rosselli che a metà gara si era rifatto sotto, sfruttando forse un calo del pistoiese che già nelle prove accusava un po' la fatica.

Regolarissima invece la gara di Francisci, molto contento del motore ma assai meno della macchina che manca ancora degli aggiornamenti. Nella 1600 la nuovissima Dallara-Ford di Filannino bissava il successo di domenica scorsa.

### FORMULA FORD

Movimentatissima e spettacolare la prima batteria della F. Ford con Mascagni (Lola-Tanarauto-Scholar), Vairani (Matta), Ragaiolo (BMW-Biraghi), Boscotrecase (Pirola) e Nisini (Delta-Pirola curata dalla Spicar), sempre vicinissimi con continuo scambio di posizioni. Al sesto giro, con Mascagni in testa, la situazione pareva delineata ed invece un testa-coda di

roto passava troppo alto alla Roma e Mascagni tornava decisamente in testa contenendo un ritorno entusiasmante di Vairani, che eguagliava il record di Francia.

Molto più monotona la seconda batteria con Sterzel (Delta) sempre in testa e sempre abbastanza sicuro anche se il vantaggio non era molto. Dietro Duellavano a lungo Caglioni (Pirola) e Verrelli (BWA-Biraghi). Quest'ultimo sfruttava spettacolarmente la scia del rivale e passava in seconda posizione ma sul traguardo Caglioni era davanti per un decimo.

In finale Mascagni, partito al palo, sfruttava intelligentemente le notevoli doti della macchina e del motore ed acquistava subito un discreto vantaggio che amministrerà fino al termine dei diciotto giri. Il ventunenne ragazzo di Siena è stato forse leggermente avvantaggiato da un incidente accaduto alle sue spalle che ha frazionato di colpo i gruppi ma ha comunque dato l'impressione di migliorare a vista d'occhio. I Cimini dunque erano fatali per Caglioni che

### Così (in 25 al via) al Paul Ricard

Jabouille 1'14"7 (Alpine Renault)	Cudini 1'15"1 (Alpine Renault)
Brambilla 1'15"3 (Abarth Osella)	Larrousse 1'15"6 (Alpine Renault)
Ragnotti 1'17" (March BMW)	Raymond 1'18" (Lola Ford)
Lepp 1'18" (Chevron Ford)	Obermoser 1'18"1 (Toj-BMW)
Lafosse 1'18"1 (Abarth Osella)	Juncadella 1'18"1 (Lola Ford)
De Bagration 1'18"5 (Abarth O.)	Craft 1'18"7 (Abarth Osella)
Sytner 1'18"9 (Chevron)	Barrios 1'19" (Chevron)
Grob 1'19"4 (Chevron)	Walker 1'20"1 (Toj-BMW)
Mieusset 1'20"6 (Chevron BMW)	Gantner 1'21" (Lola BMW)
Delamare 1'21" (March BMW)	Zapico 1'21"4 (March Ford)
Melville 1'21"9 (Abarth Osella)	Servanin 1'25"3 (Lola)
Zaborowski 1'26"7 (Chevron)	Christine 1'28"5 (Chevron)
Berruto 1'30"8 (Lola)	

LE CASTELLET - Corsa deludente, la prima prova del campionato europeo sport due litri. Invece, sulla carta per lo meno, ci si sarebbe potuti aspettare se non altro una dura battaglia fra le Abarth e le Alpine Renault.

Fino dal via si è verificato un primo problema: Jabouille è rimasto fermo sullo schieramento per noie al motorino di avviamento ed è partito molto più tardi. Al primo giro Cudini era al comando, seguito da Larrousse, Raymond, Ragnotti, Lafosse, Mieusset, Craft, Barrios e via via gli altri. Poi nuove noie: Obermoser si è fermato definitivamente sul rettilineo e al termine del primo giro anche Brambilla sostava al box, con la frizione fuori uso, il che significava ritiro.

Al secondo passaggio Raymond era arretrato di due posizioni, ma fino al decimo quelle di testa non mutavano. Allora Lafosse che occupava un ottimo quarto posto, si fermava a sua volta, con la pressione del carburante a zero, poi ripartiva in quindicesima posizione. Si doveva registrare anche il progressivo regresso di Mieusset, mentre Juncadella si era già ritirato al terzo giro. Al dodicesimo passava in testa Larrousse e Cudini si

metteva a tallonarlo. Alla diciottesima tornata Craft, che si trovava in quinta posizione, era a sua volta costretto ad abbandonare per rottura della pompa dell'acqua. Intanto Lafosse si era fermato, al quattordicesimo giro, sempre per noie alla pressione del carburante, ma ripartiva di nuovo. In testa le due Alpine continuavano a procedere di buon passo e anche Ragnotti conservava la terza posizione, staccato di circa 25" e seguito da Raymond e dalle Chevron di Lepp e di Barrios. Poi, al ventottesimo giro, Cudini era di nuovo al comando, mentre Larrousse, che aveva noie all'alimentazione, conservava il secondo posto per cinque giri, fermandosi poi al box con in più noie alla sospensione posteriore. Ripartiva comunque, ma al trentottesimo giro doveva ritirarsi. Da quel momento la corsa assumeva il suo aspetto definitivo e si era a ventotto giri dalla fine. Cudini precedeva Ragnotti, Lepp, Barrios, Sytner, Mieusset e Grob. La iella doveva però colpire ancora Mieusset, che a tre giri dalla fine abbandonava per corto circuito. E così l'Alpine concludeva vittoriosamente questa prima gara che, non si può negarlo, è stata veramente monotona e deludente.

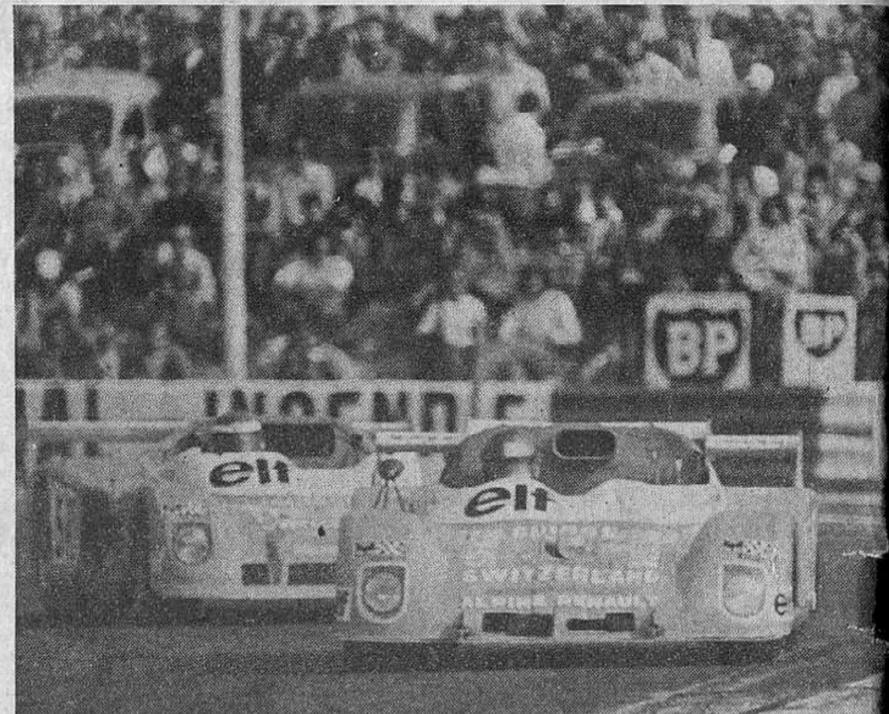
in bagarre finiva contro il guard-rail, e, tornato in pista per il contraccolpo, veniva centrato da De Francisci mentre il gruppone passava miracolosamente ai lati.

Dopo la gara il secondo arrivato Sterzel presentava reclamo per il motore di Mascagni: lunedì la sentenza.

### FORMULA 850

In giro i pronostici per la gara di F. 850, seconda di campionato, parevano sfavorevoli: 24 giri erano giudicati troppi per la formula veterana e veniva prospettata una gara monotona. Ed invece non basterebbe una pagina del giornale per raccontare le emozioni che hanno saputo suscitare i primi attori di questa categoria.

Nei primi giri era in testa Del Giovane (Del Giovane) con un certo vantaggio su Tomassini (Lucky autopreparata) e Fasanella (Lucky-Brunetti) mentre leggermente più indietro erano Dentamaro (Fagioli-Biraghi) e Paparuso (Paparuso), in sesta posizione stava riprendendosi Venanzi (Tec-



no-Zedde) in difficoltà dall'inizio per la rottura della prima marcia. A circa metà gara Dentamaro (forse toccato) rompe il cambio ed esce di pista mentre Venanzi si riprendeva molto bene e si ricongiunge agli inseguitori di Del Giovane. Quest'ultimo accusava ancora una volta una buona dose di sfortuna ed era costretto al ritiro per la rottura del comando del cambio mentre per il quartetto alle sue spalle, già in piena bagarre, la gara ricominciava in quel momento. Diciamo che forse tutti avrebbero meritato e potuto vincere. Sicuramente lo sfortunato Fasanella, ritirato per guai allo spinterogeno, che sofferiva con staccato al limite ad un telaio non molto a posto. Altrettanto si può dire per Tomassini, a lungo in testa e poi tradito dal motore. La gara comunque si concludeva in volata ed il caparbio e volitivo Mario Venanzi, ventisettenne romano del Terminillo, riusciva a cogliere la sua prima vittoria nella F. 850.

### Daniele Buzzonetti

COPPA AUTODROMO, gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 7 aprile

#### LE CLASSIFICHE

##### CATEGORIA SPORT

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Lola) 30' 40"2, media 143,984 kmh; 2. Rosselli (Abarth) 30'45"2; 3. Francisci (Chevron) 30'51"1; 4. Monticone (Chevron) 31'39"5; 5. Marzi (Chevron) 32'03"8; 6. Barberio (Abarth) a 1 giro; 7. Santamarianova (Abarth) a 2 giri; 8. Fossati (Lola) a 3 giri; 9. «Mici» (Abarth) a 4 giri. Giro più veloce: il 6. di Rosselli 1'16"4, media kmh 150,785.

Classe 1600: 1. Filannino (Dallara) 31' 20"6, media 121,653 kmh; 2. Musga (GRD) 31'28"8; 3. Lovato (Lola) 31'30"7; 4. Tucca (Chevron) 31'22"2 a 2 giri. Giro più veloce: il 5. di Filannino 1'20"4, media 143,293 kmh.

Classe 1000: 1. Tiziano Serattini (Ferraris) 32'29"5, media 129,958 kmh; 2. Stetani (AMS) 32'00"2, a 1 giro; 3. Crovella (AMS) 32'45"7, a 1 giro; 4. Carletti (Dallara) 31'41"1, a 2 giri; 5. Rampino (Ferraris) 28'10"8, a 4 giri. Giro più veloce: il 9. di Serattini 1'26"2, media 133,642. Classe 1300: 1. «Bramen» (AMS) 31'27"3, media 134,252 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 31'44"3; 3. Tondelli (Chevron) 32'23"4.

Jesini (Dallara) 31'53"4, a 1 giro; 5. Anastasio (Chevron) 36'43"8, a 2 giri. Giro più veloce: il 10. di Anastasio, 1'22"7, media 139,298 kmh.

#### GRUPPO 1 (12 giri - Km. 39,400)

Classe 850: 1. Vittoriano Papanti (Fiat 850) 21'45"8, media 97,043 kmh; 2. Liberatore (Fiat 850) 21'53"9. Giro più veloce: Papanti 1'56"7, media kmh. 98,714. Classe 1000: 1. Paolo Campagnoni (A112) 23'10"7, media 99,402 kmh; 2. «Shaft» (A 112) 23'25"3. Giro più veloce: il 9. di Campagnoni in 1'54"2, media 100,875. Classe 1150: 1. Riccardo Colaprate (Fiat 128) 22'07"1, media 104,164 kmh; 2. Simeone (Fiat 128) 22'07"8. Giro più veloce: il 9. di Simeone in 1'49"1, media kmh 105,688.

Classe 1300: 1. Roberto D'Elia (Simca) 21'34"1, media 106,821 kmh; 2. Schermi (Simca) 21'34"1; 3. Menichetti (Simca) 23'07"5. Giro più veloce: il 9. di D'Elia, 1'46"3, media 108,372 kmh.

Classe 1600: 1. Maurizio Possumato (A.R. GTJ) 21'25"6, media 107,528 kmh. Giro più veloce: Possumato, 1'45"1, media kmh. 108,679.

F. 850 (24 giri pari a Km. 76,800) 1. Mario Venanzi (Tecno) 37'51"7, media 121,651 kmh; 2. Paparuso (Paparuso) 37'52"1; 3. Santone (Tecno) 38'42"1; 4. Avati (Maco) 39'00"7; 5. Capponi (De Sanctis) 39'01"4; 6. Redaelli (Barrelli) 39'24"5; 7. Avanzini (BWA) a 1 giro; 8. Vezzoso (Giglio) a 1 giro; 9. Parisi (De Sanctis) a 2 giri; 10. Fasanella (Lucky).

#### FORMULA FORD

1. batteria: 1. Massimo Mascagni (Lola) 26' 22"6, media 130,982 kmh; 2. Sterzel (Delta) 26'26"2; 3. Ragaiolo (BWA) 26'26"9; 4. Boscotrecase (Pirola) 26'52"2; 5. Vairani (Matta) 26'57"7; 6. Maggiora (BWA) 26'58"1; 7. Nisini (Pirola) 27'03"2; 8. Ternovi (Pirola) 27'14"2; 9. Riccardi (Delta) 27'19"5; 10. Rohraher (De Sanctis) 27'21"1; 11. Aposkittis (De Sanctis) 27'27"9; 12. Truci (Delta) 27' 38"8. Giro più veloce: il 12. di Mascagni 1'26"8, media kmh. 132,718.

## SCONTO per MAGIONE

Secondo il sistema felicemente inaugurato il 10 marzo scorso, in occasione della gara di apertura della stagione all'autodromo di Magione, pubblichiamo il terzo tagliando-sconto, relativo questa volta alla «Pasqua del Pilota», manifestazione che si svolgerà nei giorni 13-14-15 aprile prossimi, e che vedrà al via vetture dei gruppi da 1 a 5, le Formula Ford e le Maxico. Ed ecco il prossimo tagliando:

### AUTO PASQUA DEL PILOTA

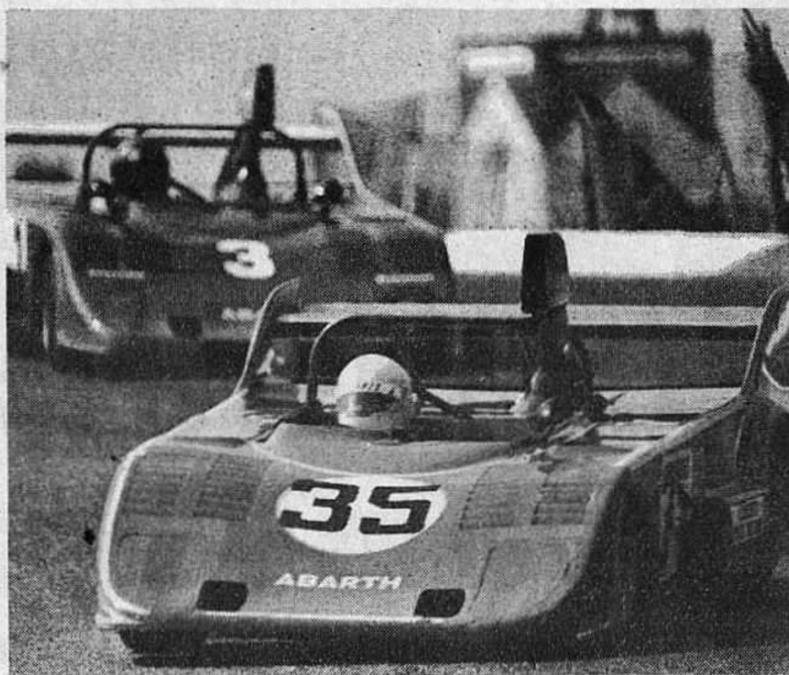
autodromo di Magione  
14-15 aprile 1974

Presentando questo tagliando alla biglietteria dell'Autodromo, potrete usufruire di uno sconto di lire 500 sul biglietto d'ingresso alla gara cui il tagliando si riferisce.

*E' cominciato (male) l'europeo 2000  
outsider al vertice: 1. Cudini 2. Ragnotti*

## ALPINE in tandem ABARTH brivido

Le due Alpine-Renault A 440 di Larrousse e Cudini a sinistra, che hanno dominato la gara d'esordio del campionato europeo Marche fino a 2 litri. A destra, estremamente sfortunate le Abarth-Osella: in prova, hanno sofferto di paurose sbandate causate dai pneumatici, e due vetture sono andate danneggiate. Lafosse precede V. Brambilla. Sotto le parti anteriori, fracassate in prova, di Craft e Brambilla



## Accusate (per ora) le gomme

LE CASTELLET - Alle prove si sono presentate 25 vetture e, naturalmente, il pubblico francese concentrava l'attenzione soprattutto sulle « sue » vetture che non sono mai state così ben piazzate in questo campionato. Jabouille era alla guida della nuova Alpine A 440, iscritta dalla Casa, mentre Larrousse e Cudini correvano per i colori della scuderia semi ufficiale, la Switzerland Archambeaud. Per prudenza Larrousse ha preferito partire al volante della vettura dello scorso anno, mentre Cudini disponeva della versione 1974. Nonostante l'assenza di Merzario, la squadra ufficiale Abarth sembrava indubbiamente la più temibile per le vetture bleu. I tre piloti, Craft, Vittorio Brambil-

la e Lafosse disponevano delle nuove PA2. Era presente anche una quarta Abarth, con i famosi e bei colori giallo e verde della scuderia Montjuich-Tergal, pilotata naturalmente da de Bagration. La scuderia allineava poi una seconda vettura, una Lola T 294 con motore Ford Smith, affidata al giovane Juncadella. Un'altra concorrente di spicco, la March-BMW ufficiale di Ragnotti, presentava una caratteristica interessante: era l'unica a montare pneumatici Goodyear, dato che tutte le altre montavano Firestone.

Le squadre inglesi, che dalla creazione di questo campionato lo animano in ogni stagione, si trovavano in posizione più difficile, anche se si teneva d'occhio il team Chevron che allineava due vetture: la nuova B 26 con motore Ford Hart affidata a Lepp e una B 23 pilotata dal veloce spagnolo Barrios.

Le due vetture del team Obermoser, che attiravano l'attenzione per il loro magnifico colore oro metallizzato, erano pilotate dallo stesso Obermoser e dall'ex pilota di F. 1, Dave Walker. Si trattava delle Toj SSZ, con motori BMW Schnitzer. Poi c'erano gli indipendenti come Martin Raymond su Lola T 294, Sytner su Chevron,

TROFEO PAUL RICARD - Gara di velocità in circuito valevole come prima prova del Campionato europeo Marche 2000 - Circuito Paul Ricard, 7 aprile '74.

### CLASSIFICA FINALE

1. Alain Cudini (Alpine Renault) 1.28' 53"9, media kmh 149,79; 2. Ragnotti (March BMW) 1.29'49"9; 3. Lepp (Chevron Ford) a 2 giri; 4. Barrios (Chevron) a 2 giri; 5. Sytner (Chevron) a 2 giri; 6. Grob (Chevron) a 3 giri; 7. Melville (Abarth Osella) a 3 giri; 8. Jabouille (Alpine Renault) a 5 giri; 9. Raymond (Lola) a 7 giri; 10. Miesusset (Chevron) a 10 giri. Giro più veloce: Jabouille (Alpine Renault) 1'15"8, media 155,007 kmh.

### CLASSIFICA DEL CAMPIONATO EUROPEO MARCHE 2000

1. Alpine-Renault punti @; 2. March @; 3. Chevron @; 4. Abarth-Osella @; 5. Lola @.

Grol pure su Chevron, Miesusset il « doppio » campione europeo della montagna, su Chevron con motore BMW-Schnitzer, e via via gli altri compresa la campionessa belga Christine con la sua solita Chevron B21.

Per tutti si trattava di mettere a punto le vetture nuove il più rapidamente possibile. L'Alpine di Jabouille si metteva in luce col tempo di 1'15"8, davanti a quella (già) di Cudini. Per l'Abarth, nonostante l'ottimo tempo di Brambilla, le cose non andavano proprio bene: in fondo al rettilineo i pneumatici si staccavano dai cerchioni e questo ha causato l'uscita di pista dei tre piloti, con Craft il più danneggiato, sicché i suoi tempi, come quelli di Lafosse, sono stati meccicri. Nonostante tutti gli sforzi dei meccanici, soltanto la vettura di Brambilla è stata pronta per la seconda sessione di prove nel pomeriggio, e si erano applicati dei bulloni ai cerchioni.

Anche se Brambilla ha migliorato il suo tempo di 7/10, pure le Alpine hanno migliorato i loro sicché tutto è rimasto com'era. Jabouille ha ottenuto la posizione al palo, seguito da Larrousse e da Ragnotti.

d. b.

# SCOLA inaugura ad AVOLA le salite

AVOLA - Chi ben incomincia ben finisce, questo potrebbe essere l'augurio che si potrebbe riversare su Domenico Scola, (ma anche sugli altri) e la sua rossa March BMW 2000, la stessa su cui ha corso lo scorso anno (con poca fortuna) ed ora « rinfrescata » da Trivellato, che si sono aggiudicati la 15.a edizione della Coppa Belmonte, gara d'apertura assoluta in campo nazionale come competizione in salita e su percorso stradale, valida, per il Trofeo della Montagna per i gruppi 2, 4 e 5 e a cui, nonostante le restrizioni energetiche, hanno assistito non meno di 15 mila persone lungo i 7800 metri del percorso.

Il pilota calabrese con la sua impegnata prestazione e il tempo di 4'21"8 (in prova, miglior tempo assoluto, era stato di solo 1 decimo superiore) non solamente ha abbassato il record, realizzato lo scorso anno da Ferlito con l'Abarth 2000, ma ha anche fatto proprio... scuola, pennellando alla perfezione gli stretti tornanti del percorso avolese.

« E' come se avessi avuto in mano una nuova macchina tanto la trovo differente dallo scorso anno dopo gli aggiornamenti fatti » così si è sfogato dopo l'arrivo vittorioso « magari l'avesse avuta lo scorso anno! Comunque sia, sono contento veramente, perché così apro bene da Avola questa stagione ».

Il giovane Enrico Savona con la Lola non poteva costituire indubbiamente un ostacolo per lui, con questa macchina è alla sua terza gara e quindi è da attendere nel corso della stagione. Ha da affinare la guida ed imbottirsi di esperienze, per cui non è

da escludere un futuro exploit. Qualche fastidio al calabrese avrebbe però potuto arrecarlo il ragusano Veninata, quest'anno al volante di una Chevron B 23 (la ex di Scola) macchina più indicata per il percorso avolese, ma un banale incidente (una « 500 » gli è andata a finire contro nelle prove distruggendogli la macchina) lo ha tolto di mezzo, così, come un muro ha fermato la gara del vincitore dello scorso anno, Ferlito, con la stessa Abarth 2000.

L'altra Abarth presente in gara, la 3000 di Lisitano, ha avuto delle noie alle candele (delle 8 e erano di differente gradazione termica per difficoltà di reperimento) e così non ha potuto scaldare convenientemente il motore e forzare di più. Gradito poi il ritorno di un vecchio sportivo che in passato si celava sotto lo pseudonimo di « Pepote », cioè il ragusano Beppe Jacono, che con la AMS ex « McBoden », ma motore 1600, è riuscito a conquistare il 3. assoluto.

Maiuscola poi la prestazione di Mario Litrico, vera promessa dell'automobilismo non solamente siciliano, che sulla scia dei risultati conquistati a Casale e Monza anche ad Avola ha fatto vedere la sua classe e le sue possibilità piazzandosi con la GTA 1600, al 5. posto assoluto davanti a macchine più potenti, e meritando ampiamente quindi la fiducia in lui riposta dall'Autodelta a Litrico è da abbinare il siracusano Emmanuele Fichera: ha rotto a 600 metri dal traguardo il motore, arrivando a motore spento e a rilente, ma ciò non gli ha impedito di realizzare un ottimo 5'05"9 che lo piazza al 6.

assoluto. Chissà cosa avrebbe realizzato se non avesse malauguratamente fuso!

Apprezzabile invece la prova di Patané che pur disponendo di un mille Abarth vecchio tipo, ha realizzato un tempo accettabile. E' la 9. posizione, che ha poi fruttato alla Saint Paul 5 piazze entro i primi dieci. Anche « King » con la macchina di Bellino, è andato forte, come Bonaccorsi, che dispone però di una macchina troppo ingombrante per queste strade ed essenzialmente da circuito, mentre Matteo Sgarlata ha dato finalmente un calcio alla sfortuna ed è riuscito a piazzarsi alle spalle di Bonaccorsi col suo Escort in G. 2 avendo ragione di Giumarra che dispone di un BMW quasi normale.

Nuccio Marino

XV COPPA BELMONTE - CITTA' DI AVOLA - Gara di velocità in salita su un percorso di km 7,800 - Avola (SR).

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1

Classe 850: 1. « Zio Po » (Mini Minor) 6'24"6; 2. « Il Siciliano » (Fiat 850 sp.) 6'30"8.

Classe 1000: 1. « Sandro » (A112) 5'57" e 5. media kmh 78,545; 2. « Antony » (A112) 6'02"3; 3. Agosta (A112) 6'03"5; 4. Guaino (Fiat 127) 6'23"7; 5. Alessandro (Mini Cooper) 6'47"2; 6. Squillaci (Fiat 127) 6'53"1.

Classe 1150: 1. Pietro Donato (Fiat 128 C) 5'56"5, media kmh 78,743; 2. Barbagallo (Fiat 128 C) 6'00"6; 3. Guarnera (Fiat 128 C) 6'17"7; 4. Verso (Fiat 128 C) 6'29"9; 5. « Jancura » (Fiat 128 C) 6'32" e 7; 6. Merlino (Renault) 6'44"1.

Classe 1300: 1. Giuseppe Virzi (Simca Rally) 5'47"9, media kmh 80,671; 2. Crassellini (Simca Rally) 5'48"1; 3. André (Fiat 128 C) 5'50"3; 4. Dell'Aria (Fiat 128 C) 5'51"9; 5. Serio (Simca Rally) 5'54"4; 6. Marino (Mini Cooper) 5'59"3; 7. Annaloro (Fiat 128) 6'03"9; 8. Giraudo (Fiat 128) 6'21"1.

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Fulvia HF) 5'50"6, media kmh 80,091; 2. Cannamela (Fiat X-1/9) 5'54"8; 3. Arro-stuto (Fiat X-1/9) 6'13"5; 4. Ferrari (Fulvia HF) 6'14"8; 5. Gulisano (Fiat X-1/9) 6'17"9; 6. Cicero (Fulvia HF) 6'48"6.

Classe 1600: 1. Matteo Vasta (Renault Alpine) 5'31"1, media kmh 84,808; 2. Bracco (Fulvia HF) 5'53"3; 3. « Blak » (Renault Alpine) 5'59"1; 4. Doria (Renault Alpine) 5'36"8; 5. Lauro (Fulvia HF) 5'55"9; 6. Musumeci (Fulvia HF) 5'58"3.

#### Classe oltre 2000:

1. Giuseppe Di Gregorio (De Tomaso P.) 5'26"7, media kmh 85,950; 2. Arena (Porsche Carrera) 5'31"9.

#### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Antonino Fortuna (Fiat 500) 6'05"1, media kmh 76,910; 2. Laguna (Fiat 500) 6'05"8; 3. Denaro (Fiat 500) 6'16"1; 4. Maltese (Fiat 500) 6'29" e 7; 5. Giuliano (Fiat 500) 6'46"7; 6. Guastella (Fiat 500) 7'03"5; 7. De Meo (Fiat 500) 7'53"1.

Classe 600: 1. Mario Casciaro (Fiat Abarth) 5'47"9, media kmh 80,712; 2. Di Giacomo (Fiat Abarth) 5'55"7; 3. Landolina (Fiat Giannini) 5'55"7; 4. D'Amico (Fiat Abarth) 5'58"3; 5. Puglisi (Fiat Abarth) 6'09"5; 6. De Salvo (Fiat Abarth) 6'17"2; 7. Morlae (Fiat Abarth) 6'17"7; 8. Cariso (Fiat Abarth) 8'01"3; 9. Giopardi (Fiat Abarth) 27'48"4 f.t.m.; 10. Franchina (Fiat Giannini) 37'52"6 f.t.m.

Classe 700: 1. « Heart Mad » 5'39"6, media kmh 82,685; 2. Papalia 5'50"6; 3. Lauricella 5'55"5; 4. Cascone 6'13"1; 5. Callaci 6'35"3 (tutti su Fiat Abarth).

Classe 850: 1. Roberto Villa 5'32"2, media kmh 84,273; 2. Gerbino 5'37"7; 3. De Franco 5'54"6; 4. Giuseppe Leonardini 6'19"6; 5. Russo 6'11"4; 6. Rito 6'26"3; 7. Giovanni Leonardini 6'50"4 (tutti su Fiat Abarth).

Classe 1000: 1. Santo Famoso (Fiat Abarth) 5'25"7, media kmh 85,380; 2. Raffaele (Fiat Abarth) 5'40"8; 3. « Jimmy » (Fiat Abarth) 5'41"2; 4. Proccida (A112) 5'54"8; 5. Tedesco (Fiat Abarth) 6'17"3; 6. Cresci (Fiat Abarth) 6'19"8; 7. Cangemi (Fiat Abarth) 15'41"3 f.t.m.

Classe 1150: 1. Mario De Luca (Fiat 128) 5'35"8, media kmh 83,621; 2. Russo (Fiat 128) 5'39"2; 3. Rametta 6'20"4; 4. Scolaro (Fiat 128) 6'26"1.

Classe 1300: 1. Filippo Bonaccorsi 5'21" e 1. media kmh 87,699; 2. Breggianti 5'27"9; 3. Mannino 5'29"3; 4. Strano 5'43"2 (tutti su Alfa Romeo GTA).

Classe 1600: 1. Romano (Giulia GT) 5'24"2, media kmh 85,613; 2. « Le Cabotine » (BMW 1600) 5'35"1; 3. Punzo (BMW 1600) 5'35"2; 4. Caruso (Giulia GT).

Classe 2000: 1. Matteo Sgarlata (Ford Escort RS) 5'20"9, media kmh 87,500; 2. Giumarra (BMW 2002 T1) 5'45"4; 3. Giorlando (A.R. 2000) 5'42"7; 4. « Itnas » (A.R. GT 2000) 6'00"3; 5. « Dakota » (BMW 2002 T1) 6'23"1.

Classe 3000: 1. Angelo Bonaccorsi (Opel Cammadora) 5'15"3, media kmh 89,058.

#### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. « Athos » (Abarth QTS) 6'01"2, media kmh 71,762.

Classe 1300: 1. Francesco Bonvantra (Fulvia HF) 5'24"2, media kmh 84,61; 2. Rosotti (Fulvia Zagato) 7'08"1.

Classe 1600: 1. Mario Litrico (GTA) 5'01"7, media kmh 83,074; 2. Balisteri (Fulvia HF) 5'34"9; 3. Seminara (Giulia GT) 5'49"3.

Classe 2000: 1. « King » (Alpine 1800) 5'09"9, media kmh 80,608; 2. Giorlando (A.R. 2000) 6'22"7.

#### GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Emanuele Fichera (Abarth 1000) 5'05"9, media kmh 91,769; 2. Gravina (AMS 1000) 5'09"5; 3. Patané (Abarth 1000) 5'12"3; 4. Pastorello (AMS 1000) 5'25"3; 5. Ceraolo (AMS 1000) 5'21"2, media kmh 87,422; 2. Brancato (Abarth Osella) 5'37"7; 3. Osteni (AMS) 5'45"7; 4. Bandiera (Fulvia) 8'03"7.

Classe 1600: 1. Giuseppe Jacono (Chevron 1600) 4'42"9, media kmh 95,238; 2. Fortuna (Abarth 1600) 5'24"9; 3. Scipo (Abarth 1600) 5'39"2; 4. Garibaldi (A.R. 1600) 5'46"1.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (March BMW) 4'21"8, media kmh 107,257; 2. Savona (Lola T 290) 4'43"3.

Classe 3000: 1. Franco Lisitano (Abarth 3000) 4'59"2, media kmh 93,850.

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Scola (March BMW 2000) 4'21"8, media kmh 107,257; 2. Savona (Lola T212) 4'43"2; 3. Jacono (Chevron) 4'54"9; 4. Lisitano (Abarth 3000) 4'59"9; 5. Litrico (A.R. GTA 1600) 5'01"7; 6. Fichera (Abarth 1000) 5'05"9; 7. Gravina (AMS 1000) 5'09"5; 8. « King » (Alpine 1800)



# Suspense fino all'ultimo nell'Euro GT bolognese per il «Trofeo Bevilacqua» che CASONI non strappa alle Porsche

## Un decimo «SCHICK»

### PANTERA a «sette»

◀ Clemens Schickentanz, vincitore per un decimo, riceve la Coppa Bevilacqua dal dott. Massagrande, questore di Milano. Schickentanz è il campione GT in carica, e divide il titolo '73 con Ballot-Lena

## Quando è sparito il solitario...

MONZA - Partenza regolare dopo il giro di lancio e subito la pantera di Casoni in testa che si avvantaggia giro per giro. Farà corsa solitaria fino alla fine. La pantera di «Gero» è al secondo posto ma è incalzata dalle Porsche Kremer di Schickentanz e Keller che riescono poi a passare, mentre «Gero» è costretto a un ritardo sensibile che spinge dietro alle altre Porsche. Schickentanz riesce ad avvantaggiarsi su Keller mentre dietro di loro si è formato un trio composto da Fitzpatrick, Haldi e Ballot-Lena che resta compatto fino alla fine con qualche scambio di posizioni compiuto in modo più o meno regolare. Alla fine della

dando qualche secondo mentre Fitzpatrick riesce a superare Keller. Gli altri tre sono sempre lì però, ruota a ruota col tedesco. Ballot-Lena riesce a superare Haldi ma lo svizzero recupera la sua posizione subito dopo e così all'arrivo Fitzpatrick ha un vantaggio di meno di un secondo mentre Keller, Haldi e Ballot-Lena finiscono in volata con Schickentanz distanziato di 3'8 rispetto a Keller. Aveva finito la prima prova con 3'9 di vantaggio sul compagno ed è quindi primo.

Oltre alla uscita di Schickentanz da segnalare quella spettacolare di Parpinelli (De Tomaso) che è rimasto insabbiato nella zona di sicurezza alla nuova

### DALL'INVIATO

MONZA - «Schicken» vuol dire mandare, in tedesco, e «tanz» vuol dire ballare. Cosa possa significare nel linguaggio immaginato germanico la parola composta «Schickentanz» non sappiamo. Quel che è sicuro è che Clemens Schickentanz oggi ha «mandato a ballare» le aspirazioni di Mario Casoni, sfortunato protagonista del Trofeo Bevilacqua, eppoi quelle che apparivano concretamente legittime di Paul Keller, suo compagno di squadra che si credeva vincitore della corsa inaugurale del Campionato Europeo Gran Turismo.

A ballare era stato lui, Schickentanz, quando il successo gli era pressoché assicurato, andando a finire fuori pista alla parabolica, con una escursione sulla sabbia che gli è costata qualche secondo, quanto bastava per dover lasciar passare il quartetto che era con lui: Fitzpatrick, Keller, Haldi e Ballot-Lena. Poi però è riuscito a recuperare leggermente, poco ma abbastanza: la classifica per somma di tempi lo dà vincitore con un decimo di secondo di vantaggio su Keller, seguono poi altre nove Porsche Carrera, e bisogna scendere al dodicesimo posto per trovare un'altra macchina, la Ferrari che Palma ha prestato a Marcello Gallo della nuova Scuderia «Blu Team».

Mario Casoni dicevamo, con la De Tomaso Pantera ha fatto cose mirabili, in prova ed in gara. In gara ha addirittura migliorato il tempo delle prove di un decimo di secondo: ha guadagnato regolarmente terreno, sfruttando le qualità velocistiche della Pantera sui rettilinei e sfruttando le sue qualità personali per il resto, quando era necessario saper guidare molto bene per frenare e far girare i quasi tredici quintali della sua macchina. Una bella impresa che nella prima prova si è conclusa con la logica vittoria, e abbastanza agevolmente.

Nella seconda prova Casoni era sulla strada della ripetizione: via subito e con vantaggio crescente. Niente problemi, salvo quelli abituali delle corse troppo promiscue, coi sorpassi da fare con attenzione. Però è durata poco: qualche starnuto, e poi la necessità di fermarsi: erano partite le candele. Partite davvero, nel senso che si erano rotte ed una aveva addirittura perduto l'elettrodo centrale. Niente da fare e ritiro. Così Mario Casoni, che contava su questa corsa sul circuito veloce di Monza per

sconfiggere le Porsche, ha perso l'occasione.

Le altre Pantera non c'erano, nelle prime posizioni, anche se quella di «Gero» ci si è provata, a stare davanti alle Porsche. E così il Campionato delle Porsche Gran Turismo fin dalla prima corsa è stato un festival Porsche.

Il forzato emigrare degli organizzatori bolognesi a Monza per la indisponibilità di Imola, aveva creato le condizioni favorevoli per una prevedibile solida opposizione delle Porsche, da parte appunto delle De Tomaso Pantera; è andata male, sfortunatamente (sono state le stesse ragioni che hanno impedito a Casoni di partecipare alle ultime due delle quattro ore di Le Mans). Forse ci potrà essere una

chine che vanno fortissimo. Il risultato è che avremo una... «Coppa Porsche», ma ciò significa soltanto che i clienti sportivi le hanno individuate come le macchine più forti.

Per chi non è giovanissimo, o per chi conosce il recente passato, adesso si è creata la stessa situazione esistente negli anni attorno al sessanta, quando si vedevano allineate decine di Ferrari 250 berline, o più avanti decine di GTA. Fate i conti della svalutazione e vedrete che è la stessa cosa anche dal punto di vista dei costi. Senza, quindi, tirar fuori di nuovo le nostre opinioni sui regolamenti (tanto le conoscete, e tanto pare che non si riesca a far entrare in zucca alla gente certi concetti elementari), constatiamo la situazione di favore per una marca sola. E per chi potrà vedere altre gare di questo campionato diciamo che lo spettacolo è assicurato.

Gli uomini che corrono con le Porsche, più o meno private, sono infatti tutti bravi, Schickentanz è campione in carica, insieme col francese Ballot-Lena, e gli altri che trovate nella classifica, tutti in fila, sono capaci di far altrettanto bene. Lo si è visto anche in questa occasione, con una memorabile battaglia tra Fitzpatrick, Ballot-Lena e Haldi nella prima prova, finita con i tre sulla linea a pochi metri uno dall'altro. Lo si è soprattutto visto nella seconda, con sei macchine tutte insieme per molto tempo, diventate quattro solo perché Schickentanz ha commesso un piccolo errore e Bonomelli aveva la preoccupazione di non rompere il motore.

Keller è stato all'altezza degli altri, Fitzpatrick ha classe intatta e lo ha dimostrato vincendo, Haldi e Ballot-Lena sono sempre pulitissimi ed efficaci, Bonomelli va sempre forte. Sarà un bel campionato, per i piloti almeno nelle due divisioni maggiori.

Quella fino a 1600 cc invece, sarà povera soprattutto perché coi limiti che hanno raggiunto le macchine più forti sarà sempre più difficile che le 1600 riescano a qualificarsi; ci vorranno soltanto percorsi molto tortuosi, perché le 1600 possano sperare di non essere messe fuori dai tempi di qualificazione.

Franco Lini

● Ad osservare le Porsche GT anche Borri e Schon che non riuscivano a frenare la loro «ansia»: pare che la loro vettura, sponsorizzata dall'Harper's Bazar sarà presentata al più presto. Tra l'altro, pare sarà la prima vettura che porterà su una fiancata la firma di una notissima creatrice di moda: Milla Schon.



All'ingresso della nuova variante, le Pantera di Casoni e «Gero» precedono le due Porsche-Kremer di Schickentanz e Keller, nei primi giri

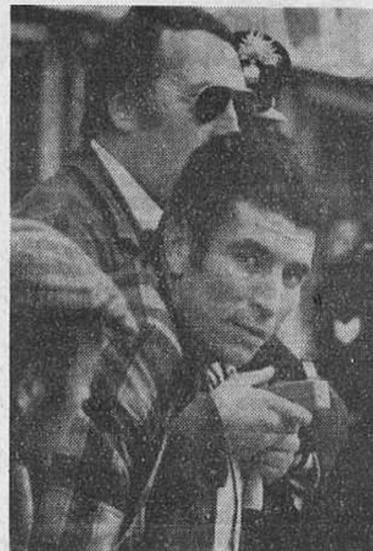
prova ci sarà anche una lunga discussione tra Haldi e Fitzpatrick, Bonomelli partito molto arretrato recupera posizioni e finisce molto bene. Una manche senza molta storia.

La seconda prova è più animata. Via ancora Casoni, facilmente ma poi le candele lo ritardano e infine si deve fermare abbandonando. Anche per Govoni ci sono problemi di candele, ma le cambia e finisce la prova. Scomparso Casoni si è formato un gruppo serrato con Schickentanz, Keller Fitzpatrick, Haldi, Ballot-Lena e Bonomelli. Questi però deve lasciarli andare perché la pressione olio gli scende continuamente e non vuole rischiare di rompere il motore. A metà gara Schickentanz arriva lungo alla parabolica ed esce sulla sabbia per-

variante. Gli sforzi compiuti per toglierlo di lì sono stati vani perché la macchina era impantanata fino ai mozzi. Poco dopo nello stesso punto usciva la Porsche di Volery che andava a sbattere contro la Pantera, danneggiandola un poco ed anche questa macchina restava immobilizzata all'esterno della curva.

A due giri dalla fine non passava più la Porsche di Radicella che aveva rotto i supporti posteriori del motore che così strisciava sulla pista. All'ultimo giro infine la Porsche di Brambing urtava quella del francese Seguin che usciva di strada alla curva grande, rimanendovi ammaccata. Unico Galimberti (Alfa Romeo) che riusciva a compiere 36 giri.

f. l.



Ai box come al solito molto interessato alle forze automobilistiche, c'era Felice Gimondi

speranza nella gara del 21 aprile a Zeltweg. Anche se il circuito austriaco... penalizza il peso; poi le Porsche la faranno da padrone. Non è ovviamente molto eccitante, da un certo punto di vista, ma lo sarà sicuramente da quello dello spettacolo, perché tante macchine uguali vuol dire molto equilibrio.

Non scandalizzatevi. Ho sentito parecchia gente parlare della «mostrosità» delle attuali Porsche Carrera, appena omologate. Potremmo anche avanzare dei dubbi sulla serietà della loro omologazione (a proposito chi è andato a verificarne il numero, stavolta?), ma quel che è sicuro è che la Porsche ha sfruttato i regolamenti balordi così come sono, ed ha preparato delle mac-

# FARNETI bis «dispari»

MONZA - Roberto Farneti e due! Netto ancora una volta il successo del pilota della Nettuno anche lui vincitore di una volata a quattro, in compagnia di Cesarini, Sottanelli, e Riccitelli con i quali si era alternato al comando per i dieci giri della finale di questa gara di F. Italia (girone «dispari»). Già dai primi giri Farneti

**COPPA BENAGLIA - Gara di F. Italia valevole quale seconda prova del girone con numeri dispari - Monza, 7 aprile 1974.**

#### LE CLASSIFICHE

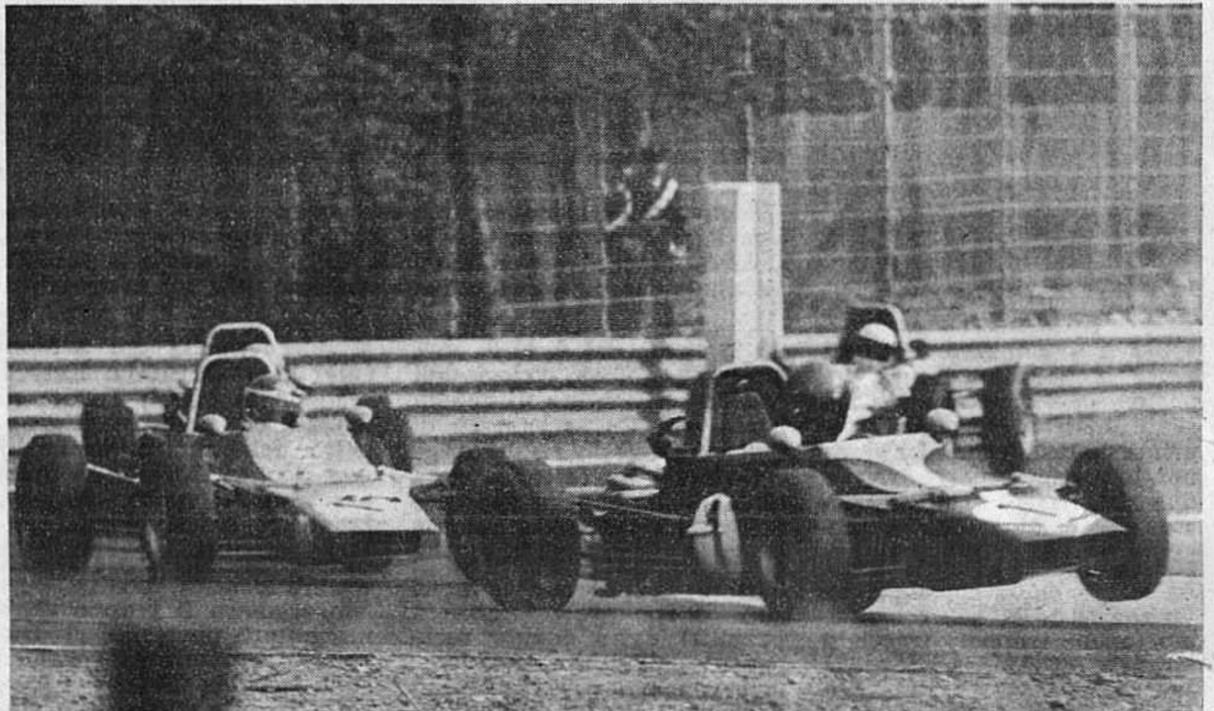
**1. batteria:** 1. William Cesarini 11'56"1, media 174 kmh; 2. Sottanelli 12'03"3; 3. Pizzi 12'04"4; 4. Bossoni 12'16"1; 5. Lelli 12'23"3; 6. Fossi 12'27"2; 7. Cagnoni 12'33"6; 8. Fabari 12'41"5. **Giro più veloce:** Pizzi 1'56"8, media 177,842 kmh.

**2. batteria:** 1. Sandro Riccitelli 11'47"4, media 176,18 kmh; 2. Farneti 11'47"5; 3. Regosa 11'47"6; 4. De Stefano 11'49" e 8; 5. Coloni 12'11"4; 6. Mastrodonato 12'11"5; 7. Sangiuolo 12'11"7; 8. Lodola

12'12"1; 9. Mariani 12'37"7. **Giro più veloce:** Riccitelli 1'55"5, media 179,844 kmh.

**Finale:** 1. Roberto Farneti 19'39"1, media 176,168 kmh; 2. Cesarini 19'39"2; 3. Sottanelli 19'39"8; 4. Riccitelli 19'39"9; 5. Coloni 19'59"8; 6. Bossoni 20'00"1; 7. Pizzi 20'05"5; 8. Sangiuolo 20'05"9; 9. Mastrodonato 20'06"3; 10. Lodola 20'07"1; 11. Lelli 20'14"9; 12. Mariani 20'22"2; 13. Fabari 20'39"2; 14. Cagnoni 21'05"7. **Giro più veloce:** Riccitelli 1'54"5, media 181,414 kmh.

**Classifica del girone dopo le prime due prove:** Farneti 18, Cesarini 9, Sottanelli 8, Regosa 6, Riccitelli 4, Bossoni 3, Coloni 2.



Terza corsa, e seconda del girone «dispari», per le Formula Italia. A ruote in aria in variante è Bossoni, seguito da Cesarini, che riuscirà ad arrivare secondo dopo il vincitore-bis, Farneti

All'attacco della seconda di Lesmo le due Porsche protagoniste: è in testa Schickentanz seguito da Keller, Fitzpatrick, Haldi e Ballot

## PROVE amare per molti

ROMA - Sessioni di prova spezzettate, per il programma nutrito. Casoni nella prima sessione ha dovuto dapprima limitarsi perché non aveva gomme adatte, che sono arrivate in ritardo. Poi è andato bene, anche se per fare tempi decenti ha dovuto correre qualche rischio nelle frenate. Ballot-Lena è rimasto fermo per parecchio perché gli si era staccata l'asta dell'acceleratore. Mario Radicella non ha potuto girare perché gli si è rotta la pompa di iniezione, ed ha dovuto farsi prestare la macchina dall'inglese Rulon-Miller per poter effettuare i cinque giri di qualificazione.

Bonomelli non aveva la sua nuova macchina perché uno strano fenomeno di perdita di pressione alla lubrificazione lo ha costretto a smontare il motore due volte, senza peraltro riuscire a trovare il malanno. Così anche lui ha dovuto qualificarsi con una macchina in «prestito» quella di «Tambauto».

Nella seconda sessione Casoni ha tirato al massimo ottenendo 1'45"1 tempo molto buono, e si è registrata la sorpresa di Ballot-Lena molto veloce ma lui stesso ha ammesso di aver sfruttato la scia di Keller. I tempi validi per lo schieramento di partenza sono stati: Casoni 1'45"1, Ballot-Lena 1'46"0, Gero 1'46"3, Schickentanz 1'46"81, Keller 1'46"83, Haldi 1'48"8, Fitzpatrick 1'48"9, Chene-

viere 1'50"1, Brambling 1'50"8, Vallery 1'51"3, Bertrams 1'51"5, Govoni 1'51"5, Bonomelli 1'51"6, Tambauto 1'54"8, Seguin 1'55"2, Capra 1'57"55, «Alval» 1'59"1, Parpinelli 1'59"6, Gallo 1'59"7, Citterio (Alfa Romeo) 2'01"0, Colzani 2'01"1, Chiapparini 2'01"4, Calicetti 2'01"6, Radicella 2'02"3, Favre 2'02"4, Bocconi 2'02"70, Pegger 2'02"73, Galimberti 2'03"1.

Questi sono stati i qualificati per la partenza data a due per due con un giro di lancio dietro la macchina del direttore di gara. Seguono Martignone 2'02"8, Ghislotti 2'03"6, Fusar 2'03"6, Gabani 2'06 come riserve. Poi Rulon-Miller 2'06"1, Fornera 2'06"8, Caronni 2'09"2, Rossi 2'09"3, Rebal 2'10"7, Carrabba 2'12, «Carter» 2'14"2 e Ivana Giustri 2'15"6.

**TROFEO BEVILACQUA - Gara internazionale di velocità valevole come 1. prova del Campionato europeo GT - Monza, 7 aprile 1974.**

#### LE CLASSIFICHE

**1. serie:** 1. Casoni (De Tomaso Pantera) 35'25"5, media kmh 195,455; 2. Schickentanz (Porsche) 35'33"7; 3. Keller (Porsche) 35'37"6; 4. Fitzpatrick (Porsche) 36'02"9; 5. Ballot Lena (Porsche) 36'03"3; 6. Haldi (Porsche) 36'03"7; 7. Bonomelli (Porsche) 36'25"3; 8. Cheneviere (Porsche) 36'35"2; 9. Brambling (Porsche) 36'39"9; 10. Seguin (Porsche) 36'58"7; 11. Bertrams (Porsche) 37'07"4; 12. Volery (Porsche) 37'07"4; 13. «Tambauto» (Porsche) a 1 giro; 14. «Alval» (De Tomaso Pantera) a 2 giri; 15. Parpinelli (De Tomaso) a 2 giri; 16. Gallo (Ferrari Daytona) a 2 giri; 17. Radicella (Porsche) a 2 giri; 18. Chiapparini (Alfa GTA) a 2 giri; 19. Martignone (De Tomaso) a 2 giri; 20. Galimberti (Alfa GTA) a 2 giri; 21. Govoni (De Tomaso) a 3 giri; 22. Fusar Bassini (Alfa GTA) a 3 giri; 23. Pegger (Porsche) a 3 giri; 24. «Gero» (De Tomaso) a 4 giri; 25. Citterio (Alfa GTA) a 5 giri; 26. Favre

(De Tomaso) a 10 giri. **2. serie:** 1. Fitzpatrick 35'45"3, media kmh 193,651; 2. Keller 35'46"1; 3. Haldi 35'46"4; 4. Ballot Lena 35'46"6; 5. Schickentanz 35'49"9; 6. Bonomelli 36'34"5; 7. Brambling 36'42"3; 8. Cheneviere 36'44"3; 9. Bertrams 36'44"5; 10. «Tambauto» 37'36"4; 11. Seguin a 1 giro; 12. Gallo a 1 giro; 13. «Alval» a 2 giri; 14. Galimberti a 2 giri; 15. Martignone a 2 giri; 16. Chiapparini a 3 giri; 17. Fusar Bassini a 3 giri; 18. Pegger a 6 giri; 19. Volery a 12 giri; 20. Radicella a 12 giri; 21. Casoni a 14 giri; 22. Parpinelli a 17 giri.

#### CLASSIFICA FINALE

(per somma di tempi) 1. Schickentanz 1.11'23"6, media kmh 193,957; 2. Keller 1.11'23"7; 3. Fitzpatrick 1.11'43"2; 4. Ballot Lena 1.11'49"9; 5. Bonomelli 1.12'59"8; 6. Cheneviere 1.13'19"5; 7. Brambling 1.13'21"4; 8. Bertrams 1.13'42"6; 9. Seguin a 1 giro; 10. «Tambauto» a 1 giro; 11. Gallo a 3 giri; 12. «Alval» a 4 giri; 13. Galimberti a 4 giri; 14. Martignone a 4 giri. **Giro più veloce:** il 3. della 1. prova di Casoni in 1'45", media kmh 197,828.

aveva chiaramente fatto vedere quali fossero le sue ambizioni: secondo al primo passaggio alle spalle di Riccitelli, riusciva a prendere la testa dalla seconda tornata e a guadagnare un poco di margine, approfittando un poco anche della «battaglia» che si svolgeva alle sue spalle. Poi gli inseguitori (tra loro anche Bossoni) pare si siano accordati per andare a raggiungere il fuggitivo e di comune accordo sono andati a prenderlo. Tutto da rifare quindi per il ragazzo di Ravenna che non si è però perso d'animo e nell'ultimo giro non si è fatto sorprendere transitando con il braccio gioiosamente alzato davanti alla bandiera a scacchi del direttore di corsa Zerbini.

Le due batterie, svoltesi in mattinata, avevano visto vittoriosi prima Cesarini, nettamente davanti a Sottanelli, poi Riccitelli che la spuntava in volata su Farneti e Regosa.

I. c.

## Due STRATOS per la velocità in circuito

● Anche Emilio Paleari osserva a MONZA «con rispetto» i futuri compagni di lotta: è certo ormai che l'ex campione italiano GT correrà al più presto al volante di una Lancia Stratos con motore Facetti (per ora nei prototipi) iniziando il più presto possibile. Una vettura analoga dovrebbe averla Nataloni. Le consegne della nuova LANCIA cominciano.

● Anche i piloti di F. MONZA dovranno eleggere il loro rappresentante in seno al GPF (Gruppo Piloti Formula): per loro la prima riunione è fissata presso la sede dell'AC, Milano, corso Venezia, giovedì 11 alle ore 21.

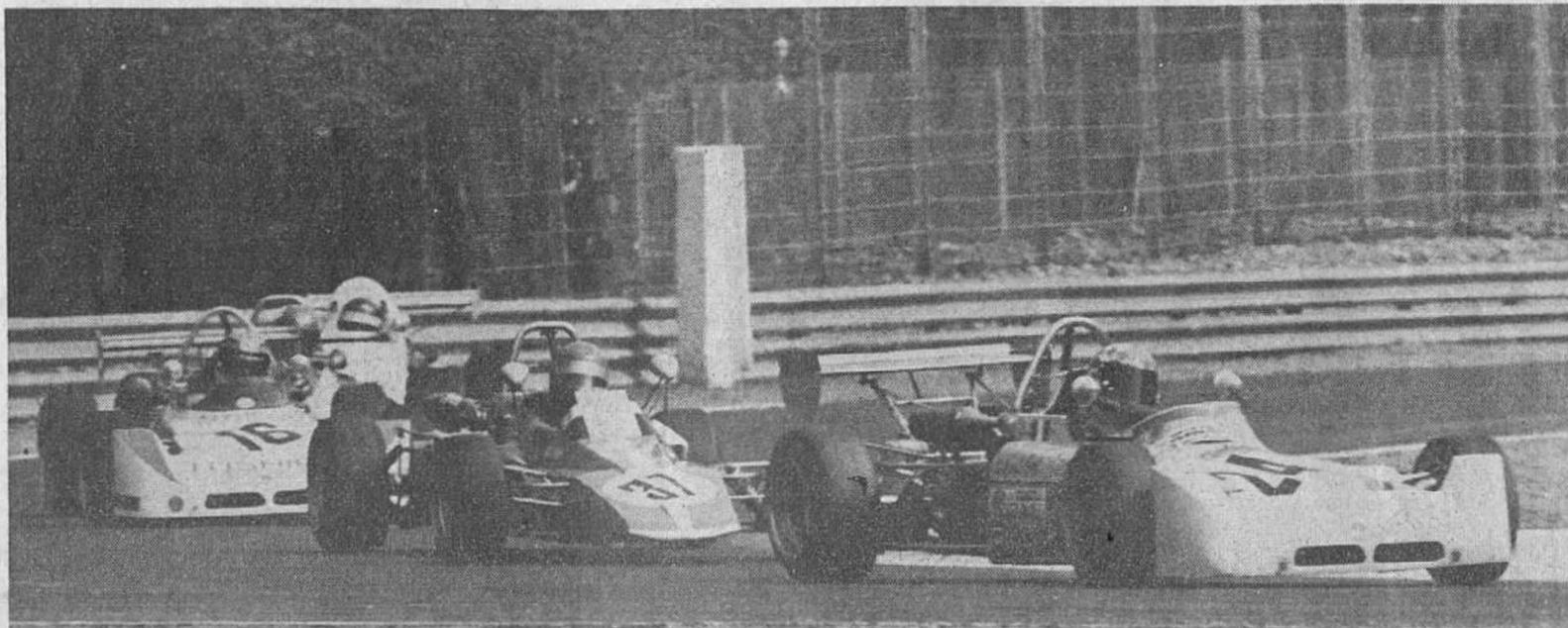


La Porsche di Vallery, nella seconda manche, ha urtato in variante la Pantera di Parpinelli, già ferma

Una conferma  
delle G.R.D.

# PESENTI rimonta e «sprinta»

MONZA - «Ancora non mi sento la macchina sicura e a posto» ci diceva Sandro Pesenti Rossi al termine della prima batteria che per poco non lo metteva fuori gara per una gomma afflosciatasi «ma sto già cominciando a migliorare». E questo suo miglioramento lo ha siglato, poco tempo dopo, con una bellissima vittoria sul velocissimo (anche troppo!) tracciato stradale di Monza, dove la sua gialla GRD è riuscita a mantenere il muso davanti alle altre nel finale da foto



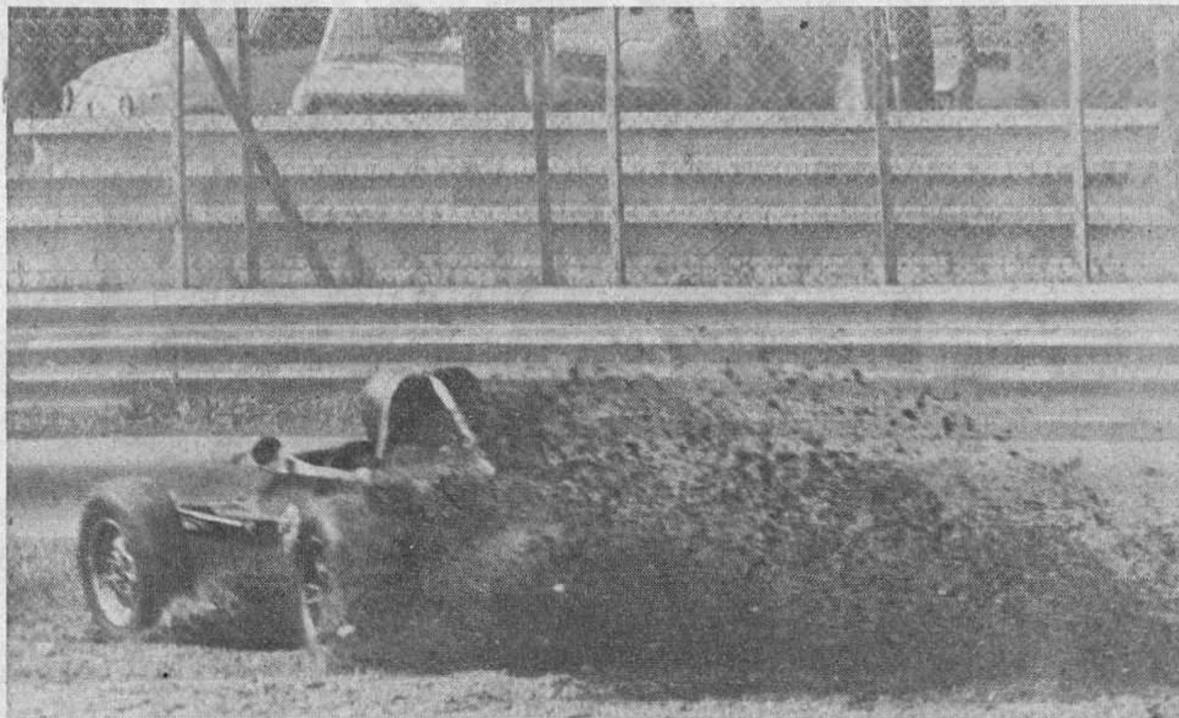
All'entrata della nuova variante Alessandro Pesenti Rossi controllava il primo gruppetto dei fuggitivi: lo seguono infatti Pavese, Colombo, Kessel e Cerulli. Per la GRD sarà questa la seconda vittoria in due gare consecutive a conferma della sua competitività

dotto anche dal 4. al 9. giro, Pavese e antova, velocissimi con le «rivedute» Brabham hanno tentato seriamente di ipotecare questo risultato.

Notevole tra l'altro la gara di Mantova, che ha superato con grande classe e volontà la serie di disavventure che gli erano capitate (fermato in batteria dopo pochi metri con l'interruttore di massa a pezzetti) e ha dovuto recuperare dall'ultima posizione, nella quale era schierato in partenza. Volata quindi a quattro, con Pesenti che non

grande rivincita qui a Monza!) di Ancherani e Kessel e infine la March Toyota di Francia che chiudeva il gruppetto dei primi nove (tutti con motori Nova). Decimo, e primo dei motori Holbay, Lamberto Leoni, che ha lottato per tutta la sua gara con Cerulli, al volante di una vettura identica, mentre Spegico regolava il gruppo degli inseguitori portando al traguardo il motore Alfa Wainer sulla sua fida GRD.

Le batterie erano state vinte da Alberto Colombo, che



Nella sabbia della parabolica questa volta sta entrando una monoposto di F. Italia: nonostante l'altissima velocità raggiunta le monoposto scuola si sono comportate molto bene anche sullo stradale e a parte questa innocua uscita non si sono verificati incidenti quasi abituali nella miniformula

A dire il vero il coriaceo bergamasco era transitato al comando del gruppone dei nove già dal 10. passaggio, quando al termine della sua rimonta (era partito in ottava fila) prendeva la prima posizione: ma il serpentine era così unito che a Lesmo, ad esempio, tale posizione cambiava, essendo i primi quattro veramente molto vicini tra loro. Gli altri tre, Mantova, Colombo e Pavese con i quali doveva disputarsi la volata finale, si sono studiati a lungo: Colombo aveva con-

si fa sorprendere ed esce già dalla parabolica nettamente primo: mantiene una traiettoria all'esterno e vince davanti agli altri tre, aperti a ventaglio, molto preoccupati a controllarsi l'un l'altro, ma ormai già in quelle posizioni prima dell'ultima curva.

Alle loro spalle ancora un'altra GRD, quella di Renzo Zorzi che si sta abituando molto bene alla nuova monoposto della squadra Monzeglio: poi la March di Sandro Cinotti, le due Brabham BT 41 (è stata proprio la loro

lottava a lungo con Pavese per la supremazia, mentre Pesenti Rossi, con una ruota a terra nell'ultimo giro entrava ai box per uscirne subito ed essere così classificato per la finale: da Giorgio Francia la seconda, davanti a Zorzi che zigzagava in volata mettendo un poco in difficoltà sul rettilineo d'arrivo Cinotti e Ancherani. Alle loro spalle i due giovani della GRD, Martino e Artina, quest'ultimo ancora al volante di una monoposto con motore 1600.

Leopoldo Canetoli

## Questi i migliori tempi delle prove di F. 3

Mantova	Brabham BT 41-Twin Cams Nova	1'44"
Colombo	GRD 374-Twin Cams Nova 2000	1'44"
Francia	March 743-Toyota Nova 2000	1'44"72
Pavese	Brabham BT 41-Twin Cams Nova 2000	1'44"75
Zorzi	GRD 374-Twin Cams Nova 2000	1'44"76
Pesenti Rossi	GRD 374-Twin Cams Nova 2000	1'45"
Ancherani	Brabham BT 41-Twin Cams Nova 2000	1'45"4
Kessel	Brabham BT 41-Twin Cams Nova 2000	1'45"80
Cinotti	March 743-Twin Cams Nova 2000	1'45"82
Bodini	Tecno-Twin Cams 1850	1'45"84
Ghinzani	March 743-Holbay 2000	1'46"1
«Lucas»	Brabham BT 41-Twin Cams Nova 2000	1'46"31
Martino	GRD 374-Twin Cams Nova 2000	1'46"33
Cerulli	March 743-Holbay 2000	1'47"4
Artina	GRD 374-Twin Cams Nova 1600	1'48"1
Rosei	Lotus-Beta Repetto 2000	1'48"5
«Guido»	Lotus-Twin Cams Nova 1600	1'48"71
Leoni	March 743-Holbay 2000	1'48"73
Manzoni	Brabham BT 41-Toyota Nova 2000	1'49"2
Ruggeri	Branca-Twin Cams Holbay 1600	1'49"80
Bergami	March 743-Holbay 2000	1'49"83
Bertaccini	Brabham BT 35-Twin Cams Nova 1600	1'50"8
Spegico	GRD 373-Alfa Wainer 2000	1'51"2
«Gimax»	Brabham BT 35-Alfa Menzarini 2000	1'55"6
Daccò	Brabham BT 35-Twin Cams Nova 2000	1'55"7
Rampinini	Branca-Twin Cams Holbay 1600	1'59"
«Victor»	Martini-Twin Cams Nova 1600	2'21"2
Benusiglio	Brabham BT 35-Twin Cams Nova 1600	2'33"3

COPPA AC BOLOGNA - Campionato Italiano di Formula 3 - Monza, 7 aprile

### LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Alberto Colombo (GRD 2000) 10'40"2, media kmh 194,67; 2. Pavese (Brabham BT41 2000) 10'40"7; 3. Kessel (Brabham BT41 2000) 10'41"4; 4. Cerulli (March 2000) 10'43"7; 5. Rosei (Lotus Lancia 2000) 10'43"9; 6. Leoni (March-Holbay 2000) 10'49"7; 7. Bertaccini (Brabham BT35) 11'16"6; 8. Pesenti Rossi (GRD 2000) 11'18"7; 9. Ruggeri (Branca 1600); 11'18"9; 10. Bodini (Tecno Ford 2000) a 1 giro; 11. «Gimax» (Brabham BT35 2000) a 1 giro. Giro più veloce: Rosei, Colombo e Pavese in 1'44"5, media kmh 198,775.

2. batteria: 1. Giorgio Francia (March 2000) 10'42"4, media kmh 194; 2. Zorzi (GRD 2000) 10'43"4; 3. Cinotti (March 2000) 10'43"7; 4. Ancherani (Brabham BT41 2000) 10'43"9; 5. Massimo (GRD 2000) 10'49"6; 6. Artina (GRD 1600) 10'59"6; 7. Ghinzani (March 743 2000) 11'01"4; 8. Manzoni (Brabham BT41 2000) 11'01"4; 9. «Guido» (Lotus 69) 11'42"9; 10. «Victor» (Martini) 11'18"3; 11. Spegico (GRD 2000) a 1 giro. Giro più veloce: il 6. di Ancherani in 1'45"2, media kmh 197,828.

### FINALE

1. Alessandro Pesenti Rossi (GRD 2000) 26'24"1, media 196,692 kmh; 2. Mantova (Brabham BT41 2000) 26'24"2; 3. Colombo (GRD 2000) 26'24"3; 4. Pavese (Brabham BT41 2000) 26'24"4; 5. Zorzi (GRD 2000) 26'26"2; 6. Cinotti (March 2000) 26'26"5; 7. Ancherani (Brabham BT41 2000) 26'26"7; 8. Kessel (Brabham BT41 2000) 26'27"1; 9. Francia (March 2000) 26'27"4; 10. Leoni (March-Holbay 2000) 26'40"5; 11. Cerulli (March 2000) 26'40"6; 12. Spegico (GRD 2000) 26'43"1; 13. Manzoni (Brabham BT41 2000) 26'43"2; 14. Bodini (Tecno Ford 2000) 26'43"2; 15. «Guido» (Lotus 69) 26'46" e 7; 16. Massimo (GRD 2000) 26'56"2. Giro più veloce: Pavese 1'43"2, media kmh 201,279.

● Fra le novità nella F. 3 la prima prova di pneumatici Goodyear da parte di Cinotti: a giudizio del pilota March la mescola è troppo morbida, per cui appena vanno in temperatura pare non rendano come i vecchi Firestone.

● Dopo la gara di F. 3 di Casale, dove quasi tutti i piloti che montavano motore Toyota (che ha una forte coppia in basso) hanno accusato noie al cambio la Hewland non ha preso provvedimenti. A coloro che si lamentavano ha suggerito di montare il cambio del F. 2.

● Fra i primi ad accorrere all'autodromo di Monza per la gara organizzata dagli amici bolognesi il questore (ex Bologna) dott. Massagrande che ha tifato dagli spalti per i piloti della scuderia Nettuno.

## Classifica del campionato italiano F. 3 (dopo 2 prove)

Cinotti e Pesenti Rossi 10, Colombo 8, Francia Mantova e Pavese 6, Zorzi 4.

# F.3 PASSADORE ci ha preso gusto



Pare che Pedro Passadore ci abbia preso gusto: il pilota uruguayano, nella foto con Monzeglio, vuole tornare a correre in Italia



Lino Branca e la sua F.3 aggiornata nel retro-treno con motore semiportante e nell'alettone



Stefano Nisini, il pupillo di Morrogh, si riposa prima di scendere in pista per vincere la F. Ford

**CASALE** - Pedro Passadore, uruguayano, pilota ufficiale GRD ha messo d'accordo tutti nella gara d'apertura del campionato italiano di F. 3, vincendo con molta classe sull'autodromo a lui nuovo di Casale Monferrato. La sua vittoria, pur non facendo una grinza, non ha però dimostrato niente: intendiamo dire che non è possibile trarre da questa prima prova conclusioni definitive soprattutto per quel che riguarda la possibile supremazia di un telaio su di un altro, o tanto meno di un motore su di un altro.

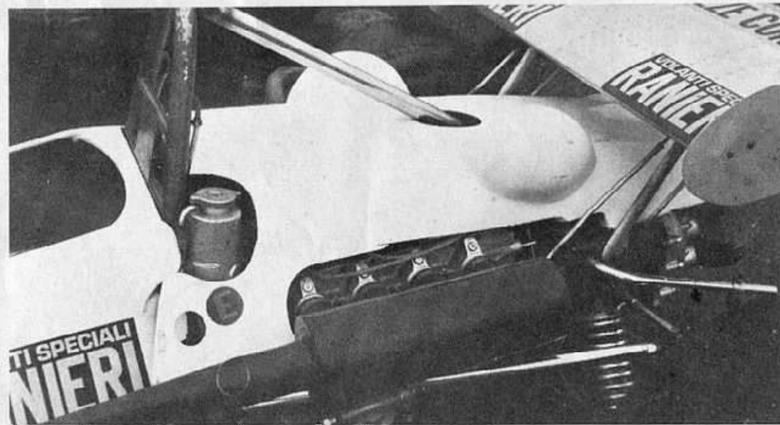
Prendendo infatti in considerazione i telai, potremmo al massimo convenire che la GRD rinnovata nella sua veste esteriore (poiché la scocca è rimasta la stessa con la quale Roger Williamson vinse ben due campionati inglesi in uno stesso anno) di Passadore è sembrata molto più « in terra » specie nei tornanti e nelle curve lente, come anche in frenata, mentre le altre vetture gemelle hanno avuto soprattutto nei freni il loro punto debole.

Il nuovo musone infatti, che convoglia il flusso dell'aria che deve raffreddare il radiatore acqua e che poi fuoriesce al di sopra, impedisce il raffreddamento dei dischi anteriori per cui quasi tutti hanno dovuto praticare altri due buchi con relativi convogliatori d'aria, che però non hanno risolto a fondo il problema.

Anche per le nuove MARCH il problema dei freni si è sentito particolarmente, anche se in maniera diversa: risultava difficile infatti riuscire a bilanciare la frenata delle ruote anteriori, dotate delle nuove pinze a doppio cilindretto, rispetto alle posteriori, ma è evidente che il problema si sarebbe risolto con una preparazione più accurata (è il solito guaio delle monoposto che arrivano la

## Questi i migliori tempi delle prove a Casale

Sandro Cinotti	March 743 - Twin Cams Nova 2000	1'03"1
Alessandro Pesenti	GRD 374 - Twin Cams Nova 2000	1'03"2
Bruno Pescia	March 743 - Toyota Nova 2000	1'03"2
Pedro Passadore	GRD 374 - Twin Cams Nova 2000	1'03"3
Loris Kessel	Brabham BT 41 - Twin Cams Nova 2000	1'03"4
Renzo Zorzi	GRD 374 - Twin Cams Nova 2000	1'03"8
Luciano Pavesi	Brabham BT 41 - Twin Cams Nova 2000	1'04"0
Giorgio Francia	March 743 - Toyota Nova 2000	1'04"0
Alceste Bodini	Tecno - Twin Cams 1750	1'04"8
Gaudenzio Mantova	Brabham BT 41 - Twin Cams Nova 2000	1'04"8
Marcello Rosei	Lotus 69 - Lancia Repetto 2000	1'04"9
« Lucas »	Brabham BT 41 - Twin Cams Nova 2000	1'04"9
Lamberto Leoni	March 743 - Holbay 2000	1'05"1
Silvio Artina	GRD 374 - Twin Cams Nova 1600	1'05"2
Francesco Cerulli	March 743 - Holbay 2000	1'05"3
Pier Carlo Ghinzani	March 743 - Holbay 2000	1'05"3
Luigi Pozzo	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'05"4
Gabriele Serblin	March 743 - Holbay 2000	1'05"5
Fernando Spreafico	GRD 373 - Alfa Wainer 2000	1'06"8
Aldo Maggi	Brabham BT 41 - Twin Cams Nova 1600	1'07"0
Eros Corolli	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'07"0
Massimo Martino	GRD 374 - Twin Cams Nova 2000	1'07"2
Alfredo Ruggeri	Branca - Twin Cams Holbay 1600	1'07"2
Giovanni Bertaccini	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'07"5
« Gimax »	Brabham BT 35 - Alfa Mincarini 2000	1'08"4
Igino Scarpenti	Tecno - Twin Cams Nova 1600	1'09"0
Severo Zampatti	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'09"0
Roberto Manzoni	Brabham BT 41 - Toyota Nova 2000	1'10"0
Walter Neubauer	Tecno - Twin Cams Nova 2000	1'12"0
Guido Daccò	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'12"0
Franco Bergami	Brabham BT 35 - Twin Cams Nova 1600	1'12"9
Alberto Colombo	GRD 374 - Twin Cams Nova 2000	1'17"1
Conny Anderson	March 743 - Toyota Nova 2000	1'05"3
Augusto Terzi	Ensign - Twin Cams Delta 1600	1'08"1



• Molto bene anche i motori italiani in gara: in prova il Beta di REPETTO (nella foto) montato su un « ballerino » telaio Lotus ha ottenuto un ottimo 2. tempo, relegando dietro di lui molti altri con telai decisamente più efficienti. In gara ha ceduto il cambio, per cui non si è potuto dimostrarne la validità. Bene anche i derivati Alfa di Wainer (sul GRD '73 di Spreafico) e Mincarini (sulla Brabham BT35 di « Gimax »): peccato che il secondo sia incorso in una uscita di strada in prova, che ha costretto i suoi meccanici a una riparazione frettolosa alle sospensioni anteriori nella nottata.

sera prima della corsa!). Inoltre problemi di assetto hanno offuscato la prestazione delle carenate monoposto di Robin Herd: per di più si è aggiunta una serie di rotture a catena dei contagiri, forse difettosi che la March ha montato in queste prime vetture. Problemi comuni invece quelli dei cambi: la Hewland aveva rafforzato il suo ultimo modello, ma sono stati in molti ad accusare noie a questo elemento.

Passando ai motori il predominio netto dei Twin Cams Novamotor maggiorati a 2000 è rimasto per ora intoccabile: anche il TOYOTA montato sulla March di Francia ha funzionato a pieno ritmo, mentre gli altri tre « cuori » di origine giapponese (sulle vetture di Manzoni, Pescia e Anderson) non si sono potuti vedere alla prova per altre noie. Deludente la prova degli attesissimi Holbay, che continuano invece a vincere a man bassa nelle corse inglesi.

A dire il vero non è possibile paragonare la messa a punto di questi monoalbero (quasi tutti poi scarburati e con noie alla messa in moto) con i bialbero made in Novara, che da tempo giravano a Casale e soprattutto mantenevano un'impostazione (la testata è rimasta la stessa, come molti altri particolari) già ultracollaudata da anni.

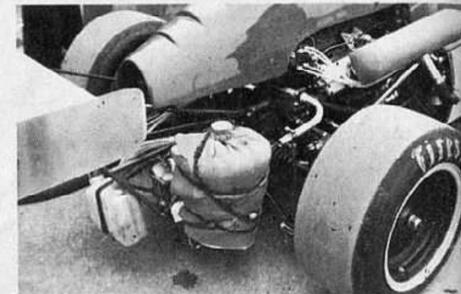
E soprattutto non è stato facile intendersi con il capomotorista inglese sceso in Italia per cercare di sistemare questi benedetti motori, che hanno sì una grande coppia e una favorevolissima potenza ai bassi regimi, ma che crollano decisamente al di sopra dei 5800 giri-minuto. Ma anche qui, come per gli altri problemi, bisognerà attendere le prossime gare, durante le quali certamente si sistemeranno e si aggiusteranno nel migliore dei modi tutti questi « guai » di gioventù.

can.

• Quasi per gioco LUIGI POZZO si è cimentato per la prima volta in F. 3 con la Brabham BT 35 (motore 1600) di Mussa, ma i risultati sono stati così convincenti che ora il torinese sta pensando seriamente di continuare (per la cronaca in finale è stato fermato dalla rottura della leva del cambio).

• Finalmente a CASALE sono riusciti ad eliminare il tratto di guard-rail all'esterno della curva veloce a destra e del seguente primo tornante. Ora ci sono sabbia e reti.

• Non si riesce a capire come facciamo, ma in ogni gara i « SOLITI I-GNOTI » riescono a colpire durante la notte nel recinto dietro ai box. Questa volta c'è andato di mezzo il povero Alloni, che ha dovuto rimediare alla meglio sliks e cerchi per la macchina di Mantova: ma degli altri accessori, attrezzi ed altro nessuna traccia!



Tutte le March presenti a Casale erano ricorse a questa « vestizione » del serbatoio dell'olio, dato che il lubrificante aveva tendenza a non entrare in temperatura per il freddo pungente



• Fra gli ospiti d'onore, amici personali del dott. Fabbris, anche REJNE WISELL (nella foto con Serblin) che ha osservato con molta attenzione la gara e si è congratulato con i dirigenti dell'autodromo. Lo svedese si trova in Italia per definire i contatti con la scuderia Finotto, alla ricerca di una seconda guida per le due Brabham di F. 1 da affiancare a Moser nelle gare del mondiale conduttori.

## Anche fortunato

FRANCIA - Criterium Côte Fleurie - Rally  
1. Bourdon-Moutart (Alpine)

Prevista vittoria di Bourdon, che non ha faticato ad aggiudicarsi questa undicesima edizione della gara: ha vinto dieci prove speciali su dodici e i soli due che avrebbero potuto minacciarlo, Vaucard su Simca e Touroul su Porsche, sono spariti di scena, uno per guasto l'altro per ritardo.

## BUGGY nel pantano

FRANCIA - Ronde des Terres de Beauce - Rally  
1. Briavoine (Bab-Buggy)

La pioggia ha falsato la gara che si annunciava molto interessante, sia per le iscrizioni che per il tracciato tipo RAC. È stato un buggy a ottenere la vittoria, ma Chasseuil e Darniche, fra gli spettatori, hanno detto che un'Alpine berlina o una Escort preparate a dovere avrebbero avuto migliore probabilità di successo.

## Non è sempre festa

SPAGNA - Rally Fallas - Rally  
1. Gargallo-Lewin (Porsche)

Terza prova del campionato nazionale e altra vittoria Porsche, davanti alle Seat che avevano dominato nella scorsa stagione. Secondo Etchebers, vincitore del precedente Rally Basco Navarrese, pure su Porsche.

# Senza cintura si salva GARCIA

**BALCARCE** - Le prove per la locale corsa di F. 1 e F. 2, che dovevano segnare l'inizio della stagione del campionato di categoria, hanno visto un terribile incidente che ha avuto buon fine, salvo una vettura di F. 1 completamente fuori uso. Durante i giri di assaggio, Marito Garcia, con la F. 1 Nacional, correva normalmente dopo i box verso il curvone veloce dell'Autodromo Juan Manuel Fangio di Balcarce quando improvvisamente, senza una causa apparente, la macchina si storse verso il guard-rail, lo colpiva in pieno, si disintegrava in tre pezzi che si sparpagliavano sulla pista. Il pezzo centrale prendeva fuoco. Marito Garcia veniva buttato fuori dall'abitacolo al primo urto e cadeva a 70 metri di distanza. L'auto stava correndo a circa 200 km orari al momento del colpo e il pilota, per sua fortuna, non si era cinturato. Questo lo ha salvato, pur dopo un volo veramente impressionante. Raccolto immediatamente lucido, veniva portato all'ospedale dove non gli riscontravano se non piccole ferite senza importanza e 20 ore dopo faceva ritorno a casa. La vettura è andata completamente distrutta e il pilota, come detto, eccetto il logico choc, salvo. Il fatto di non essersi cinturato lo ha salvato. Veniva pure soccorso il pilota Calamante, il quale pure in piena velocità aveva rasentato i resti della vettura ed era finito nel prato. Anche per lui forte choc.

La corsa, ovvero le corse, avevano come primo contrasto la mancanza assoluta di gomme da competizione, problema che i corridori argentini cercano di risolvere nel migliore dei modi, mentre lo Stato, fa orecchie da mercante. Solo nove vetture di F. 1 al via, mentre le sorprese continuavano. Prima la introduzione di una chicane poi la discussione tra due gruppi di commissari in contrasto.

Partiva Bulla in testa, Di Palma lo frenava subito, seguito da Bianchi. Vincendo la prima serie di 15 giri Di Palma, e non poteva essere meno, seguito da Bianchi alla media di 157,373. La seconda serie vedeva Bianchi tirare come un forsennato fino a che la trasmissio-

ne diceva no. Lo sostituiva Monguzzi, ma anche lui cedeva e Di Palma non aveva fatica a vincere di nuovo.

**CLASSIFICA FINALE:** 1. Di Palma (Berta Tornado) alla media di 157,503; 2. Monguzzi (Pianetto Dodge) a 21"; 3. Guagliano (Meifa Chevrolet) con 28 giri seguono Roux, Guimard, Bianchi, Ternengo. Bulla con 21 giri. Giro più veloce Bianchi a 161,136.

Nella F. 2 faceva sua la gara Crovetto, ex copilota di Bordeu. La prima serie era di Lopez con Lotus Renault a 144,406, mentre la seconda era di Crovetto a 147,289. **FINALE:** 1. Crovetto con Crespi Fiat alla media di 139,862; 2. Coppola con Bravi Peugeot; 3. Lopez con Lotus Renault e giro più veloce a 148,541. Direttori di gara J. M. Fangio e J. M. Bordeu.

## GUAGLIANO nome nuovo (e oriundo)

**ALLEN** - La seconda gara di F. 1 nazionale non è stata se non il calco della prima, cioè un facile trionfo della macchina di Luis Di Palma oggi dominatore più che assoluto della categoria dove non ha rivali. Ma se nella monotonia della corsa sembrava che non vi fosse se non Luisito con il suo poderoso e invincibile Berta Tornado, dietro si faceva luce un nuovo promettente corridore, Raul Guagliano, che deve avere anche lui una buona dose di sangue italico nelle vene.

La seconda prova vedeva di nuovo un serio incidente, il secondo nel 1974; già dicemmo della miracolosa avventura di Garcia contro il guard-rail con un volo di 70 metri: ad Allen toccava invece al giovane Bulla, una speranza della F. 1. Partiva con il motore non a posto e nelle curve questi perdeva nettamente potenza. Nel prendere una curva a circa 170 km orari Bulla pigliava l'acceleratore per raddrizzare la vettura che andava in controterzo, ma la manovra non riusciva perché il motore di colpo taceva e la macchina si girava, correndo per circa 100 metri parallela al guard-rail, poi si rigravava di nuovo, e si rovesciava. Il pilota ancorato al posto di pilotaggio veniva sal-

V8/Blog Scan

# Punita l'ASSO-piloti argentina?

**Buenos Aires** - L'antipatico problema sorto fra la CADAC e l'ACA ha tenuto ferme le gare di turismo carterista, impedendo l'inizio del campionato come era stato stabilito nel calendario. Una situazione estremamente spiacevole perché ha creato una profonda crepa nell'automobilismo, facendo emergere in certi momenti di maggior tensione una acredine che era impensabile. Ferme le corse, mentre le altre categorie potevano normalmente svolgere la loro attività, il TC, pronto a percorrere le strade dell'Argentina, si vedeva paralizzato per una situazione che nessuno dei contendenti voleva mollare per non dare un vantaggio agli altri.

Davanti a questo stato di cose, alle corse paralizzate, alla avversione che ormai faceva presa fra le associazioni dei corridori, l'ente retto dell'automobilismo e l'ACA era necessario rompere i ponti per evitare un più duro e dolo-

roso deterioramento della situazione. Si riunivano allora in uno sforzo comune i presidenti di CADAC e ACA che decidevano di comune accordo che la misura della strozzatura per tutte le vetture doveva essere di 26 mm e dal 1. gennaio 75 con questo ponevano fine a una discussione che era diventata una lotta intestina e che certamente lascerà i suoi segni per un po' di tempo nell'automobilismo caratteristico argentino, il TC.

Ma se tutto sembra finire in due firme e una stretta di mano, rimangono nell'aria e sulla carta le minacce di sanzioni promesse dalla CADAC contro l'associazione piloti per la sua lotta ad oltranza contro la CADAC stessa. Rappresaglie, anche se logiche e ben applicate, possono oggi portare alla distruzione della categoria TC che con il trionfo di Marincovich ha iniziato un 1974 travagliata da profonde inquietudini e duri confronti.

vato dal paratesta che teneva botta, si rompeva un braccio e si faceva alcune graffiature nella faccia.

## 2. GARA FORMULA 1 NAZIONALE Circuito di Allen

### CLASSIFICHE

**1. serie:** 1. Di Palma (Berta Tornado) 15 giri in 22'42", media 144,713; 2. Bulla (Berta Tornado) a 4 decimi; 3. Bianchi (Berta Tornado) a 7 decimi; 4. Guagliano (Meifa Chevrolet); 5. Pla (Berta Tornado). Giro più veloce: Monguzzi a 149,141.

**2. serie:** 1. Di Palma in 22'25"2 alla media di 146,521 (giro più veloce a 151,034); 2. Bulla a 7"; 3. Ternengo (Berta Tornado) a 33"; 4. Guagliano; 5. Roux (Trueno Chevrolet).

**3. serie:** 1. Di Palma in 22'29"5 alla media di 146,054 (giro più veloce a 149,318); 2. Guagliano a 9"; 3. Roux a 49"; 4. Monguzzi (Pianetto-Dodge); 5. Ternengo.

**Finale per somma di tempi:** 1. Di Palma in 1.07'36"8 alla media di 145,755; 2. Guagliano, 1'09"1; 3. Ternengo, 1'10"10" e 3; 4. Daniel Sancho 1.10'32"7; 5. Edgard Guimard 1.10'17"6.

La classifica del campionato argentino dopo la seconda gara è:

1. Di Palma punti 38; 2. Guagliano p. 19; 3. Monguzzi p. 10; 4. Ternengo p. 8; 5. Guimard e Sancho p. 5; 7. Roux p. 4.

## Commissario destituito a BALCARCE

**BALCARCE** - Secondo confronto diretto fra i bolidi della Formula Turismo Nazionale nell'autodromo Juan Manuel Fangio di questa città: la solita lotta ai ferri corti e un trionfo, che avrà strascico, delle Fiat 125 e 128 nelle due categorie. Avrà uno strascico perché Santangelo ha vinto da par suo nella categoria maggiore, anche se seguito a pochi secondi e frazioni da Barcelò pure su Fiat, ma poi nella verifica della vettura si è trovato qualcosa non conforme con il regolamento e la classifica è stata sospesa in attesa di maggiori accertamenti che dovranno dirimenteramente se la Fiat 125 del vincitore era in ordine con il regolamento o no.

A parte di questo «fattaccio» sul quale il giudice sportivo dovrà dire la sua parola definitiva, anche per sgomberare un poco il cielo da quelle nubi che lentamente lo invadono e che mettono parecchi interrogativi anche sulla categoria Turismo Nazionale, il disordine visto nel circuito ha superato, credo, tutti i record motivando un gesto che non è comune nelle corse.

Ciò che il presidente del Mar del Plata Automobili Club ad un certo momento desautorasse il commissario sportivo, mandandolo a casa ed impugnando energicamente le redini della corsa. Una confusione penosa a dirsi e a vedersi, con lungaggini per le partenze e con una indisciplinazione terminante nel box e lungo il percorso, con un pubblico insofferente di tutto e fischianti nel migliore dei modi.

Le corse per se stesse sono state avvicinate: le solite due serie e somma finale dei tempi:

**Prima serie Categoria C:** 1. Barcelò con 125 in 46'01"6; 2. Santangelo con 125 a mezza macchina; 3. Mayorga con Peugeot 504 e 4. Garcia Veiga con 125.

**Seconda serie:** 1. Santangelo con 125 in 45'53"3; 2. Barcelò con 125 in 45'58"3; 3. Garcia Veiga con 125; 4. Castanon con Peugeot 504.

**Finale (per somma di tempi):** 1. Santangelo in 1.31'56"; 2. Barcelò con 125 e 3. Garcia Veiga con 125. Quindi in caso di squalifica di Santangelo il trionfo sarebbe sempre della Fiat 125 «la macchina» come dice la pubblicità di vendita.

**Classe B, prima serie:** 1. Daray, 128 IAVA in 41'47"6; 2. Garavaglia in 41'48"; 3. Recalde con R.12 in 41'48"5.

**Seconda serie:** 1. Caldarella con 128 IAVA in 41'57"6; 2. Marquez in 41'57"8; 3. Daray con Fiat 128 IAVA.

**Finale:** 1. Marquez; 2. Daray; 3. Garavaglia tutti con Fiat.

Augusto C. Bonzi

**il volante ABARTH è bello ma non basta!**

**E' soprattutto sicuro**

**Prezzo al pubblico (IVA esclusa) completo di mozzo Lire 26.000**

**perché** nasce dall'esperienza Abarth raccolta nelle competizioni sportive e nella costruzione delle vetture speciali.

È costruito in "Avional" 50/10 con impugnatura rivestita in vera pelle

È montato di serie sulla Fiat Abarth 124 Rally e sulla Abarth Autobianchi A112.

# ABARTH

**marmitte speciali sembrano costose ma... lo sono veramente?**

Alfa Romeo Giulia 1300-1600 imp. completo L. 50.300  
 solo posteriore L. 16.400  
 Fiat 127 "tipo America" imp. completo L. 24.400  
 Autobianchi A112 imp. completo L. 23.900  
 BMW 1600-2002 imp. completo L. 21.400  
 Mini Minor imp. completo L. 21.400  
 Mercedes 200/8-220 8 imp. completo L. 66.200  
 Opel Manta e Ascona 1600 imp. completo L. 40.000  
 Porsche 911 (tutti i tipi) imp. completo 4 scappamenti L. 61.700  
 Volkswagen 1500-1500 imp. completo L. 40.600  
 \*tutti i "posteriori" sono montabili ai relativi "anteriori" originali.



**SELECOM SpA**

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

**SELEZIONE E DISTRIBUZIONE  
DI RICAMBI ED ACCESSORI  
PER AUTOVEICOLI**

**DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:**

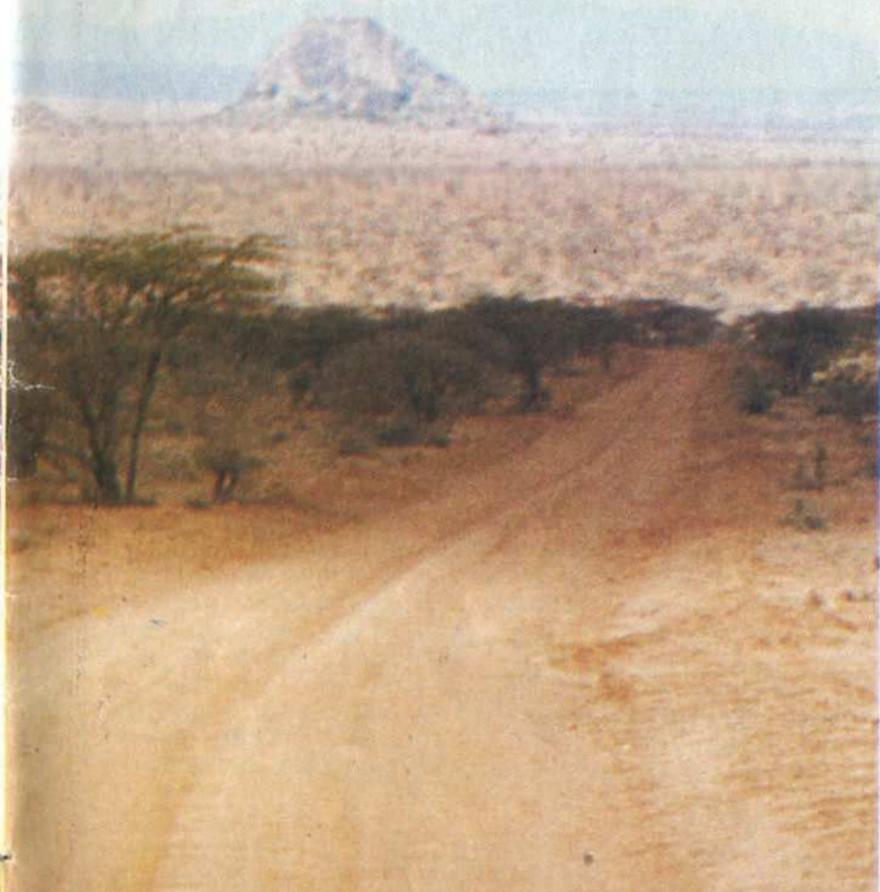
**ABARTH GAUSS GOO NGK SPARVA**



# PASQUA

quest'anno  
e accanita

# CA li!



veloci) il cui compito sarà invece quello di arrivare ad ogni costo.

In casa Fiat invece i piani sono leggermente più controllati: sia Barbasio che Paganelli sono alla loro prima esperienza su queste strade e pertanto non gli si deve chiedere troppo, semmai si potrebbe obiettare che... Pinto quest'esperienza ce l'aveva, ma il discorso ci porterebbe molto lontano.

Gli avversari sono i soliti e sembra anche molto agguerriti ad iniziare da quel Waldegaard che con la Porsche è sempre lo spauracchio di tutti anche se si presenta in forma semiufficiale. Ci sono poi le Renault Alpine (di Darniche e Therrier) e le « bombe » R 17 che vi presentiamo a parte (per Nicolas e Piot). In ultimo restano le Datsun (dominatrici al solito in Africa) che si affidano soprattutto ad Harry Kallstrom sfortunato secondo l'anno passato dove finì a pari merito con Mehta, e le Peugeot che non rinunciano mai al loro squadrone che si giustifica nell'interesse commerciale che ha la casa francese in tutta l'Africa. Comunque nonostante i vari Mikkola, Andersson e Makinen siano piloti d'eccezione non ci sembra possano dire la loro sinché in gara restano le vetture citate più sopra, ad iniziare dalle Alpine che gira e rigira restano le favorite d'obbligo.

ALTRO SERVIZIO A PAG. 40

Un prezioso consiglio  
per allungare la vita  
al motore  
della tua auto.



Prezioso e facilissimo da mettere in pratica: STP trattamento per olio.

STP aggiunto all'olio lascia sulle superfici interne del motore una pellicola protettiva che riduce l'attrito fra le parti metalliche e che rimane inalterata anche alle massime temperature.

Questo garantisce completa protezione al motore della tua auto. E te lo prova la sua maggiore silenziosità.

Solo a un motore protetto puoi chie-

dere qualunque tipo di prestazione.

Aggiungi STP e ne avrai subito la conferma.

STP migliora anche la tenuta delle fasce elastiche, aumentando la compressione del motore.

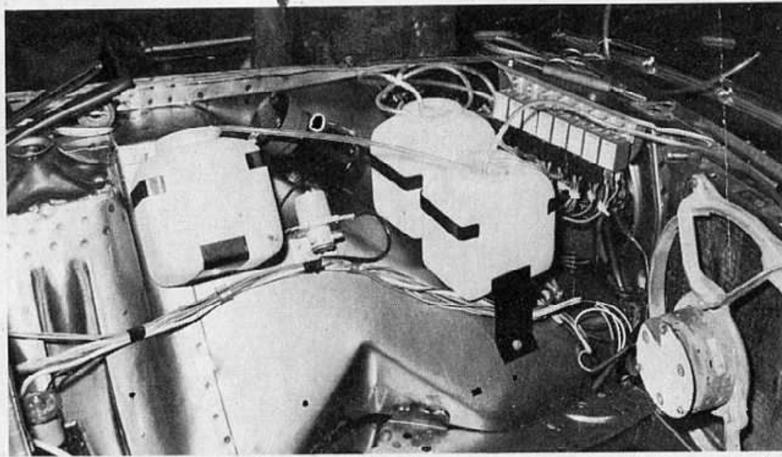
Risultato: maggiore potenza e minore consumo di olio.

STP è un consiglio veramente prezioso; te lo può confermare il tuo meccanico di fiducia.

**STP aggiunto all'olio dà completa protezione al motore. Lo fa durare più a lungo, gli fa consumare di meno.**



Attesissima novità del prossimo East African Safari sarà la RENAULT R17 (iscritta in duplice esemplare), la nuova nata « sportiva » della Casa campione del mondo che con questo modello cerca un avvicinamento pubblicitariamente più efficace col grande pubblico. Grazie alla consulenza di JACQUES R. JAUBERT (che in coppia con Piot ha partecipato in Costa d'Avorio al Rlly del Bandama, prima uscita mondiale della R17) AUTOSPRINT è in grado di dirvi tutto su questa macchina.

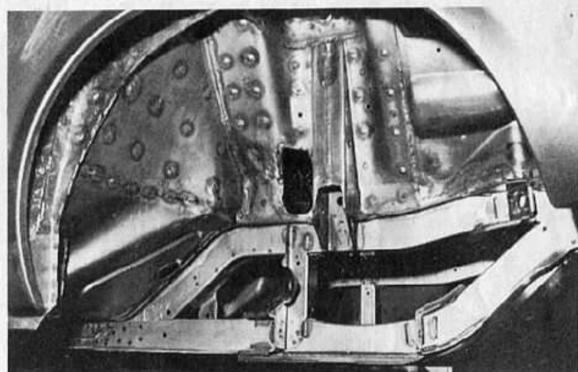


A sinistra, Piot e Jaubert hanno già portato in corsa la Renault 17, precisamente al Rally Bandama dell'anno scorso. Qui sopra, alcuni aspetti della preparazione da Safari: lavavetro tripli e nuovi fusibili

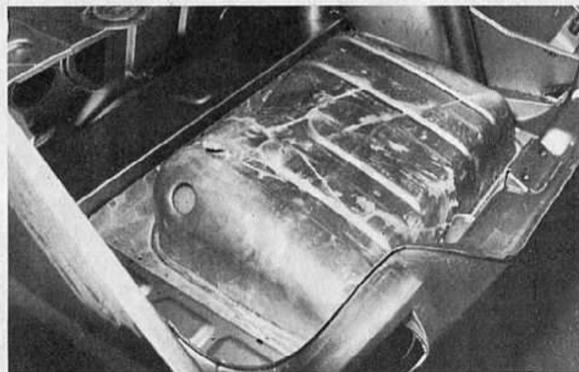


Un particolare dell'irrobustimento dell'assale posteriore della Renault 17 TS di 1800 cmc

# «Bomba» RENAULT al Safari



Ancora sulla TS 17 per il Safari: nella foto, vediamo i rinforzi alla parte anteriore della scocca

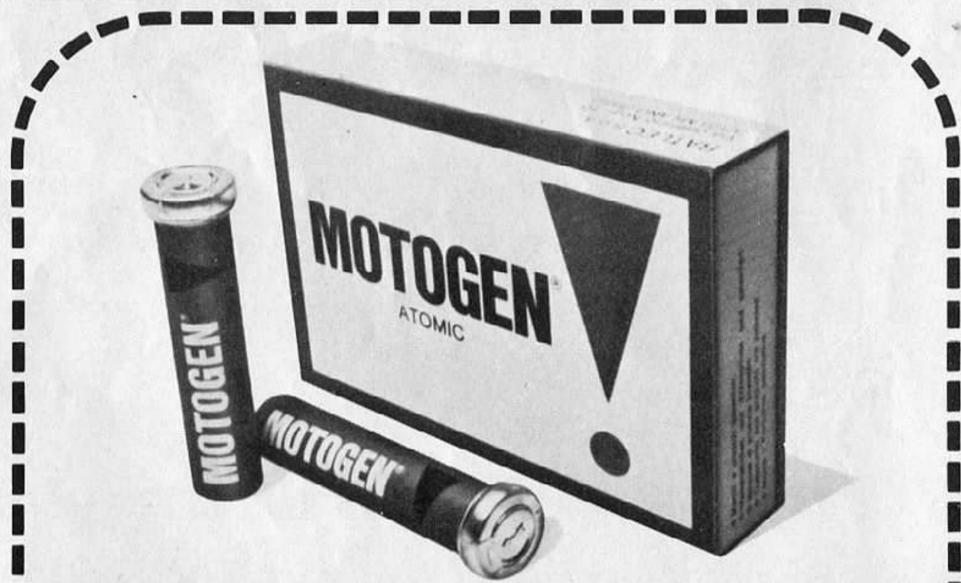


La vettura è stata dotata di un serbatoio da 95 litri a doppia intercapedine con dentro spugna

**IL «BUONO-BENZINA» CHE NON E' PREVISTO IN NESSUNA TESSERA. TI DA' UN RISPARMIO DEL 10% E IL MOTORE PIU' PULITO.**

Motogen: il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore. Motogen dissolve i residui della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminui-

sce i consumi di benzina fino al 10% e oltre. Motogen: un "buono benzina" brevettato in 22 paesi, sperimentato dal Politecnico di Milano. In tutti i migliori negozi di autoaccessori



Lista

Per il prossimo appuntamento mondiale, l'East African Safari, la Regie Renault (che è già sul posto con le sue macchine) ha deciso di interessarsi in modo più diretto alle competizioni. Quei « meravigliosi animali da rallies », cioè le berline 1800, continueranno a rappresentare l'arma principale della Casa, ma anche una o due Renault 17 TS saranno iscritte alle cinque prove cui la Renault parteciperà nel '74: il Safari, naturalmente, poi il Rally del Marocco, quello del RAC, il Press-On-Regardless in America e il Giro di Corsica. Il motore da 1595 cc sarà sostituito da un 1880 (1774 per essere esatti) sempre alimentato da due carburatori doppio corpo con una potenza attorno ai 175 HP. Piot, che torna in modo ufficiale ai suoi primi amori, disporrà di questa turismo speciale, mentre la seconda verrà affidata a turno a uno dei tre piloti dell'Alpine. Sarà Nicolas a dare inizio al ciclo.

JEAN TERRAMORSI, direttore del servizio corse della Renault, ha affidato la preparazione della vettura a Hubert Melot e alla sua squadra formata soltanto di una mezza dozzina di persone. Dopo aver lavorato attorno alle « trazioni posteriori » cioè Gordini R8 e Alpine, per i paesi dell'Est, Melot è diventato uno specialista della trazione anteriore. Altrettanto bravo nella teoria che nella pratica, è convinto (basandosi sull'esempio della Citroen SM) che con una trazione anteriore si possano ottenere 400 HP per tonnellata e perfino 500, « giocando » con l'aerodinamica. Unica condizione: un tracciato veloce con un minimo di torsioni che richieda velocità inferiore ai 70 kmh.

Si è ancora lontani da questo rendimento con la 17 TS il cui motore, preparato da Viry-Chatillon, deve dunque sviluppare 175 hp per un peso di circa 1150 kg. in ordine di marcia. Comunque, essendo stati tra quelli che hanno accolto la 17 con riserva, possiamo tanto più liberamente vantare le doti di questa turismo speciale che ha soprattutto acquisito un treno anteriore efficace ed altrettanto piacevole e il montaggio di un differenziale autobloccante (al 20%), che non basta per spiegare questo spettacolare miglioramento.

Si dovrebbe inoltre, tra non molto, salire un gradino (del resto uno dei due « muletti » del Safari dispone di questa miglioria) con l'adozione di una guida servoassistita che, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, (e le mani spellate di Piot stanno lì a dimostrarlo), non è un lusso anche nelle precarie condizioni di aderenza che si trovano nelle piste. Una vettura così equipaggiata è stata pro-

vata a lungo al Ricard, con Tambay al volante, e ha dato prestazioni del tutto soddisfacenti.

Consapevoli delle differenze fondamentali di concezione, create dagli imperativi assolutamente all'opposto sui quali era imperniata la realizzazione delle vetture, i responsabili della Regie Renault continuano però a essere realisti... e modesti. Derouget, aiutante di Terramorsi, spiega:

« Dal nostro punto di vista, sarebbe perfetto se una berlina Renault guadagnasse terreno rispetto ad una 17. Posto più, posto meno, è quanto successe l'anno passato alla Ronde Cevenole e la nostra pubblicità (siamo orgogliosi del terzo posto della nostra R 17, quanto del primo ottenuto con la berlina A 110) spiega molto bene il nostro stato d'animo, quando abbiamo deciso di fare correre la 17 ».

Ci si potrebbe però chiedere perché la scelta è caduta a priori sulla 17, anziché sulla R 12 Gordini, più adatta per disputare corse dato che è stata concepita per questo scopo. Al problema puramente commerciale si aggiunge un aspetto tecnico dovuto ai regolamenti internazionali. Si può infatti aumentare la cilindrata di un motore e quindi la sua potenza, e la sua coppia perlomeno altrettanto importante nelle prove su strada, nei limiti della classe. Nel caso specifico la R 12 Gordini appartiene, col suo motore di 1595 cc alla classe sotto ai 1600 cc lasciando un margine troppo scarso rispetto alla 17 commercializzata che con un 1605 cc può passare a 1800 e persino a due litri, dato che la classe va da 1601 a 2000 cc.

... ma insomma com'è  
a **MONZA** la nuova  
«variante **ASCARI**»?

# A qualcuno piace meno

MILANO - Snobbata dai quotidiani milanesi (perfino il maggior giornale sportivo italiano, che si fa e stampa a Milano, alla vigilia le ha dedicato appena un fondo di colonnina), sminuita effettivamente di interesse rispetto a precedenti favolose edizioni, in una giornata di semi-austerità e di richiamo a San Siro per lo scontro Milan-Inter, la «4 ORE DI MONZA - TROFEO MARIO ANGIOLINI» ha avuto un pubblico che nessuno degli organizzatori certamente si aspettava: oltre 10.000 spettatori.



Forse li ha richiamati il fatto che erano di scena dei «mostri» veri e propri. Correvano, sì, nella categoria «turismo speciale», ma di «turismo» avevano solamente il nome, con tutti quegli alettoni, alettoncini sopra la capotta, spoiler, bombature e gomme da «formula 1». E con motori 3 litri e oltre, uno dei quali — per la guida del favorito della vigilia, l'austriaco Ertl — è stato cronometrato sul rettilineo davanti le tribune, in prova, a quasi 267 chilometri orari. Mostri! Da spettacolo. Come quello che moltissimi spettatori, più attenti, sono andati a vedersi alla «variante» nuova, quella realizzata alla curva Ascari.

«E chiamiamola "Nuova curva Ascari"», dice Giovanni Lurani Cernuschi, «e non "variante" che è parola sconosciuta ormai, qui a Monza». E aggiunge: «E' molto bella. Indovinata per la traiettoria, visibilissima per tutti, non soltanto per gli spettatori, dal principio alla fine e oltre. Si può dire, a mio parere, che ha anche risolto alcuni problemi riguardanti la sicurezza».

Sentiamo altri giudizi su questa «nuova curva».

Sergio Mantovani, presidente della commissione sportiva dell'A.C. organizzatore: «Se ha tolto velocità dopo le curve di Lesmo e in vista della "parabolica", ha avvantaggiato la spettacolarità, da una parte, la selezione delle vetture e l'impegno dei piloti, dall'altra».

Ottorino Maffezzoli, direttore di corsa: «A gara conclusa, do un giudizio positivo. Ma una verifica ulteriore è necessaria. Lo dirà la Mille Chilometri. Il mio giudizio quindi lo do, ancora una volta, dopo. Il fatto, comunque, che per 128 passaggi e con almeno altrettanti durante le prove non ci siano stati incidenti, penso che sia la migliore risposta alla tua domanda. Noi stessi eravamo molto attenti all'esito delle prestazioni alla "nuova curva Ascari", tanto è che non abbiamo ammesso la "Camaro" in corsa dato che solo Gardner aveva provato, mentre Muir si è presentato domenica mattina. Ci è dispiaciuto, tenendo conto anche del fatto che Muir aveva vinto l'anno scorso in coppia con Lauda. Ma per prendere la mano a un tale tipo di curva occorre sempre fare delle prove. Perciò abbiamo sacrificato una vettura».

Sen. Camillo Ripamonti, presidente dell'A.C.M. Durante la visita — durante la prima ora di corsa — alla variante ha detto: «Mi congratulo con chi l'ha progettata perché rallenta molto la velocità, impegna a una maggiore attenzione e quindi risponde alle esigenze di una maggiore sicurezza. E poi è spettacolare. Inoltre l'averla potuta realizzare senza tagliare un solo albero evita, da una parte, le polemiche ecologiche e, dall'altra, quelle sulla pericolosità delle corse».

Sentiamo alcuni piloti.  
Manfred Mohr: «Guidare ades-



Ecco l'inizio dell'incidente alla nuova curva Ascari, descritto nel testo, fra la BMW di Kraus e la GTAm di Regvart. Si vede come il tedesco abbia cercato di superare l'Alfa Romeo all'esterno della curva



A sinistra, Kraus non riesce a rimettersi in traiettoria d'uscita e la BMW si mette di traverso. Arriva l'Alfa (foto sopra), che non può fare a meno di urtarla. La sequenza è del lettore Carlo Monza



so tra Lesmo e la parabolica è più impegnativo. Ma è tutta bella, si vede bene in fondo. Ma non mi piacciono i quattro alberi che sono uno dietro l'altro proprio ai margini della seconda curva».

Jean-Louis Lafosse e Alain Peltier, i vincitori. Per loro non c'è niente da dire. Sono troppo esultanti per la vittoria. «Tutto bello» ripetono. «E la variante Ascari?» chiediamo. «Bello. Tutto bello».

Ernst Kraus manifesta invece un'opinione contraria: «Tropo stretta e poi ci sono alberi che disturbano. I guard-rail sono molto vicini alla pista». E' da dire però che, dopo due ore e mezza di corsa, il pilota tedesco è stato protagonista di un incidente spettacolare per eccesso di foga, proprio all'uscita della variante. Era entrato alla prima curva tallonando con la sua BMW 3,5 la GTAm 2000 dello jugoslavo Regvart. A metà curva ha cercato di superarlo sulla sinistra, costringendo l'altro al margine della pista. All'uscita, in accelerata, Kraus non è riuscito a controllare il suo «mostro» che per la forza centrifuga derapava mettendo le due ruote di destra sull'erba e si intraversava.

Regvart gli era alle calcagna e non poteva evitare di tamponarlo con il muso sulla parte posteriore destra. Una nuvola di polvere e di fumo. Le due macchine restavano in mezzo all'asfalto, mentre si precipitavano i

commissari, sventolando le bandiere gialle per le vetture sopraggiungenti.

Il primo a riprendersi era Kraus che rimetteva in moto e ripartiva quasi subito. Un po' più lentamente invece Regvart che non poteva sapere quali danni avesse riportato l'avantreno della GTAm. Ripartiva più prudente e andava a fermarsi ai boxes dove gli veniva rifatto il muso con striscioni adesivi e qualche colpo di martello. In uno spazio di tempo talmente breve che, nonostante la sosta — assai più prolungata di quella di Kraus — riprendeva la gara mantenendo quella prima posizione tra tutte le Alfa Romeo che doveva mantenere brillantemente fino al termine. Dal canto suo anche Kraus, dopo la constatazione ai boxes dei danni irrilevanti alla fiancata posteriore destra, aveva continuato e riusciva a riprendere la seconda posizione assoluta.

Drago Regvart, pure lui interrogato sulla variante nuova, risponde... O meglio, mugugna. Forse non riesce a esprimersi bene in italiano, data la stizza per l'incidente. Infiora le sue risposte con parole in jugoslavo che, è facile supporre dal tono, non sono davvero espressioni gentili nei confronti dell'altro concorrente. Lo accusa.

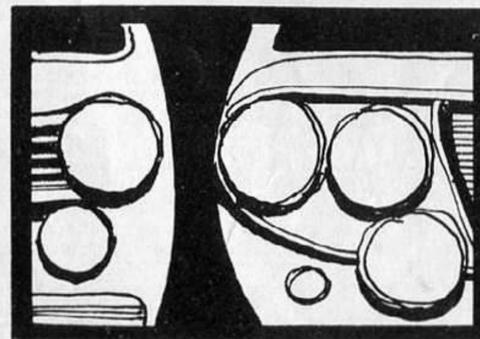
Al momento dell'incidente il pilota jugoslavo era in testa al gruppo delle Alfa Romeo con alcuni giri di vantaggio e temeva di perdere la preziosa posizione.

D'altra parte va ricordato che l'anno scorso era stato lui, in coppia con Robert Lang, a vincere nella prima divisione, sempre con la GTAm. Nonostante l'incidente e con il muso della macchina tutto incrociato Regvart ha concluso la gara non soltanto classificandosi (9.) ma facendo meglio di tutti gli altri alfisti.

Alcuni commissari di percorso dei posti 8 e 8 bis, cioè della variante (Sottocornola, Baccini, Rossari, De Santis, Soldati, Vezosi, Pasquarelli, De Felici, Agosti). E' un coro solo: «Bella questa variante, perché è molto spaziosa e poi ha larghi margini, sicuri, dove si possono spingere, fuori di qualsiasi traiettoria pericolosa, le macchine che si fermano per qualunque ragione». L'hanno collaudata, questa efficiente disponibilità di spazio, con la GTAm di Giorgio Francia che, per un guasto al motore dopo un'ora e mezza di corsa, era andata ad... arenarsi proprio all'imbocco della variante, rimanendo fumante, mezza sulla pista e mezza sulla sabbia.

Quasi tutti, però, rilevano che la «nuova curva Ascari» ha tolto qualità spettacolari alla «parabolica». Infatti, uscendo dalla variante, le macchine non fanno a tempo ad acquistare velocità con la quinta marcia che già devono decelerare per imboccare la «parabolica».

t. f.

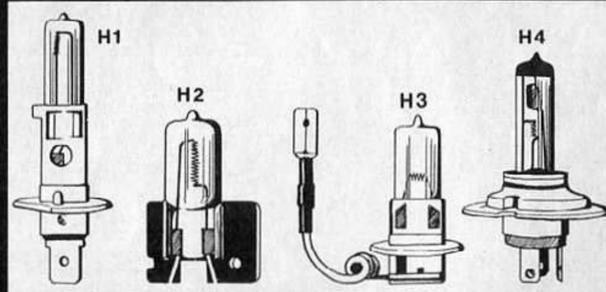


PIU' LUCE, MA...

# MAZDA

LAMPADE  
PER AUTO  
AGLI  
ALOGENI

richiedetele presso  
i migliori elettrauto





V8/Blog Scans  
**I fuoristradisti  
 rivendicano  
 anche impegno  
 ecologico!**

Nella foto a sinistra, alcune Jeep del Panzer Club di Prato

## il merito dei PANZER

PRATO - «Nel corso del 1973 ci hanno chiamati 65 volte per servizi di carattere civile e sociale: interventi su richiesta del Club Alpino Italiano, dell'Ente protezione animali, del Corpo forestale dello Stato, della Polizia Stradale in favore di pastori rimasti isolati in montagna, per portare foraggi a greggi, per aiutare i vigili del fuoco durante gli incendi, per opere di ricerca. E' questa la nostra risposta alle critiche a senso unico contro i fuoristradisti, critiche che in altre regioni hanno portato anche a scontri fra gli appassionati e le categorie che si sentono danneggiate dal transito di mezzi mo-

torizzati. Noi del Panzer facciamo il fuoristrada con un impegno ecologico e di aiuto per il prossimo che ha bisogno: nello statuto del club vi sono precisi obblighi per i soci, fra i quali quello di "non uscire mai dai sentieri o dai tratturi, non spaventare gli animali e dargli precedenza assoluta, non raccogliere o danneggiare la flora". Se tutti facessero come noi i fuoristradisti avrebbero meno nemici».

Questo lo sfogo del segretario del Panzer Club di difesa dei 110 soci motorizzati del sodalizio nato nel 1970 e divenuto in pochi anni uno dei maggiori, se non il primo, d'Europa; un club che collabora con le autorità locali per svolgere compiti di alto impegno civile ed a proprie spese, in tutti i sensi. Nel 1974 questo impegno sarà maggiore in quanto verrà predisposto un servizio in appoggio alle esplorazioni speleologiche ed un servizio di prevenzione incendi in collaborazione con l'Aereo Club Firenze. Di più non credo si possa chiedere ad un gruppo di appassionati che ha trovato nei mezzi fuoristrada il loro comune denominatore.

— La ricerca sarà stata, indubbiamente, difficile...

«Non è stata semplice perché le macchine sono sparse nel mondo e molte di proprietà privata. Abbiamo recuperato — ad esempio — la Ferrari con la quale Baghetti ha vinto il Gran Premio di Francia e che ora è di proprietà di un inglese. Si avranno, dunque, Renault, Fiat, Mercedes Benz, Peugeot, Dusemberg, Sunbeam, Alfa Romeo, Delage, Bugatti, Maserati, Talbot, Auto Union, Delahaye, Ferrari, Lancia, Cooper, Porsche, Lotus, Brabham e Brabham Repco. Si avrà anche l'esposizione di vetture messe a disposizione dall'Automobil Club de Bourgogne».

Ma proseguiamo nella esposizione del calendario: Mercoledì 3 luglio a Parigi cocktail dell'Automobil Club di Francia e visita alle vecchie vetture. Giovedì 4 luglio a Digione esposizione delle vetture che hanno vinto il G.P. di Francia dal 1906 al 1966. Venerdì 5 luglio sul circuito di Digione semifinale delle vetture Gran Turismo di serie. Rally-Digione delle vetture GT 4 porte, prove vetture vincitrici del Gran Premio di Francia.

Domenica 7 luglio finale gara vetture GT di serie e dimostrazione vetture Grand Prix. Pomeriggio Gran Premio di Francia e serata della Federazione Francese dello Sport dell'Automobile con la consegna della Coppa al vincitore del G.P. F. 1. Ferrari, Maserati e De Tomaso saranno presenti al Rally e alla corsa di Digione.

— Rintracciati i vincitori del Premio?

«Saranno presenti: Chiron, Sanesi, Taruffi, Geler, Principe Napoleone, Von Braustich, Neubauer, Ukenhaut, Muller, Chinetti, Fangio, Pozzi, Villouesi, Principe Bertil, Stewart, Kling, R. Peugeot, R. Thomas, L. Eskampf, Lang, T. Ulmann, Brian Lewis, Guidotti, Lurani, Rowley, Walker, Charavel, Etancelin, Moss, Gendebien, Frere, Graffenried, Bertocchi, Brooks, Brabham, I. Cooper, Baghetti, Gurney, Ireland, Hulme».

Mario Morselli

Anche Modena partecipa a Digione all'anniversario delle corse e del Gran Premio FRANCIA

## Un revival G.P. per gli ottant'anni

MODENA - Modena è stata interessata (e non poteva essere diversamente) alle celebrazioni dell'80. di fondazione dell'Automobile Club di Francia. Ha dato la sua adesione alla «Settimana internazionale» che avrà luogo dal 1 al 7 luglio con l'alto patronato del presidente della Repubblica francese Pompidou.

Sono stati a Modena il principe Luigi Napoleone, come presidente della Commissione Sportiva dell'AC di Francia, il barone Emanuel De Graffenried e Patrick G. Duffeler i quali si sono incontrati coi responsabili della Ferrari, Maserati e De Tomaso avendo assicurazione che l'adesione modenese non mancherà.

Il cav. uff. Nello Ugolini è stato il coordinatore di questo incontro e farà parte della delegazione modenese accreditata alle celebrazioni. Da Ugolini ci siamo fatti illustrare il programma della «Settimana Internazionale» che si svolgerà a Parigi e a Digione.

«L'alto patronato del presidente Pompidou — precisa subito Ugolini — e l'appoggio di quattro ministri interessati conferisce alla celebrazione una importanza eccezionale. L'Automobile Club di Francia vanta la maggiore anzianità mondiale. Durante la "Settimana internazionale" saranno esposte e utilizzate le vetture del passato, quelle attuali e quelle dell'avvenire; per queste ultime avremo le macchine elettriche di Zagato e di Rogliatti. A Parigi il 1. luglio l'assegnazione del Premio Letterario dell'AC Francia. A Digione si avranno la verifica e le prove delle vetture Gran Turismo costruite in serie...».

— Per una gara in circuito?

«Infatti sul circuito di Digione si avrà una gara di 20 giri per km 101 alla quale saranno ammesse macchine di serie senza alcuna modifica a sole due porte e con velocità superiore ai 200 orari. Avrà luogo, inoltre, un rally da Parigi a Digione per vetture G.T. 4 porte. Però l'attrattiva maggiore sarà costituita dalla rassegna delle vetture che dal 1906 al 1966 hanno vinto il Gran Premio di Francia.»

● L'Automobile Club di Livorno, organizzatore del 7. RALLY Internazionale dell'isola d'ELBA, che si svolgerà dal 18 al 20 aprile prossimi, comunica che per far fronte alle richieste dei concorrenti che non hanno potuto ricevere i regolamenti, a causa dei ritardi postali, ha deciso di prorogare il limite di chiusura delle iscrizioni fino alle ore 24 del giorno 11 aprile.

● Non si contano più i brasiliani approdati in Europa per gareggiare. C'è anche MARCOS MORAES (con una GRD F. 3 assistita dalla Casa) che è patrocinato sia dal Grupo Copisa Norte, che dallo Speed Motors Veiculos e dal Touring Clube do Brasil.

● La GRD è una delle prime Case che comincia a costruire una F. 5000 usando uno dei motori Ford Essex V6 di 3400 cc. Il suo progettista giapponese, Moto Mariwake, sta attualmente completando il progetto e Warner ha detto che spera di potere iniziare le prove alla fine di luglio.

● La GRD, assistita dalla Casa, con la quale DAVE WALKER parteciperà al campionato Player canadese, scenderà in pista a Snetterton il 14 aprile per una gara di Formula Atlantic, prima di essere mandata in America. E' probabile inoltre che Walker, ora del tutto rimesso dopo l'incidente stradale, piloti la GRD sport di Jorge Obermeyer in varie corse della stagione. In prova a Hockenheim, con un motore Schnitzer-BMW, è andato molto forte.

● La FIA ha riconosciuto ufficialmente la F. 5000, l'Atlantic e la FF come formule internazionali. Un trionfo personale per JOHN WEBB il quale non soltanto le ha create, ma ha tenuto duro fino a portarle a un livello appunto internazionale.



## DONINGTON sub-judice

● I lavori sul circuito di DONINGTON proseguono, anche se c'è chi ritiene che la burocrazia potrebbe ancora bloccarli, non concedendo il permesso per organizzare competizioni sulla pista. Può sembrare incredibile, dato che le autorità locali hanno definito il museo «un grande onore per la zona», ma non si deve dimenticare che, come tutti i burocrati, quelli che si occupano di tali cose a Donington sono di mentalità ristretta e si sono offesi, per il modo in cui l'energico Wheatcroft ha tentato di attuare il suo piano, comportandosi come un bulldozer...



● Le Distillerie White Horse hanno annunciato che patrocineranno una vettura nel Rally Coppa del Mondo. Si tratta di una Escort, affidata ai piloti scozzesi Cowan e Syer. Il rally, che avrà inizio il 5 maggio, avrà un percorso di 10.000 miglia e passerà da quindici paesi. Si concluderà a Monaco il 25 maggio.

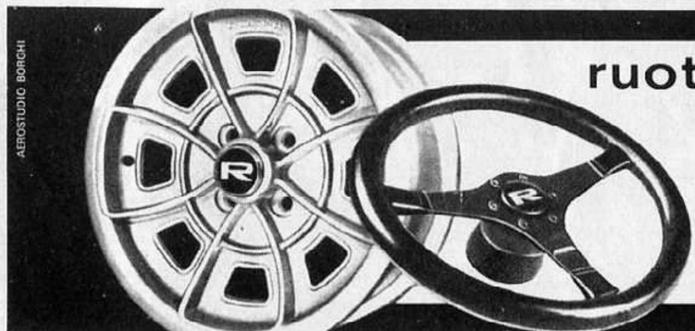
## Pericolo DRUIDS

● La famosa curva Druids a BRANDS HATCH è stata oggetto di discussioni, dopo la Corsa dei Campioni, come lo fu dopo il Gran Premio d'Inghilterra del 1972. La direzione del circuito ritiene che i difetti nascano dal grande uso, che fa restare in pista residui di gomma dei pneumatici. Si sono provati molti sistemi per rimediare e ora se ne cercano altri, comunque dopo il prossimo Gran Premio le polemiche riprenderanno. Su un punto, però, la direzione terrà duro: si rifiuterà (come altri proprietari inglesi di circuiti) di togliere le barriere Armco che la GPDA impone non tanto tempo fa.

● L'«Allied Polymer Group» pone piede nelle corse, patrocinando i premi «Pilota dell'anno a Silverstone» e «Pilota del giorno». Saranno assegnati punti in ogni gara internazionale e di campionato.

● ALAN ROLLINSON piloterà una GRD ufficiale nelle gare di Formula Atlantic. Non è ancora completamente ristabilito (si rompe un piede, come si ricorderà) ma dovrebbe essere in grado di riprendere l'attività verso la metà di aprile. A quanto pare Rollinson ha trovato un patrocinio e farà quindi anche qualche gara di F. 5000.

● La Texaco patrocinerà il GRAN PREMIO di SVEZIA ad Anderstorp il 9 giugno. La gara si chiamerà dunque Gran Premio di Svezia Texaco. L'anno scorso la competizione fu patrocinata dalla Hitachi.



ruote e volanti

# RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)  
 VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

• Il FONDO ROGER WILLIAMSON ha ricevuto due significative offerte. La ditta che produce i guanti Nomex ha regalato una partita notevole di guanti ignifughi un poco sbiaditi che, pur non potendo essere venduti, saranno perfetti per i commissari. Les Lestor, dal canto suo, ha donato al fondo 50 tute anti-incendio.

• Forse la gara di F. 5000 in programma a WATKINS GLEN il 18 agosto sarà soppressa, per via della situazione petrolifera domenicale negli Stati Uniti. Non è però escluso che si possa invece anticiparla al 13-14 luglio, in concomitanza con la « 6 Ore ».

• E' ormai più o meno certo che il percorso del RALLY dei TULIPANI sarà di km 1200 con 34 prove speciali. Caratteristica della gara: elenco e ubicazione di tali prove saranno resi noti soltanto il 23 aprile, cioè tre giorni prima della partenza.

• Nei giorni 8-9 giugno si correrà il Rally Internazionale 12 ORE DI IXELLES, in Belgio. Il via sarà dato alle 13, dopo una colazione gratuita offerta dagli organizzatori, e la gara comprenderà una prova sul circuito di Nivelles.

## II VEGA in F. 3

• E' ormai praticamente sicuro che il motore COSWORTH VEGA di due litri apparirà in F. 3 nel prossimo futuro. La produzione era stata sospesa in America per via di prove ambientali governative, ma ora è ripresa e si prevede che fra non molto l'ACCUS controllerà i lavori per concedere poi l'omologazione in F. 3.

• MIKE HIBBERT, ex campione scozzese dei rallies, torna a questo tipo di gara. Nato in Kenia, Hibbert si trasferirà a Londra nel 1969 e correrà per i colori del Team East Ayrshire, insieme con l'attuale campione di Scozia, Drew Gallacher.

• HARPER (del team Harper per cui corrono Purley e Quester in F. 2) patrocinerà Makinen al Rally di Scozia. La vettura sarà una Escort due litri messa a punto dalla Casa. Coequipier di Makinen sarà Gordon Fleming, residente a Hong Kong.

## F. ATLANTIC a idrogeno

• In un villaggio inglese è stata sperimentata una vettura con motore a IDROGENO, di cui Autosprint parlò a suo tempo, in occasione del Racing Show di gennaio. E' una Formula Atlantic Elden e il motore, un Ford 1600 a flusso incrociato, è stato elaborato dal noto preparatore inglese Piper. Nel telaio sono incorporate cinque bombole d'idrogeno, che alimentano il motore mediante un carburatore a gas di produzione americana.

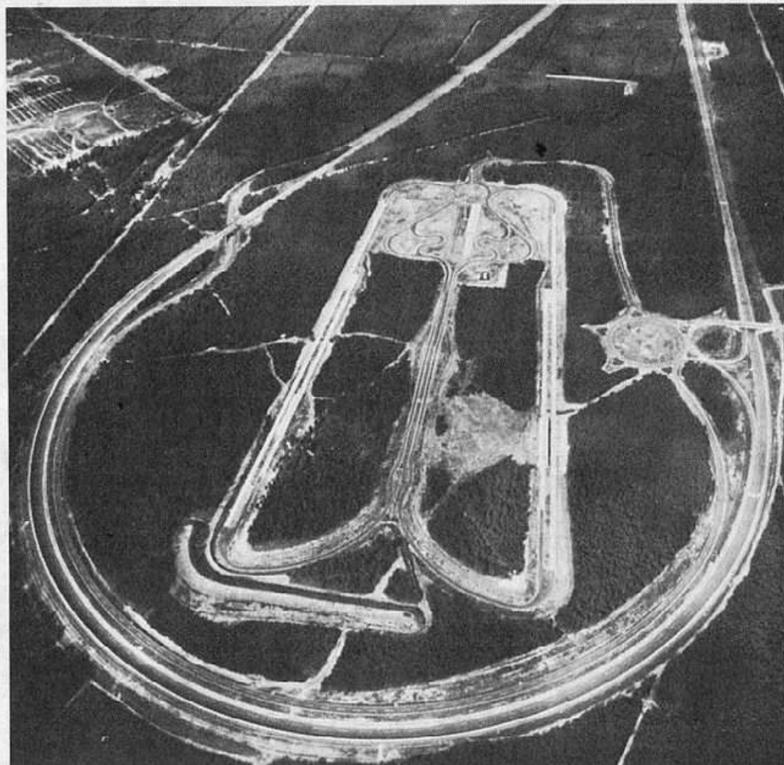
## Il ritorno della passione

**BUENOS AIRES** - L'ex corridore Andrea Vianini da tempo su una sedia a rotelle per le gravi lesioni riportate in un incidente, è ritornato... alle corse con la formazione di una scuderia della quale sarà direttore tecnico. Vianini ha acquistato una Formula 1 Berto-Tornado che ha affidato al corridore Brea che sarà il pilota ufficiale della nuova scuderia.

## NASSAU ricomincia

• In questi giorni riprendono — anche se in modo limitato — le competizioni a NASSAU. Patrocinate e organizzate dai principali alberghi dell'isola Grand Bahama, le prime corse saranno per vetture di una classe analoga al G3 inglese. I premi sono alti e comprendono anche un mese di vacanza, per due persone, sull'isola.

• Gli organizzatori della 24 ORE DI DAYTONA, saltata quest'anno, hanno detto che la corsa verrà di nuovo disputata nel 1975, nei giorni 1 e 2 febbraio.



Qui sopra, una veduta aerea dell'immensa pista di prova della General Motor negli Stati Uniti. Riproduce il maggior numero di condizioni possibili come percorsi e altimetrie. Sotto, questa invece è la pista di collaudo della Volkswagen creata appositamente a Ehra-Lessien



# giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.  
ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA  
**126/800** cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA  
L. 1.200.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

• Il CRAL ATAM di Arezzo organizza, in occasione della prima gara del Mondiale Marche (la 1000 Km di Monza), una gita sociale in pullman. L'iscrizione alla gita, compreso il biglietto d'ingresso all'autodromo, costa L. 9.000.

• Per soddisfare le prescrizioni di sicurezza delle autovetture negli Stati Uniti, soprattutto relativamente alla clausola «nessun danno alla proprietà», la BRITISH LEYLAND ha adottato per la JAGUAR tipo E gli speciali rostri di gomma idrocarbura «Nordel» della DU PONT.

• Il presidente della GENERAL MOTORS ha detto che, dopo avere toccato il fondo della crisi, ora ci sono in America chiari sintomi di una ripresa per la GM.

## ROLLS-ROYCE anticrisi

• La ROLLS-ROYCE non risente della crisi. Infatti in gennaio ha esportato 85 vetture, contro le 70 del gennaio 1973, e in febbraio 162 contro le 96 dello stesso mese dello scorso anno.

• Da dati statistici risulta che in GERMANIA nel mese di gennaio, quando era in vigore il limite di 100 orari, la media degli incidenti mortali è diminuita del 28 per cento.

• La GENERAL MOTORS ha acquistato per circa 45 miliardi di lire della British Leyland la società Automobiles de Turismo Hispano-Inglese. Se l'accordo verrà ratificato dalle autorità spagnole, la GM potrà utilizzare tre stabilimenti a Los Corrales, Pamplona e Sampedor.

• Fra le tante vetture nuove acquisite da WHEATCROFT per il suo museo, ci sono anche due delle belle «nate morte» Ford IP68 sport, la vettura che andava contro i principi base della Casa perché «troppo complicata» sicché ci si rinunciò. Wheatcroft ha intenzione di usarle come vetture staffetta quando si aprirà il circuito di Donington.

## STOP carta verde

• La CARTA VERDE di assicurazione automobilistica non sarà più richiesta alle frontiere fra i nove paesi membri della Comunità e alle frontiere tra questi paesi e la Svezia, la Norvegia, la Finlandia, l'Austria e la Svizzera, per i veicoli immatricolati in uno di questi quattordici paesi.

• In febbraio le vendite di vetture importate in INGHILTERRA sono scese del 22,45 per cento. L'Alfa è stata l'unica a vendere più che nel febbraio dello scorso anno, grazie soprattutto all'Alfasud. Le vendite della Moskovitch sono scese del 90 per cento e questo è probabilmente dovuto alla voce secondo la quale, specialmente, per quanto riguarda i freni, si tratta di vetture piuttosto pericolose.

• In GERMANIA la produzione di veicoli è calata nel mese di febbraio a 285.092 unità, contro le 309.260 del gennaio e le 355.783 del febbraio 1973.

• Al RALLY COPPA DEL MONDO (5 maggio) parteciperanno 60 concorrenti di quattordici paesi. Fra i piloti di maggior spicco Moss e Innes Ireland, oltre al famoso rallysta Cowan.

## SOLESCHI papà

• E' nata Silvia Soleschi. Ha visto la luce alle ore 19,15 di mercoledì 3 aprile e già pesava 3 chili e 400 grammi. Il papà Antonio, direttore della nostra tipografia, e la mamma Sandra hanno finalmente perfezionato il loro sogno. Ai felici genitori e alla piccola Silvia i complimenti e gli auguri di tutta la redazione di AUTOSPRINT.



# Heuer fa orologi non comuni.

## La prova:

**Microsplit** Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



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



### Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_

CAP/Località \_\_\_\_\_

Riempire il tagliando e inviarlo a:

**HEUER-LEONIDAS**  
Via Palestro 20  
20121 MILANO