

Da **MONZA**
alla **SPAGNA**
giorni «caldi»

il giornale dell'ultima ora
per telefono e per telex

**AUTO
SPORT**

week-end **SPRINT**

MERZARIO - ANDRETTI (coppia regina nel tris quadrifoglio) finalmente... profeti in patria!



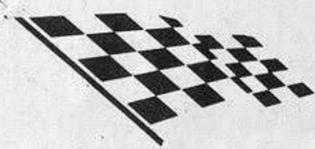
Finalmente! Ecco sul podio Merzario ed Andretti, troppo a lungo a digiuno di vittorie. Con loro, il ministro Ripamonti, il presidente Alfa Guani, Rogano, Marinucci ed il padre di Arturo



A sinistra, Gianni Restelli sventola la bandiera a scacchi davanti all'Alfa di Andretti, prima di tre 33tt12. Una vittoria a tappeto che ci voleva per Merzario, per l'Alfa e per i tanti suoi tifosi

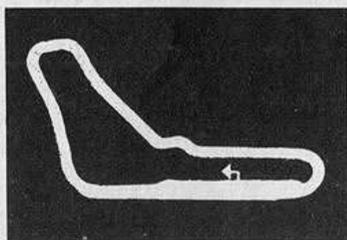


L'ALFA dell'arcobaleno



1000 KM MONZA

Gara internazionale di velocità e durata, valida quale prima prova del Campionato Mondiale Marche 1974. Autodromo nazionale di Monza, Italia, di km 5,770 - giri 174 per un totale di km 1003,980. Tempo coperto, temperatura fredda, spettatori 50 mila. 25 aprile 1974.



COSI' (IN 40) AL VIA

MERZARIO-ANDRETTI (Alfa 33tt12) 1'28''26 1'29''80	LARROUSSE-PESCAROLO (Matra-Simca) 1'29''20 1'29''48
FACETTI-DE ADAMICH (Alfa 33tt12) 1'29''70 1'31''76	JARIER-BELTOISE (Matra-Simca) 1'29''80 1'31''47
STOMMELEN-ICKX (Alfa 33tt12) 1'30''84 1'31''53	BELL-HAILWOOD (Gulf) 1'31''16 1'33''21
PICA-PIANTA (Lola-Ford 282 U) 1'33''27 1'54''47	BRAMBILLA-LAFOSSE (Abarth-Osella) 1'38''13 1'39''98
MOSER-NICODEMI (Lola T 294) 1'39''01 1'50''56	LECLERE-CHASSEUIL (Ligier-Maserati) 1'39''95 1'57''15
ROSSELLI-GALLI (Abarth-Osella) 1'40''40 1'40''48	VAN LENNEP-MULLER (Porsche Carrera turbo) 1'40''42 1'40''51
JOEST-CASONI (Porsche 908-3) 1'40''64 1'42''95	LAFFITE-SERPAGGI (Ligier-Maserati) 1'42''68 1'44''84
MOHR-FINOTTO (AMS) 1'43''22 1'53''36	GANTNER-LEHMANN (Lola-BMW 292 T) 1'44''28 1'47''11
MONTI-P. SMITH (Chevron B23) 1'44''32 1'47''34	FERIER-« GIMAX » (Chevron B23) 1'44''97 1'48''44
SCHÜLER-HEILER (Porsche 908-3) 1'45''02 1'46''39	LE GUELLEC-HEAVENS (Lola T 294) 1'45''65 1'47''13
NESTI-MORELLI (Lola T 294) 1'47''12 1'54''12	BORRI-SCHON (Porsche Carrera RSR) 1'47''25 1'49''35
BONOMELLI-KEISER-SCHENETTI (Porsche Carrera RSR) 1'47''29 2'05''89 1'51''14	FITZPATRICK-LOOS (Porsche Carrera RSR) 1'47''50 2'07''34
BLANCPAIN-DUPONT (Chevron B26) 1'47''73 1'49''51	KELLER-HAYER (Porsche Carrera RSR) 1'47''80 2'01''32
R. SMITH-BLADES (Chevron B23) 1'49''05 2'05''91	KAUHSCH-SCHICKENTANZ (Porsche Carrera RSR) 1'49''20 2'03''35
FRUERI-« PAL JOE » (Abarth-Osella 1300) 1'49''20 1'52''74	POZZU-MUSSA (GRD 1600) 1'50''05 1'53''88
NEUHAUS-PESCH (Porsche Carrera RSR) 1'50''25 1'52''97	MORESCHI-MARZI (Chevron B23) 1'50''30 2'02''35
SINDEL-GREGER (Porsche Carrera RSR) 1'51''40 2'07''59	SERBLIN-BOZZETTO-NARDARI (March-BMW 74 S) 1'53''30 1'57''50 2'43''58
FALLO-OLIVAR (Lola T 294) 1'55''87 2'25''51	GAGLIARDI-« POOKY » (Lola-Ferraris) 1'55''95 1'56''53
TONDELLI-SORIA (Chevron B 26 1600) 1'58''71 2'14''53	BOBRIS-ANASTASIO (Chevron B 23) 2'03''02 2'05''80
FILANNINO-PIAZZI (Dallara 1600) 2'03''78 2'24''28	ZORZI-PILONE (GRD 1600) 2'05''27 2'21''92

N.B. - In neretto i nomi dei piloti che hanno preso il via.

COSI' (IN 23) AL TRAGUARDO

1. Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Andretti) a 174 giri, km 1003,980 in 4.45'57"4 media 210,657 kmh; 2. Alfa Romeo 33tt12 (Stommelen-Ickx) a 4 giri; 3. Alfa Romeo 33tt12 (Facetti-de Adamich) a 8 giri (4.46'15"1); 4. Gulf (Bell-Hailwood) a 8 giri (4.46'38"1); 5. Porsche Carrera T (Van Lennep-Muller) a 9 giri; 6. Lola Ford (Pica-Pianta) a 13 giri; 7. Porsche 908/3 (Joest-Casoni) a 13 giri; 8. Ligier-Maserati (Laffite-Serpaggi) a 17 giri; 9. Porsche Carrera RSR (Fitzpatrick-Loos) a 24 giri; 10. Chevron B 23 (Monti-Smith) a 24 giri; 11. Porsche Carrera RSR (Keller-Hayer) a 25 giri; 12. Porsche Carrera RSR (Neuhaus-Pesch) a 27 giri; 13. Porsche Carrera RSR (Bonomelli-Keiser-Schenetti) a 28 giri; 14. Porsche Carrera RSR (Kauhsch-Schickentanz) a 29 giri; 15. Lola T 294 (Le Guellec-Heavens) a 30 giri; 16. Lola T 294 (Moser-Nicodemi) a 31 giri; 17. Chevron B 26 (Blancpain-Dupont) a 31 giri; 18. Porsche Carrera RSR (Borri-Schon) a 31 giri; 19. Porsche Carrera RSR (Sindel-Greger) a 24 giri; 20. GRD 1600 (Pozzo-Mussa) a 42 giri; 21. Chevron B 23 (Ferrier-Gimax) a 45 giri; 22. Chevron B 26 1600 (Tondelli-Soria) a 45 giri; 23. Abarth-Osella (Rosselli-Galli) a 49 giri.
Giro più veloce: il 96. di Bell (Gulf) in 1'31"3, media 227,513 kmh.

I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Merzario-Andretti (Alfa 33tt12), 174 giri, media di 210,657 kmh. Sul giro: Derek Bell (Gulf) in 1'31"3, media 227,513 kmh. Gli altri giri veloci: 2000 Sport, il 71. giro di Moser in 1'39"9, media 207,927. 1600 Sport, il 78. giro di Filannino in 1'49"6, media 189,725. 1300 Sport, il 63. giro di Tondelli, in 1'57"3, media 177,084. 3000 GT, l'86. giro di Fitzpatrick in 1'46"4, media 195,225.

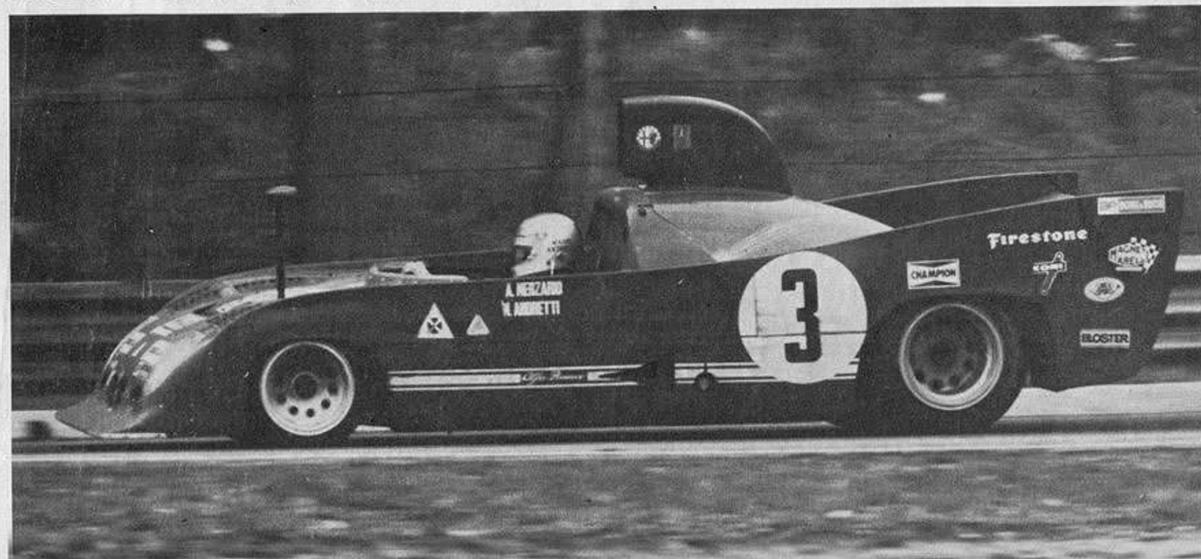
LA CLASSIFICA MONDIALE

Alfa Romeo 20, Gulf 10, Porsche 8, Lola 6, Ligier 3, Chevron 1.
La prossima prova del Mondiale Marche sarà la « 1000 KM di Spa-Francorchamps » in programma per il 5 maggio 1974.

Monza 25 aprile ore 12,52



Ore 12,52: dopo la sua bella difesa contro un Andretti scatenato, che vediamo (sotto) sfrecciare in parabolica, la Matra di Beltoise è attesa invano alla sua sosta preventivata. Arriva dopo un poco Beltoise, di corsa, che passa davanti ai box Alfa. Marelli lo conforta, Chiti osserva...



Merzario assediato dai tifosi. Non si contano gli autografi che ha firmato, prima e dopo la gara. Questa vittoria, ottenuta in coppia con il magnifico Andretti (foto sotto, con Chiti), ripaga l'italiano delle molte amarezze passate proprio a Monza, dove non arrivava mai

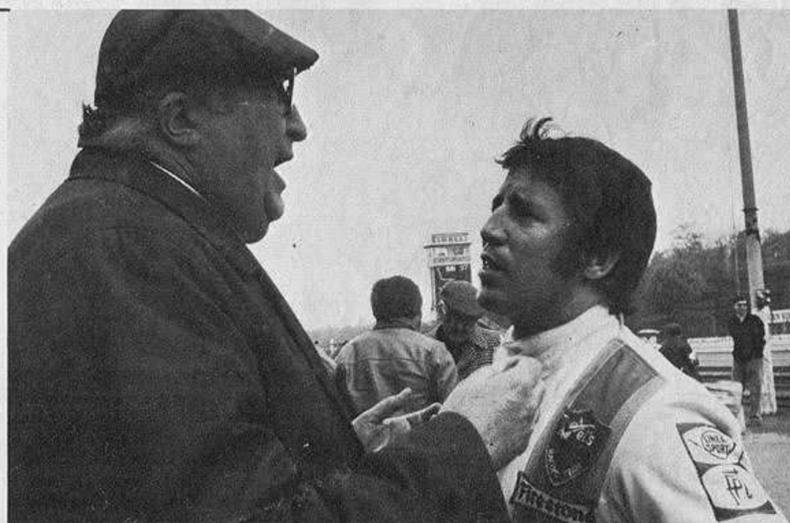
MONZA - « Alé, alé, Merzario in 33... » diceva un grosso cartello tricolore che alcuni tifosi di Merzario avevano appeso di fianco ai box dell'Alfa Romeo. Mancava un'ora alla fine della gara, e già i tifosi del comasco assaporavano la gioia del trionfo. Ed è stato un vero trionfo per la Casa milanese. Tre vetture ai primi tre posti, il risultato si commenta da solo.

È molto importante questa vittoria per l'Alfa Romeo, lo ha detto anche l'ing. Guani, il fresco presidente del Quadrifoglio dopo la giubilazione-vedetta governativa di Luraghi. Il neo massimo dirigente Alfa è venuto a Monza con entusiasmo giovanile, a sostenere di presenza le belle parole di incitamento che aveva avuto per lo staff Autodelta due sere prima, in occasione della premiazione Alfa. Ed ora, dopo il trionfo, è stata d'obbligo la domanda che cosa significa per l'Alfa questa vittoria?

« Senza dubbio è molto importante — ha detto —. Ed è fondamentale per il proseguimento dell'attività sportiva.

All'abbassarsi della bandiera a scacchi che sanciva l'Alfa-TRIS, anche l'ing. Chiti che fino a quel momento era stato particolarmente teso e antijettatorio, si è sciolto. Giurano di averlo visto piangere.

« È la più bella vittoria della mia carriera — ci ha detto —. Tre macchine ai primi tre posti a Monza lasciano il segno. Avevo fiducia nelle mie macchine che erano state particolarmente curate. Ora, con venti punti in classifica mondiale si guarda al futuro meglio. I programmi per il 74 sono già stati fatti e speriamo di poterli mantenere... Oggi come oggi sarebbe un peccato visto che le 33tt12 sono competitive dover cambiare qualcosa ». (Nella foto: Chiti con Andretti discute dei futuri programmi del pilota americano con l'Alfa, ridotti per altri impegni).



PERCHE' ha perso la MATRA



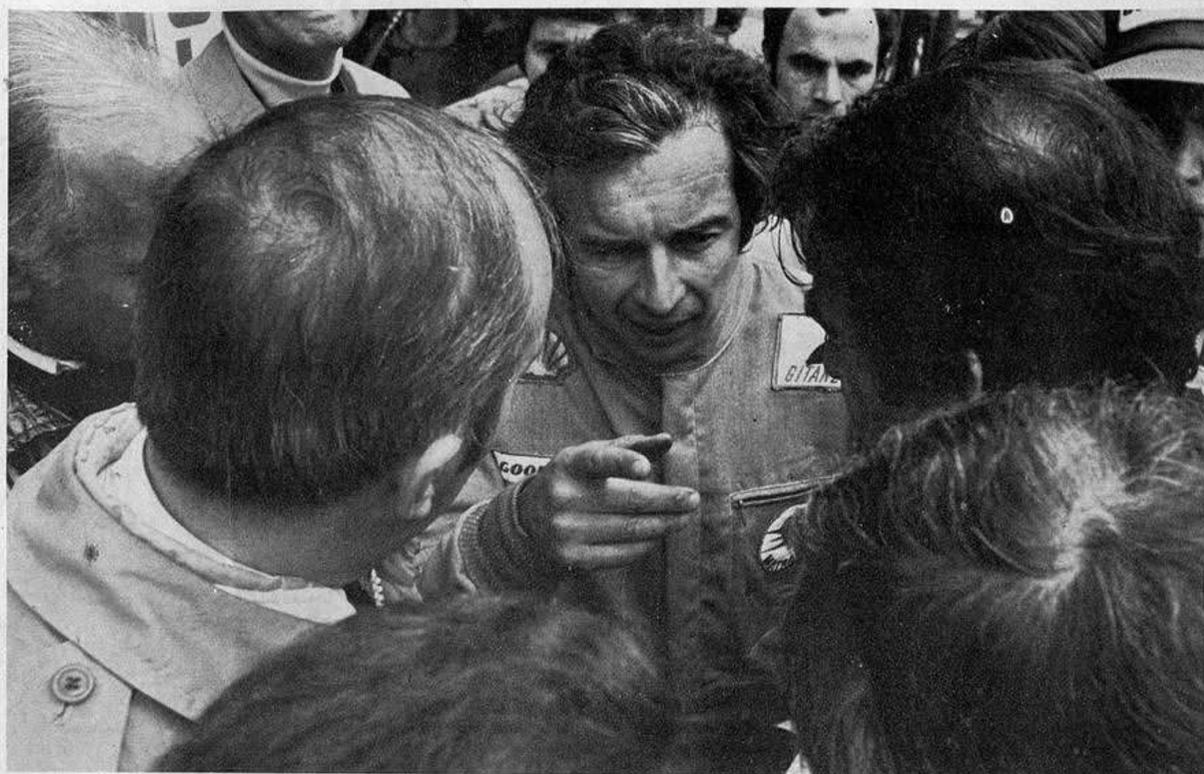
... e dire che, prima del via, i moschettieri francesi erano pieni di buon umore, nonostante le avvisaglie delle prove già indicative...

MONZA - Due motori rotti, ed entro le prime due ore di gara, sono un notevole infortunio per le Matra-Simca Gitanes. E' ovvio però che i 12V francesi non sono « saltati » per caso. All'inizio della corsa, PESCAROLO si era assunto il ruolo di « lepre », ma MERZARIO non solo non lo aveva mollato, ma aveva finito per superarlo, mentre Beltoise veniva progressivamente staccato anche per un cedimento dell'alettone. Questi distacchi giro per giro sono illuminanti:

1. giro	Merzario	Pescarolo	Beltoise
2. giro	Pescarolo	+0"5 Merzario	+ 1"7 Beltoise
3. giro	Pescarolo	+1"5 Merzario	+ 2"5 Beltoise
4. giro	Pescarolo	+2"2 Merzario	+ 3"6 Beltoise
5. giro	Pescarolo	+1"4 Merzario	+ 4"8 Beltoise
6. giro	Pescarolo	+2"0 Merzario	+ 5"2 Beltoise
7. giro	Pescarolo	+2"6 Merzario	+ 7"3 Beltoise
8. giro	Pescarolo	+1"7 Merzario	+ 7"6 Beltoise
9. giro	Pescarolo	+0"8 Merzario	+ 6"3 Beltoise
10. giro	Pescarolo	+0"1 Merzario	+ 6"9 Beltoise
11. giro	Merzario	+6"9 Beltoise	+17"5 Hailwood

Dopo la sosta iniziale dei primi la situazione si è capovolta con BELTOISE in testa, seguito da ANDRETTI (che ha sostituito Merzario) e da FACETTI che ha superato la Gulf. Questi i distacchi altrettanto significativi che hanno portato al momento della verità:

40. giro	Beltoise	+20"4 Andretti	+39"3 Facetti
45. giro	Beltoise	+20"9 Andretti	+39"5 Facetti
46. giro	Beltoise	+23"1 Andretti	+41"3 Facetti
47. giro	Beltoise	+23"8 Andretti	+43"8 Facetti
50. giro	Beltoise	+31" Andretti	+51" Facetti
51. giro	Beltoise	+30"2 Andretti	+51"4 Facetti
52. giro	Beltoise	+26"2 Andretti	+50"4 Facetti
53. giro	Beltoise	+23"7 Andretti	+49"4 Facetti
54. giro	Beltoise	+23"5 Andretti	+1"15" Hailwood
55. giro	Beltoise	+21" Andretti	+1"16" Hailwood
56. giro	Beltoise	+19"2 Andretti	+2 giri Ickx
57. giro	Beltoise	+19"8 Andretti	
58. giro	Beltoise	+18"3 Andretti	
59. giro	Beltoise	+13"6 Andretti	
60. giro	Beltoise	+12"4 Andretti	
61. giro	Beltoise	+11"8 Andretti	
62. giro	Beltoise	+ 7"6 Andretti	
63. giro	Beltoise	+ 7"4 Andretti	
64. giro	sosta dell'Alfa di Andretti. Al giro dopo, la Matra di Beltoise si ferma!		



ore 13,02

... ed ecco Beltoise, a colloquio con Martin e Lagardere, di spalle. La Matra del francese si è fermata per rottura del distributore



ore 15,50

Da un paio di minuti, l'Alfa Romeo 33tt12 numero 3 di Merzario ed Andretti ha vinto la 1000 Km di Monza. Per i due, è il momento del trionfo assieme ai loro meccanici, in mezzo ai tifosi straripanti

Aiuta. Oggi in Italia la situazione industriale è molto pesante. Non sta a me decidere se continuare l'attività o meno. C'è un consiglio d'amministrazione e ci sono gli azionisti...»

A nostra insistenza, che cosa deciderebbe se dipendesse da lui, l'ing. Guani ha continuato a schermirsi, ma negli occhi chiari che brillavano per la contentezza di questo exploit, si leggeva la risposta facile.

Finita la gara, l'ing. Guani è andato sulla terrazza-podio con Andretti, Merzario, Facetti, de Adamich, Stommelen e Ickx. E si è commosso nel vedere le bandiere italiane che venivano sventolate dai tifosi di Merzario e di Andretti. « Bene, bene — diceva — Quante belle bandiere tricolori. Qualcuno se ne ricorda. Avete ragione avete ragione a battere le mani, per questi ragazzi! »

Dopo l'ubriacatura di applausi, Merzario e Andretti dal canto loro non si sono fatti pregare a confidare qualche impressione.

MERZARIO: « Erano tredici anni che correvo a Monza e non ero mai riuscito a terminare una gara! Ho finito e vinto la "prima", insieme! »

ANDRETTI: « Anch'io non avevo mai vinto a Monza. E' la prima vittoria in Italia, questa. La F. 1 che Philippe mi sta costruendo in America viene pronta per settembre. Se va bene vengo a Monza per fare il bis... »

Merzario ascolta e sorride. Si scam-

biano una occhiata furbesca i due mini-piloti Alfa. E AUTOSPRINT può dire cosa c'è, dietro questa complicità. Andretti vuole Merzario il prossimo anno in squadra con lui per fare tutto il mondiale piloti di F. 1. Andretti ha ripetuto a tutti che ha la massima fiducia nel pilota comasco, come pilota e come collaudatore. « Basta vedere come ha messo a punto le Alfa, per convincersi che di meglio non si può fare! Io sono molto impegnato e la F. 1 preparata e messa a posto da Merzario mi andrebbe bene al cento per cento ».

L'ISO è avvertita. Le quotazioni di Arturo dal Sudafrica in poi, nonostante il deprezzamento tentato dalla Ferrari qualche mese fa, sono salite ai vertici. A Monza, attorniti da una marea di folla, i due vincitori non hanno avuto falsi pudori a dire che... questa vittoria la dedicano a se stessi. Dice Andretti « Nessuno è più felice di me per aver vinto qui a Monza ». Merzario tiene a ringraziare tutti i meccanici che gli hanno dato una macchina perfettamente a posto, che meglio non la si potrebbe desiderare. « E ditelo — aggiunge — che mi scuso con loro se.. li ho messi sotto e ho preteso tanto nelle scorse settimane! »

Merzario ha spiegato anche i primi giri, quando la Matra di Pescarolo gli stava davanti. « E' molto semplice — ci ha detto — Siamo partiti con i rapporti del cambio con la quinta più

lunga per l'asciutto. Il loro vantaggio era soprattutto lì. Alla parabolica ho passato Pescarolo in staccata, gli ho preso 50 metri e il francese non ce l'ha più fatta a rinfilarli. Allora ha forzato e ha rotto il motore. »

Come ha vinto Andretti? « E' stato facile, con un ritmo facile, sia per noi piloti che per la macchina. Ad un certo momento eravamo molto rilassati perché sicuri di noi stessi. Anzi ho avuto paura che la deconcentrazione mi facesse un qualche brutto scherzo... »

— Merzario come giudica la Matra, che sarà la grande avversaria dell'Alfa in questo campionato mondiale?

« Da una macchina campione del mondo mi aspettavo di più, certamente solo con la prestazione monzese sarebbe ingiusto giudicarla. Ma credo che le nostre Alfa siano superiori. Certamente anche loro lavoreranno in questo periodo per rendere più competitiva la vettura, ma anche noi non dormiremo... »

— Andretti, come è stata la corsa con quaranta macchine in pista?

« Era la nostra maggiore preoccupazione prima del via. Ma a dire il vero tutti i piloti si sono comportati correttamente, lasciando la strada libera e soprattutto guardando nello specchio prima di cambiare traiettoria. Tutti si sono comportati da veri professionisti. Le avvisaglie delle prove sono servite! »

Dall'errore di ICKX (gomme)
alla suspense-frizione del-
l'ALFA ROMEO vittoriosa

2 «piccoli» giganti costati cari ai motori MATRA

MONZA - Merzario e Andretti, i piccoletti, gigantescamente primi. Per la folla che scavalcando ogni barriera, prima ancora che tutti avessero finito la gara, straripando sulla pista a schiacciare sotto il peso di un affetto prorompente piloti e macchina, è stato l'appagamento delle speranze che gli striscioni, le bandiere, i cartelli innalzati avevano espresso chiaramente da giorni.

L'Alfa Romeo ha fatto sfilare, in un trionfo massiccio, le sue tre macchine ai primi posti della mille chilometri di Monza. Ha quindi raccolto e portato avanti la ideale staffetta che gli ha passato Ferrari assente (e che non vedremo quest'anno che sporadicamente nelle battaglie del Campionato Marche). E' una staffetta ideale che forse esiste solo nella nostra immaginazione nazionalistica, poiché può invece darsi che Ferrari

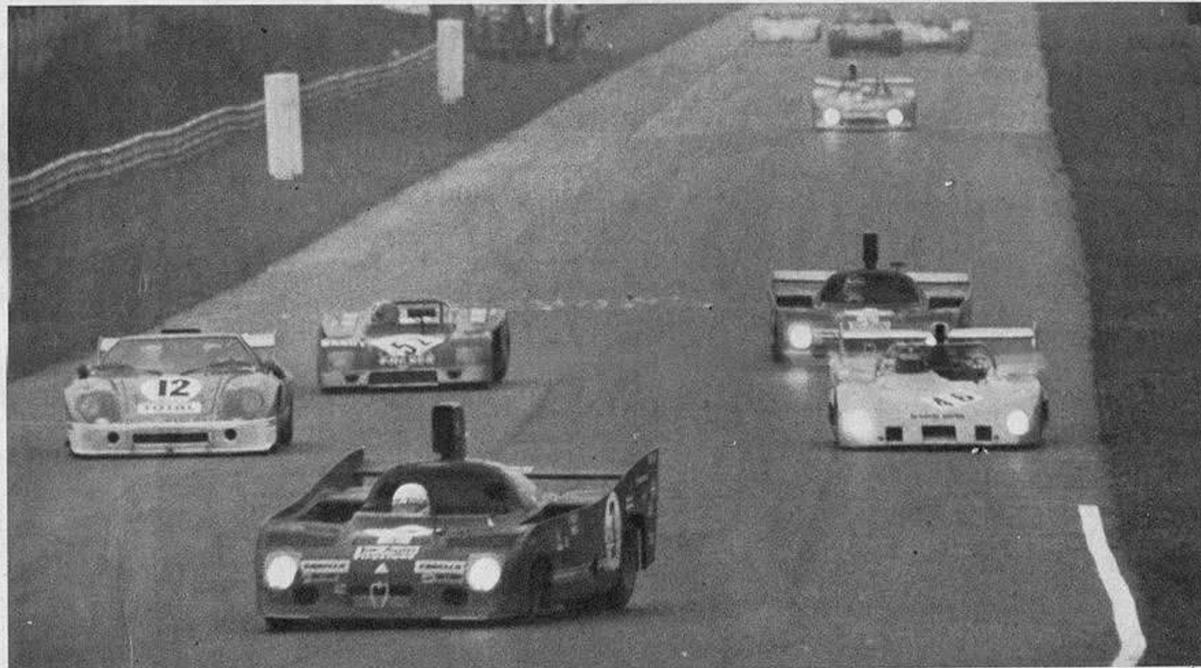
non sia ultrafelice di questo troppo rapido sostituirsi dell'Alfa Romeo nei cuori dei tifosi italiani e nei risultati (soprattutto con quel pilota Arturo Merzario che ha fatto presto a ripudiare n.d.d.). E' comunque una staffetta che a noi piace immaginare, come ci piace constatare che la assenza delle Ferrari non sarà rattristante, in questo campionato che si annuncia tutto da vedere.

Parliamo di Ferrari, a proposito della massiccia vittoria dell'Alfa Romeo sulla Matra-Simca, anche perché il come questa vittoria è venuta ci riporta indietro di sette anni, a quel febbraio 1967 di Daytona, quando tre macchine rosse in parata lasciarono allibiti gli americani, che avevano nelle Ford le loro prime vessillifere di valore nelle gare internazionali.

La similitudine tra la vittoria di Daytona e questa di



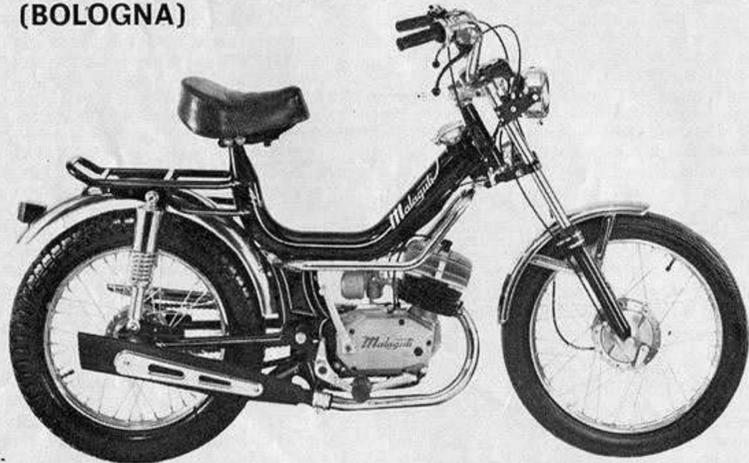
Le Sport 3 litri si fanno strada a luci accese. Sopra, Merzario e Beltoise (che ha l'alettone in avaria) superano tre Porsche, le GT di Keller e Fitzpatrick e la 908-3 di Schueler. Davanti, la Ligier di Laffite. Sotto, Merzario all'attacco della parabolica. Dietro a lui Laffite, Gagliardi, Monti primo delle 2000 con la Chevron, l'Alfa di Ickx e lontano, la Matra di Beltoise che sta difendendo affannosamente



CICLOMOTORI

Malaguti

SAN LAZZARO DI SAVENA
(BOLOGNA)



FIFTY SPECIAL 4 MARCE 50 cc

Consumo: lt. 1,92x100 km. (Norme CUNA)

Monza è notevole. Allora come oggi si era alla prima gara di un campionato che era stato « gonfiato » sul ritmo di una rivalità un poco artificiale. Allora come oggi il grande scontro si era risolto dopo poco meno di due ore, per scomparsa di uno dei contendenti.

Alla moria dei cambi di velocità della Ford, che ha poi « costretto » le Ferrari alla noia di finire la gara con la unica preoccupazione della routine, è succeduta stavolta la moria dei motori delle Matra-Simca, che ha fatto continuare le Alfa Romeo sul ritmo quasi pacioso dell'allenamento.

Tre macchine rosse allora, tre macchine rosse adesso. Per noi il conto torna, perché, parafrasando Henry Ford (per il quale i clienti potevano chiedere delle Ford di qualsiasi colore purché fossero nere), per noi può vincere la macchina di qualsiasi nazionalità purché sia italiana. A noi nelle corse, il rosso piace, dà allegria. E oggi siamo allegri.

Le Alfa Romeo hanno vinto facilmente. Per il ritiro inatteso delle Matra-Simca (inatteso perché le tante prove di durata effettuate negli ultimi

tempi non lasciavano prevedere il cedimento simultaneo): ma hanno anche vinto perché sono macchine davvero forti, e lo abbiamo detto ripetutamente « prima ». Avevamo previsto che per le Matra-Simca la difesa del titolo sarebbe stata difficile: questo primo round del combattimento per il titolo 1974 porta in vantaggio le macchine italiane con venti punti che conteranno moltissimo. Adesso per le Alfa si tratta solo di continuare a perfezionarsi, e per gli altri di avere il fiato per correre loro dietro.

Quanto, della sconfitta delle Matra-Simca, sia da attribuire a debolezze effettive e congenite, e quanto sia da attribuire alle « frustate » che ha loro dato Arturo Merzario, non sappiamo. Certo è che l'Arturo di Civenna, che dopo le prove del primo giorno un francese aveva definito « Avion », aeroplano, ha schiacciato il suo piedone subito, facendo tirar la lingua a Pescarolo e Beltoise.

Pescarolo, forse per un miglior assetto nella fase iniziale, con la minor pesantezza della Matra Simca, sulla pista bagnatissima ancora, ha avu-

to una impennata orgogliosa ed è passato in testa. La sua sfuriata però è durata poco, e si è fermato col motore rotto. Merzario in testa ha fatto mantenere a Beltoise un ritmo infuriato. Il giuoco dei rifornimenti ha riportato in testa una Matra-Simca, ma la ventina di secondi di vantaggio è stata poi pagata carissima: anche il motore di Beltoise ha ceduto mentre Andretti incalzava. A meno di metà gara il giuoco era fatto. E se non fosse stato per avvenimenti impreveduti, sarebbe stata la noia totale.

Non abbiamo potuto vedere, nella fase iniziale bagnata, quel che avrebbe potuto fare Ickx, pilota Alfa Romeo in estemporaneità che non nascondeva la sua voglia di vincere per la terza volta su questo circuito. Il belga ha sbagliato due volte: volendo partire con le gomme intermedie nella presunzione che la pista si sarebbe presto asciugata (presunzione che non era sbagliata ma che non ha tenuto conto del freddo e della quantità d'acqua), e poi nel fermarsi subito per far mettere anche lui le gomme da pioggia.

Il tempo che ha perduto nei

I battuti
si spiegano

I vecchi difetti «blu»

MONZA - E' finita presto l'avventura della Matra qui a Monza. Dopo 12 giri Pescarolo ha tirato fuori una biella dal suo motore quando era in seconda posizione ed è arrivato lentamente all'ingresso dei box, lasciando per terra una notevole quantità di olio, più tardi al 65. giro esattamente, anche l'altra Matra di Beltoise si è dovuta ritirare per la rottura del motore. Così, neanche ad un terzo di gara già si delineava la «scorpacciata» Alfa Romeo.

Dietro ai box, mentre i meccanici ricaricano il grande camion azzurro abbiamo parlato con l'ing. Martin, che ci ha confermato la rottura del motore per ambedue le macchine. «E' la corsa — ha detto — ora ci prepariamo per andare a Spa a quella 1000 km. Si può perdere una battaglia, ma non la guerra. Le nostre macchine hanno accusato lo stesso difetto che accusarono a Vallelunga l'altro anno, principalmente problemi di lubrificazione». Come dire che a motori potenziati si paga ancora un certo scotto.

Beltoise, che abbiamo visto dopo il suo ritiro, dice che la macchina fino a quel momento è andata bene, ma che all'uscita della chicane improvvisamente il motore era ammutolito. Così ha dovuto abbandonare. Non sa che cosa sia successo esattamente, ma pensa che il motore possa essersi grippato (si saprà poi esattamente trattarsi del pignoncino del distributore).

Anche Pescarolo conferma la rottura di una biella per lui incomprensibile, perché fino a quel momento la macchina era andata bene. Si teneva alle spalle di Merzario senza forzare troppo — dice lui — molto probabilmente si trattava di una biella difettosa. Lui giura di non aver fatto alcun fuorigiri, che potrebbe altrimenti spiegare la grave rottura.

La Gulf di Bell e Hailwood è stata brillantissima, sempre «in tiro» a



Le Firestone intermedie vengono portate lontano dalle macchine, pronte sullo schieramento con gomme pioggia. Verranno buone a metà corsa, dopo che le altre avranno dato preoccupazioni di tenuta

recuperare, classificandosi infine al quarto posto alle spalle delle tre Alfa, a soli 23" dalla rossa n. 6. I due piloti inglesi sono però tutto un coro di lamenti. La macchina «non ha grossi difetti — ci dicono — ma oggi ha avuto molti problemi». Hailwood si lamenta delle gomme che si consumano troppo presto e che lo hanno affaticato molto nella guida. Bell dice

che, prima ha dovuto cambiare la batteria e infine, alla parabola invece di un «quinta-terza» ha fatto un «quinta-prima», con il risultato di piroettare nella sabbia della parabola. «Per riparare ho dovuto togliere la sabbia con le mani dal motore, perdendo molto tempo». Il giro veloce li consola.

Con la sua barba rossa che lo fa

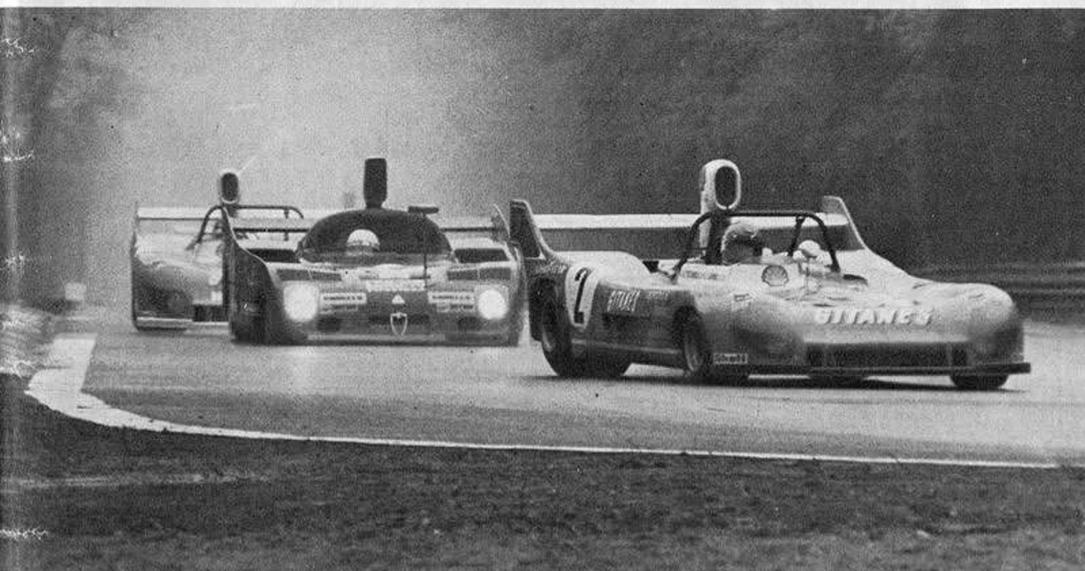
assomigliare a Garibaldi, il piccolo Muller, che in coppia con Van Lennep ha portato la Porsche con compressore della Martini al quinto posto assoluto, è abbastanza contento. Muller, ci conferma che con questa macchina farà tutto il mondiale, mentre con una Porsche 910 sponsorizzata dalla Martini disputerà l'Interserie (ma non parla della speciale Ferrari per il Can-am).

Pica e Pianta sono contenti del risultato ottenuto: con la Lola Ford sono al sesto posto, la macchina è andata bene e può diventare ancora più competitiva.

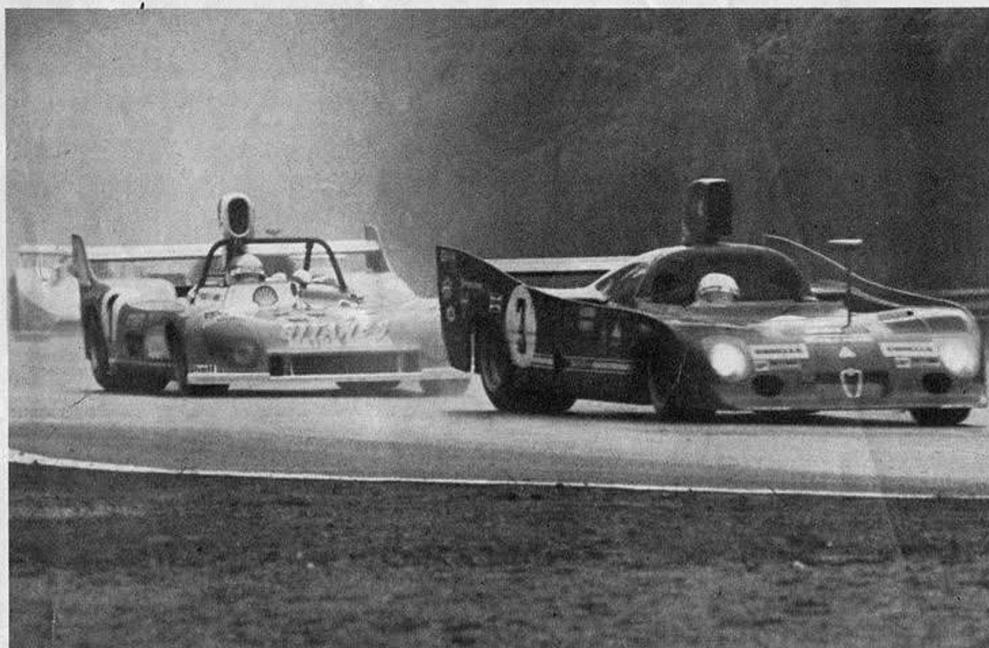
Joest e Casoni con la vecchia ma sempre valida Porsche 908 (che attende il suo turbo) sono arrivati settimi. Casoni si è detto contento della macchina che come sempre si comporta bene e non dimostra gli annetti che ha. Il programma di Casoni è di fare quasi tutte le gare mondiali in coppia con Joest.

Delle due Lygier Maserati in gara una si è dovuta ritirare per la rottura del cambio mentre quella di Laffite Serpaggi si è classificata ottava. Ad assistere le due macchine c'era tutto lo staff della Maserati, dall'ing. Alfieri al direttore generale Malleret, che hanno seguito con passione la prestazione delle vetture che montano il motore preparato a Modena.

g. c.



Altri due momenti della battaglia iniziale fra le Matra e l'Alfa di Merzario. Qui sopra, guida Pescarolo, poi l'Alfa e Beltoise. A destra, Merzario precede Beltoise. La pista all'inizio era ancora bagnatissima; poi migliorerà pur non asciugandosi completamente



giri arrancanti con le gomme inadatte, e quello perduto nella fermata che poteva essere evitata, lo ha messo fuori causa, ai fini del discorso delle prime posizioni. Mortificando anche Stommelen, che aveva logicamente anche lui le sue ambizioni.

I due hanno poi ritrovato il secondo posto grazie alla disavventura drammatica di Facetti, che è stato bravissimo all'inizio della gara come lo era stato nelle prove, e che è stato ancor più bravo a cavarsela d'impaccio nella delicatissima fase della sbandata a trecento all'ora al curvone, riuscendo a riportare la macchina al box. Con lui Andrea De Adamich ha finito la gara, completando così il massiccio successo delle macchine rosse, il colore che continuiamo a preferire.

Abbiamo ammirato la Gulf. Hailwood e Bell hanno guidato benissimo; ma hanno avuto dei guai con le candele, prima, e poi una uscita di pista quando Bell ha sbagliato la cambiata all'ingresso della parabola. Anziché quinta terza ha fatto un quinta-prima che ha messo la macchina in balletto, facendola finire sulla

sabbia, ma ha potuto riprendere e finire. Di Bell è il giro più veloce, ottenuto quando la posizione rispetto alle avversarie poteva far sperare di recuperare il terzo posto. Ma è un successo statistico, perché di certo Merzario e Andretti, a pista asciugata, avrebbero potuto far meglio, se le circostanze lo avessero richiesto. Invece a quel punto per le Alfa Romeo c'era solo la preoccupazione di finire bene, come è avvenuto, nonostante che sulla macchina dei primi la possibilità di utilizzare la frizione, nell'ultima parte della corsa abbia fatto sorgere qualche timore.

E' stata la grossa giornata della Firestone, che ottiene la sua prima grande vittoria dopo tanto tempo. Ora che abbiamo visto come anche in F. 1 la Firestone sia tornata in primo piano, questa nuova constatazione ci rallegra, perché elimina una disparità che svantaggiava taluni concorrenti rispetto ad altri.

La Porsche turbo ha finito bene. Monza è circuito che pone meno problemi di altri, alle macchine col compressore; comunque alla Porsche continuano i loro esperimenti,

e guardano sempre al futuro, con la speranza che la Formula Silhouette venga adottata.

Bravissimi Pianta e Pica con la Lola tre litri, e bravissimi Joest e Casoni con la vecchia Porsche 908 i quali hanno sostenuto un errore nel contagiri: dai calcoli del loro box sarebbero quinti non settimi. Quel che è da mettere in risalto è la prestazione delle Ligier-Maserati. La macchina di Chasseuil-Leclere, col motore potenziato, ha dovuto ritirarsi col cambio (Citroen) bloccato. Quella di Laffite-Serpaggi, ha finito all'ottavo posto, davanti a tutte le Porsche Carrera RSR, il che è molto.

Peccato che Vittorio Brambilla, con la Abarth Osella non abbia potuto continuare la sua bella corsa. All'inizio era tra i primi; «la macchina, come ci diceva, suonava come un violino», purtroppo si è fermata con la pompa della benzina rotta.

Fra poco c'è S.P.A. L'Alfa Romeo ci sarà di certo, almeno pensiamo insieme con la enorme folla dei tifosi italiani. Anche in Belgio ci piacerebbe tanto che sia... rosso.

Franco Lini



Collettore per Fiat 128 berlina rally-coupé



tipo FILIPINETTI disegnato dall'ing. Mike PARKES

Comparazione tempi di ripresa 128 coupé 1300 cc		
Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.4	11.9
0 - 120	18.1	16.7



41034 Finale Emilia (Modena)
Tel. (0535) 91.104

Dopo le 2 ore soltanto bagarre di «classe»

MONZA - L'ormai classica riunione commissariale del dopo prove aveva ammesso alla corsa i primi 40 tempi, prescindendo dal 123% della media dei tre migliori tempi, che ne avrebbe permessi undici in meno. Non si allineano l'Abarth-Osella 1300 di Truffo-«Pal-Joe» (Truffo, nei giri di riscaldamento, è uscito a Lesmo per probabile rottura di un attacco della sospensione), la Chevron di Moreschi-Marzi e la Lola di Nesti-Morelli. Quest'ultima, che aveva difficoltà di accensione, inizierà poi la corsa con una decina di giri di ritardo, come la Chevron di Smith-Blades e la

di loro, Beltoise e Facetti mentre Ickx resta intrappolato. Pescarolo passa subito in testa, con Merzario in scia e Beltoise poco lontano; poi, già staccati, Facetti e Hailwood, che iniziano un lunghissimo duello che si protrarrà fino al primo cambio. Viene poi Pica, solo, l'Abarth 2000 di Brambilla che Ickx non riesce a superare, la AMS di Mohr, la Porsche Turbo di Muller, la Lola-BMW di Moser, le Ligier e la Porsche di Bonomelli, che ha preso la testa nelle Gran Turismo.

I primi tre se ne vanno, con Merzario nel sandwich Matra e Facetti a «litigare» con la

Gagliardi, che in piena rimonta spicca un ottimo 1'48"8 al 12. giro. Nelle GT, purtroppo subito costretto ai box Bonomelli, si sviluppa un bellissimo duello ravvicinato fra le Carrera di Fitzpatrick e di Keller, duello che terminerà solo alla fine della corsa.

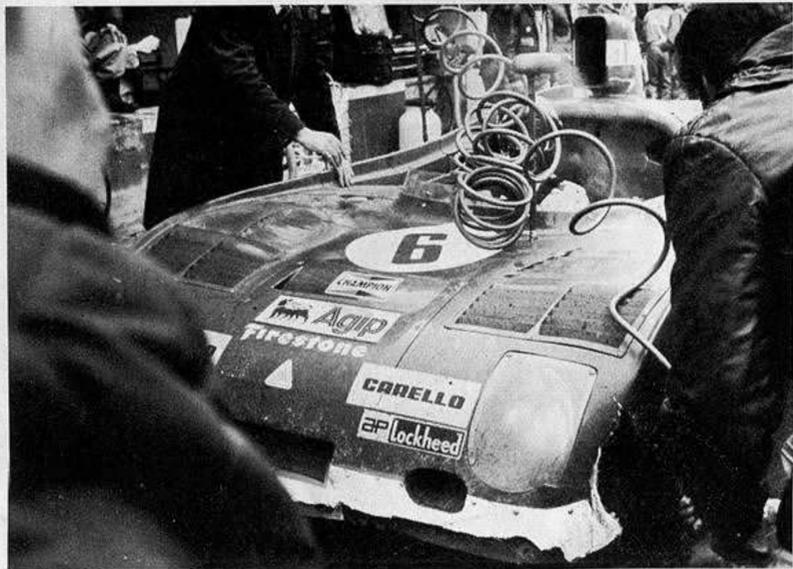
BRAMBILLA regredisce

Al decimo passaggio, Pescarolo e Merzario sono a ruota, segue Beltoise ormai a 7", poi Hailwood che ha momentaneamente passato Facetti, quindi la Lola-Motul 3 litri

sono prima, terza e sesta.

Piccola «rivoluzione» nella 2 litri: Brambilla comincia ad avere noie alla pompa benzina, Mohr che era passato in testa si ferma con i bulloni del volano tranciati, l'altra Abarth-Osella di Rosselli e del rientrante Galli è rallentata anch'essa da noie di alimentazione. Resta la Lola-BMW di Moser, seguita ora da vicino dalla sibilante Ferraris di Gagliardi.

Al box Alfa, si anticipano prudentemente i cambi per non avere sorprese con i pneumatici, e Merzario rientra al 32. giro, contemporaneamente ad Ickx. Sulla 3 riparte An-



La parte anteriore sinistra dell'Alfa 33T12 di Facetti e de Adamich, rovinata dopo l'urto al curvone per l'afflosciamento di un pneumatico



Laffite e Serpaggi hanno ottenuto un ottimo 8. posto assoluto con la Ligier-Maserati, ad assistere le quali c'era l'ing. Alfieri (a destra)



↓ ECCO LA calzatura che vi fa più ALTI di 7 cm

Quando portate queste scarpe non si scopre assolutamente il loro segreto! Gli uomini che si preoccupano della loro eleganza e che hanno solo qualche centimetro di statura in meno non avranno più problemi. Solide e molto comode, create in vari modelli, queste calzature vi permetteranno di seguire la moda col vantaggio innegabile di sembrare...
più alti di 7 cm.

Documentazione gratuita da richiedere a:
DIFFUSION-POST s.r.l.
Via F. Baracca, 1 - 37100 Verona
Tel. 045/91.27.03

AS



Tre vetture protagoniste, riprese a Lesmo. Si tratta della Carrera di Bonomelli e dell'americano Keiser, attardata sfortunatamente da un dado ruota, della mostruosa Porsche-Turbo di Muller-Van Lennep, e della Lola-Ferraris di Gagliardi-«Pooky», ritiratasi per un'inezia

Dallara di Filannino-Piazzini.

Tutti partono con gomme piovole, poiché anche se non piove la pista è bagnatissima. Alfa e Gulf mantengono cerchi posteriori da 15", mentre le Matra hanno posteriormente un pneumatico da 13", presumibilmente uno sviluppo del racing da acqua così ben collaudato in Formula 1. Gli alettoni sono quasi a zero per tutti, per non «caricare» troppo le sospensioni e rendere la guida più morbida. Solo Ickx sceglie gomme intermedie, sperando in un rapido asciugarsi della pista o fidando nelle sue conclamate qualità con il bagnato, ma non sarà una scelta felice.

Partenza lanciata: Pescarolo è un po' in anticipo, toglie un attimo e si fa «rubare» lo scatto da Merzario. Dietro

Gulf. Ickx arranca, poi al quarto giro prende la sola decisione da prendere: torna al box, mette le «piovra» e torna in pista, doppiato e più o meno decimo. Pescarolo allunga, girando regolarmente in 1'40", ma Merzario non lo molla, approfittando anche di qualche esitazione del francese nei doppiaggi, già iniziati. A questo proposito, da sottolineare una notevole disciplina in pista, dopo qualche «brivido» nelle prove.

Nelle 2000, saldamente primo Brambilla, seguito dalla sempre migliore AMS di Mohr, avvantaggiato anche da un'ottima scelta di pneumatici (stretti, su cerchi da 10" di canale dietro), con un motore Cosworth BDA 1780. Vengono poi la Lola 294-BMW di Moser e la Lola 292-Ferraris di

Pica. Merzario passa Pescarolo, che al giro successivo non transita: ha rotto una biella, sbucca dalla parabolica in folle e riesce a raggiungere solo l'inizio dei box. La Matra-Simca n. 2 non viene neppure portata al suo box, ma esce a spinta dal cancello sotto gli occhi degli uomini Alfa. Resta Beltoise, ora, a difendere il prestigio della marca campione. Jean-Pierre si fa poco alla volta sotto a Merzario, rallentato da un eccesso di sottosterzo dovuto ad un anormale consumo dei pneumatici piovole, ora che la pista si va progressivamente asciugando.

Beltoise prende contatto al 25. giro, proprio mentre Hailwood, probabilmente con problemi analoghi, si fa staccare dal magnifico Facetti. Ickx è risalito bene, ed ora le Alfa

dretti, sulla 4 resta al volante Ickx. La sosta è stata piuttosto lunga, con nuove pastiglie freni; sosta anche Facetti, che resta poi al volante. Quattro giri dopo, è la volta della Matra a fermarsi: cambia gomme e l'intera sezione di coda, con un alettone con maggior incidenza viste le migliorate condizioni di aderenza. Fra l'altro, il suo alettone aveva ceduto al centro.

FITZPATRICK guida le GT

Al termine delle soste, questa la situazione: in testa la Matra di Beltoise, che è restato al volante, con un vantaggio di una ventina di secondi su Andretti (la sosta Alfa è stata più lunga), di 40" su Facetti, di poco più di un

minuto sulla Gulf, sulla quale dopo la sosta è rimasto Hailwood. Doppiati, seguono Ickx e Pianta, che ha dato il cambio a Pica.

Segue la Porsche-Turbo, inutile dire regolarissima, che resiste bene all'incalzare della 908-3 sulla quale è Casoni. Si ferma purtroppo una delle Ligier-Maserati, quella meglio piazzata (era undicesima) di Chasseuil, per rottura della leva del cambio. Nelle 2000, ora Moser è nono assoluto, mentre nelle GT insiste Fitzpatrick ora insidiato dalla RSR di Kauhsen, che ha dato il cambio a Schickentanz. Peccato per Bonomelli, che ha

menomata nella aerodinamica anteriore, e de Adamich, che sale per il suo turno, si troverà una vettura non proprio perfetta fra le mani. Va al box la Gulf, con un pezzo di carrozzeria in meno. Il caso vuole che la ritrovi Truffo nella presa d'aria laterale dell'Abarth di Rosselli-Galli, che si ferma per surriscaldamento: ma ormai la guarnizione della testa è andata, e per i due toscani sarà d'ora in avanti un calvario.

Andretti in pratica ha riguadagnato 20" a Beltoise, ed è a meno 7"4 quando finisce il suo turno, assieme ad Ickx. Sulla 3 riparte Arturo, sulla

sultato di grande prestigio. Nella 1600, corsa solitaria della GRD-Ford di Pozzo e Musca, ora perfetta dopo i guai in prova con i rapporti del cambio. In testa, queste le posizioni: Merzario-Andretti, Ickx-Stommelen, Facetti-de Adamich, poi Hailwood, Muller-Van Lennep, Pianta-Pica, Joest-Casoni, Laffite-Serpaggi e Moser-Nicodemi, primi della 2 litri.

FACETTI-BELL unica incertezza

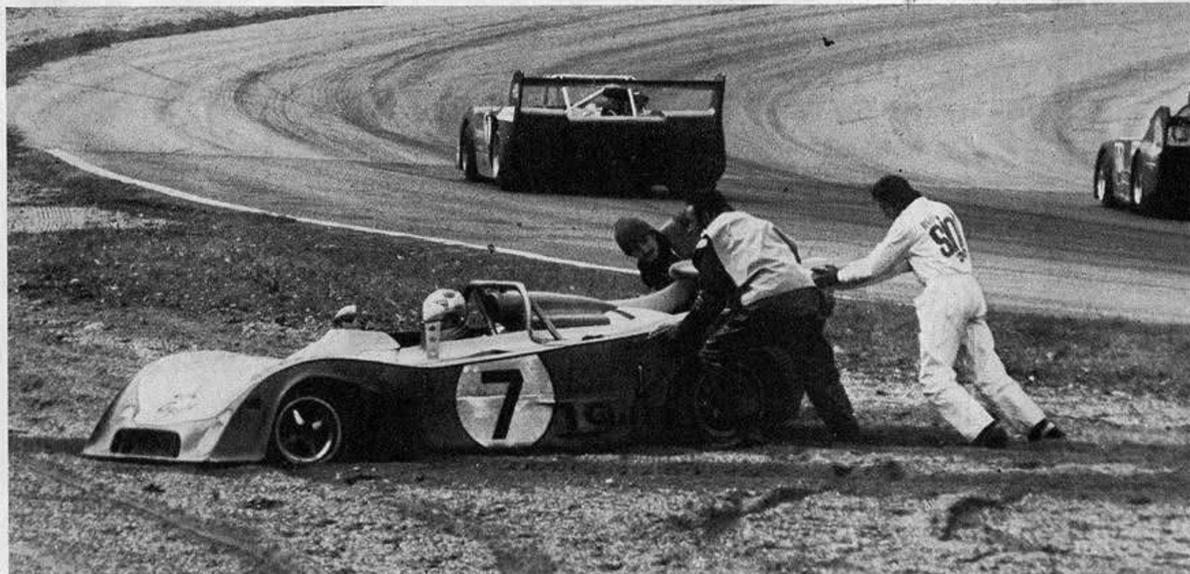
Al 78. giro, mentre fa la sua sosta di routine (un po'

lunga con cambio delle candele), la Gulf sulla quale sale ora Bell è « saltata » dalla velocissima Porsche Turbo. Bell si lancia all'inseguimento del suo quarto posto, e queste sono in definitiva le sole due macchine in pista che stanno « tirando », a parte le Carrera GT che è dall'inizio che si danno la caccia. Questa sfuriata di Bell porta ad un interessante risultato per la Gulf, cioè il giro più veloce assoluto, ottenuto al 96. giro. Contemporaneamente, terza sosta per l'Alfa: sia Merzario che Stommelen riforniscono e rimangono al volante.

Proprio quando ha riguada-

condo posto — Smith-Monti con la Chevron. Non c'è tregua fra le GT, la cui classifica è movimentata dalle soste: dopo un predominio a metà corsa della RSR di Keller-Heyer, riprende il comando (ed il 1. posto assoluto) quella di Fitzpatrick-Loos, mentre Schickentanz-Kauhsen sono arretrati.

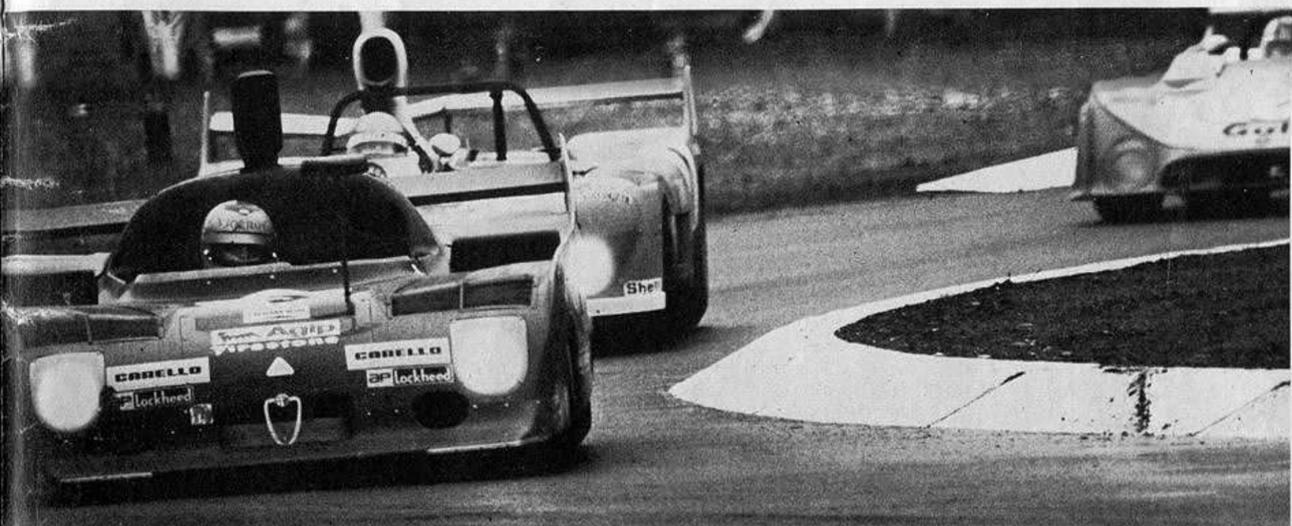
La gara subisce un altro paio di sussulti: è quando la Gulf, che in condizioni normali gira in quasi 10" di meno della Porsche-Turbo, ripassa quarta e va ad insidiare il terzo posto di Facetti (ed è per questo che ai box Alfa non si ritiene opportuno



Subito dopo aver concluso il suo inseguimento alla Porsche-Martini, Derek Bell si è insabbiato, in parabolica, a causa di un cambio di marcia sbagliato. Ha perso in totale 2 giri, ma non il 4. posto



Nanni Galli, al suo ritorno alle corse, è stato sfortunato. Eccolo darsi da fare nel rifornire la sua Abarth, e poi grondare benzina per un riflusso



Ecco alla variante Ascari l'Alfa di Andretti, che ha appena dato il cambio a Merzario, la Matra di Beltoise e la Gulf di Hailwood. Inizia la rimonta dell'Alfa che si concluderà con Arturo al volante



Pino Pica e Giorgio Pianta hanno condotto una magnifica gara con la Lola-DFV 3000; eccola in variante inseguita dalla RSR di Bonomelli

perso 10 minuti al box per il dado di una ruota che non si sbloccava. Subito prima della fine del suo turno, Gagliardi passa Moser e diventa primo delle 2000.

Inizia il turno di corsa decisivo. Andretti, dopo un ambientamento che ha portato il suo ritardo da Beltoise fino a 31", si mette a tirare decisamente, ed il gruzzolo della Matra scema giro per giro. Beltoise gira in 1'34"8 al 57. giro, Andretti gli risponde il giro dopo con 1'32"8. E sono più o meno 2" al giro che l'Alfa riguadagna alla Matra, mano a mano che il terreno migliora. Nel frattempo, Facetti è stato protagonista di un'avventura da brivido al curvone: ha forato, ma ha controllato bene la sbandata, non potendo impedire un urto contro il guard-rail. La vettura è

4 inizia la sua corsa Stommelen. Si attende ora la sosta di routine della Matra: Esce il segnale, i meccanici si preparano, ma la 670 non arriva: è ferma prima della parabolica con un rinvio del distributore d'iniezione rotto. Passano alcuni secondi, poi Jarier si toglie il casco, i meccanici rimettono a posto gli attrezzi ed i due box si svuotano. La corsa finisce praticamente qui.

I dubbi, infatti, riguardano ora le posizioni dalla quarta in poi oltre che i primati di categoria. Nelle duemila, dopo un « numero » in partenza (si è girato in pista, uscendo dai box), « Pooky » è costretto a ritirarsi con la Lola-Ferraris per un ritorno di fiamma che fonde alcuni tubi dell'iniezione, mentre l'8V milanese era avviato ad un ri-

La progressione dei giri veloci

giro	pilota	tempo	media kmh
2.	Pescarolo	1'42"1	203,647
8.	Merzario	1'39"1	209,606
11.	Merzario	1'38"5	210,880
44.	Andretti	1'37"9	212,175
53.	Andretti	1'34"6	219,577
58.	Andretti	1'32"8	223,789
62.	Andretti	1'32"3	225,048
62.	Hailwood	1'32"3	225,048
89.	Merzario	1'31"7	226,521
96.	Bell	1'31"3	227,513

gnato il quarto posto alla Porsche-Martini, per Bell è tutto da rifare: sbaglia un cambio e si insabbia in parabolica, perdendo un paio di giri fra disimpegno e sosta al box, dal quale poi riparte Hailwood. Si ferma anche la Lola-Ford 3000, riparte Pica poi si ferma subito dopo di nuovo: la macchina ha guai al cambio che la rallenteranno progressivamente, facendole perdere un quinto posto meritato.

Al 121. giro, nuove soste delle Alfa. Facetti sale sulla 6, Andretti sale sulla 3 mentre Stommelen fa il suo terzo turno consecutivo sulla 4. Stabilizzata la 2 litri, anche per la notevole falcidia di vettura. Resta saldamente al comando la Lola-BMW di Moser-Nicodemi, dietro alla quale sono ora — paghi del se-

fare raggruppare i piloti per una parata finale); e poi, quando avviene, a 10 giri dalla fine, l'incidente di Moser. La Lola dello svizzero sbanda in uscita di chicane, urta il guard-rail e poi si schianta contro la March-BMW che Serblin aveva abbandonato, in avaria.

L'ultimo brivido è davanti ai box. Andretti, ormai tagliato il traguardo sta terminando il suo giro d'onore ed uscendo dalla parabolica si accosta al muretto dei box, dal quale straripano i meccanici Autodelta, esultanti, i quali per un pelo non sono investiti dalla Chevron di Tondelli, che non aveva ancora avuto la bandiera. Dopo di che, le Alfa scompaiono « inghiottite » dalla folla.

Marco Magri



Hailwood ad un rifornimento con la Gulf. La 3 litri inglese ha migliorato nettamente, come assetto e come motore (ora il DFV « tiene » oltre 1000 km), forse è da ritoccare in penetrazione pura. A destra, l'assetto dell'ultima versione, il modello « C », della Matra-Simca

Cronometrate le big nel punto più veloce:
ALFA ROMEO 305 kmh, MATRA solo 298

L'aerocompromesso



DALL'INVIATO

MONZA - Dal punto di vista tecnico, il primo impegno mondiale ha confermato le novità delle vetture gruppo 5 viste a Le Mans, nelle prove preliminari del mese scorso. A Monza, infatti, nonostante la presenza della chicane definitiva, i problemi aerodinamici restano quelli del circuito francese, e quindi Alfa, Matra e Gulf hanno mantenuto l'aspetto collaudato in Francia. Che sarà poi con tutta probabilità l'a-

spetto definitivo che le Sport più impegnate nel mondiale '74 avranno per buona parte del campionato, visto che ormai l'aerodinamica ha scelto la via del compromesso, con forme valide in deportanza come in penetrazione.

Alfa e Matra, le due Case che maggiormente portano avanti il discorso aerodinamico, dimostrano come si possano ottenere più o meno gli stessi risultati con forme non proprio identiche. Più compatta, con forme meglio avviate, più bella in ultima analisi l'Alfa, con la

quale Michel Tetu continua nella sua « cura Alpine », di cui il cupolone posteriore, sia pure ridotto, è l'esempio più lampante; più tozza, apparentemente meno equilibrata la Matra-Simca, cui Caussin (l'ingegnere che ha anche la responsabilità dei telai) ha montato il nuovo muso che tende ad una maggiore aderenza anteriore perdendo il meno possibile in aerodinamica pura.

Il risultato è quello di un'Alfa probabilmente più veloce in senso assoluto, e di una Matra forse un pelo più stabile. Il cronometraggio istantaneo elettronico subito prima del curvone, che ha dato 305 kmh per l'Alfa e 298 per la Matra ne sarebbe una conferma.

Le Alfa, ora con il passo definitivamente fissato a 2500 mm., hanno accusato alcune noie di pneumatici nelle prove. Dopo un inizio di distacco del battistrada il martedì, sull'asciutto, con le gomme tenere « da tempo », il mercoledì le gomme pioggia hanno dato qualche grattacapo poiché strisciavano (dietro) nella carrozzeria. Dopo ripetute misure di circonferenza, si è arrivati alla conclusione che esse centrifugassero troppo in velocità, aumentando il diametro quel tanto che bastava per urtare la carenatura interna del passaruota.

Delle Matra, detto del nuovo muso, c'è da riferire la novità del braccio superiore della sospensione anteriore, fuso in titanio, e della definitiva adozione del cambio Hewland TL 204 con alcune modifiche fatte dalla Matra stessa nei leveraggi interni. Il cambio Porsche resta riservato alle vetture per le Mans, dove pare che apparirà una Matra-Simca completamente nuova, dato che l'attuale versione C ha ormai portato al limite lo sfruttamento del modello 670.

Ottima impressione hanno fatto le Gulf. Parliamo al plurale poiché Bell e Hailwood hanno girato sia con la numero 7 da gara sia con un muletto. Soprattutto il mercoledì, sotto la pioggia, le Gulf hanno dato spettacolo. Calzate con Firestone 9-20/13 anteriori e 14,5-26/15 posteriori, sono state velocissime, con Bell su tutti. Merito anche del motore Ford-Cosworth che, in situazioni di aderenza precaria, ha un'erogazione di potenza più progressiva. Si vede comunque che la cura dimagrante eseguita da Len Bailey ha dato i suoi frutti.

Poche le novità Porsche. Praticamente ferma ai suoi 380 CV la CV 908-3, ferme nel loro magnifi-

co equilibrio le Carrera RSR (ora stabilissime con i nuovi ammortizzatori Bilstein), qualche ritocco evolutivo nelle impressionanti Carrera Turbo del Martini Racing. Ora, ad esempio, sono state dotate di un'altra valvola « by-pass » a valle del turbocompressore Eberspacher, in funzione di sovrappressione. Ora, in pratica il motore della Carrera Turbo è un... mezzo motore da Can-Am, cioè con 6 cilindri invece di 12, un turbo invece di due, e 450 CV invece di 900.

Nel 2000, due interessanti novi-

ni) sono infulerate al cambio. La Chevron ha poi adottato una nuova sezione di coda, con pinnatura verticale ed alettone a tutta lunghezza.

Guy Ligier ha portato a Monza due vetture, una del modello conosciuto per Laffite e Serpaggi, l'altra con le più recenti novità per Chasseuil e Leclere. Si tratta di un nuovo motore Citroen-Maserati, che rende ora 360 CV, con nuove camere di scoppio e parti alterne e manovellismo alleggeriti. In più, al posto dell'impianto Ducellier ha u-



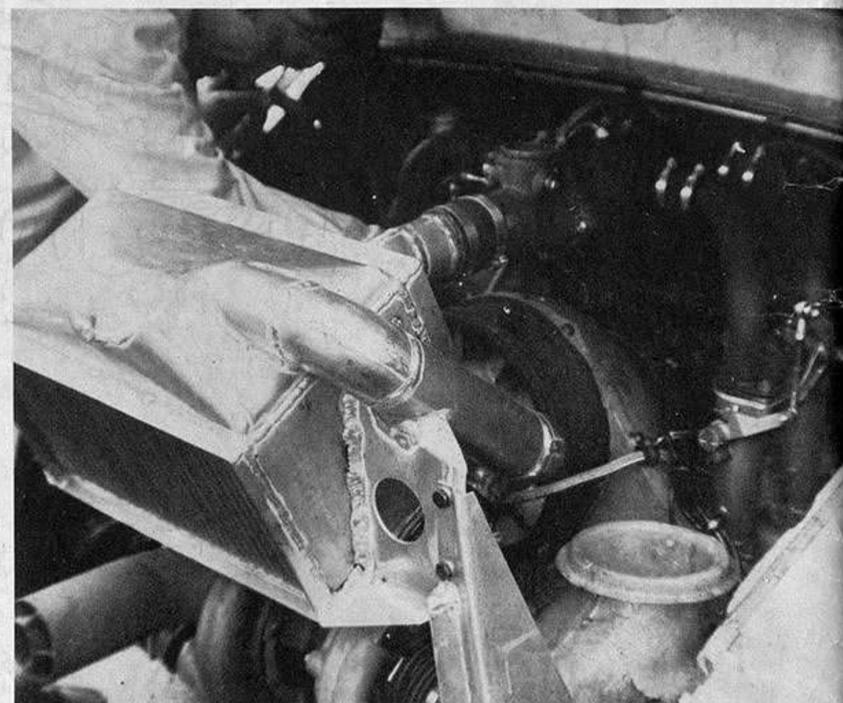
Ecco il « Moon-Buggy » novità estate 1974



automirage
sempre all'avanguardia

Per informazioni: AUTOMIRAGE s.r.l.

via Mazzini 26 - tel. (051) 307886 - 397456 - Bologna



Uno scorcio del 6 cilindri della Porsche-Martini. Dietro al radiatore si intravede il tubo di alimentazione della sovralimentazione, nel quale « pescano » i tubi dei singoli cilindri. Potenza 450 CV circa

tà: alcune Lola del recente modello 294 ed un esemplare della Chevron B 26. La 294 Lola è identica, esteriormente, alla 292, eccezion fatta per la carenatura attorno all'abitacolo, ora senza quel piccolo « divisorio » fra i due posti. Identico pure il telaio, mentre dietro ora vi sono i freni interni ed il cambio ha un nuovo leveraggio.

Più mortificata, invece, la Chevron. La B 26 infatti (quella di Tondelli-Soria, con motore 1300 Nova a ingranaggi) ha un nuovo telaio, diverso anteriormente, e che termina alle spalle del pilota. Il motore è portante, irrigidito solo da un traliccio in tubi. Le sospensioni posteriori (i freni sono ester-

na nuova accensione con distributore e Dinoplex della Marelli. Tutto ciò si traduce in 500 giri circa e 40 CV in più dell'altro. Le Ligier proseguono la loro collaborazione con la Michelin, adottando le coperture a carcassa radiale sperimentali della casa francese. A Monza la sigla era PB 9, con misure anteriori di 18-53/13, e posteriori di 24-53/13.

Ed ecco, a titolo di cronaca, alcuni dei rapporti di quinta marcia adottati. Ligier, 288 kmh a 8500; Porsche Turbo, 290 a 8000; Porsche Carrera gr. 4 (Schon-Borri), 256 a 7600; Porsche 908-3, 270 a 8200.

mag.

L'incidente di MOSER

Portato in Svizzera e operato di nuovo

MILANO - A cinquanta ore di distanza dall'incidente, l'ansiosa attesa di buone notizie ha finalmente cominciato a ricevere qualche piccolo spiraglio: Silvio Moser si trova — al momento di andare in stampa — ricoverato presso una clinica di Locarno, assistito e curato dall'équipe del prof. Marnioli, neurochirurgo ticinese ex allievo del prof. Kremli. Come è noto, il pilota ticinese aveva superato la fase di primo soccorso comprendente l'intervento operatorio effettuato a Milano dal prof. Corona fra le 17.45 e le 20.15 del 25 aprile.

Le immane illazioni facevano sì che sul caso si tentasse di imbastire le solite polemiche. Tuttavia, come la famiglia Moser tiene a precisare, non vi è stato alcun conflitto di competenze fra burocrazia italiana, per una volta innocente, e i desideri delle parti in causa. Il chirurgo italiano, posto di fronte ad una situazione di estrema gravità, ha dovuto decidere per l'intervento d'urgenza, riscontrando in seguito allo stesso alcuni sintomi di ripresa. Sintomi che ovviamente non hanno potuto sollevare le intuibili riserve sulla prognosi ma che hanno giustificato la speranza in un quaranta per cento di probabilità a favore di un esito benigno.

La susseguente fase di rianimazione intensiva presentava nella serata del 26 aprile un decorso a tendenza preoccupante ed era a questo punto che, d'accordo col prof. Corona, si procedeva a consultare anche il prof. Marnioli. Esiste fra i due clinici una divergenza di metodi riguardanti il tassello osseo rimosso negli interventi di craniotrapanzione, da ripristinare in loco secondo la prassi italiana.

Dopo il peggioramento riferito, si decideva di tentare il tutto per tutto e, accettando la proposta Marnioli, si provvedeva al trasporto a Locarno per autoambulanza nelle ore di minor traffico, il che avveniva tra le ore 3 di notte e le 4.15 di sabato mattina. Al suo arrivo Moser trovava la sala operatoria pronta e, alle ore 6.15 ne usciva dopo che il prof. Marnioli aveva provveduto a rimuovere le cause di versamento in cavità successivo al primo intervento. Il frammento osseo veniva stavolta depositato in congelatore per essere nuovamente impiantato a fase critica superata.

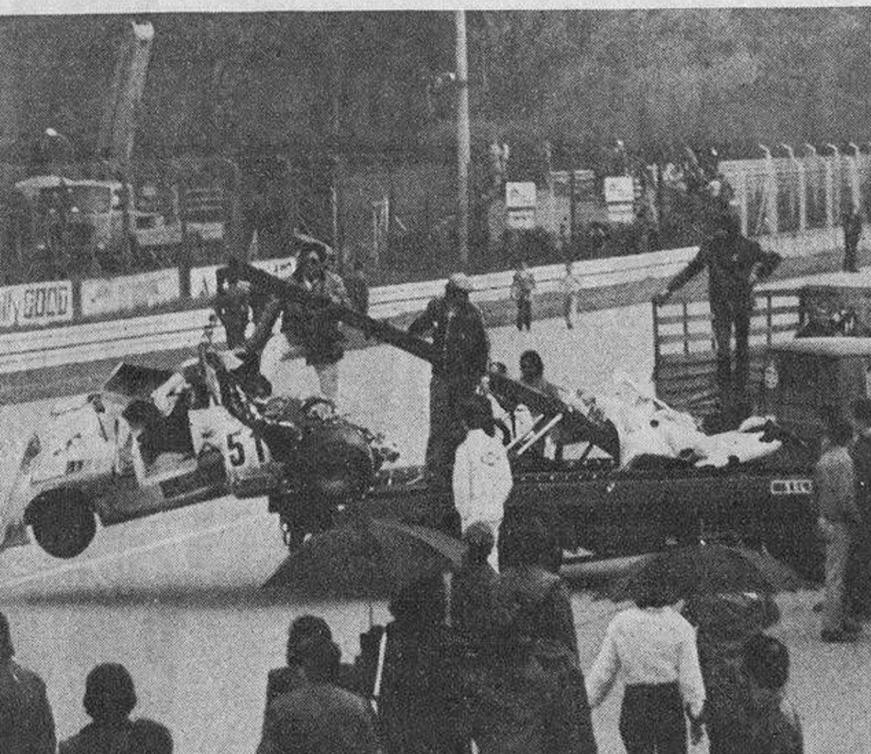
Nemmeno il prof. Marnioli evitava di porre le riserve sulla prognosi, tuttavia nella stessa giornata di sabato (e fino a domenica) risultavano osservabili sintomi più incoraggianti di quelli sino allora intervenuti.

Doppio estintore chiede la CSI

● Risolta con il buon senso la prevedibile «grana» alle verifiche del doppio estintore. Infatti, la FIA ha introdotto (a partire dal 1. gennaio!) delle nuove disposizioni, fra cui un estintore da almeno 3 chili autonomo nel vano motore. Solo che la norma non è ancora stata pubblicata. Quindi, per coloro che ancora non avevano avuto la materiale possibilità di venire a conoscenza, i commissari hanno chiuso un occhio.

MONZA - Sulle cause dell'incidente di Moser abbiamo raccolto la versione di alcuni testimoni concordi nell'affermare che la deviazione della traiettoria non si è verificata nel transitorio di uscita dalla variante Ascari, ma dopo che la vettura aveva ormai superato la fase di appoggio sulle sospensioni di destra e si trovava in rettilineo a carichi laterali equamente ripartiti. Subito dopo avere superato il raccordo di innesto della pista Junior del vialone, la rossa Lola-BMW della Bretscher Racing è stata vista scartare secco sulla destra fino a un primo impatto, pressoché frontale, con il guard-rail.

Successivamente la vettura, ormai fuori controllo, continuava nella sua imbardata investendo col fianco sinistro la March di Serblin ferma fuori pista nella fascia erbosa al di qua del guard-rail.



Qui sopra, così si è ridotta la March-BMW di Serblin, urtata (quando già era ferma da un pezzo) dalla Lola di Moser, che vediamo sotto in variante, proprio dove avrà l'incidente, schivare la 908 di Heiler

SPICCIOLI DI 1000

La quinta di ARTURO

● Nel primo giorno di prove, le ALFA avevano adottato una quinta abbastanza corta, proprio per fare i tempi. Nel secondo giorno di prove, hanno allungato la quinta. I rapporti erano in pratica identici per le tre macchine, con l'eccezione di quella di Ickx-Stommelen che avevano preferito una seconda ed una terza più corta per non fare in prima la variante. Dopo la corsa, Merzario ha detto che l'aver mantenuto i rapporti da asciutto anche per la gara ha fatto perdere qualcosa in accelerazione alle Alfa, rispetto alle Matra-Simca.

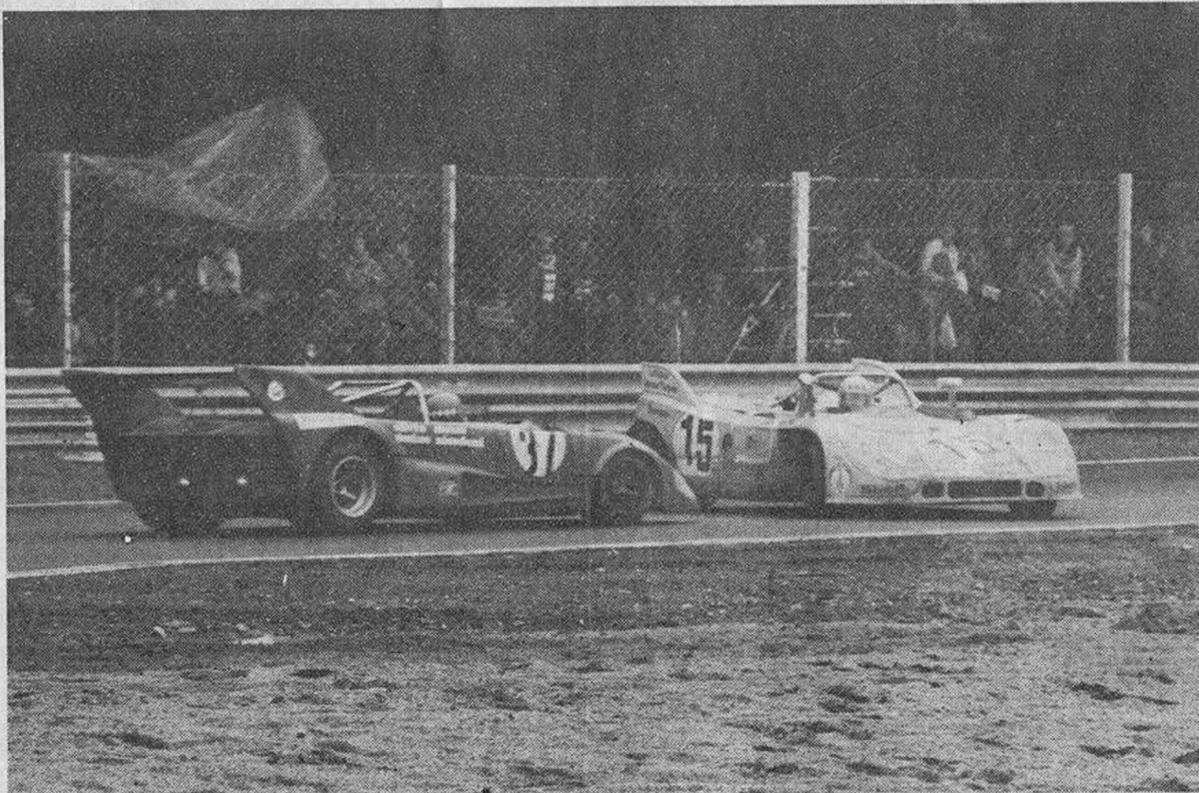
Ambulanza tempi (troppo) lunghi

Molte perplessità, davvero, ha destato in tutti, anche nei telespettatori che seguivano in diretta le ultime fasi della gara, il notevole ritardo con cui Moser è stato trasportato al centro di rianimazione. Le prime testimonianze parlavano di quasi una decina di minuti, ma siamo in grado, grazie alle riprese al videoregistratore, di rendere noti i tempi di intervento al secondo.

Subito dopo l'urto, sono intervenuti gli uomini della CEA, che hanno spento un principio d'incendio ed irrorato il terreno circostante, che si era inzuppato di carburante per rottura dei serbatoi. Poi, si sono messi ad invocare l'ambulanza, con gesti che si notavano anche in televisione, dopo aver estratto il pilota ed averlo adagiato sull'erba.

L'ambulanza è arrivata sul luogo dell'incidente 3'43" dopo che l'incidente era accaduto, ed ha impiegato (percorrendo il tratto di pista verso il cancello dei box, nel senso di marcia della corsa, ovviamente) 1'47" a portare il pilota al centro di rianimazione.

Si tratta di un tempo indubbiamente lungo, tanto più che le ambulanze dovrebbero essere dislocate praticamente «in pista», e l'incidente è avvenuto proprio vicino ad un punto-chiave come le chicane; un ritardo che potrebbe essere dipeso dalla «burocrazia» vigente all'autodromo di Monza, relativamente a certi interventi, che vanno richiesti al direttore di corsa, da questi autorizzati, e quindi eseguiti. In occasione dell'incidente di Moser, invece, l'ambulanza ha atteso di entrare in azione un periodo di tempo sufficientemente lungo perché, agli occhi degli spettatori televisivi, sembrasse non avere nulla ormai a che fare con l'incidente stesso, ma si muovesse per un altro intervento, di pochi attimi antecedente.



Sospensione rotta? Probabile

I motivi e la dinamica dell'incidente sono comunque tuttora allo studio sulla base dei pochi reperti e delle tracce riscontrate sia al suolo che sul relitto della vettura. Fra le varie ipotesi possibili, sostanziata da un tratto di tubazione del carburante rinvenuto tranciato netto all'uscita dalla variante Ascari, ci sembra più probabile quella del cedimento — o allentamento — di un perno di ancoraggio della sospensione al telaio, che avrebbe provocato la disarticolazione di un braccio e poi l'«apertura» di una ruota dell'avantreno.

● Presenti due MARCH-BMW, quella di «Tatog»-Voltolina, che non si è qualificata per mancanza di preparazione, e quella ex-Hezemans acquistata da Nardari, che era con Serblin e Bozzetto. Quest'ultimo, il mercoledì, ha avuto la brutta avventura di perdere il cofano posteriore (quello ultimo tipo, con due prese d'aria dinamiche), per distacco dei ganci di tenuta. Si è poi rimediato con un cofano vecchio tipo. In corsa poi, dopo che Serblin era molto ben piazzato, la rottura di un alberino del cambio l'ha immobilizzata dopo la chicane, dove poi è stata distrutta dall'urto della Lola di Moser.

Non si spiega in tal caso l'assoluta mancanza di sintomi premonitori, come quelli che hanno permesso all'Abarth di Brambilla-Lafosse di fermarsi senza danni proprio in quei paraggi, nonostante il cedimento della sospensione posteriore destra. A meno di non voler considerare causa determinante le violente sollecitazioni cui le vetture vengono sottoposte nel passaggio attraverso la chicane. Ma allora non si spiega più come possano, le stesse vetture, aver disputato fino allo scorso anno la Targa Florio.

● Molto ammirata, e non solo per i colori verde-blu scelti da Mila Schon, la PORSCHE CARRERA RSR di Schon-Borri. Infatti, è risultato molto buono il lavoro all'assetto compiuto da Zonca, il preparatore della TAM-AUTO che ha in cura la macchina. Per ottenere una buona stabilità lasciando la macchina abbastanza «morbida», Zonca fa lavorare inizialmente le molle a spirale concentriche agli ammortizzatori, poi le barre di torsione di serie, ottenendo così un indurimento progressivo. In seguito, lavorerà attorno al motore, per ora «originale Stoccarda».

● Notevole impressione ha nuovamente destato come alla sua prima uscita ad Imola nel settembre scorso, l'8V di ROMEO FERRARIS. Durante l'inverno, il tecnico milanese ha ritoccato il suo motore 1000 4 cilindri, che è esattamente la metà del 2000, aumentando la coppia ma rendendone meno «brusca» l'erogazione di potenza. Trasferite sul 2 litri, queste esperienze ne hanno ancora migliorato le già notevolissime capacità. Ora il motore ha oltre 300 CV e può ruotare a 12.500 giri. Peccato che in corsa, quando già era al comando della classe, un riflusso di benzina nella parte centrale del basamento, provocato dalla rottura della presa d'aria dinamica, è stato innescato dallo spinterogeno, e le fiamme hanno «colato» i tubicini dell'iniezione. Di Ferraris era presente anche il 1300, per Rombolotti e Serattini, i quali purtroppo hanno potuto provare solo il mercoledì con la pioggia e non si sono qualificati.

● LA PIOGGIA del secondo giorno di prove ha giocato un brutto scherzo a parecchi illustri pretendenti alla partenza, che non avendo provato con l'asciutto sono rimasti con tempi piuttosto alti. Fra costoro, la Pantera del «Blue Team» di Gallo, Locatelli e Radicella, ed i piloti Porsche, Haldi, Ballot-Lena, «Tambauto».

MERZARIO si era «battuto» in prova

Senz'olio in chicane anche 1'27"

MONZA - «...Se non avessi trovato dell'olio che mi ha fatto fare un testa coda avrei girato in 1'27", tempo che ho sempre sostenuto si può ottenere nella Monza con la variante...» Così ha risposto Merzario a chi si complimentava con lui per il miglior tempo ottenuto nella prima giornata di prove. Gli allenamenti della «prima» mondiale Marche sono stati condizionati dalla pioggia. Se si esclude un'oretta durante l'intervallo della prima giornata, quando la pista si è asciugata e ha permesso all'Alfa Romeo di ottenere la «pole position» è sempre piovuto (Prima del testa coda citato, fino all'imbocco variante Merzario era stato appunto cronometrato a 1'27" in quel giro). L'ing. Chiti aveva portato a Monza per le prove quattro 33tt12, lucidissime e perfettamente a punto a detta degli stessi piloti.

La grande rivale dell'Alfa Romeo e campione del mondo in carica la Matra Simca, è scesa a Monza con due macchine, è stata distaccata di quasi un secondo dall'exploit di Merzario. E' stata la coppia Larrousse-Pescarolo ad ottenere il diritto alla prima fila a fianco di Merzario, mentre Beltoise e Jarier sono stati scavalcati dalla coppia Facetti - de Adamich.

Andretti ha lasciato come, al solito molto lavorare Merzario che ha messo a punto la macchina. Non ha fatto molti giri l'americano di Trieste, comunque il suo tempo di 1'28"80 è stato il quinto in assoluto, assieme a quello della Matra-Simca di Jarier.

Chi ha un po' «deluso» in queste prove ancora asciutte è stato Ickx, che non è andato più in là di un 1'31"47. Meglio, di lui ha fatto il suo compagno Stommelen e la Gulf di Bell che fa coppia con Hailwood.

Alle spalle di queste tre marche, tra le quali si gioca il titolo 1974, si è autorevolmente inserita la Lola-Conworth di Pica Pianta, (che ha girato in 1'33"27 con alla guida Pica).

Molto bene si è comportata anche l'Abarth Osella. Con Brambilla, si è messa a ridosso delle più potenti tre litri, oltre a essere le migliori in assoluto della classe due litri come exploit di punta. Sulla seconda Abarth-Osella in coppia con Rosselli è rientrato (da «gentleman» dice lui) Nanni Galli, che ha girato in 1'40"48, mentre il suo compagno ha fatto meglio di lui di 8 centesimi.

Ci si aspettava di più dalle potenti Porsche Carrera con turbo compressore, ma le vetture di Stoccarda hanno accusato alcuni problemi alla carburazione e non hanno fatto gran che. Il miglior tempo lo ha ottenuto Van Lennep che ha girato in 1'40"42, meglio della vettura iscritta dalla Martini ha fatto la Ligier-Maserati di Chasseuil-Leclere che ha girato in 1'39"35. Moser e Nicodemi con la Lola T 294 sono secondi nella classe 2000 alle spalle di Brambilla-Lafosse.

Festa ALFA anticipata

ARESE - Se esistevano dubbi sulla continuazione dei programmi agonistici 1974 da parte dell'Alfa, vittoria di MONZA a parte, essi si sono diradati dopo le persino alate parole, da oratore che ha la spigliatezza del dire senza retorica, che il nuovo Presidente dell'Alfa dr. Guani ha indirizzato ai convenuti nell'auditorium sociale del nuovo stabilimento di Arese per la consueta premiazione (in chiave austerità) svoltasi alla vigilia della 1000 KM italiana.

Nel suo saluto agli invitati il nuovo presidente dell'Alfa Romeo dr. Guani dopo aver rilevato che «le vittorie del 1973 (650 fra assolute, di categoria, di classe e la conquista di 23 titoli nazionali) hanno un valore tanto più significativo, in quanto sono state ottenute, per la maggior parte da dilettanti, con vetture di proprietà», ha ricordato elogiandone le doti i due valorosi piloti periti nella Coppa del Re a Francorchamps l'italiano Massimo Larini ed il belga René Dubois e dell'ing. Orazio Satta Puliga che grande contributo ha dato alla Casa milanese anche con le 33 tt 3, per le quali ha tessuto anche l'elogio del direttore generale Autodelta ing. Chiti.

pilota	vettura	pneumatici	martedì	mercol. I	mercol. II
Merzario Andretti	Alfa Romeo 33tt12	Firestone	1'28"26 1'29"80	1'44"45	— 1'50"86
Larrousse Pescarolo	Matra-Gitanes 670	Goodyear	1'29"20 1'29"48	1'43"66	—
Facetti De Adamich	Alfa Romeo 33tt12	Firestone	1'29"70 1'31"76	1'47"68 1'48"82	— 1'51"28
Jarier Beltoise	Matra-Gitanes 670	Goodyear	1'29"80 1'31"47	1'45"31 1'42"26	—
Stommelen Ickx	Alfa Romeo 33tt12	Firestone	1'30"84 1'31"53	1'50"62 1'43"00	1'55"44
Bell Hailwood	Gulf-Ford Gr. 7	Firestone	1'31"16 1'33"21	1'43"22 1'42"12	— 1'44"53
Pica Pianta	Lola-Ford T 282	Goodyear	1'33"27	1'54"47	1'54"91
Brambilla Lafosse	Abarth-Osella PA2	Firestone	1'38"13 1'39"98	— 2'09"86	— 1'56"47
Moser Nicodemi	Lola-BMW T 294	Firestone	1'39"01 1'50"56	1'58"15	— 2'20"06
Leclere Chasseuil Ligier	Ligier-Maserati	Michelin	1'39"95 1'57"15	— 1'59"95	— 2'15"90 2'05"90
Rosselli Galli	Abarth-Osella PA2	Firestone	1'40"40 1'40"48	—	— 2'05"13
Van Lennep Mueller	Porsche-Martini Turbo	Dunlop	1'40"42 1'40"51	1'50"10 1'49"86	1'50"35 2'00"43
Joest Casoni	Porsche 908-3	Firestone	1'40"64 1'42"96	—	—
Laffite Serpaggi	Ligier-Maserati	Michelin	1'42"68 1'44"84	2'05"90	2'03"51 2'08"96
Mohr Finotto	AMS 274-Ford	Firestone	1'43"22 1'53"36	1'52"00	— 2'03"24
Gantner Lehman	Lola-BMW T 292	Firestone	1'44"28 1'47"11	— 2'04"39	—
Monti Smith P.	Chevron-Ford B23	Goodyear	1'44"32 1'47"34	1'54"93	—
Ferrier «Gimax»	Chevron-Ford B23	Firestone	1'44"97 1'48"44	— 2'04"26	—
Schueler Hailer	Porsche 908-3	Firestone	1'45"02	—	— 2'40"39
Le Guellec Heavens	Lola-Ford T 294	Firestone	1'45"65 1'47"13	—	—
Nesti Morelli	Lola-Ford T 294	Firestone	1'47"12 1'54"12	— 2'16"16	— 2'04"34 2'40"49
Borri Schon	Porsche Carrera	Firestone	1'47"25 1'49"35	2'27"04 2'38"37	— 2'19"32
Bonomelli Keiser Schenetti	Porsche Carrera	Firestone	1'47"29 1'51"14	— 2'04"42	— 2'29"19 2'05"49 2'29"65
Fitzpatrick Loos	Porsche Carrera	Firestone	1'47"50 2'15"53	— 2'07"34	—
Blancpain Dupont	Chevron-Ford B23/26	Firestone	1'47"73 1'49"51	—	— 2'21"57 2'13"45
Keller Hayer	Porsche Carrera	Dunlop	1'47"80 2'04"12	1'59"91 2'01"32	—
Smith R. Blades	Chevron-Ford B23	Firestone	1'47"95	— 2'07"05	— 2'05"91
Kausen Schickentanz	Porsche Carrera	Dunlop	1'48"20 2'10"98	— 2'03"35	—
Truffo «Pal-Joe»	Abarth-Osella 1300	Firestone	1'49"20 1'52"74	2'02"82	— 2'12"80
Pozzo Mussa	GRD-Ford 1600	Firestone	1'50"05 1'53"88	—	— 2'09"31 2'21"04
Neuhaus Pesch	Porsche Carrera	Firestone	1'50"25 1'52"97	—	—
Moreschi Marzi	Chevron-Ford B23	Firestone	1'50"30 2'02"35	—	—
Sindel Greger	Porsche Carrera	Dunlop	1'51"40	— 2'07"59	—
Serblin Bozzetto Nardari	March-BMW 73S	Goodyear	— —	— 1'53"30 1'57"50	— — 2'43"58
Fallo Olivar	Lola-Ford T294	Firestone	1'55"87	2'07"36 2'34"08	2'11"11 2'25"51
Gagliardi «Pooky»	Lola-Ferraris 292	Firestone	—	2'05"09	1'55"95 1'56"53
Tondelli Soria	Chevron 1300 B26	Firestone	1'58"71	2'19"79 2'14"63	2'18"06 2'33"78
Boeris Anastasio	Chevron-Ford B23	Firestone	—	2'03"02 2'05"91	— 2'05"80
Filannino Piazzi	Dallara-Ford 1600	Firestone	—	2'03"78	— 2'24"28
Zorzi Piloni	GRD-Ford 2000	Firestone	—	—	— 2'05"27
Zbinden Cheneviere	Porsche Carrera	Firestone	1'51"64	—	—
Hotte Haldi Ballot-Lena Fernandez	Porsche Carrera	Firestone	1'52"31	— 1'58"24 2'01"34	— 2'18"78 2'16"27
«Tambauto» «Gianfranco»	Porsche Carrera	Firestone	1'54"58 1'57"77	2'15"53	2'15"11
Gallo Radicella	De Tomaso Pantera	Goodyear	2'07"10	2'32"77	— 3'19"52
Kocher Eggenberger	De Tomaso Pantera	Firestone	—	—	— 2'12"83 2'17"09
Pettiti «Mici»	Chevron 1600 B21	Firestone	2'17"26	2'18"35 2'17"62	2'20"09 3'11"69
Harrower Clarkson	Chevron-Ford B21	Dunlop	2'24"16 2'46"52	2'32"08 2'33"50	2'30"62
Serattini Rombolotti	Ferraris 1300	Firestone	—	2'24"71	— 3'15"70 2'37"74
«Tatog»	March-BMW 73S	Goodyear	—	2'53"99	—

● Il tempo massimo di qualificazione, calcolato in base al 123% della media dei tre migliori tempi, risultava di 1'49"53. Non è stato preso in considerazione, e sono stati ammessi alla gara i 33 migliori tempi delle Sport ed i 7 migliori tempi delle Gran Turismo. In neretto, il tempo valido per la qualificazione e lo schieramento.



Il vuoto di DRAGONI

MILANO - Come spesso accade quando una persona manca improvvisamente, sono tanti a ricordare con incredulità di averla appena incontrata o di averle appena parlato. A Monza, giovedì, quando la voce del malore di Eugenio Dragoni è corsa dai box, al paddock, alle tribune, è successo questo e quasi ogni persona che incontravo poteva dire: «Pensa che gli avevo appena parlato, mi aveva consigliato...» oppure «mi aveva aiutato alle verifiche...» e ancora «si era troppo preso a cuore i problemi degli altri, ieri, per aiutarli, e si era molto agitato».

Quelle voci di piloti o di persone legate al mondo del nostro sport, che prese singolarmente non avrebbero offerto più di un attimo di ricordo, messe insieme finivano col comporre un unico elogio ad un uomo che nei tanti anni passati nell'automobilismo in posizioni di responsabilità ha raccolto consensi e critiche come è umano che sia. La direzione sportiva della Ferrari negli anni del ritorno al vertice mondiale, l'operazione giovani piloti col lancio in Formula uno di Baghetti e Bandini, l'impegno costruttivo profuso alla guida della celebre scuderia Sant'Ambroeus e, recentemente, l'incarico di ripetere l'operazione di rilancio del nostro automobilismo con la conduzione della squadra azzurra di Formula due, sono stati i momenti più importanti della sua vita sportiva.

Momenti che, insieme al successo, a volte sono coincisi con episodi più difficili, come il famoso caso Surtees che segnò la fine del rapporto tra il campione inglese e la Ferrari e le recenti polemiche sul modo di organizzare e condurre l'operazione CSAI per la Formula Due.

Incontrandolo in uno dei box di rappresentanza dell'autodromo di Monza, nel primo giorno di prove della 1000 KM, non avevo voluto che mi cedesse il posto a sedere... «Comandatore stia seduto, io sono giovane...». Si era appena risentito, forse perché la mia risposta poteva suonare critica nei confronti della operazione squadra azzurra. Poi si era messo a parlare spontaneamente della sua vita:

«E' vero, ho 65 anni, non sono giovane e sono soddisfatto della mia vita: sono rimasto orfano ancora bambino di entrambi i genitori, sono cresciuto da solo, ho studiato e poi mi sono trovato un posto nell'automobilismo che è la cosa più importante per me... oggi debbo dire che sono soddisfatto».

48 ore dopo è morto, al momento di uno dei tanti «via» a cui aveva assistito, proprio a Monza, la pista che era più di ogni altra la sua seconda casa. E' morto dopo aver fatto esordire i suoi «azzurrini» in modo più che positivo ad Hockenheim. Ha lasciato il suo posto ad un giovane ma si è portato via una esperienza ed una passione che se anche tagliate su di un modello ormai mutato, rappresentavano un patrimonio raro.

Gabriela Noris

Freddo con gli «acini» il campione d'Italia

MONZA: «Ringrazio tutti i veri sportivi italiani...» ha detto sbrigativamente al microfono di un grande albergo milanese Arturo Merzario ricevendo dalle mani del Presidente dell'AC Milano, il ministro Ripamonti, il trofeo del campione italiano assoluto, senza aver mostrato troppi sorrisi ai vari «papaveri» sportivi in giro. La cerimonia era iniziata con un discorso del Presidente dell'ACI Avv. Filippo Carpi De Resmini che aveva ringraziato i presenti, dichiarando la disponibilità dell'ACI per appoggiare la fine dell'austerità. Meno banale e più incisivo il ministro Ripamonti, che ha ricordato come lo sport automobilistico sia «Scuola di vita, che fa andare avanti il progresso tecnico e porta un notevole aiuto anche alla nostra bilancia commerciale. La validità piena dello sport automobilistico — ha continuato il senatore Ripamonti — è stato compreso anche dagli uomini del nostro governo, che non lo hanno voluto mortificare con leggi contrarie».

Ha approfittato dell'occasione il Ministro per anticipare che le disposizioni anti-austerità spariranno presto, per essere poi forse parzialmente ripristinate in settembre, quando i turisti se ne saranno andati dall'Italia. Il Senatore ha anche spezzato una lancia contro la legge che vieta la guida di auto veloci ai 65 anni (si è dimenticato però degli under 21enni).

Alla ritardatissima premiazione ACI c'erano presenti quasi tutti i piloti premiati. Un grande applauso ha accolto in particolare il vincitore del premio Felice Nazzaro, «Lele» Pinto, che al Rally Tap del 73 si fermò per prestare soccorso a due piloti.

La più larga percentuale di applausi è toccata, oltre che a Merzario, anche a Munari e Mannucci vincitori per i Rally, e all'ing. Lampredi che ha ritirato il premio vinto dalla FIAT per i Rallies.

● L'ing. Bacciagaluppi, Restelli, Tavoni, Maffezzoli e Galmanini sono stati premiati dall'Automobile Club Bologna con una medaglia ricordo per la veramente amichevole collaborazione che essi hanno prestato il 7 aprile a Monza in occasione della disputa della prova europea GT organizzata dall'ente bolognese. Erano tutti, prima stupiti poi commossi.

● Mario Andretti, alla premiazione dei piloti Alfa, ha «provato» l'abitacolo della 159, della P2 e della P3, sollevandone quindi il cofano per ammirarne i motori. Poi ha detto: «Chissà come facevano ad andare così forte con queste macchine senza freni».

«Spuntino» romagnolo per la 1000 di IMOLA

MONZA - Piadine e lambrusco hanno fatto da contorno alla presentazione da parte dell'AC Bologna della 1000 KM di Imola che si svolgerà il 2 giugno prossimo. Confermato che il circuito è stato ancora una volta leggermente modificato con l'adozione della nuova «chicane» nella parte alta del circuito, che rallenta la velocità in vista della curva della Rivazza, è stato delineato il prevedibile campo dei partenti con la possibilità del debutto Ferrari.

Invece la Gulf, per correre con la sua sola vettura a Le Mans ha già rinunciato.

Tutti i piloti che a Monza erano presenti al rendez-vous nel vasto padiglione che ospita bellissime vetture d'epoca e tutti senza eccezioni si sono detti contenti di disputare una gara mondiale su un circuito come quello di Imola. E sono stati rinvivati in questa decisione, dopo la... «corsa al Lambrusco» e alle piadine con prosciutto preparate alla maniera tipica emiliana, concordi nel dire che, con tentazioni del genere, nessuno mancherà alla 1000 KM di Imola.