

Dalla girandola TRANS-AM di LIME ROCK la Porsche Carrera di Holbert

Sviene il partner italiano di NEWMAN

LIME ROCK, (CONN) - La prima tappa della Trans-Am, che ha richiamato 25 mila spettatori sulle colline verdeggianti del Connecticut, frustate da un vento fresco, ha visto Hal Holbert trionfare a bordo di una Porsche Carrera.

La gara è stata punteggiata da numerose uscite fuori strada e da testa-coda per fortuna senza conseguenze. La curva numero uno è stata la trappola del meraviglioso circuito di un miglio e mezzo, dove si sono « azzuffati » trentacinque mezzi lanciati alla conquista di quaranta mila dollari.

L'inizio è stato veloce, con Peter Gregg, che aveva conquistato la « Pole Position » alla media di 150,925 kmh, dinanzi a Carl Shafer su Camaro il quale ha subito uato ondo alle sue possibilità attaccando il piccolo pilota della Florida che dopo cinque giri ha dovuto abbandonare per un urto laterale con un altro concorrente più lento, sfasciando così la Porsche biancoazzurra.

Ne ha approfittato Shafer il quale però, dopo venti giri ha anche egli toccato un altro concorrente rovinando il fianco destro e perdendo alcuni preziosi minuti al box per riparare rapidamente il danno prima di riprendere la corsa. Comparso Gregg sono stati Shafer e John Buffum su BMW, tre litri, a dare il « Thrill » agli infreddoliti spettatori. E la lotta tra i due è durata per oltre trenta giri, sino a che Buffum è stato costretto al ritiro per la rottura della trasmissione.

Da quel momento il comando è passato a Holbert che ha tenuto a bada la muta degli inseguitori, con Ludwig Heimrath su Porsche 911 sulla scia. La gara è continuata per 131 giri, pari a duecento miglia, con numerosi sorpassi nelle retrovie dove Maggiacomo (Javelin) è stato l'animatore più colorito.

Da segnalare l'ottima prova fornita dall'italoamericano Thomas Ciccone, di Providence. In coppia con l'attore Paul Newman. Dopo cento giri, Ciccone ha dato il cambio ed è svenuto per pochi secondi. Per Newman non c'è stato molto da fare però, poiché dopo cinque giri ha dovuto fermarsi per noie alla frizione.

E' stata questa la prima prova dell'anno vinta dal giovane pilota della Pennsylvania, al suo secondo anno di carriera, grazie ad una Porsche Carrera simile a quella guidata dal compianto Peter Revson a Daytona, nella corsa dei campioni. Dei trentacinque partenti, soltanto 15 hanno tagliato il traguardo

GARA TRANS-AM DI LIME ROCK (Connecticut), 4 Maggio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Al Holbert (Porsche Carrera) media di 149,163 kmh; 2. Ludwig Heimrath (Porsche 911) a 55"; 3. Michael Keyser (Porsche Carrera RSR) a un giro; 4. Andy Peter (BMW) a due giri; 5. Sam Posey a cinque giri; 6. Chauncei Maggiacomo. **Giro più veloce:** Al Holbert, al 93., media di 155,149 kmh, nuovo record della pista

Il pilota negro corre solo per 250 metri

LIME ROCK - La gara Trans-Am è stata preceduta da una competizione per Formula Volkswagen nella quale si è imposto Elliot Forbes Robinson su Lynn, alla media di oltre 150 km all'ora.

Il grosso plotone di trenta partecipanti, tre dalla Svezia, ha preso il via a ritmo scatenato. Il redivivo Randy Bethea, il pilota negro, che la Viceroy ha preso sotto la sua ala la scorsa settimana, dopo aver percorso duecentocinquanta metri di rettilineo all'imbocco della prima curva, ha toccato Keith Thomas, mandandolo fuori strada ed ha sfasciato le sospensioni posteriori finendo sul prato. E' stato indubbiamente una prima delusione per la casa di sigarette la quale si attendeva dal pilota negro dei veri miracoli. « Mi rifarò la prossima volta. Debbo ancora abituarli alla nuova macchina », ci ha detto Bethea dopo l'incidente.

Attesa la prova di Bertil Roos, il Ronnie Peterson del momento, il quale è sceso in campo insieme ad altri due connazionali uno dei quali, Fred Kottulinsky su Lola T322 si è piazzato in seconda posizione, il pilota però, chiamato « Pel di Carota », ha dovuto arrestarsi entro il primo arco di gara per noie alla distribuzione. Tom Bagley, che due settimane fa si era imposto sul difficile percorso di Atlanta, è riuscito ad ottenere la poltrona d'onore a pochi secondi dal vincitore.

Le novità in questo settore sono diverse, molto modificate le linee aerodinamiche che avvicinano le formule VEE alla Formula Uno e con la potenza motore aumentata di diversi cavalli

In palio circa 4 mila dollari ed un ricco trofeo che ha premiato la gara del pilota californiano il quale, terminata la corsa di quaranta giri, pari a 62 miglia, è salito su una Porsche Carrera per la Trans-Am, ed ha combattuto tenacemente per circa mezza corsa prima di abbandonare con l'avantreno fuori fase, per una uscita fuori strada.

Lino Manocchia

GARA GOLD CUP FORMULA VEE - Lime Rock, 4 Maggio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Elliot Forbes Robinson (Lynn), media 153,233 kmh; 2. Fred Kottulinsky (Lola T322); 3. Tom Bagley (Royale); 4. Peter Moody (Tui Supernova); 5. Harry Ingle (Zinc); 6. Bro Jaktlund (Supernova); 7. Howdy Holmes Lola T252

• **ROGER PENSKE** ha annunciato che il suo secondo pilota per Indianapolis sarà il giovane **MIKE HISS**, rookie of the year 1972, che già in precedenti occasioni è stato impiegato. La prima vettura sarà invece guidata da Gary Bettenhausen.

• Il progetto del motore **VEGA** ad iniezione elettronica che la **GENERAL MOTORS** doveva presentare nel corso di quest'anno, è stato rinviato a data da destinarsi

PAU - Una delle cose che più sorprendono nel mondo delle corse ad alto livello, è la molto diffusa ignoranza dei regolamenti ufficiali che la CSI si affanna a promulgare. Non è un fatto nuovo, ma rimane un fatto sorprendente. Se vede che la gente disposta a sorbirsi la lettura attenta dei periodici bollettini della CSI non è molta, e tra i pochi ci sono in maggioranza i giornalisti.

Esempio ultimo di ignoranza delle regole è stato dato dai commissari sportivi di Pau, che non sapevano come dal primo gennaio la CSI abbia autorizzato il cambio di macchina, dopo le prove e prima della gara, nel caso che sia reso necessario, a condizione che il cambio non comporti nessuna differenza di macchina, telato o motore.

A conoscenza di questa regola, della quale li avevano informati noi, gli uomini che erano venuti qui con la squadra ufficiale CSAI avevano pensato di poter far correre Flammini con la intatta macchina

Regolamenti sconosciuti

di Truffo, dato che Flammini si era qualificato grazie anche al forfait di Gubelmann. Senonché i commissari sportivi di Pau non hanno voluto ascoltare questa storia, rifiutando di ammettere il cambio di macchina.

Malignamente si potrebbe pensare che alla base del cavillare ci sia stata la presenza, subito dopo Flammini, di Paoli, tra i postulanti per la posizione di partenza. E poiché Paoli è della BP, la quale ha dato una larga mano alla organizzazione della gara, le illazioni si sono sprecate.

Comunque sia, ad un certo punto qualcuno era riuscito a trovare un codice sportivo internazionale aggiornato, e lo ha fatto leggere ai suddetti commissari. I quali non

hanno trovato di meglio che riscontrare una supposta differenza tra il testo inglese e quello francese, per insistere nel negare l'ammissione di Flammini.

Sarebbe bene che qualcuno pensasse a informare la CSI di queste anomalie, che non sono ammissibili. La regola esiste, e avrebbe dovuto essere applicata. Tra l'altro, nel caso specifico, l'incidente toccato a Queter nelle prove del mattino antegara, aveva anche risolto l'eventuale problema della ammissione di Paoli, ma ormai i commissari avevano preso la loro decisione e di certo non potevano rimangiarsela, per salvare la faccia.

Comunque sia, credo che in ogni caso Flammini non avrebbe preso il via, perché partire in ultima posizione, con quelle condizioni di pista, gli dava poche speranze di un buon risultato, contro le probabilità di qualche collisione che avrebbe danneggiato anche la seconda macchina della squadra CSAI



La Lancia Fulvia di Shekhar Mehta e Lofty Drews, si avvia verso lo stadio di Wembley, da dove scatta per la « World Cup », il lunghissimo rally organizzato in occasione dei mondiali di calcio

Lo CHALLENGE FISA nel nome di DRAGONI

VALLELUNGA - Proprio nella pista che qualche mese addietro lo aveva ospitato per la definitiva scelta degli azzurri della « sua » squadra CSAI, Eugenio Dragoni è stato commemorato con un minuto di silenzio poco prima che prendesse il via la gara delle 850. Il Challenge Fisa verrà titolato alla memoria del compianto commendatore milanese che tanto ha fatto per la valorizzazione delle scuderie e del campionato dei gruppi 1 e 3. Come già si sapeva, i finalisti dei tre gironi si disputeranno la vittoria in una finale unica, il cui luogo e la cui data sono ancora da stabilire (sarà forse al Mugello).

Il numero di ammessi alla finale sarà stabilito con un criterio di proporzionalità, in base ai piloti di ogni classe in ciascuno dei tre gironi, con un massimo di 21 piloti in totale.

Questi i gironi: **NORD:** Tre «Venezie, Lombardia, Piemonte, Liguria, Emilia-Romagna; **CENTRO:** Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo-Molise, Lazio; **SUD:** Campania, Lucania, Calabria, Puglia, Sicilia, Sardegna.

Per quanto riguarda le vetture, pare che la FISA sia fortunatamente tornata sui suoi convincimenti di qualche settimana fa, poiché non vi è

traccia delle « prescrizioni » restrittive che avevamo denunciato su Autosprint. L'unica remora, che peraltro sussisteva già gli anni scorsi, è quella che prescrive ad ogni pilota di utilizzare, per la finale, una vettura della stessa marca e classe con la quale si è qualificato.

E' confermato, infine, l'inserimento di due nuove classi di cilindrata: la oltre 2000 nel Turismo e la oltre 2000 nella Gran Turismo. Questo l'elenco ufficiale e definitivo delle gare valide per il Challenge FISA:

NORD - 23 maggio: gara a Varano; 16 giugno: Tolmezzo; 23 giugno: Mendola; 30 giugno: Lombardini a Varano; 8 agosto: Malegno. **Riserve** - 9 giugno: Bressanone; 13 giugno: Garesio; 14 luglio: Misano

CENTRO - 5 maggio: Vallelunga; 26 maggio: Magione; 30 giugno: Mugello; 21 luglio: Garfagnana; 28 luglio: Ascoli. **Riserve** - 4 agosto: Rieti; 18 agosto: S. Giustino; 1 settembre: Magione.

SUD - 23 maggio: Nicasco; 26 maggio: Pergusa; 14 giugno: Potenza; 23 giugno: Montepellegrino; 14 luglio: Pergusa. **Riserve** - 2 luglio: Coppa Farris; 21 luglio: Montevergine; 16 agosto: Cefalù.

Sempre più COPPA MARCH-BMW la F. 2

STUCK sbaglia



«DEP» vince

A sinistra, nella telefoto i primi due di Pau, Depailler e Laffite, assieme alla madre di François Cevert

COSI' (in 19) AL VIA

Hans Joachim Stuck (March-BMW) 1'17"13	Patrick Depailler (March-BMW) 1'16"17	Jacques Laffite (March-BMW) 1'17"68
Michel Leclere (Elf 2-BMW) 1'18"36	Andy Sutcliffe (March-BMW) 1'18"86	John Watson (Surtees-BMW) 1'20"09
Alain Serpaggi (Elf 2-BMW) 1'19"71	Gabriele Serblin (March-BMW) 1'20"26	Jimmy Miesusset (March-BMW) 1'20"38
Patrick Tambay (Elf 2-BMW) 1'21"06	Jacques Coulon (March-BMW) 1'21"21	Tim Schenken (Surtees-BMW) 1'21"18
David Purley (March-BMW) 1'22"04	Jean Pierre Jabouille (Elf 2-BMW) 1'21"24	Masami Kuwashima (March-BMW) 1'22"14
Paolo Bozzetto (March-BMW) 1'23"68	Giancarlo Martini (March-BMW) 1'26"03	
Jean Pierre Paoli (March-BMW) 1'30"40	José Dohlem (Surtees-Ford) 1'31"67	

DALL'INVIATO

PAU - Terza vittoria di una March-BMW ufficiale nel Campionato europeo di F. 2 che si avvia a diventare la «Coppa March-BMW» così come il Campionato GT è diventato la coppa Porsche. Stavolta è stato Patrick Depailler a vincere, e senza fatica perché la opposizione che poteva venirgli da Hans Stuck si è arenata subito in una slittata dovuta praticamente ad un errore compiuto dal tedesco.

Un errore banale e non consueto, perché è consistito nel cominciare la frenata all'approccio di una curva nel momento in cui una delle ruote anteriori era proprio sopra la striscia bianca di mezzzeria della strada. Sulla vernice della striscia la gomma del pneumatico non ha fatto presa e così la ruota si è bloccata facendo strisciare la macchina diritta verso la dura barriera del guard-rail, dove si è ammaccata stordendo la sospensione. Per il tedesco non è rimasto che stare a guardare gli altri, prendendosi la filosofia.

DEPAILLER doppia tutti

Via Stuck, la corsa non ha avuto storia che per i duelli che si sono scatenati alle spalle del vincitore ormai assodato. Depailler, infatti, ha tirato abbastanza forte per una ventina di giri, il tempo praticamente di doppiare tutti, e poi si è calmato aspettando gli eventi, cioè la fine della gara, stando ben attento a non commettere errori nelle difficili fasi dei sorpassi che si sono resi inevitabili anche dopo, perché di gente che andava molto meno di lui ce n'era tanta.

Il duello Laffite-Leclere per il secondo posto, poi quello molto bello e serrato tra Schenken e Serblin per il quinto, sono stati gli episodi che hanno dato vita alla gara, nei momenti in cui era possibile gustarla quando la pioggia non costringeva al rannicchiamento.

Elemento fondamentale di questa corsa, nelle prove e nella gara, è stata appunto la pioggia. Ha alterato i valori possibili, non permettendo a molti di esprimersi compiutamente, ed ha alterato anche la gara perché è chiaro che con la pista asciutta le troppe uscite di strada non si sarebbero verificate. Ed ha, soprattutto per noi, mortificato la spedizione degli «azzurri» giunti tardi e quindi tagliati fuori subito dalla possibilità di tentare almeno di farsi valere. Questo delle differenti condizioni di qualificazione, già verificatosi a Monza pochi giorni fa, è un problema

che si dovrebbe tentare di risolvere.

dominio assoluto dei motori BMW, dominio dei telai March con intrusione di quelli che la Alpine costruisce per la Elf 2, che sono delle Alpine che non possono correre col loro nome perché usano i motori BM, in attesa che il sei cilindri della Renault diventi possibile.

Però c'è stata anche la presenza della nuova Surtees, a dar nuovo tono a questa gara europea, ed è peccato che non si sia potuto vedere cosa poteva fare, perché Watson è uscito di pista prima ancora di poter finire il primo giro.

GRAN PREMIO DI SPA, gara internazionale valida quale terza prova del campionato d'Europa conduttori di Formula 2 - Pau, 5 Maggio 1974.

LA CLASSIFICA

1. Patrick Depailler (March-BMW), 75 giri in 1:54'33"57, media 108,415 kmh; 2. Laffite (March-BMW) a 1 giro; 3. Sutcliffe (March-BMW) a 1 giro; 4. Jabouille (Elf 2-BMW) a 1 giro; 5. Leclere (Elf 2-BMW) a 2 giri; 6. Schenken (Surtees-BMW) a 3 giri; 7. Purley (March-BMW) a 4 giri; 8. Kuwashima (March-BMW) a 4 giri; 9. Martini (March-BMW) a 4 giri; 10. Coulon (March-BMW) a 7 giri; 11. Serblin (March-BMW) a 14 giri. Giro più veloce: il 25. di Laffite in 1'28"06, media 112,832 kmh.

RITIRATI E CAUSE

Watson (1. giro) fuori strada; Stuck (2. giro) fuori strada; Dohlem (11. giro) motore; Paoli (12. giro) fuori strada; Bozzetto (15. giro) surriscaldamento; Tambay (22. giro) fuori strada; Miesusset (45. giro) motore; Serpaggi (50. giro) accensione.

Classifica Europeo F. 2 dopo 3 prove

	MONTJUCH	HOCKENHEIM	PAU	TOTALE
H. J. Stuck	9	9	—	18
P. Depailler	6	3	9	18
M. Leclere	1	4	2	7
J. P. Jabouille	4	—	3	7
J. Laffite	—	—	6	6
A. Sutcliffe	2	—	4	6
J. Watson	—	6	—	6
G. Serblin	3	—	—	3
P. Tambay	—	2	—	2
B. Roos	—	1	—	1
D. Purley	—	—	1	1

La pioggia ha alterato i valori anche perché ha messo in condizioni di inferiorità quelli che avevano le gomme Firestone, e non perché le Firestone siano inferiori alle Goodyear, ma perché il gran freddo ne ha impedito il riscaldamento che assicura aderenza.

In queste condizioni il fatto di aver portato la gara fino in fondo è stato titolo di merito. I classificati sono stati tutti bravi, e per noi c'è stata la bella corsa di Serblin che è stato ancora il più forte degli italiani, la intelligente condotta iniziale di Bozzetto che nonostante avesse adottato una tattica molto saggia, quella del tenersi lontano dagli altri nei punti più difficili e più favorevoli alle sbandate, è stato tradito proprio dall'aver dovuto urtare una macchina che si era messa di traverso davanti a lui.

MARTINI si fa valere

Infine la bella e positiva gara di Giancarlo Martini che è alla sua seconda esperienza in Formula due e che si era prefisso di finire, per accumulare esperienza utile. Ha pian piano acquisito confidenza con la macchina e con le condizioni veramente eccezionali della pista, e ad un certo punto si era messo anche ad attaccare, guadagnando terreno su parecchia gente abile. Una sbandata gli ha fatto capire che non valeva la pena di rischiare e così si è accontentato di finire, secondo lui, i suoi e secondo altri all'ottavo posto, secondo i cronometristi al nono.

In sostanza anche questa gara di Pau ha detto che quest'anno la lotta per il titolo sarà tra Stuck e Depailler, compagni di squadra ma fraternamente avversari. Gli altri debbono stare a guardare e profittare delle eventuali debolezze dei due che hanno le macchine ufficiali.

Ha detto anche che i nostri uomini sono validi, con Serblin che conferma le sue qualità già dimostrate e con Bozzetto e Martini che da privati fanno moltissimo. Noi non possiamo dirvi prima e non abbiamo potuto vederli stavolta, perché le condizioni sono state nettamente sfavorevoli ad un giudizio chiaro.

Auguriamo loro, ad ogni modo, che la ingarbugliata situazione della loro squadra possa trovare presto una soluzione soddisfacente che permetta di portare a termine un programma che avrà almeno il merito di completare un tentativo.

Franco Lini

• Tutte le March sono uguali, ma qualcuna è più uguale delle altre. Anche qui si è visto che le macchine ufficiali di Stuck e Depailler sono notevolmente più rapide di tutte le altre. Jochen Neerpasch della BMW e Max Mosley della March dicono che le macchine sono come le altre, ma non escludono che telai e motori abbiano magari avuto qualche aggiornamento dell'ultima ora.

• Le prove del venerdì sono state particolarmente rumorose da parte del pubblico, che ha affollato le tribune centrali. Erano quattromila giovanissimi scolari e studenti delle scuole di Pau e del vicinato, ammessi gratuitamente, e che sono accorsi in masse compatte. Giunti a 4000 ingressi, cioè alla capienza massima della tribuna loro riservata, gli organizzatori hanno chiuso i battenti.

• Così come, nel campionato delle Gran Turismo, le corse della stagione 1974 sono diventate in pratica una immensa «Coppa Porsche», adesso il campionato europeo della F. 2 sta diventando una grande «Coppa BMW» per ciò che riguarda i motori. Il solo motore Ford visto nelle prove della gara di Pau è stato utilizzato da Jose Dohlem, che peraltro non è riuscito a qualificarsi, cosicché alla partenza si sono visti soltanto motori BMW e la maggioranza delle macchine era della March, salvo quattro Elf 2, vale a dire telai della Alpine, e due Surtees.

• Grossissimi problemi per i tecnici della Firestone nelle prove sotto la pioggia e col freddo. Teoricamente, le loro gomme da bagnato dovevano essere migliori di quelle della Goodyear, ma la speciale miscela portata a Pau si è rivelata molto dura da scaldare, e con la temperatura molto bassa non hanno potuto raggiungere le temperature di esercizio, restando molto scivolose.

Spettatori GRATIS gli studenti

• Le March ufficiali utilizzano questo anno un nuovo musetto appuntito e più lungo di quello normale. Lo stesso musetto è stato provato anche da altri, ma pare che il risultato non sia stato ugualmente brillante. Eppure tutte le March dovrebbero... essere uguali.

• Per disposizione della superiore autorità della CEE, entro il 1978 su tutti gli autocarri circolanti nei paesi della Comunità Europea, verrà montata una «scatola rossa» che servirà a registrare le distanze percorse, la velocità, i «tempi» di riposo e, in caso d'incidente, la velocità dell'automezzo in quel momento.

• La politica del piano petrolifero non ha, per ora, toccato il gas liquido, ma si dà per certo che il CIP porterà fra breve il prezzo del GPL da 146 a 160 lire il litro.

• A causa del sensibile calo della produzione, 68.000 operai delle case VOLKSWAGEN e AUDI-NSU sono stati messi in cassa integrazione.

PAU - Cronaca breve. La storia della corsa, ai fini della vittoria, è stata sinteticissima. Depailler e Stuck ai ferri corti subito e davanti a tutti con facilità. Poi Stuck che fa uno sbaglio e va a sbattere contro un guard-rail. E Depailler dal secondo giro in testa solissimo e insolente, via doppiando tutti.

Per la seconda posizione c'è stata battaglia ma le condizioni della pista hanno sgranato il gruppo subito. Anche Watson è uscito di traiettoria, così è mancata la presenza della nuova Surtees a dare un poco di movimento.

Laffite, Leclere e Sutcliffe si sono a loro volta staccati dal gruppo e sono praticamente rimasti isolati; dietro di loro, è iniziato subito un bel duello tra la Surtees di Schenken e la March di Serblin, con l'italiano che è riuscito a superare Schenken dopo che nella fase iniziale era stato l'australiano a profittare di una esitazione di Serblin per andargli davanti.

Il duello è durato fino a quando Serblin ha dovuto fermarsi perché la sua macchina sbandava forte, ed al box hanno scoperto che si era rotto il braccetto trasversale superiore della sospensione posteriore di destra. Lo hanno sostituito ma ciò è costato quattordici giri di ritardo, cioè praticamente ogni speranza di buona classifica.

Le posizioni sgranate e praticamente acquisite sono variate solo in funzione dei ritiri o dei ritardi dovuti a sbandamenti od alla scarsis-

2 ERRORI tolgono subito PAPRIKA

sima visibilità in qualche momento di pioggia particolarmente forte. Di importante da segnalare è stata la eccezionale rimonta effettuata da Jabouille che è rimasto intrappolato tra gli ultimi nei primi giri a causa della cattiva posizione di partenza e della pochissima visibilità, ma che poi è riuscito a superare parecchia gente, terminando la corsa al quarto posto.

Anche Martini è stato molto attento a non incontrare ostacoli imprevisti, e ad un certo punto aveva cominciato a recuperare su quelli che erano davanti, ma una sbandata lo ha saggiamente consigliato a non forzare. A un tempo di gara è sparito Tambay che era in buona posizione per una sbandata che lo ha portato a sbattere contro le balle di paglia alla curva della stazione.

Più tardi, anche Paoli ha effettuato un testacoda completo, e purtroppo la sua macchina è rimbalsata sulla pista proprio mentre sopravveniva Bozzetto che era deciso e che andava benissimo, attento a non commettere errori, ma non ha potuto evitare l'urto, avvenuto a velocità ridottissima, e così gli si è danneggiato il musetto ed il radiatore che ha perduto l'acqua costringendo Bozzetto a fermarsi.

Ritirato Dohlem col motore rotto e con Coulon che andava sempre peggio per acqua nella accensione le posizioni erano praticamente fissate, con Leclere che era riuscito ad occupare la seconda posizione sopravanzando Laffite il quale tuttavia gli restava a poca distanza.

L'ultimo colpo di scena lo si è avuto proprio sulla linea di arrivo perché il direttore di gara, nella foschia sollevata dalle ruote sulla pioggia spessa, non riusciva a vedere bene le macchine in arrivo. Così ha alzato la bandiera a scacchi molto in alto, senza abbassarla, quando stava passando Leclere, anziché Depailler. Leclere ha creduto che la gara fosse finita ed ha rallentato, ma quando si è visto superare a tutta birra da Laffite, ha capito che c'era stato un errore. Cosicché ha riaccelerato in sbandata ma ormai era troppo tardi, perché era stato superato anche da Sutcliffe e Jabouille.

Hanno concluso la corsa tredici macchine sulle diciannove partite.



Patrick Depailler, a bordo della March-BMW ufficiale patrocinata dalla terza prova dell'Euro Formula 2, rovinata, in prova ed in gara, da una

f. I.

10 GIRI	20 GIRI	40 GIRI	60 GIRI
DEPAILLER	DEPAILLER	DEPAILLER	DEPAILLER
LAFFITE	LAFFITE	LAFFITE	LECLERE
SUTCLIFFE	LECLERE	LECLERE	LAFFITE
LECLERE	SUTCLIFFE	SUTCLIFFE	SUTCLIFFE
SERBLIN	SERBLIN	SCHENKEN	JABOUILLE
COULON	COULON	SERBLIN	SCHENKEN
SCHENKEN	SCHENKEN	JABOUILLE	PURLEY
TAMBAY	TAMBAY	COULON	KUWASHIMA
PAOLI	JABOUILLE	PURLEY	MARTINI
DOHLEM	PURLEY	KUWASHIMA	COULON
SERPAGGI	KUWASHIMA	MARTINI	
BOZZETTO	MARTINI	SERPAGGI	
PURLEY	SERPAGGI		
JABOUILLE			
KUWASHIMA			
MARTINI			
MIEUSSET			

L'altalena in corsa

Il nuovo triplano di SURTEES

PAU - John Surtees ha portato a Pau una nuova macchina, affidandola a John Watson. Non gli ha ancora dato una sigla definitiva, perché la considera ancora sperimentale in vista di possibili modifiche da apportare al modello definitivo. La macchina vista qui a Pau è distinta per ora dalla sigla SP 2, vale a dire «sperimentale seconda», ed è costituita dalla identica scocca utilizzata sulla TS 15, mentre completamente modificate sono le sospensioni anteriori e posteriori, oltre che i piccoli telaietti supplementari anteriori ed il telaio posteriore che regge il motore e la trasmissione.

La modifica più vistosa è rappresentata dall'alettone posteriore che è praticamente triplice, con una aletta superiore regolabile, una intermedia fissa e una bassa fissa sulla quale sono piazzati dei radiatori per l'acqua. Sono stati così eliminati i radiatori laterali che sulla TS 15 sono posti a fianco dell'abitacolo, alla altezza del corpo pilota. La macchina perciò ha una linea più snella e piacevole. Soprattutto nella attuale livrea bianca e nera della Bang e Olufsen, con la grande scritta Fina sul musetto.

● Assoluta uguaglianza di distacchi tra Depailler e Stuck durante le prove. Un secondo di vantaggio per il francese nelle prove del venerdì con la pista decente, ed un secondo di vantaggio sempre del francese anche nelle prove del sabato, svoltesi con la pioggia battente.

Depailler conosce benissimo la pista di Pau, mentre Stuck la scopriva, come molti altri. Tuttavia Depailler affermava che la pretesa di Stuck di ignorare completamente come fosse fatto il tracciato era falsa, perché lo aveva visto in giro, subito dopo il Gran Premio di Spagna, con una macchina privata, a mettersi bene in testa il percorso. E pare che Stuck abbia fatto anche parecchi giri a piedi, soffermandosi spesso addirittura ad annusare l'asfalto.

PROVE terribili (specie per Serblin)

Marciapiedi trappola anche causa la pioggia

PAU - Due sessioni di prove ufficiali, tra l'altro molto serrate perché dovevano determinare i qualificati alla partenza che sarebbero stati soltanto diciannove, sui 25 iscritti.

Nella prima giornata si è constatato come mancassero due uomini ritenuti di primo piano: Claude Bourgoignie, rimasto in Belgio e soprattutto James Hunt che non ha potuto avere in tempo la macchina, come leggete a parte. Mancavano anche le macchine della squadra CSAI, non giunte in tempo, per le ragioni che pure vedete a parte. Cosicché hanno provato soltanto 22 vetture.

Al mattino del venerdì le condizioni del tempo erano buone, e c'era persino il sole, ma a mezzogiorno è cominciato a piovere, e quando le prove sono cominciate la pista era bagnata e continuava a piovere leggermente. Un accenno di schiarita ha permesso a qualcuno di effettuare qualche giro abbastanza veloce, ma in complesso i tempi non hanno potuto essere quelli possibili, perché le condizioni della pista sono variate con rapidità, tanto da annullare ogni tentativo di mettere a punto le macchine con la scelta delle gomme adatte.

Si sono registrati parecchi incidenti di piccola entità, con tuttavia due uscite di strada che hanno provocato danni di un certo rilievo. Gabriele Serblin ha urtato la cordatura che circonda la aiuola al monumento del generale Foch, alla fine del giardino del parco Beaumont, con una certa violenza tanto da rompere la ruota anteriore sinistra e danneggiare la sospensione. Quando la macchina è stata riportata al box, hanno poi constatato che anche la scocca era rimasta danneggiata ed hanno dovuto ripararla coi mezzi un poco improvvisati a disposizione. Un gran lavoro per Trivellato ed i suoi meccanici che se la sono cavata bene.

Leclere con la Elf ha avuto un incidente spettacolare proprio davanti ai box, effettuando una sbandata che

lo ha portato ad urtare contro le barriere esterne. La sua macchina ne è uscita danneggiatissima, ma i meccanici hanno potuto rimediare sostituendo praticamente tutto il telaio anteriore.

Gli «azzurri» Truffo e Flammini erano presenti, ma non le loro macchine che sono partite in ritardo da Milano. Ad accompagnare la squadra non c'era come previsto il segretario della CSAI Saliti, dopo una tempestosa riunione milanese del gruppo di responsabili della «squadra C». A parte spiegheremo i retroscena. Comunque c'era Roberto Dragoni, figlio minore di Eugenio Dragoni, con l'evidente compito di essere attento nella tutela degli interessi della sua famiglia.

Miglior tempo a Patrick Depailler seguito da Stuck, come è logico e come era atteso. Buono il tempo di Serblin che non ha potuto girare molto e buono anche quello di Bozzetto e di Martini che anche loro non hanno potuto fare molto per le necessità di regolazione della macchina. Martini tra l'altro aveva qualche guaio col motore che non era perfetto. Non hanno provato i due italiani della squadra CSAI ed il francese Paoli (l'ex direttore del circuito Paul Ricard) che ha avuto dei ritardi nella consegna dei pneumatici e dei cerchi delle ruote.

Il sabato le condizioni della pista sono state terribili, con pioggia continua, spesso a rovesci violenti. La molta acqua e la temperatura molto bassa hanno impedito tempi di rilievo ed hanno messo a disagio quelli che avevano le gomme della Firestone molto lente a scaldarsi. Per i due «azzurri» e per Paoli, che provavano per la prima volta, il problema della qualificazione era evidentemente grosso e pressoché irrisolvibile. Anche Quenter aveva dei problemi, non avendo potuto ottenere un buon tempo il venerdì a causa di un motore fiacco e di rapporti sbagliati. Così come aveva problemi Dohlem

L'ULTIMATUM degli eredi dell'appassionato milanese

fa scoprire a PAU il bluff della Squadra azzurra

DRAGONI pagava e la CSAI si vantava!

PAU - La scomparsa di Eugenio Dragoni e questa gara di Pau, hanno permesso di veder un poco chiaro nella complessa storia della «squadra azzurra» di Formula 2, storia che presenta alcuni aspetti sconcertanti.

Si è infatti potuto sapere che questa squadra che corre sotto la sigla «C. Racing Team» (dove il «C» sta per CSAI) a parte il particolare della dizione di squadra corse in inglese, che è piuttosto sorprendente visto lo scopo nazionalistico che questa iniziativa dovrebbe avere, ha negli aspetti pratici della realizzazione dell'idea, le cose che lasciano sorpresi.

Dal punto di vista legale, infatti, la conduzione amministrativa della squadra non è della CSAI, ma di una società privata che Eugenio Dragoni aveva dovuto costituire a questo scopo preciso. Questa società, vale a dire Eugenio Dragoni, aveva praticamente finanziato le attività della squadra, anticipando le ingenti somme che erano necessarie per l'acquisto delle macchine e del materiale, ed il funzionamento della iniziativa. Non si è trattato di piccole cifre, ma di decine di milioni di lire, parecchie decine di milioni!

Non vogliamo insistere sugli aspetti morali di questa curiosa procedura, aspetti che saprete valutare da soli. Che una iniziativa «nazionale», strombazzata da ogni fine come un vanto della organizzazione sportiva nazionale, abbia dovuto essere finanziata personalmente da un privato, e perlomeno curioso, non trovate?

Che adesso, dopo tantissimo tempo che questa iniziativa è in movimento, si scopra che non è stato ancora provveduto al rimborso delle somme anticipate, è almeno sconcertante.

E' quel che è accaduto. Ed è quello che ha provocato il ritardo nell'arrivo delle macchine a Pau, perché adesso che Dragoni non c'è più i suoi eredi vogliono essere cautelati e non intendono continuare a far da «finanzatori» della CSAI. Cosa perfettamente comprensibile, perché i figli di Dragoni, pur amando lo sport, non hanno l'intenzione di continuare in questa azione, che era una specie di «pallino», personale, dello scomparso.

E' stato appunto il ritardo con cui le due macchine rosse della squadra sono giunte a Pau, che ha fatto scoprire questa vicenda curiosa e sorprendente (della quale peraltro esistevano avvisaglie), anche se era stato lo stesso Dragoni in persona a smentire. Una delle ragioni del ritardo era il tardivo arrivo dalla Germania dei motori, ma i motori sono arrivati nella giornata di martedì. L'altro grave motivo era appunto la richiesta fatta dai figli di Dragoni alla CSAI perché fosse provveduto almeno ad un parziale rimborso delle grosse somme anticipate. Una somma abbastanza consistente è giunta a Milano nella giornata di giovedì, ed a questo punto è stata decisa la partenza del camion con le macchine, giunto a Pau soltanto nella nottata di venerdì. Con la conseguente non partecipazione di Truffo e Flammini alle prove del venerdì, e quindi con la difficoltà di qualificazione riscontrata nelle prove del sabato, svoltesi sotto il diluvio.

A questo punto, indipendentemente dalle considerazioni di carattere morale che si possono trarre da questa situazione, resta da vedere quale sarà il futuro di questa iniziativa. Può essere che la CSAI stia cercando la soluzione, vale a dire il successore di Dragoni a capo di questa squadra, come potrebbe darsi che si verifichi un cambiamento di rotta nella politica CSAI, che potrebbe giungere fino all'esaurimento della iniziativa al punto in cui è giunta adesso.

A parte le nostre idee personali, che non collimano con quelle di quanti credono che questa sia la strada buona per creare dei nuovi piloti di valore internazionale, c'è appunto la strana situazione che adesso si scopre, a rendere perplessi sulla continuazione di questa attività, a nostro avviso impostata male.

Anche perché non sono di certo i programmi studiati a tavolino, e messi su carta, che possono creare gli uomini adatti a guidare le macchine da Gran Premio. Come tutta la storia dell'automobilismo sportivo ha ampiamente dimostrato.

f. l.



taglia il traguardo di Pau dopo aver dominato in lungo ed in largo questa gara insistente. Ora, Depailler ha raggiunto Stuck nella classifica europea

Tutti i tempi delle due giornate di prove a PAU

Depailler	March-BMW 742	1'16''17	1'26''96
Stuck	March-BMW 742	1'17''13	1'27''93
Laffite	March-BMW 742	1'17''68	—
Leclere	Elf 2-BMW Schnitz.	1'18''36	—
Sutcliffe	March-BMW 732	1'18''86	1'30''70
Serpaggi	Elf 2-BMW Schnitz.	1'19''71	1'33''89
Watson	Surtees-BMW SP 2	1'20''09	1'34''67
Serblin	March-BMW 742	1'20''26	1'31''53
Mieusset	March-BMW 742	1'20''38	—
Tambay	Elf 2-BMW Schnitz.	1'21''06	1'33''76
Schenken	Surtees-BMW TS 15	1'21''18	1'29''89
Coulon	March-BMW 742	1'21''21	1'32''65
Jabouille	Elf 2-BMW Schnitz.	1'21''24	1'31''59
Purley	March-BMW 742	1'22''04	1'33''90
Kuwashima	March-BMW 742	1'22''14	1'36''95
Quester	March-BMW 742	1'22''63	1'32''76
Bozzetto	March-BMW 742	1'23''68	1'34''47
Martini	March-BMW 742	1'26''03	1'32''77
Gubelmann	March-BMW 732	1'27''87	1'40''96
Flammini	March-BMW 742	—	1'30''22
Paoli	March-BMW 742	—	1'30''40
Dohlem	Surtees-Ford TS 15	1'31''57	1'32''98
Truffo	March-BMW 742	—	1'32''45
Ortega	Surtees-BMW TS 15	1'36''35	1'39''81
Merello	Surtees-BMW TS 15	1'36''35	1'43''63

che era l'unico col motore Ford. Nel corso di queste prove si è visto come Depailler fosse capace di staccare Stuck nella stessa misura che durante le prove con pista decente, cioè di circa un secondo. Si è visto anche come la impresa di quelli che tentavano la qualificazione fosse ardua, pur se Flammini è riuscito ad ottenere un tempo rilevante, quarto assoluto, sia pure a prezzo di parecchie sbandate e di una uscita di pista finale che ha danneggiato notevolmente la sua macchina. E' uscito di strada violentemente anche Gubelmann, la cui macchina era irrecuperabile, ed anche Watson che ha danneggiato la parte posteriore destra della nuova Surtees sperimentale. La pioggia è sempre caduta, anche se ad intermittenza il vento molto forte pareva poter modificare la situazione. I tempi finali

sono quelli che vedete nella tabellina.

Flammini era riuscito in pratica a guadagnarsi il posto in partenza, perché Gubelmann era senza dubbio impossibilitato a partire, visto lo stato della sua macchina. Ma i commissari sportivi, con una bella ignoranza delle più recenti norme della CSI, hanno opposto una grande resistenza alle legittime pretese della squadra azzurra, che avrebbe avuto ogni ragione di pretendere che Flammini potesse partire con la macchina di Truffo.

Nelle prove libere del mattino della domenica infine, Quester è uscito di strada sotto la pioggia ed ha danneggiato molto la sua macchina riuscendo così ad eliminarsi dalla corsa, e lasciando un posto libero.

f. l.

● La sportività di Pino Trivellato ha avuto modo di venire ancora alla ribalta in occasione della bollente gara di Vallelunga. Poco prima delle prove ufficiali, per una semplice ripicca, era invitato a tagliare una fetta di carenatura delle March. Dopo le stesse prove, quando tutti i team avevano urgente bisogno di smontare le gomme dai cerchi per avviare al consumo irregolare, Trivellato dimenticava sportivamente tutto e metteva a disposizione di chi ne era sprovvisto (vale a dire tutti) il suo attrezzo speciale indispensabile per eseguire l'operazione.

● La scuderia Bleu Team comincia a mantenere le sue promesse. Aveva parlato fin dal suo nascere di agevolazioni a giovani piloti ed in occasione del «Trofeo Tirrena Assicurazioni» sono stati istituiti due premi speciali di lire 100.000 ciascuno da attribuire a

Un errore CHEVRON

PAU - James Hunt, che poteva essere la «vedette» di questa corsa, in contrapposto alle March-BMW ufficiali di Stuck e Depailler, non è venuto a Pau. La ragione è molto curiosa: la nuova Chevron B 27 era pronta ma al momento di montarvi il motore si sono accorti che avevano sbagliato le dimensioni degli attacchi, per cui il motore non riusciva ad essere fissato.

giovani di età non superiore ai 24 anni che si fossero distinti per doti di guida e per comportamento corretto e leale. Una giuria di giornalisti sportivi presieduta dal dottor Saliti ha attribuito i due premi a Pedersoli, vincitore della gara di F. Italia dopo una appassionante rimonta dal quarto al primo posto, ed a Leoni che nella stessa gara si classificava secondo.

● Al termine della gara di F. Italia romana si è proceduto alle verifiche di ufficio delle macchine classificate ai primi tre posti. L'operazione, pur se il commissario tecnico era Caneschi (vero «Lo Bello» dei verificatori italiani, ma forse questa volta non aveva ancora digerito la «papera» presa con le macchine di De Vivo e Micangeli, ammesse alle prove e poi tolte un minuto prima del via) è stata molto rapida e limitata alle sole teste. Nessuna sorpresa comunque.

Da MONTHLERY a MAGNY COURS battaglie accanite

GREDER tra le due MARIE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTHLERY - Seconda corsa dell'anno sull'autodromo parigino. Nonostante uno schieramento più scarno del solito, circa 3000 spettatori, incoraggiati certamente dal bel tempo dopo la pioggia a scrosci caduta il sabato delle prove, si è presentata al circuito. La più vivace è stata senz'altro la gara per turismo di serie e, oltre alla lotta per la vittoria, tutti aspettavano l'inevitabile duello fra le due migliori conduttrici in pista, Marie Laurent e Marie Claude Beaumont. La prima pilotava la sua solita, potente Hemicuda di sette litri e riusciva a ottenere la posizione al palo, battendo di soli 3/10 la Commodore di Greder. Quanto all'altra, pure su Commodore, si è piazzata nella seconda fila, precedendo un gruppo di altre Commodore pilotate da conduttori tutt'altro che disprezzabili, come Rouget e Lagniez.

Marie Laurent ha approfittato della potenza della sua vettura per fare la migliore partenza e andare in testa al primo giro, ma Greder, che col passare degli anni non ha perso nulla del suo entusiasmo, ha deciso di prendere subito la faccenda in mano e all'inizio del secondo giro superava già la rossa vettura americana, alla forcella dei «due ponti». Ora in testa, Greder faceva il «forcing» per allargare il varco e ci riusciva rapidamente, dopo di che non gli è rimasto che assicurarsi una meritata vittoria, la seconda dell'anno.

Alle sue spalle grande battaglia, con le due conduttrici che non davano respiro a Rouget che al secondo giro era riuscito a occupare la seconda posizione. Marie Laurent lo superava all'ottavo giro e Marie Claude faceva altrettanto due tornate dopo. Sbarazzatosi di Rouget, Marie Claude sferrava attacchi decisi e nello sforzo batteva il record sul giro del gruppo 1, ma Marie Laurent teneva botta fino alla conclusione, tagliando il traguardo con soli 6/10 di vantaggio.

Nella turismo speciale vittoria di Aubriet su BMW CSL ufficiale, ma la corsa aveva perso interesse quando per noie meccaniche il favorito Geurie, su Ford Capri, usciva di pista al primo giro, dopo una furiosa rimonta essendo partito dal fondo dello schieramento.

Nella gara per sport e GT di serie successo facile di Momers, su Grac-Gotti con motore Chrysler, che non ha avuto rivali. Nel gruppo 3 invece, battaglia a tre fra le Porsche Carrera di «Bardino», Touroul e Meo.

Poi le GT speciali e tutti aspettavano con impazienza il duello fra Ballot-Léna e Lafosse. Entrambi disponevano di Carrera tre litri preparate da Buchet, ma Ballot aveva la versione 74, mentre Lafosse aveva dovuto accontentarsi di un modello 73 meno potente e con minor tenuta. Sotto la pioggia, in prova, Ballot-Léna segnava un tempo migliore, ma Lafosse in gara faceva una partenza a razzo e al primo giro precedeva l'altro di molte lunghezze. Ballot-Léna forzava allora l'andatura, per rimontare, e al quinto giro prendeva il comando. Dopo aumentava sempre più il proprio vantaggio e otteneva una indiscussa vittoria.

CORSE A MONTHLERY - Gare per vettura GT, Sport, T speciale, Turismo di serie - 28 aprile 1974.

LE CLASSIFICHE

GT speciale: 1. Ballot-Léna (Porsche Carrera) 15 giri, 23'02"5, media kmh 133,022; 2. Lafosse (Porsche Carrera) a 6"5; 3. Borrás (Porsche Carrera) a 36"5; 4. Chateau (Porsche Carrera) a 51"8.

Sport e GT di serie: 1. Marners (Grac-Gotti MT20) 15 giri, 23'48"8, media kmh 128,721; 2. Bardini (Porsche Carrera) a 23"1; 3. Touroul (Porsche Carrera) a 33"7; 4. Meo (Porsche Carrera) a 34"3.

Turismo speciale: 1. Aubriet (BMW 3.5 CSL) 15 giri, 24'59"6, media kmh 122 e 644; 2. Faurie (Ford Capri) a 18"1; 3. «Vaucenay» (BMW 2002) a 1'17"7; 4. GouttePiffre (Ford Capri R5) a 1 giro. **Turismo di serie:** 1. Greder (Opel Commodore GSE) 15 giri, 26'57"1, media kmh 113,732; 2. Marie Laurent (Chrysler Hemicuda) a 4"5; 3. Marie-Claude Beaumont (Opel Commodore GSE) a 5"1; 4. Rouget (Opel Commodore GSE) a 12"4.

LARROUSSE fa rompere JABOUILLE

MAGNY COURS - Tre giorni dopo la corsa di Monthlery, i primatieri del campionato di Francia dei circuiti si sono ritrovati a Magny Cours, ove veniva offerto un nutrito programma ai molti spettatori. La gara per sport e biposto rappresentava il «clou» della giornata. Vittoriose nelle due corse disputate fino ad allora, le Alpine A 441 partivano di nuovo favorite. Larrousse, sulla vettura della Scuderia Switzerland-Archambeaud, aveva segnato il miglior tempo in prova davanti a Jacouille sulla vettura ufficiale. In seconda fila c'era la March-BMW di Ragnotti, poi la TOJ-BMW di Obermoser, quindi il brasiliano de Lamare su March-BMW e Marie Claude Beaumont, che debuttava con l'Alpine A 440 della Scuderia Switzerland. Quindi Heavens su Lola della Scuderia Montjuich Tergal e lo scozzese Smith su Chevron.

Fino dalla partenza Jabouille e Larrousse filavano in testa. Al primo passaggio Jabouille aveva Larrousse attaccato alle ruote, mentre Ragnotti, Obermoser e de Lamare erano già leggermente staccati. Ancora più lontani Smith, Heavens e Marie Claude. Mentre i due in testa duellavano, entusiasmando il pubblico, Heavens abbandonava, al quarto giro. Marie Claude assumeva un'andatura più forte e si avvicinava a Smith, che riusciva a superare al tredicesimo giro. Nella stessa tornata purtroppo il duello fra i leaders finiva bruscamente: Jabouille doveva abbandonare per guasto al motore. Larrousse si è dunque trovato staccato, in testa, e ormai nessuno poteva più disturbarlo. Per contro Obermoser minacciava per il secondo posto Ragnotti che aveva raggiunto, ma questi non tardava a riprendere un vantaggio sufficiente per ottenere il suo secondo posto consecutivo della stagione. Marie Claude, che alle spalle di de Lamare, pareva sicura del quinto posto purtroppo al ventunesimo giro era costretta al ritiro e Smith ereditava la posizione.

Nella GT speciale ci si aspettava un'altro duello fra il cam-

pione d'Europa Ballot-Léna e Lafosse, entrambi sulle solite Carrera. Più veloce in prova Ballot-Léna, era però Lafosse a prendere la testa al via. Ballot-Léna riusciva a superarlo due tornate dopo e al giro seguente Lafosse, per una piccola uscita di pista, diventava terzo, dietro a Seguin. Lafosse riconquistava il secondo posto al quinto giro, ma Ballot-Léna ormai aveva un buon vantaggio ed era sicuro della vittoria, mentre Lafosse finiva per ritirarsi, dopo un'altra uscita di pista.

Nella turismo di serie molte battaglie serrate animavano la corsa. Marie Claude Beaumont confermava la sua attuale ottima forma, portando al palo la sua Commodore, davanti alla BMW di Maublanc e alle Commodore di Greder, Rouget, Lagniez e Maguine. Al via, però, Maublanc la coglieva di sorpresa e passava in testa al primo giro. Marie Claude gli stava attaccata alle ruote fino a metà gara, poi cominciava a perdere terreno, finendo però per ottenere un decorosissimo secondo posto. Dopo il ritiro di Greder per guasto, Rouget e Lagniez si sferravano un duello senza freni per il terzo posto, che finiva per ottenere il primo.

Daniel Boutonnet

CORSE A MAGNY COURS - Gare per Sport, biposto, GT speciale, GT di serie, Turismo speciale, Turismo di serie - 1 Maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

Sport e Biposto: 1. Larrousse (Alpine Renault A441) 35 giri in 49'37"7, media 150,625 kmh; 2. Ragnotti (March BMW 74S) a 11"5; 3. Obermoser (Toj-BMW) a 12"8; 4. De Lamare (March-BMW 74S) a 1 giro. 5. Smith (Chevron Ford B23) a 3 giri. 6. Marners (Grac Gotti MT 20) a 3 giri. **Giro più veloce:** Larrousse in 1'23"1, nuovo record.

GT speciale: 1. Ballot-Léna (Porsche Carrera) 12 giri in 19'26"7, media 140,556 kmh; 2. Striebig (Porsche Carrera) a 4"2; 3. Seguin (Porsche Carrera) a 6"7; 4. Borrás (Porsche Carrera) a 9"1.

GT di serie: 1. Meo (Porsche Carrera) 12 giri in 20'22"3, media 134,162 kmh; 2. Touroul (Porsche Carrera) a 3"3; 3. Nageotte (Porsche Carrera) a 28"1; 4. Bardini (Porsche Carrera) a 37"1.

Turismo speciale: 1. Geurie (Ford Capri R) 12 giri in 20'21"7, media 134,228 kmh; 2. Fornage (Ford Capri R5) a 9'10"; 3. Faurie (Ford Capri R5) a 31"7; 4. Pou-teau (BMW 2002) a 1'31"9.

Turismo di serie: 1. Maublanc (BMW 3.0 CSL); 2. Marie Claude Beaumont (Opel Commodore GSE); 3. Rouget (Opel Commodore GSE); 4. Lagniez (Opel Commodore GSE).

Sei finalisti per la Mexico di MORROGH

CASALE - Sesto ed ultimo «concorso», il 21 aprile a Casale, fra gli allievi della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh per l'assegnazione della Ford Escort Mexico. E' così completo il cast dei sei giovani che si contenderanno, in una finale probabilmente a Magione, a metà maggio, la disponibilità della Mexico per le restanti gare del Challenge Ford-Kleber.

Si tratta di Lodola, Roracher, Ronconi, Prandi, Punzi e del torinese Rossi, che ha vinto l'ultimo concorso, a Casale. Questa la classifica della sesta prova di selezione:

1. Carlo Rossi, tempo totale su cinque giri 6'31"0, giro più veloce 1'17"8; 2. Bianchi 6'32"4, 1'18"1; 3. Zanotti 4 giri, 1'18"0.

Nel frattempo, Morrogh terrà scuola a Vellelunga i giorni 11 e 12 maggio, dalle ore 8 alle 13, in attesa di stilare il calendario per i prossimi mesi.



A Vellelunga, Nataloni è stato protagonista, suo malgrado, di un «fattaccio»: eccolo a terra, assistito da Radicella, dopo essere stato aggredito da un meccanico, che vediamo alle prese con i carabinieri

BATTESIMO BETA a Vellelunga

VALLELUNGA - Con questo terzo «Trofeo Texaco», la scuderia «gruppo piloti romani» ha portato a nove il numero delle gare organizzate. Il tutto nello spazio di soli due anni, con la consueta carenza di mezzi ma con quella grande passione che ormai è diventato una bandiera per il sodalizio romano.

Capriola al «semaforo»

Primo round per il settimo «Challenge Fisa» (girono centro) che anche quest'anno sembra partito con il piede giusto: molti piloti in pista e spettacolo assicurato, con pista ancora molto bagnata si schierano le macchine delle classi 850, 1000 e 1150. Passano gli anni ma i protagonisti sembrano essere sempre gli stessi; nella classe superiore il «solito» Betti sembra parlare un'altra lingua tanto la sua supremazia è stata netta fin dall'inizio mentre nella 1000 ennesima ripetizione di Gonzi che si prendeva il lusso di dare un giro a tutti gli avversari. Ugual discorso per la classe più piccola, dove il primo posto di Ghini non è stato mai messo in discussione.

Piuttosto lineare la seconda gara che vedeva in pista le rimanenti classi del G. 1. L'unico brivido era offerto dallo sfortunato «Joe» Bigliuzzi che, al primo giro, si capottava al semaforo distruggendo la macchina.

La prima gara riservata alla classe 1300 non aveva molte emozioni. Se ne va subito Chianucci (Lancia HF) ed alle sue spalle il duello tra Salamina e Guerisoli, risoltosi a favore del secondo, avrà una vita troppo breve. Ben diversa la gara delle classi superiori che terrà con il fiato sospeso il pubblico per tutti i venti giri. Micangeli (De Tomaso Pantera), Nardini (Porsche Carrera) e Martignone (De Tomaso Pantera), sempre nell'ordine, davano vita ad un duello vivacissimo ed emozionante. Bella anche la gara di Fioravanti (Alpine) che si liberava del sempre spettacolare «Dinos» mentre De Vivo portava la Lancia Beta alla prima vittoria di classe.

La sfortuna di NOCCI

Nella 500, un certo interesse destava il debutto di Gianbruno Del Fante, ex kartista di fama, deciso ad «espl-



dere» anche tra le bicilindriche. Con una macchina di Tamburini guidava a lungo la corsa con buon margine, poi dava inizio ad una serie di testa-coda e ne approfittava il sempre redditizio Morabito (Castelli). Tra le bicilindriche delle classi superiori, dopo un exploit iniziale di Maselli (Ceccarelli), prendevano decisamente la testa le due macchine di Falessi con Nocci e Proietti.

Quando Nocci aveva decisamente partita vinta (mancava mezzo giro al termine) era colpito dalla sfortuna: fermo al tornante per il filo del gas, veniva fuori Laganà che portava alla vittoria la nuova Abarth di Castelli.

Nella gara per le classi fino a 1150 «Pad» (Abarth 1000 - Trivelato) teneva sempre a distanza la 128 - Trivelato di Zagari ma veramente ottimo l'exploit di Scala (Abarth 850) che arrivava alle spalle dei due. Nell'ultima gara del G. 2, Rocco (BMW-BRE) se ne andava decisamente dall'inizio trascinandosi Grilli.

NATALONI lotta sempre

Riunite al G. 4, le macchine Sport hanno dato ugualmente spettacolo con una formula già collaudata e che è bene seguire. Pettiti (Chevron-A.N.) si districava bene anche nel traffico un po' caotico dei doppiaggi e vinceva in scioltezza. Tra le GT ottima la gara di tutti i vincitori di classe, «Cam» (Porsche 914/6, Orlando R.), «Society» (Alfa GTA-Angelini) e Ripani (Lancia Z-Macciocca) che abbassavano tutti i rispettivi record sul giro, mentre alle loro spalle era seguitissimo il lungo e corretto duello tra Nataloni e Ferraro.

Sorpresa CONTI nella F. 850

Sempre all'insegna della spettacolarità, questa terza di campionato della F. 850 non ha fatto certo dormire il pubblico. Dalla Bagarre iniziale sembra uscire bene Fasanella (Lucky-Brunetti) che guida con un certo margine ma dopo dieci minuti, in un continuo scambio di posizioni, è Annino Conti (esordiente nella Formula) che con la macchina di Del Giovane pare non faticare ad andarsene nettamente. Ormai staccati Grassi (De Sanctis-Genovese) e Paparusso (Paparuso) che si sono girati, Conti pone subito fra sé e lo stupito Venanzi (Lucky-Zedde) un distacco che in pochi giri diventa incolmabile. L'exploit nel neofita, vincitore di un Challenge Fisa '73, lascia perplessi i veterani di questa Formula che al termine della gara presentavano reclamo pretendendo lo smontaggio completo del motore.

Daniele Buzzonetti

COPPA PETROBELLI - Gara di velocità in circuito - Varano Melegari, 5 maggio.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Piergiorgio Tortoroli (Fiat 850) 12'43"2, media kmh. 84,906; 2. Predonzan (Fiat 850) 12'47"1; 3. Regazzi (Fiat 850) 12'36"3. **Giro più veloce:** Tortoroli 1'14"1, media kmh. 87,449.

Classe 1000: 1. Giorgio Cattinini (A.112) 11'55"2, media kmh. 90,604; 2. Pezzali (A.112) 11'56"7; 3. Giorgi (A.112) 11'58"1; 4. Guidetti (A.112) 12'0"8; 5. Bonvicini (A.112) 12'10"4; 6. Sidoli (A.112) 12'10"7; 7. Riganti (A.112) 12'17"7; 8. Campani (A.112) 12'20"7; 9. Bianchi (A.112) 12'23"6; 10. Mammì (A.112) 12'25"8; 11. Ferrari (A.112) 12'27"1. **Giro più veloce:** Cattinini in 1'10"1 media kmh. 92,439.

Classe 1150: 1. Giorgio Giorgi (Fiat 128 Coupé) 11'49"4, media kmh. 91,345; 2. Bottazzi (Fiat 128 Coupé) 11'58"3; 3. Grassetto (Fiat 128 Coupé) 12'1"4; 4. Ciccucci (Fiat 128 Coupé) 12'06"2; 5. Filippi (Fiat 128 Coupé) 12'08"1. **Giro più veloce:** Giorgi 1'09"4, media kmh. 93,372.

Classe 1300: 1. Ferdinando Giorato (Simca R.2) 11'23"3, media kmh. 94,834; 2. Riccietelli (Simca R.2) 11'30"2; 3. Torelli (Simca R.2) 11'30"7; 4. Gatta (Simca R.2) 11'31"5; 5. Baresi (Simca R.2) 11'41"1; 6. Rabitti (Simca R.2) 11'44"2; 7. Fioretti (Simca R.2) 11'58"5; 8. Borione (Simca R.2) 12'05"4; 9. De Dominicis (Innocenti MG) 12'08"9. **Giro più veloce:** Giorato 1'07"1, media kmh. 95,572.

Classe 1600: 1. Alessandro Ghedini (A.R. GT) 12'10"5, media kmh. 88,706; 2. Lucini (A.R. GTV) 12'18"3. **Giro più veloce:** Lucini 1'10"4, media kmh. 92,045.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (A.R. GTV) 11'10"6, media kmh. 96,630; 2. Bettati (Opel Kadett) 11'31"1. **Giro più veloce:** Pezzali 1'05"8, media kmh. 98,480.

Classe oltre 2000: 1. Giacomo Torelli

(Opel Commodore) 11'57"4, media kmh. 90,326. **Giro più veloce:** Torelli 1'06"6, media kmh. 97,297.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Palvox (Fiat Giannini) 12'08"3, media kmh. 88,974; 2. Aliboni (Fiat 500) 12'12"7; 3. «Ares» (Giannini) 12'19"6; 4. Lavazza (Giannini) 12'21"9; 5. Gasparini (Fiat 500) 12'32"4; 6. Nucci (Fiat Giannini) 12'34"5; 7. «Don Cono» (Giannini) 12'34"5; 8. Amighini (Fiat 500) 12'35"7; 9. Simonini (Giannini) 12'35"9; 10. Albis (Giannini) 12'51"4; 11. Motta (id) 12'51"9; 12. Zannoni (Giannini) 13'08"5; 13. Bucci (Giannini) 13'08"5. **Giro più veloce:** Palvox 1'11"5, media kmh. 90,629.

Classe 600: 1. Helza Poppin (Fiat 590 Giannini) 12'20"9, media kmh. 87,471. **Giro più veloce:** Helza Poppin 1'09"4, media kmh. 93,372.

Classe 700: 1. Antonio Audisio (Fiat) 12'01"8, media kmh. 87,776; 2. Valentini (Fiat Abarth) 12'09"8; 3. Antonini (Fiat Abarth) 12'09"8; 4. Segalini (Fiat Abarth) 12'34"5; 5. Fabbri (Giannini) 12'42"7; 6. Pezzola (Giannini) 13'08"3; 7. Dall'Aglio (Giannini) 13'13"7; 8. Calore (Fiat Abarth) a 1 giro; 9. Facchetti a 5 giri. **Giro più veloce:** Audisio 1'09"1, media kmh. 93,777.

Classe 850: 1. Nino Campani (Fiat Abarth) 10'59"3, media kmh. 98,301; 2. Foroni (Fiat Abarth) 11'07"1; 3. Pera (Fiat Abarth) 11'08"6; 4. Castelli (Fiat Abarth) 11'10"7; 5. Bigliardi (Fiat Abarth) 11'12"3; 6. Carlini (Fiat Abarth) 11'30"4; 7. Landi (Fiat Abarth) 11'31"1; 8. Boggiano (Fiat Abarth) 11'37"3; 9. Scalabrini (Fiat Abarth) 11'49"4. **Giro più veloce:** Campani 1'04"9, media kmh. 99,845.

Classe 1000: 1. Alessandro Binati (Abarth 1000) 10'49"2, media kmh. 99,815; 2. Righi (Fiat Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** Binati 1'03"4, media kmh. 102,208

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Fiat 128) 10'31"2, media kmh. 102,662; 2. S. Hiprandi (Fiat 128) 10'33"4; 3. De Martino (Fiat 128) 11'02"6; 4. Pettenò (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** Battistini 1'01"2, media kmh. 105,882.

Classe 1300: 1. Dullio Ghislotti (A.R. GTA) 10'00"6, media kmh. 107,892; 2. Manini (Fiat 128) 10'23"9; 3. Cattaneo (A.R. GTA) 10'27"1; 4. Faraldi (A.R. GTA) 10'29"5; 5. Ghidini (A.R. GTA) 10'38"3; 6. Bruzese (A.R. GTA) 11'04"6; 7. Denon (A.R. GTA) a 1 giro; 8. Galmozzi (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** Ghislotti 59", media kmh. 109,830.

Classe 1600: 1. Chiapparini (A.R. GTV) 10'28"8, media kmh. 103,053; 2. Bruzese (A.R. GTV) 11'18"2; 3. Il Ragno (A.R. GTV) 11'18"2; 4. Pozzi (Opel Ascona) 11'23"7; 5. Bovis (A.R. GTV) 11'34"9; 6. Toya (Renault) 11'41"4. **Giro più veloce:** Chiapparini 1'01"7, media kmh. 105,024.

Classe 2000: 1. Swan (A.R. GT) 10'30"1, media kmh. 102,857. **Giro più veloce:** Swan 1'01"5, media kmh. 105,366.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Abarth OT) 11'45"8, media kmh. 91,811; 2. Bendini (Bertone) 12'01"4; 3. Pranzero (Bertone) 12'08"8; 4. Milano (Abarth OTS) 12'09"4. **Giro più veloce:** Friso 1'09", media kmh. 93,913.

Classe 1300: 1. Fulvio Dal Bello (Lancia Fulvia) 11'59"8, media kmh. 90,025. **Giro più veloce:** Dal Bello 1'10"7, media kmh. 91,655.

Classe 1600: 1. Ferruccio Caliceti (Alpine Renault) 10'30"6, media kmh. 102,759; 2. Carter (Alpine Renault) 10'31"5; 3. Rossi (A.R. GTA) 10'52"2; 4. Gabani (A.R. GTA) 10'52"9; 5. Ferri (A.R. GTA) 11'10"7; 6. Brunone (A.R. GTA) 11'16"1; 7. Lucini (A.R. GTA) a 1 giro; 8. Moretti (Alpine Renault) a 1 giro; 9. Bergamaschi

(Alpine Renault) a 1 giro; 10. Carabba (A.R. GTA) a 2 giri. **Giro più veloce:** Caliceti 1'00"4, media kmh. 107,285.

Classe 2000: 1. Vagabondo (Alpine Renault) 10'25"1, media kmh. 103,663. **Giro più veloce:** Vagabondo 1'00"5, media kmh. 107,107.

Classe oltre 2000: 1. Tambauro (Porsche Carrera) 10'13"4, media kmh. 105,641. **Giro più veloce:** Tambauro 59"3, media kmh. 109,275.

F. ITALIA - Finale: 1. Lamberto Leoni 22'43"6, media kmh. 104,547; 2. Buratti 22'51"3; 3. Brancatelli 22'53"8; 4. Piccolomini 22'58"2; 5. Mitia 23'08"9; 6. Serena 23'10"3; 7. Ponzone 23'11"4; 8. Cavina 23'30"4; 9. Peruzzi 23'36"8; 10. Beluardi 23'45"9; 11. Giacomelli a 1 giro; 12. Lenardon a 1 giro; 13. Prossliner a 2 giri. **Giro più veloce:** Buratti 1'00"5, media kmh. 107,107. (Tutti su Fiat Abarth).

1. batteria: 1. Pio Peruzzi 18'47"3, media kmh. 114,965; 2. Mitia 18'51"3; 3. Bertolini 19'09"3; 4. Simonetti 19'14"1; 5. Giacomelli 19'14"3; 6. Baluardo 19'16"6; 7. Triccerri a 1 giro; 8. Hoz a 1 giro; 9. Baiguera a 2 giri; 10. Abate a 5 giri. **Giro più veloce:** Mitia e Giacomelli 55"4, media kmh. 116,967.

2. batteria: 1. Lamberto Leoni 18'34", media kmh. 116,337; 2. Brancatelli 18'35"2; 3. Cavina 18'50"6; 4. Lombardi 19'05"1; 5. Lenardon 19'10"9; 6. Schwarz 19'15"6; 7. Miolo 19'18"9; 8. Ciullo a 2 giri; 9. Nava a 6 giri; 10. Campomino a 8 giri. **Giro più veloce:** Leoni e Brancatelli 55", media kmh. 117,818.

3. batteria: 1. Massimo Buratti 18'37"7, media kmh. 115,952; 2. Ponzone 18'41"1; 3. Piccolomini 18'46"6; 4. Serena 18'50"3; 5. Prossliner 18'58"2; 6. Rossino 19'05"6; 7. Ongari 19'24"8; 8. Boccacero 19'34"2; 9. Coppelli a 3 giri; 10. Riva a 18 giri. **Giro più veloce:** Buratti 54"9, media kmh. 118,033.

Varano Melegari - Ancora pubblico, nonostante la pioggia, a Varano Melegari per la 3. edizione per la Coppa Petrobelli organizzata dall'Automobile Club di Mantova in collaborazione con la Proloco di Varano Melegari. Ancora una volta, come sette giorni fa, la vera protagonista della giornata è stata la pioggia che, al primo pomeriggio, ha incominciato ad inondare la pista rendendo difficili le manovre dei piloti.

Questa terza edizione della Coppa Petrobelli è finita nelle mani di Lamberto Leoni della Scuderia del Passatore che si è aggiudicato senza troppo forzare; la gara riservata alle monoposto nazionali contraddistinte dai numeri pari. Leoni aveva vinto la seconda batteria tenendo il posto alla corda di fianco a Buratti che nella terza tornata riusciva a staccare il miglior tempo della giornata con un 54"9 molto significativo. I due, poi si sono dati battaglia anche nella finale. Leoni aveva, però, il merito di partire molto meglio dell'avversario che rimaneva attardato e cominciava, in seguito, una rimonta che subito sembrava impossibile.

A parte questo spettacolo ancora una volta vincente, offerto dalla F-Italia la Coppa Petrobelli ha vissuto altri attimi di interesse.

L'incidente avvenuto ad Attilio Lombardi, sempre nella finale riservata al tipo monoposto, ha fatto pensare subito al peggio. Il pilota ha urtato il mu-

Da ROMA a VARANO brividi da indagini!



Alla curva « Ickx », la Formula Italia di Angelo Baiguera urta contro il guard-rail, perde il musetto, rompe il radiatore ed una ruota dietro

3. TROFEO TEXACO - Gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 5 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Giovanni Ghini 25'20"9, media kmh 75,105; 2. Papanti 25'36"3; 3. Liberatore a 1 giro; 4. Fruzzetti a 1 giro; 5. Peroni a 1 giro. **Giro più veloce:** Peroni in 1'15"7, media kmh 79,418.

Classe 1000 (tutti su A112 Abarth): 1. G. Franco Gonzi 25'40"2, media kmh 78,056; 2. Campagnoni a 1 giro; 3. Cappellini a 1 giro; 4. «Bazooka» a 1 giro; 5. Lodolini a 1 giro; 6. Agosta a 1 giro; 7. Antonelli a 1 giro. **Giro più veloce:** Lodolini in 1'13"8, media kmh 81,463.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. G. Franco Betti 24'26"8, media kmh 81,836; 2. Baldo 25'14"1; 3. De Palma 25'22"2; 4. Di Tonno a 1 giro; 5. Silla a 1 giro; 6. Rosoni a 1 giro; 7. «Chio Quadri» a 2 giri. **Giro più veloce:** Betti in 1'12"1, media kmh 83,394.

Classe 1300 (tutti su Simca Rallye 2): 1. Camaleo 22'59"9, media kmh 87 e 133; 2. Schermi 23'14"5; 3. De Santis 23'21"1; 4. D'Elia 23'32"2; 5. Rossi 23'38"6; 6. Ariotti 23'42"9; 7. Menichetti 23'43"9; 8. Pierantoni 24'04"9; 9. Marino a 1 giro; 10. Morante a 3 giri. **Giro più veloce:** Camaleo in 1'08"1, media kmh 88,281.

Classe 1600: 1. Paolo Gentile (Alfa GTJ) 23'27"6, media non comunicata; 2. Croci (Alfa GTJ) a 1 giro. **Giro più veloce:** Gentile, tempo non comunicato.

Classe 2000 (tutti su Alfa Romeo GTV): 1. Massimo Aglietti 22'57"4, media kmh 87,194; 2. Loffredo 23'12"2; 3. Pacetta 23'42"2; 4. Croci a 1 giro; 5. Magni a

1 giro. **Giro più veloce:** Aglietti in 1'08" media kmh 88,411

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. G. Carlo Chianucci (Fulvia HF) 23'22"2, media kmh 85,753; 2. Guerisoli (Fulvia HF) 23'28"4; 3. Cascio (Fulvia Montecarlo) 23'33"1; 4. Salamina (Fulvia HF) 23'36"2; 5. Taddeucci (Matra B.) 23'53"5; 6. Rulli (Fulvia) 24'00"4; 7. A. Maria Dionisi (Fulvia Montecarlo) 24'15"6; 8. Savarino (Fulvia HF) a 1 giro; 9. Cioffi (Fiat X-1/9) a 1 giro; 10. Bonamica (Fiat X-1/9) a 1 giro; 11. Corti (Fiat X-1/9) a 2 giri. **Giro più veloce:** Chianucci in 1'09"4, media kmh 86,628.

Classe 1600 (tutti su Alpine-Renault): 1. Roberto Fioravanti 22'13"7, media kmh 90,146; 2. «Dinos» 22'27"1; 3. D'Emilio a 1 giro. **Giro più veloce:** «Dinos» in 1'04"9, media kmh 92,492.

Classe 2000: 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta) 22'28"2, media kmh 85,030; 2. Ferlito (Opel GT) 22'58"4; 3. Dimauro (Opel GT) a 3 giri. **Giro più veloce:** De Vivo in 1'09", media kmh 87,130.

Classe oltre 2000: 1. Maurizio Micangeli (Pantera) 21'48", media kmh 91,950; 2. Nardini (Porsche) 21'48"5; 3. Martignone (Pantera) 21'49"3; 4. Tarpani (Porsche) a 1 giro. **Giro più veloce:** Martignone in 1'03"8, media kmh 94,241

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rocco Morabito (Fiat 500) 23'58"1, media kmh 83,600; 2. Baldanzi (Giannini) 24'07"3; 3. Gentili (Giannini) 24'15"9; 4. Del Fante (Giannini) 24'25"6; 5. Grassani (Giannini) 24'38"3; 6. Cavafave (Fiat 500) 24'46"5; 7. Rotti (Giannini) 24'51"3; 8. Papanti (Fiat 500) 24'53"8; 9. Santoni (Giannini) 24'54"7; 10. Modica (Fiat 500) 25'06"2; 11. Notri (Giannini) a 1 giro; 12. Blasetti (Gian-

nini) a 1 giro; 13. Ettari (Fiat 500) a 2 giri; 14. «Popeye» (Giannini) a 2 giri; 15. Maresca (Fiat 500) a 4 giri. **Giro più veloce:** Morabito in 1'10"3, media kmh 85,519

Classe 600: 1. Sergio Perri (Abarth 595) 24'13"8, media kmh 82,698; 2. Di Maso (Abarth 595) a 3 giri. **Giro più veloce:** Perri in 1'09"4, media kmh 86,628.

Classe 700: 1. Vincenzo Laganà (Abarth) 23'42"4, media kmh 84,502; 2. Bifulco (Giannini) 23'44"1; 3. Simeone (Giannini) 24'15"5; 4. Nocchi (Giannini) 24'17"5; 5. Sorvillo (Abarth) 24'20"1; 6. Russo (Giannini) a 2 giri; 7. Franceschi (Abarth) a 3 giri; 8. Padrone (Giannini) a 5 giri; 9. Proietti (Giannini) a 7 giri. **Giro più veloce:** Nocchi in 1'08"3, media kmh 90,678

Classe 850 (tutti su Abarth): 1. Vittorio Scala 22'05"7, media kmh. 87,374; 2. Gatti a 1 giro; 3. Leonardi a 3 giri. **Giro più veloce:** Scala in 1'05"2, media kmh 92,308.

Classe 1000: 1. Pad (Abarth) 22'54"9, media kmh 87,454; 2. Marchese (Cooper) a 2 giri; 3. Ardorino (Abarth) a 7 giri. **Giro più veloce:** Pad in 1'03"4, media kmh 94,826.

Classe 1150: 1. Vittorio Zagari (Fiat 128) 22'55"3, media kmh 87,408; 2. Coppola (Fiat 128) 23'52"2. **Giro più veloce:** Zagari in 1'04"3, media kmh 93,499

Classe 1300: 1. Mario Grilli (Fiat 128) 21'05"4, media kmh 95,021; 2. Bonaccorsi (Alfa GTA) 21'25"8; 3. Bandino (Alfa GTA) a 1 giro. **Giro più veloce:** Grilli 1'02", media kmh 90,980.

Classe 1600: 1. Franco Gilardini (Ford Escort) 21'13"9, media kmh 94,387; 2. Vak-Psant (BMW) 21'39"3; 3. Jaco-angeli (Alfa GTV) 21'44"7; 4. Santulli (Alfa GTV) 21'50"1. **Giro più veloce:** Gilardini 1'01"4, media kmh 97,915

Classe 2000: 1. Rocco Bruno (BMW) 20'53"8, media kmh 95,858; 2. «Barone» (BMW) 21'39"9. **Giro più veloce:** Bruno 1'01"2, media kmh 98,235

GRUPPO 5

Classe 1000 e 1300: 1. Ermanno Pettiti (Chevron) 19'05"9, media kmh 104,909; 2. Ranzolin (Chevron) 19'07"2; 3. «Rahan» (AMS) 20'08"5; 4. Crovella (AMS) a 1 giro. **Giro più veloce:** Pettiti 55", media kmh 109,309

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Z) 20'02", media kmh 95,031; 2. Delana (Alpine) a 1 giro; 3. Di Marco (Simca) a 3 giri. **Giro più veloce:** Ripani 1'02"1, media kmh 96,811

Classe 1600: 1. «Society» (Alfa GTA) 19'26"; 2. Nataloni (Lancia HF) 19'45"5; 3. Randazzo (Alfa GTA) 19'46"4; 4. De Luca (Alfa GTA) 19'51"3; 5. Pagano (Alfa GTA) 20'00"6; 6. Petrucci (Alfa GTA) a 5 giri; 7. Jemma (Alfa GTA) a 6 giri. **Giro più veloce:** «Society» 1'00"4, media kmh 99,536.

Classe 2000: 1. Cam (Porsche 914) 19'27"6, media kmh 97,824; 2. Zoppis (Porsche 914) a 1 giro. **Giro più veloce:** Cam 59"8, media kmh 100,535.

Formula 850: 1. Annino Conti (Del Giovane) 30'44"2, media kmh 97,695; 2. Venanzi (Tecno) 30'52"9; 3. Fasanella (Lucky) 31'08"2; 4. Grassi (De Sanctis-Genovese) 31'16"5; 5. Santone (Tecno) 31'21"1; 6. Avanzini (BWA) 31'28"2; 7. Paparuso (Paparuso) 31'31"9; 8. Ballarino (Biraghi) 31'34"2; 9. Capponi (Tecno) a 1 giro; 10. Tomassini (Lucky) a 1 giro; 11. Vezzoso (Biraghi) a 1 giro; 12. Ferrari (Lucky) a 15 giri. **Giro più veloce:** Conti 1'00"3, media kmh 99,710

retto dei box distruggendo completamente la sua vettura al terzo giro. Lombardi era uscito veloce dalla curva seguente il tornantino ed in accelerazione non riusciva a tenere il controllo della sua vettura e andava a sbattere contro il muretto.

Ma non solo questo era successo. Al pilota locale « Il Regno » è stata ritirata la licenza, per comportamento scorretto nei confronti degli avversari, comportamento che aveva messo in difficoltà più di una vettura nel raggruppamento fino a 3000 del Turismo normale. Adesso si attendono le decisioni della Commissione disciplinare.

Per il resto, di notevole ci sono da segnalare le vittorie di Battistini nella classe 1150 del Gr. 2 che faceva proprio in questa gara il suo ritorno a Varano. Con Battistini merita una segnalazione anche Campani, vincitore nella classe 850 del Turismo preparato, Ghislotti dominatore della classe 1300, giocato ancora al vertice fra le tante Simca R2.

Le gare del Gruppo 4 non hanno detto molto. Gli iscritti non erano numerosi tanto che, spesso, si sono visti shows isolati come quello di Bertoni nella classe oltre 3000. Un successo, comunque, meritato per gli uomini dell'Automobile Club di Mantova e per i solerti dirigenti varesi.

Gianluca Bacchi Modena

Sotto la pioggia FRANCIA anche sul PRINCIPE

Pronto a giugno il BMW da F. 3

• Per giugno si aspetta la grande novità della BMW, il motore omologato di F. 3 con 16 valvole. Il signor Neerpasch, direttore sportivo della Casa di Monaco si muove con i piedi di piombo perché vuole essere sicuro del successo.

MONACO - I colori della Baviera sono bianco e azzurro — notoriamente anche i colori della BMW, abbreviazione di «fabbrica motori bavarese» — significando bianco le nuvole ed azzurro il cielo. Durante la gara, invece, il cielo era sempre grigio e le nuvole ancora più grigie. Inoltrava pioveva quasi ininterrottamente.

L'elicottero «pompieri» in Argentina

BUENOS AIRES - Il caso Giunti di alcuni anni fa e la tragica morte di Revson, sia pure per il violento colpo e non solo per le fiamme, hanno incentivato le ricerche per un pronto intervento in caso di collisione o incendio in una corsa in circuito. Autodromo di Buenos Aires a parte, in quelli dell'interno, specie a Balcarce e San Juan che hanno la pista a differenti altezze perché tracciati in zona montagnosa, in caso di incendio o collisione diventa difficile l'arrivo dei mezzi di soccorso, con la rapidità necessaria.

Su questo tema ci ha fatto pervenire una studio l'ing. Oscar Marucci, che ebbe parte preponderante nella preparazione delle misure di sicurezza nell'ultima gara della Temporada. Il discorso parte dalla base del tempo di sopravvivenza attuale del pilota, stando ai mezzi di difesa personali di cui oggi dispone (casco, tute, impianto antinfiamme nell'abitacolo) che può superare di poco i trenta secondi.

Dice Marucci: «Un classico esempio di difesa veloce è quella adottata sull'aereo "Number One" del presidente Nixon, sopra il quale, al momento del decollo vola un elicottero pronto ad intervenire in caso di crash o di incendio. Questo elicottero, con la violenta ondata di aria prodotta dalle pale in rotazione, evita il diffondersi delle fiamme, mentre l'aereo verrebbe successivamente inondato da schiuma lanciata da personale specializzato dallo stesso elicottero».

Però Marucci insiste che un elicottero con un pilota, un pompiere con tuta di amianto e un pompiere con schiumogeno è il sistema più valido e veloce in caso di disgrazia in circuito. L'elicottero dovrebbe portare 250 kg di materiale ignifugo, polvere potassica o il monnex, di efficacia provata.

L'elicottero dà questi vantaggi: ritarda la combustione e dà maggior tempo per riscattare il pilota; sorvolando il circuito ha immediatamente un panorama dell'accaduto e il suo intervento è praticamente istantaneo, specie in quei circuiti, come quelli nominati in principio, che per differenza quota della pista presentano serie difficoltà di immediato intervento, per mancanza di piste ausiliarie. Poi, come nel caso Giunti, l'elicottero avrebbe potuto agganciare la vettura e spostarla fuori pista, eliminando ogni pericolo che vengano investiti i pompieri e il personale che attua in soccorso. I composti chimici inoltre evitano ogni esplosione, mentre l'elicottero può far scendere una barella.

a. c. b.

su una Super V A.T.S.-Lola con il tempo favoloso di 1'52"7, mentre il miglior tempo — sempre delle prove — da parte delle F. 3 era stato di Giorgio Francia con 2'02"4. C'è però chi dice che i cronometristi alle prove non erano tanto bravi...

In gara però il vincitore è stato Giorgio Francia su una March 743 col tempo complessivo di 36'25"7 seguito da Gunnar Nilsson, pure su March 743 con 36'36"2. Al terzo posto assoluto si è piazzato il Principe Leopold con 36'36"9.

Nel circuito erano poste alcune chicane. Nilsson era penetrato in una di esse e l'attraversava dritto senza essere penalizzato con un minuto come era previsto. Dopo la gara, alcuni piloti volevano presentare una protesta ma gli addetti al percorso dicevano che Nilsson facendo così non ha guadagnato una posizione migliore di quanto non aveva prima. Se invece fosse stato penalizzato i primi tre posti sarebbero stati preda di nomi italiani con Francia, Pescia e Mantova. Pescia però ha solo la licenza italiana ma è di nazionalità svizzera, è ticinese.

Gli italiani sono venuti relativamente in gran numero — complessivamente in dieci — perché da una parte volevano partecipare alla prima prova del Trofeo Polifac che è una specie di Campionato Europeo di F. 3 e dall'altra perché volevano provare le nuove vetture. Come è noto la novità in campo F. 3 è costituita da due fattori: il primo è che la cilindrata è stata aumentata a 2000 cc. La strozzatura dell'aspirazione è di 24 mm mentre negli anni precedenti era di 21,5 mm. Il motore Toyota ha la massima copia dai 5000 ai 5500 giri, il motore Ford invece da 5500 a 5800 giri. I cambi sono sempre gli Hewland. Pescia usa quello della F. 2 tipo F.T. 200 mentre altri sono ancora contenti del tipo vecchio MK 9 oppure addirittura si accontentano del tipo MK 5 dell'anno 1966, come per esempio Giorgio Francia.

La seconda novità in campo F. 3 consiste nel fatto che la Polifac vuole dare veramente la chance a tutti, e non solo ai figli di papà o comunque ai benestanti; questo è il parere del boss pubblicitario della Polifac, Rüdiger Von Hagen. Così ogni pilota che ha terminato il primo giro della gara ottiene l'ingaggio di 200 marchi pari a lire 50.000 (quotazione ufficiale) ovvero lire 80.000 (mercato nero). Il monte-premi è considerevole: questo fatto ha indotto la quasi totalità dei piloti italiani ad iscriversi alla seconda prova del Trofeo Polifac, al Nurburgring in data 25-26 maggio.

H. H. Löffler

TROFEO POLIFAC FORMULA 3 E PREMIO ADAC - Gara di velocità in circuito - Monaco di Baviera, 5 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

F. SUPER V: 1. Principe Leopold (A.T.S. Lola) 36'36"9, media kmh. 141,6; 2. Hoenle Fred (Kaimann) 37'51"4; 3. Schafer (Lola) 38'19"4.

Biposto: 1. Jörg Obermoser (T.O.J. SS02) 40'11"9, media kmh. 128,9; 2. Dave Walker (T.O.J. SS02) 38'20"1 a 1 giro; 3. Giovanni Morelli (Lola T294) 38'32"9 a 2 giri; 4. Mauro Nesti (Lola T292). F. 3: 1. Giorgio Francia (March 743) 36'25"7, media kmh. 142,2; 2. Gunnar Nilsson (March 743) 36'36"2; 3. Bruno Pescia (March 743) 36'55"9; 4. Gaudenzio Mantova (Brabham BT41) 37'13"4; 5. Dieter Kern (Renault Alpine) 37'30"1; 6. Pesenti Rossi (GRD) 37'37"8; 7. Alberto Colombo (GRD) 37'50"3; 8. Rudolf Dotsch (March 723) 38'27"7.

Ai «Tulipani» sbagliata la foto-radar per la multa da eccesso di velocità

ROHRL ha sconfitto anche la Polizia!

L'AJA - Il 24. Rally dei Tulipani, valevole per il campionato europeo piloti, e che quest'anno si svolgerà per la prima volta esclusivamente su territorio olandese, su un percorso di oltre km. 1250 su strade pubbliche, con 28 prove speciali, è stato dominato dai tedeschi Rohrl-Berger con la loro veloce Opel Ascona due litri, iscritta dal concessionario Euro-Opel.

Il miglior rallyista tedesco, Rohrl, era già in testa il primo giorno della gara, che doveva durarne tre, prendendo il comando alla prima prova speciale per non perderlo più fino a domenica pomeriggio. Il suo netto dominio è stato dimostrato dal fatto che ha vinto 25 delle 28 prove speciali (lo svedese Carlsson, il portoghese Borges e l'anglo-polacco Gierowski hanno vinto le altre tre).

Comunque la situazione non era persa così rosea, il sabato, per la coppia Rohrl-Berger, perché quel giorno la polizia ha riferito agli organizzatori che in una delle «trappole» predisposte sulla strada pubblica la vettura contrassegnata con il numero 1 (quella di Rohrl) aveva superato di 23 chilometri il limite imposto di 70 e ciò significava la squalifica. Rohrl è rimasto molto stupito e non ha accettato la decisione, dichiarando di non avere mai in nessun momento superato la velocità consentita.

Poiché non era ancora disponibile la fotografia a dimostrazione del suo errore, per fortuna gli organiz-

zatori gli hanno permesso di continuare a gareggiare, in attesa appunto della foto. Diciamo per fortuna perché più tardi, quel giorno, è saltato fuori che la vettura incriminata portava il numero 7 e non 1! Era la Carrera di Gierowski-West.

Gli organizzatori hanno subito informato Rohrl che è stato felicissimo nell'udire la buona notizia, perché è deciso a vincere il campionato piloti 1974 (l'anno scorso arrivò secondo) e la squalifica, stando alle regole FIA, avrebbe significato la perdita di tutti i punti vinti nei precedenti rounds del campionato, il che non gli avrebbe più lasciato possibilità di vittoria.

Seconda assoluta un'altra Ascona, pure messa a punto da Irmischer (come quella del vincitore), pilotata da Carlsson-Peterson, staccata di 2'10" da Rohrl, mentre il terzo posto è andato a Borges-Moras su Carrera. Il quarto sarebbe toccato a Gierowski-West, ma dopo la fine del rally sono stati squalificati per la faccenda dell'eccesso di velocità, sicché il loro posto è andato agli svedesi Nilsson-Olsson su Volvo. Primi fra gli olandesi Bergsteyn-Thomas su Ascona, arrivati quinti nonostante un lungo ritardo, dopo il primo tratto speciale, quando hanno dovuto sostituire il cambio, che hanno preso in prestito dal team Opel di Rohrl.

Chiel Van Der Heyden

...ma l'euro-rally non conta più

Il campionato europeo rallies per conduttori non è un campionato, è un giocattolo. Lo hanno messo insieme per tenere buoni tutti quegli organizzatori che per le loro gare volevano un'etichetta ufficiale di internazionalità. Per qualche anno, magari, la cosa ha funzionato, quest'anno il giocattolo si è rotto: un pezzo ad uno, un pezzo all'altro, ciascuno ha avuto la sua rotellina, ma la macchina non cammina più.

Una formula balorda

La formula che non era ottimale è diventata una delle più balorde. Un numero assurdo di prove in calendario, diverse delle quali addirittura concomitanti ed il vincolo di tener buoni soltanto i sei migliori risultati fra i quali non più di due ottenuti nella medesima nazione. In più, il divieto di ammettere al via i gruppi cinque che qualcosa all'Euroconduttori negli anni passati avevano pur dato, come per qualità di presenze e come successi.

Poco redditizio per la contropartita pubblicitaria in grado di offrire, costosissimo per il suo calendario all'insegna della dispersione, il torneo continentale si è visto subito escluso dai traguardi delle case, almeno dalla stragrande maggioranza di esse. Il rapporto con la classifica attuale del mondiale marche è significativo. Le giapponesi Toyota, Datsun e Mitsubishi e le francesi Alpine-Renault e Peugeot hanno disertato fin'ora ogni prova dell'europeo ed a livello ufficiale altrettanto hanno fatto Ford e Porsche. La Lancia si è limitata ad una (sfortunata) puntata in Spa-

gnà per il Costa Brava, con Pregliasco, come del resto ha fatto la Fiat che pure ha gli equipaggi Verini-Macaluso, Bisulli-Zanucchi e Tominz-Mamolo (che i loro punti li hanno conquistati a San Marino ed in Sicilia dove hanno corso per il campionato italiano) fra i primi dieci della graduatoria provvisoria.

Ora, a «scaricare» il campionato europeo sono addirittura gli organizzatori. Lo hanno fatto quelli del criterium alpino, divenuto rondo dei monti azzurri, e subito li hanno imitati quelli del Rally di Antibes, che ammettendo alla loro prossima gara i prototipi, avranno alla partenza qualche Alpine ufficiale, la Simca CG di Fiorentino e almeno una Stratos con Andruet. Altre organizzazioni hanno in animo di restituire la validità europea quest'anno o al massimo nella prossima stagione. E' il caso del San Marino, che non pare voler rinnovare la sua iscrizione all'Euroconduttori 1975.

Sette prove già disputate, chissà quante ancora in calendario entro l'anno e nessun pronostico possibile, questa la situazione del momento dove l'incertezza non è data da un equilibrio di valori ma da un pressoché generale disinteresse. Al vertice, Rohrl-Berger e l'Opel Ascona primi al Firestone ed al Rally dei Tulipani che un certo impegno (ma fino a che punto?) lo mettono nella rincorsa all'altro continentale. Dietro, Verini-Macaluso (secondo a San Marino e primi all'Elba) e Borges-Morain (quinti al Costa Brava, secondi al Firestone e terzi ai Tulipani).

La Fiat, lo hanno detto e ripetuto i responsabili-rally, non ha

RALLY DEI TULIPANI - Rally valevole per il Campionato europeo piloti - 26-28 aprile.

LA CLASSIFICA

1. Rohrl-Berger (Ascona) 5332 (in secondo - Tempo totale); 2. Carlsson-Peterson (Ascona) 5462; 3. Borges-Moras (Carrera) 5571; 4. Nilsson-Olsson (Volvo 142) 5960; 5. Bergsteyn-Thomas (Ascona) 5960; 6. Rack-Koehler (Carrera) 5974; 7. Slotemaker-Buwalda (Daf 66) 5989; 8. Luybregts-V. Traa (Morris Marina) 6012; 9. Van't Hof-Korpershoek (Daf 66) 6147; 10. Kempff-Verbunt (Alfa GTA) 6267.

programmato la conquista del titolo. Potrebbe però pensarci in seguito, magari in autunno, se Verini dopo Castrozza sarà ancora in gioco. Tra una gara annullata e l'altra, ne dovrebbero comunque restare a sufficienza per arrivare ai sei piazzamenti.

Tominz-Mamolo titolate?

Con fatica minore la Tominz e la Mamolo dovrebbero ottenere il titolo femminile. Per ora sono le sole dame presenti nella classifica che le vede al decimo posto con i quarti posti di San Marino e dell'Elba. Per l'Europeo correranno sicuramente almeno due gare, la Paris-St. Raphael femminile (a proposito, alla gara francese ci saranno probabilmente anche Serena Pittoni e Luana Vanzi con una Fulvia gr. 4 del Jolly Club) ed il rally di S. Martino di Castrozza.

Guido Rancati

• A Viareggio, nel corso del Convegno di studio dei comandanti dei Vigili Urbani, è stato dichiarato che la rimozione dei veicoli in sosta abusiva «è legittima soltanto quando il mezzo costituisce un grave pericolo e un intralcio alla circolazione».

• MARCO MORAES, il corridore brasiliano di F. 3 che guida la seconda vettura del Team Hollywood, ha subito un incidente a Snatterton, mentre stava provando la sua GRD, e rimarrà per qualche tempo assente dalle corse.

• TOM SEAL il noto rallyista su Mini, ha venduto la sua gloriosa vettura e per quest'anno si limiterà al compito di copilota sul Capri 3 litri di Roger Platt.

E' durata poco a GROPPELLO la «rivelazione»

BALLESTRIERI fa... fischiare GOI

PAVIA - Tanti applausi per Ballestrieri (e per Pregliasco), qualche fischio per Goi: il secondo round del Trofeo Internazionale Marlboro alla rallypista di Santo Spirito è finito così. «Balestra» voleva la vittoria e l'ha ottenuta alla sua maniera che è quella forte, primo in batteria, primo in finale. Anche Goi ha corso alla sua maniera, partenza veloce e gara al risparmio, ma il giochino gli è riuscito soltanto a metà, anche per eccesso di prudenza da parte sua. In batteria ha vinto ma il suo tempo lo ha relegato in seconda fila, a stretto rigore di regolamento, per la partenza della finale preceduto nello schieramento di partenza dalle Fulvia dello stesso Ballestrieri e di Casati.

La prossima prova del trofeo Marlboro è prevista per il 2 giugno, il giorno immediatamente successivo alla conclusione del «4 Regioni». Per ora il conto per Ballestrieri e Goi è pari con una vittoria ciascuno, ma a giugno Ballestrieri avrà la Stratos ed allora la musica sarà per forza diversa.

GRUPPO 1-3

Innovazioni nelle batterie questa volta a gruppi separati: prima gli uno e quindi i tre. Nella prima gara sorpresa di Reda (Ascona) schizzato in testa dalla terza fila dello schieramento che riesce a controllare il ritorno di Cambiaghi (Ascona). Terzo Albera (Simca R-2), il quarto posto l'ottiene De Marco (Ascona) che in volata supera Maranzano (Ascona) che lo aveva preceduto per tutti gli otto giri di gara.

Fra i gruppo tre è Galatini a precedere Pelganta, il sempre bravo Castanola e Massimo Tabaton, tutti su Fulvia. Nella finale parte bene Pelganta, in testa al primo passaggio, ma il motore non lo asseconda, e l'obbligo a lasciare il passo a Galatini ed a Castagnola prima di fermarsi, definitivamente fuso.

Va a vincere Galatini malgrado la rimonta di Castagnola che precede di oltre 7" Tabaton. Grossa lotta fra le Ascona di Cambiaghi (che corre con la macchina di Maranzano perché la sua ha avuto dei problemi al cambio), De Marco e Reda nell'ordine al traguardo divisi soltanto da quattro decimi.

GRUPPI 2 e 4

quasi gialla la prima batteria con Goi (Alpine) in testa dal via che con una condotta di gara personalissima, fatta di staccate al rallentatore e traiettorie non cristalline, rende vana la rincorsa di Pregliasco con la Fulvia del Grifone. Visto che proprio non può passare Pregliasco nel finale tocca al tornante un paio di volte il rivale. Lo spettacolo non è di quelli

edificanti ma per il ligure non c'erano alternative, visto che per Goi chi ha la macchina meno potente — sono parole sue — deve star dietro, punto è basta. Vittoria quindi di Goi davanti a Pregliasco e a Renati (Autobianchi A-112) che conferma l'ottimo risultato del 25 aprile. Il diritto alla finale lo acquisisce anche Maranzano (Ascona).

Assai più bella la seconda batteria che presenta accanto a Ballestrieri ed il sempre positivo Casati, Pittoni con una Porsche 911/2400. Ed è proprio Pittoni a tenere la testa nel primo giro anche se la mancanza dell'autobloccante riduce di parecchio i

2. PROVA TROFEO INTERNAZIONALE MARLBORO - Gara di velocità in circuito - Groppello Cairoli, 5 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

Gruppi 1-3: 1. Galatini (Fulvia HF) 7'50"; 2. Castagnola (Fulvia HF) 7'53"9; 3. Tabaton (Fulvia HF) 8'02"8; 4. Cambiaghi (Opel Ascona) 8'03"; 5. De Marco (Opel Ascona) 8'03"2; 6. Reda (Opel Ascona) 8'03"4; 7. Albera (Simca Rally 2) 8'27"9.

Gruppi 2-4: 1. Ballestrieri (Fulvia HF) 7'28"2; 2. Goi (Alpine) 7'37"9; 3. Casati (Fulvia HF) 7'40"; 4. Renati (A 112) 7'55"9; 5. Maranzano (Opel Ascona) 8'02" e 4; 6. Maranco (Fulvia HF) 8'13"5; 7. Leporace (Fiat Abarth 124) 8'23"2.

vantaggi di una potenza decisamente maggiore. Il duello è avvincente ma finisce al quinto giro. Ballestrieri, passato in testa, scoda al tornante e tocca la ruota posteriore destra della Porsche, alla quale cede la sospensione. Per Pittoni, ancora una volta sfortunato quest'anno, c'è il ritiro, stessa sorte toccata il giro prima a «Eolo» che per favorire il sorpasso di Casati finisce a ruote all'aria. Peccato davvero perché la ragazza cuneense era sorprendentemente al terzo posto.

Nella finale non parte l'amareggiato Pregliasco che piuttosto di correre in spirito da guerriglia preferisce accontentarsi della soddisfazione avuta in mattinata quando con un ottimo 64"7 ha stabilito il nuovo record per il gruppo quattro.

Ballestrieri dà spettacolo: parte in testa, lascia Goi a duellare con Casati per il secondo posto. Se la potenza dell'Alpine preparata dalla Giada non basta a Goi per ripetere l'impresa di dieci giorni prima contro lo scatenato Ballestrieri, al quale deve concedere oltre 9" di vantaggio, al termine degli otto giri, gli permette però di regolare Casati. Fra i gruppi 2 il primo è Renati.

g. r.

Liuti batte Ameri nel 1. «Autogiro dei Giornalisti»

PESARO - Giancarlo Liuti («Il Resto del Carlino») si è aggiudicato la prima edizione dell'«Autogiro dei Giornalisti-Riviera delle Colline», organizzata dall'E.P.T. lungo un suggestivo percorso misto della zona maremonti. Ottimamente riuscita, la manifestazione — effettuata in due giorni consecutivi e vivacizzata da numerose prove che ne hanno reso sempre stimolante lo svolgimento — sarà ripetuta anche l'anno prossimo.

Dopo Liuti si sono classificati Enrico Ameri e Piero Pasini (RAI-TV), Carlo Massagrande (Tuttomotori), Candido Bonvicini e Metello Cesarini (Il Resto del Carlino), Corrado Masetti (Il Tempo), Roberto Masutti (L'Adige), Franco Rucione (Il Tempo), Marco Francalanci (Secolo XIX), Aldo Ferrari (Il Resto del Carlino), Enrico Goio (ANSA), Piero Benassi (Il Resto del Carlino), Walter Montanari (L'Unità).

● La supremazia europea di TOMINZ-MAMOLO subirà, al Rally delle Dame Paris-St. Raphael, un duro attacco: la LANCIA, infatti, sta preparando una STRATOS da affidare a CHRISTINE BECKER-«BICHE» per una decisa affermazione nella gara francese.

● HERVE' REGOUT, il pilota belga che si è imposto nella gara in salita La Roche Chamrée, parteciperà alla 1000 KIM di SPA con una Pantera Gr. 4.

● LELIO LATTARI, un giovane pilota italiano residente in Polonia, ha vinto, al volante di un'Alfa 2000 GT, il rally Kormoran '74 al quale hanno partecipato 56 equipaggi.

● L'ufficio sportivo dell'AC di Chieti ha deciso di non organizzare, per quest'anno, la classica gara di regolarità «Dalla Maiella al mare», prevista dal calendario nazionale per il 16 giugno. Fra i motivi della soppressione, l'ossequio alle norme di austerità e la prevedibile mancanza dei grossi nomi della specialità, quest'anno privata del Trofeo Nazionale.

● Il commissario sportivo CSAI, Filippi, parla poco a meno che non si tratti delle «sue» gare. A Cesena, magnificandoci il G.P. Campagnolo, ci ha fornito una ghiotta primizia: visto che non vi saranno finali nei rallies nazionali, Filippi inviterà i migliori classificati di ogni zona ad una «sua» finale con soggiorno gratuito per quattro giornate.

I fidanzatini di Cesena

CESENA - La Coppa Città di Cesena, Trofeo Rossoni ha quattordici anni. Quattordici anni di progressi in tutti i sensi: dal lato organizzativo al lato sportivo, propagandistico per la specialità (208 iscritti, 198 verificati, 198 partiti, 169 arrivati), per l'interesse e soprattutto per il lato tecnico e sportivo. Chi ha visto nascere questa corsa nel lontano 1961 e ne ha notato le lacune che potevano esserci (in tutte le cose che iniziano, dalle più piccole alle più grandi) ha oggi il diritto di poter fare questo rilievo. La Coppa Città di Cesena, Trofeo Rossoni è ingiantita e diventata una istituzione del patrimonio sportivo della Scuderia Romagna che va sempre più adeguandosi al ritmo incalzante dell'onda del rally, un'autentica onda di piena che sta catalizzando l'entusiasmo di quanti si sono trovati ad assistere ad una o più fasi di una di queste corse. Un'onda che apre una larga finestra nel futuro di questa specialità prima di tutto per una significativa vittoria psicologica su alcuni difensori... dell'ordine costituito e dell'austerità, poi perché è riuscita immediatamente a legare la fantasia di vecchi e soprattutto nuovi appassionati, fuggendo ogni dubbio circa la validità della formula e del suo contenuto tecnico-agonistico. L'asse ha visibilmente ruotato, concedendo l'ingresso ad una nuova classe di protagonisti. Proprio un'ondata di primavera — è il caso di dirlo — come quella che abbiamo vista oggi a Cesena potrà lenire il dolore per una tradizione automobilistica sportiva che avrebbe dovuto andare in pezzi a causa del rullo compressore di quella che i... politici chiamano «austerità».

Peccato che ancora una volta la lentezza dei cronometristi nel compilare le classifiche (tenete presente che con l'ultimo arrivato alle ore 16 circa soltanto alle 20,15 sono state esposte le classifiche dei primi 51 arrivati) abbia in parte scontentato, rendendoli anche alquanto turbolenti i protagonisti che al momento del loro arrivo avevano magnificamente organizzato e percorso, confermando, se ve ne fosse stato bisogno, che la gara della Scuderia Romagna ha una sua validità ormai solidissima ed una programmazione irrinunciabile.

Riportandoci sui binari prettamente sportivi diremo che proprio come nei romanzi «gialli» la XIV Coppa Città di Cesena ha risolto solamente all'ultimo capitolo — anzi al dopo fine — la definitiva sorte a chi assegnare il lauro della vittoria. Probabilmente neppure il più abile dei registi di «gialli» avrebbe saputo creare una «suspense» così intensa. A 50 km dal traguardo quando la classifica provvisoria presentava «Tony» su Alpine 1.8

Colpi di scena a catena in ROMAGNA: «fonde» TONY squalificati CAVRIANI e STAGNANI la vittoria a CASAROTTI

al primo posto con un distacco tale da fare apparire il pronostico definitivamente bloccato sul suo nome, un guasto meccanico (fusione del motore) metteva fine alla sua splendida impresa. Ma gli sconvolgimenti della

14. COPPA CITTA' DI CESENA - 3. TROFEO LIFE - 8. TROFEO ADOLFO ROSSONI - Rally nazionale - Cesena, 1 maggio 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Casarotto-Serafini (Lancia HF 1600) 44'41"; 2. Cantelli-Paccagnella (Lancia HF 1600) 44'55"; 3. Giulianelli-Volpinari (Lancia HF 1600) 45'17"; 4. Ravaoli-Scaiola (Lancia HF 1600) 45'25"; 5. Liviero-Sacco (Porsche 911) 45'27"; 6. Zanzotto-Zaltron (Fiat Abarth 1800) 45'32"/82; 7. Brai-Cambiaghi (Opel Commodore) 45'32"/84; 8. «Porry»-Venturi (Fiat Abarth 1800) 45'35"; 9. Zandonà-Modulo (Opel Ascona) 45'39"; 10. Vudafieri-Bonaga (Porsche 911) 45'43"; 11. Galotto-Sirch (Abarth 1.8) 45'44"; 12. Tormene-Degan (Ascona 1.9) 45'46"; 13. Marchiol-Cossio (HF 1600) 45'54"; 14. Gregoriz-Zonta (Abarth 1.8) 45'56"; 15. Tabanelli-Capra (Ascona 1.9) 46'00"; 16. Baldacci-Zaffarani (Simca R.2) 46'06"; 17. Malcol-Frison (Gordini R12) 46'15"; 18. Aguzzoni-Lenardi (Alpine 1.6S) 46'28"; 19. Gerbino-Girardi (124 Spider 1.6) 46'30"; 20. Zanchetti-Marcato (Alpine 1.6) 46'33"; 21. Bompani-Rossi (Ascona 1.9) 46'39"; 22. Lucki-Fredy (Ascona 1.9) 46'40"; 23. Borsetto-Cernigoi (Abarth 1.8) 46'56"; 24. Jeffri-Oskar (Porsche 911) 46'58"; 25. Muratori-Pellicioni (124 Spider 1.6) 47'00"; 26. Ceccato-Zerbato (Fiat 124 ST) 47'12"; 27. Zancanaro-Donzello (Ascona 1.9) 47'18"; 28. Albano-Tof (HF 1600) 47'26"; 29. Pantaleoni-Scavino (128 Coupé 1.3) 47'31"; 30. Zannoni-Mucciolli (Abarth 850) 47'35"; 31. Casadei-Rocchi (HF 1600) 47'37"; 32. Simontacchi-Buzzati (Fiat 128C) 47'48"; 33. Bartoletti-Sansavini (Fiat 128 C) 47'51"; 34. Vanni-Sama (Ascona 1.9) 47'55"; 35. Daniellis-Ninini (HP 1.6) 47'58"; 36. Daniellis-Felluga (HF 1.6) 47'59"; 37. Bauce-Calore (Ascona 1.9) 48'01"; 38. Spiller-Santolin (124 ST Fiat) 48'10"; 39. Robin-Turetta (HF 1600) 48'11"; 40. Bazzocchi-Rol (124 Spider 1800) 48'13". Seguono altri 115 classificati.

I concorrenti Cavriani-Ronconi, Stagnani-Zanelli (rispettivamente primi e secondi nella classifica ufficiale) Mazzei-Masi, Dimroci-Coppolino, Rabin-Poluzzi e Manfrinato-Camosampiero sono stati squalificati in seguito a verifiche tecniche post-gara e quindi sono stati esclusi dalla classifica finale.

● La KLEBER ha sperimentato a Cesena dei nuovi racing da pioggia a miscela morbida. A sentire Tony che li ha montati si tratterebbe di un vero «boom». Lo dimostra peraltro il distacco inflitto dal pilota della Giada al suo più diretto avversario nel corso della prima prova su asfalto oltre 15" su un tratto da percorrersi in 2'.

1.a) Luigina IMERITO 2.a) Argentina CASTILLET a Chieti La regolarità è femmina

CHIETI - Il 1. Trofeo Primavera, prima gara di regolarità valida per il Trofeo del Centro-Sud, è stato vinto da Luigina Imerito, della Grifone-Erg, su Lancia Fulvia, con 7,5 penalità. Distanziata di un solo punto, sullo stesso tipo di vettura e con gli stessi colori di scuderia, Argentina Castillet si è aggiudicata il posto d'onore. Gli equipaggi femminili hanno fatto così la parte del leone, imponendosi sui migliori regolaristi in gara.

Il terzo posto è andato al pilota locale Alfonso Cavallucci della Grifone-Abruzzo, la scuderia che, in collaborazione con l'A.C. Chieti ha organizzato la manifestazione sportiva. Di Capua e Aimeone (tra i favoriti) hanno ottenuto ex-aequo il quarto posto. Giorgio Pavanello del Jolly Club ha pagato 12,7 penalità e si è piazzato subito dopo.

Il Trofeo Primavera si è «giocato» soltanto su tre prove speciali; ve n'erano quattro in programma, ma una è stata eliminata dal commissario di gara. L'inconveniente è da imputarsi agli

TROFEO PRIMAVERA - Gara nazionale di regolarità - Chieti, 4 maggio 1974. LA CLASSIFICA

1. Luigina Imerito (Lancia Fulvia) penalità 7,5; 2. Castillet (Fulvia) p. 8,5; 3. Cavallucci (Fulvia) 10,4; 4. Di Capua e Aimeone (Fulvia, Fulvia HF) 11; 5. Taloni (Cooper 1000) 11,2; 6. Pavanello (Fulvia) 12,7; 7. Faldini (Fulvia) 14,3; 8. U. Menichetti (Fiat 128) 14,5; 9. La Rovere (Fulvia) 15,3; 10. M.G. Menichetti (Fiat 127) 17,9; 11. Crivellini (Alfasud) 20,2; 12. De Dominicis (Fulvia) 20,7; 13. Motola (Fulvia) 21,3; 14. Nuzioli (Fiat 127) 22,4; 15. Speranza (Fiat 127) 22,7; 16. Di Penta (Cooper 1300) 26,2; 17. Amici (Fiat 128) 29,2; 18. Alvisi (Fiat 127) 33,5; 19. Zuccarino (Fulvia) 34; 20. Pappalardo (Fiat 127) 45,9; 21. Fioriani (Fiat 127) 46,2; 22. Febo (Fiat 128) 47,3; 23. Ciferri (Fulvia) 47,9; 24. Agrifoglio (Fiat 127) 50,1; 25. Piccirilli (Autobianchi A112) 53,1; 26. Rogano (Fiat 127) 57,3; 27. D'Amico (Autobianchi A112) 67,4; 28. Maliverni (Fiat 128) 73,3; 29. Antonelli

classifica non finivano qui. Alle verifiche d'ufficio sia il primo arrivato Cavriani su Porsche e Stagnani su HF 1600 erano tolti dall'ordine d'arrivo, il primo per la mancanza dell'elemento filtrante del filtro aria ed il secondo per la mancanza di tutti i complessivi componenti il freno a mano (i due avverso alla decisione del commissari sportivi interponevano appello).

Mentre Tony se dovesse decidere un giorno di fare un diario completo delle vicende sfortunate che via via attraverso gli anni hanno fatto da contrappunto alla sua gloriosa milizia sportiva, dovrà iscrivere in copertina, a lettere cubitali grondanti sudore e rabbia la data del 1. maggio 1974; la data appunto di oggi che ha segnato quando ormai tutto il difficile era stato superato la sua «debaçle» e se Cavriani e Stagnani potranno imprecare sulla pignoleria — diciamo pure molto relativa — da commissari tecnici-sportivi, il 1. maggio 1974 resterà comunque una data storica per Casarotto che in coppia con la gentile fidanzata si è aggiudicata la vittoria.

Una vittoria sportivamente giusta anche se giunta in un modo fortunoso. Il merito maggiore di Casarotto è di essersi sempre battuto al limite come lo dimostrano gli esigui distacchi dai due esclusi (rispettivamente 10" e 2") e di essere salito sull'albero della cuccagna dopo avere dato prova di essere stato autore di una gara intelligente, regolare e coraggiosa ad un tempo.

La competizione ci ha offerto una dimostrazione mirabile dell'abilità e delle doti dei sanmarinesi Cantelli e Giulianelli, di Ravaoli, Liviero, Zanzotto, Brai (che con la «iena» Cambiaghi ancora una volta ha portato il suo Commodore preparato da Conrero alla conquista della vittoria nel gruppo uno), di Zandonà che soltanto nella seconda parte della gara ha tirato fuori gli artigli (ma quanto di questo merito spetta alla sua simpatica partner Modulo?) offrendoci finalmente una dimostrazione di potenzialità fisica e stilistica oltre che aggressiva già riscontrata nella passata stagione.

Vanno accomunati in un unico sincero elogio con gli altri arrivati i due esclusi Cavriani e Stagnani ai quali la conclusione della gara ha avuto il sapore di una beffa di cattivo gusto, una beffa che non meritavano per quanto avevano messo in luce;

Carlo Burlando

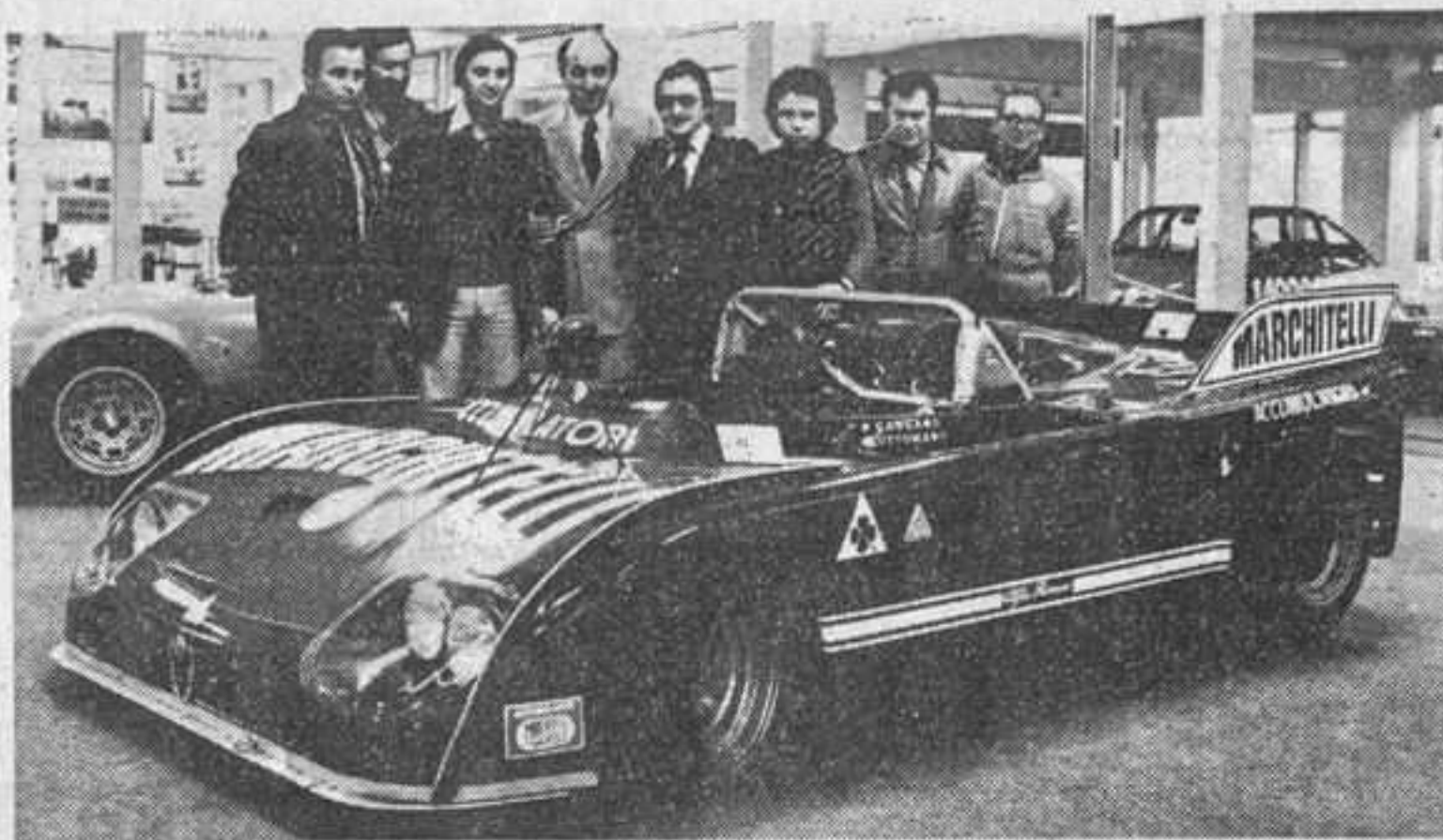
● Dopo 10 anni consecutivi, con il 1975 cesserà la pubblicazione del Calendario PIRELLI, definito «il più grande simbolo di stato per ufficio». Ne sono state stampate 382.000 scattando 25.000 foto e impiegando 60 notissime modelle (fatte bene).

m. p.

Conferma alla «Palladio»

La politica divide le corse auto uniscono

SPECIALE PER AUTOSPRINT



Dai baresi a Balocco alla REBO

A sinistra, Gargano ed Ottomano con la loro Alfa Romeo 3000. Qui sotto, la coraggiosa REBO 01

PIACENZA nuovo corso «sportivo»

PIACENZA - L'A.C. Piacenza «nuovo corso» ha espresso chiaramente la sua volontà di dare un fattivo contributo all'incentivazione dello sport automobilistico piacentino. Ha attuato innanzitutto una politica di reciproca e concreta collaborazione con la scuderia «Piacenza corse» la qual cosa non potrà che portare a decisivi vantaggi per entrambe le parti... non più in causa. Ha proceduto inoltre alla ristrutturazione dell'ufficio sportivo e alla costituzione della Commissione sportiva che risulta così formata: Giuseppe Marina, presidente; dott. Mario Cremonesi, sig. Giorgio Corvi (ex pilota), rag. Gigi Mirani e p.i. Attilio Rossi della «Piacenza Corse», componenti. L'A.C. ha pure programmato una nuova sessione del corso per commissari sportivi, con docenti il rag. Maffezzoli e un noto pilota italiano, corso che si terrà probabilmente nella seconda quindicina di maggio, al più tardi, nella prima decade di giugno, compatibilmente con la disponibilità dei due «professori».

L'Automobile Club Piacenza ha diramato in questi giorni la «bozza di regolamento» contenuta in dodici fogli ciclostilati, che costituisce il primo atto ufficiale dell'organizzazione del 1. Trofeo Automobile Club Piacenza che si disputerà sulla pista di S. Cristoforo di Varano Melegari il 23 maggio p.v. e che sarà valida quale prova per il «Challenge FISA 1964» per le classi dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5. Le isorizzazioni alla competizione, che secondo gli organizzatori vorrebbe rimpiazzare la classica Castellarquato-Vernasca ineffettuabile dopo il noto incidente occorso a Luadi nel 1972, sono aperte sino alle ore 16,30 del 20 maggio e dovranno pervenire all'Ufficio sportivo dell'A.C. Piacenza in via Chiapponi 37.

Lo stesso A.C., infine, è venuto nella determinazione di spostare, per ragioni di carattere tecnico, la effettuazione del Rally delle Valli Piacentine, valida quale prova del T.R.N., dall'11-12 agosto al 7-8 dicembre p.v. In tal modo la manifestazione piacentina, considerato anche il periodo invernale in cui verrà a svolgersi, assumerà una maggiore importanza tecnico-agonistica accrescendo ovviamente l'interesse e il fascino.

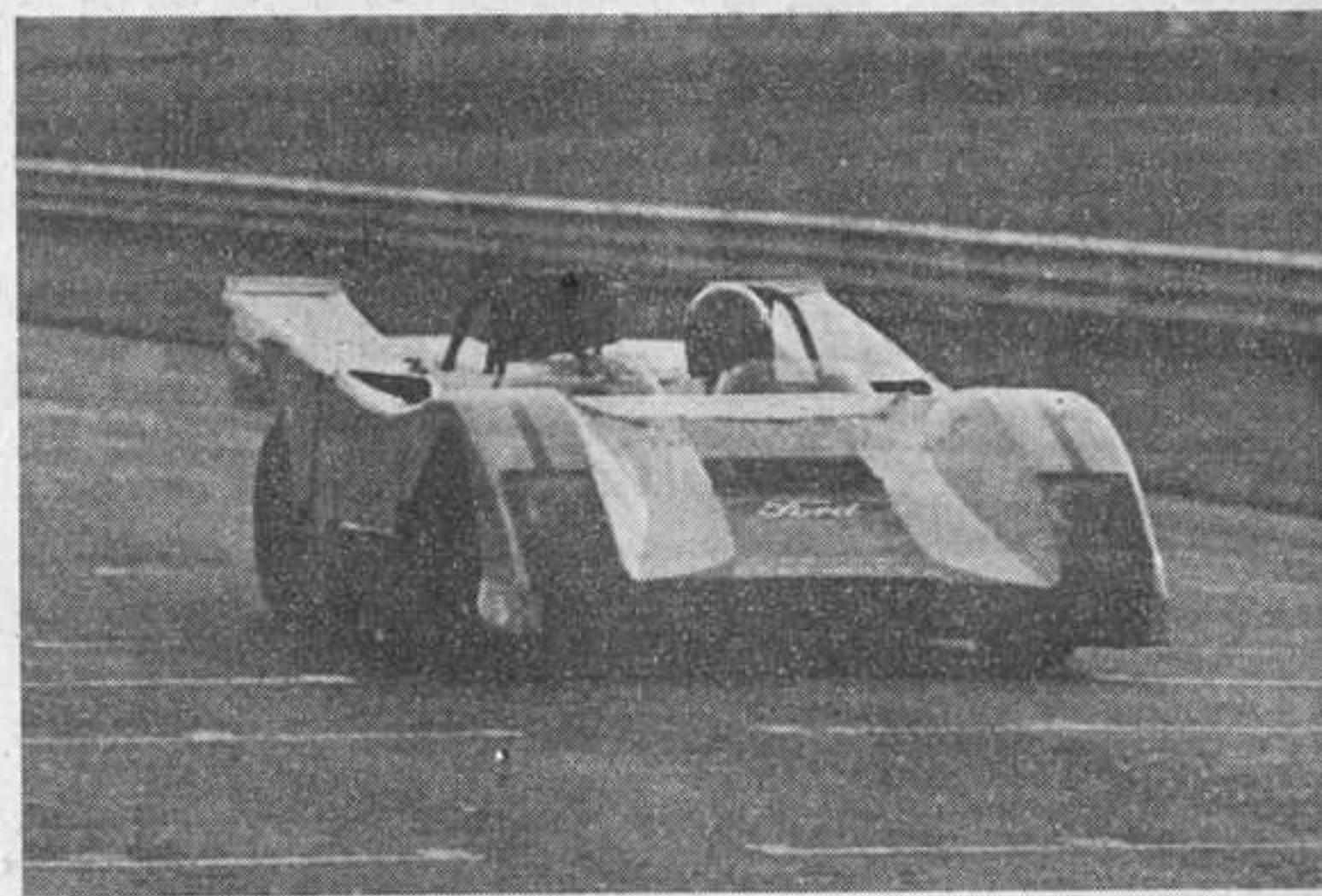
Cambio della guardia intanto anche alla «Piacenza Corse». Il concessionario d'auto Luigi Mirani succede all'industriale caseario Donato Scardi alla presidenza della scuderia. La elezione di Mirani è scaturita dopo un democratico dibattito e dopo che Sergio Rabuffi (il più autorevole candidato alla presidenza anche per le sue ottime referenze commerciali e sportive) aveva motivato la sua decisione di non poter accettare l'incarico per ragioni di lavoro. A Gigi Mirani brillante pilota e «navigatore» di rally il compito di guidare con tatto e competenza la giovane scuderia verso importanti traguardi.

Il consiglio direttivo della «Piacenza Corse» — eletto dall'assemblea dei soci — riunitosi presso la sede sociale l'11 marzo u.s. ha così provveduto alla distribuzione delle cariche: presidente, Luigi Mirani; vicepresidente, Sergio Rabuffi; segretario, Luciano Rastelli; vicesegretario, Achille Ceretti; cassiere, Mario Dallanegra; consiglieri, Carlo Lambrini, Giancarlo Moruzzi, Giancarlo Nuoci e Attilio Rossi. Il nuovo C.D. ha altresì varato il programma per l'anno sociale 1974 che prevede l'istituzione di tre campionati sociali: velocità, rally e co-piloti rally.

Attilio Trivellato

BARI - Nonostante tutto, crisi energetica e inique leggi restrittive, l'automobilismo sportivo continua ad attirare giovani e dinamici industriali che vedono nelle corse un ottimo veicolo pubblicitario per i loro prodotti. E' il caso della Marchitelli Accumulatori di Monopoli che ha aiutato i due noti piloti baresi Paolo Gargano e Bruno Ottomano nell'acquisto dell'Alfa 33t8 da 3000 cc con la quale l'Autodelta partecipò al mondiale marche nel 1972. La vettura riveduta, potenziata e perfezionata, l'unica in Italia affidata a conduttori privati, è stata lungamente provata a Balocco dai due piloti sotto la supervisione tecnica dell'ing. Garbarino (che non ha voluto far mancare la sua assistenza all'alfista Ottomano) e seguendo i preziosi consigli del pilota-collaudatore Teodoro Zeccoli che di quella vettura sport conosce tutti i segreti.

Il nuovo sponsor (quattro fratelli proprietari di una fabbrica di batterie che impiega 500 persone), finanzia l'intera stagione sportiva di Gargano e Ottomano.



Rilancio nelle Scuderie fiorentine II MUGELLO «scalda»

FIRENZE - Nonostante le difficoltà del momento, mai come in questi ultimi mesi vi sono state iniziative nel mondo automobilistico fiorentino, nelle scuderie, nei clan degli appassionati. Motivo comune di questa euforica situazione l'imminente entrata in funzione dell'autodromo internazionale del Mugello, che sta già dando i suoi frutti come era facilmente immaginabile, risvegliando tutto l'ambiente. E chi sa che la nuova pista non sia stata fra le ragioni del ritorno di Nanni Galli alle corse.

Merito principale di questo fermento l'attività delle due maggiori scuderie fiorentine, la «Firenze Corse-Biondetti» e la «Mugello Corse».

BIONDETTI - La prima compagine, dopo aver organizzato un seguito corso per aspiranti rallyisti, al quale seguirà una serie di lezioni pratiche, ha allargato ulteriormente la sua sfera d'azione. Dopo i «punti di appoggio» realizzati presso il «centro di chiacchiera e discussioni» dell'Automoda (il salotto dei commenti è stato recentemente rimodernato ed ampliato... perché gli oratori sono sempre in aumento), e la Scar Autostrada, la Biondetti ha creato una sezione staccata a Borgo San Lorenzo sotto la guida di Romano Martini, che in questa località mugellana svolge la sua nuova attività di assicuratore oltre che quella di babbo. In occasione della inaugurazione, alla quale hanno preso parte numerosi piloti, sono state illustrate le finalità della sezione: garantire soprattutto un valido appoggio ai soci a due passi dal circuito del Mugello ed allargare il potenziale della scuderia.

MUGELLO - Se la Biondetti è andata al Mugello la Mugello Corse è andata nel Valdarno. Nei giorni scorsi infatti è stata ufficialmente inaugurata la sezione distaccata di San Giovanni Valdarno, ubicata presso la autoscuola Montecarlo, il cui titolare, Attilio Focardi, è un appassionato da sempre delle auto ed organizzatore di gite e manifestazioni motoristiche. (Tanto per dare un'idea dell'interesse, dal paese valdarnese partiranno quattro pullman per Montecarlo).

La nuova sezione distaccata della Mugello intende far avvicinare allo sport attivo le nuove leve dato l'entusiasmo che nella zona vi è per i motori ed allargare il raggio d'azione della formazione fiorentina che al suo secondo anno di vita sta già bruciando importanti tappe.

Alla inaugurazione erano presenti molti appassionati, alcuni piloti, i responsabili delle altre due sezioni periferiche di Prato ed Empoli. La sede di San Giovanni Valdarno opererà anche nel settore motociclistico, specialità seguitissima nella zona per le antiche tradizioni legate a piloti-pionieri.

La giornata fissata per gli incontri settimanali è il lunedì.

SALOTTO ALFA - Altra componente di questa ottimistica situazione fiorentina, la realizzazione di un «salotto Alfa Romeo» per i patiti della marca del Biscione e per i futuri alfisti. L'iniziativa, una specie di galleria d'arte moderna dove al posto dei quadri vi sono i modelli Alfa, è stata attuata dalla nuova concessionaria Alfa Romeo, Autovama, del dottor Valerio Manzo e per la vernice gli onori di casa erano stati affidati ad una 33t tremila. Presto l'Autovama inizierà anche l'attività agonistica con un GT 2000 affidato a Vittorio Ciardi, contribuendo così a rinvigorire lo sport automobilistico fiorentino.

Marco Grandini



FAGIOLI sempre più 850

OSIMO - Ancora aggiornamenti sulla bella F. 850 che Paolo Fagioli aveva costruito per la scorsa stagione, migliori apportate nella speranza di poter ripetere ancora la vittoria ottenuta al Santamonica di Misano da Danilo Dentamaro. La monoposto è stata ancora modificata nelle sospensioni posteriori, che ora montano portamozzi fusi in lega leggera dalla Campagnolo (al posto dei precedenti in alluminio), poi nei freni sempre posteriori ora portati al centro con un guadagno delle masse non sospese di circa 15 kg. Sostituiti anche i dischi freno anteriori con altri di diametro maggiore, 240 mm, che migliorano notevolmente la frenata: il cambio originale Fiat è stato sostituito da un Colotti T 75, molto più scorrevole e con innesti più rapidi e precisi.

La vettura rimane sponsorizzata dalla Cebora di Bologna, alla quale si sono aggiunti la Ariston e la Valvoline e viene iscritta in gara dalla scuderia Marche di Macerata.

Un francese è sceso a vincere a MAGGIORA

AUTOCROSS per 7000

MAGGIORA - L'assenza del « tricolore » Osvaldo Fontanili e la presenza del francese Gerard Maurin, che ha poi finito per dominare il campo della gara più spettacolare — quella dei « prototipi » — rappresentano gli aspetti predominanti dell'autocross di Maggiora disputatosi di fronte a più di settemila spettatori. Fontanili è infatti rimasto al palo in quanto la propria Maserati 4000 non è ancora del tutto a punto. La gara maggiore era valida quale prima prova di campionato italiano e, al proposito, c'è da sottolineare che i « tricolori » del 1973 nelle varie categorie sono stati sorprendentemente messi fuori gara da incidenti (Corradini nella classe fino a 900 cc e Bergomi in quella fino a 1300 cc ne sanno qualcosa!) spettacolari ma fortunatamente senza conseguenze.

Tornando ai « prototipi » va messo in evidenza come Gerard Maurin sia il miglior prodotto dell'autocross transalpino: oltre che pilota, è consigliere della Federazione ed è anche costrutto-

re di macchine da competizione per il « fuoristrada » su quattro ruote.

r. q.

LE CLASSIFICHE

Prototipi: 1. Gerard Maurin (Gordini 1300) 13'39" media 50,466; 2. Riotti (Lancia 1800) 14'23"9; 3. Valfredini (Lancia 1500) 17'10".

Elaborate

Fino a 900 cc: 1. Roberto Scanavino (Fiat 500) 8'50" media 47,764; 2. Bosca (Fiat 500) 8'54"; 3. Gandolfo (Fiat 500) 8'58".

Fino a 1300 cc: 1. Emilio Guaitolini (Fiat 128) 8'29"2 media 48,798; 2. Raimondi (NSU 1200) 8'36"7; 3. Fissore (Fiat 950) 8'47".

Fino a 1600 cc: 1. Alberto Paroli (Volkswagen 1500) 8'33" media 48,417; 2. Migliorisi (DKW 1400) 8'51"; 3. Raimondi (NSU 1500) 8'53"2.

Oltre 1600 cc: 1. Emilio Stanga (Porsche 1700) 8'51"4 media 46,140; 2. Cesari (Fiat 125) 9'01"; 3. Badarello (Fiat 1600) 9'02"3.



Quale ripercussione avrà nel settore motoristico il catenaccio-importazioni

Ritorsioni per 800 miliardi?

ROMA - Colpo di mano del Governo Rumor a sostegno della lira e della produzione. La bomba (a scoppio ritardato) è esplosa martedì 30 aprile al consiglio dei ministri convocato inizialmente solo per porre un freno agli acquisti di carne all'estero, per il rilancio della edilizia, per la riforma della Rai-TV. In realtà il provvedimento catenaccio, che fa tanto pensare all'autarchia, era allo studio dei ministri finanziari e del titolare del commercio con l'estero già da parecchi giorni. Il primo annuncio lo ha dato la C.E.E.: a Bruxelles, infatti, era stata anticipata di qualche ora la misura di blocco (o quasi) delle importazioni in Italia di oltre cento prodotti e generi, che vanno dagli alimentari agli alcolici, dalle carni ai tessuti, dai preziosi ai profumi, per finire con gli **AUTOVEICOLI**, le **MOTOCICLETTE**, i **PNEUMATICI** e i **NATANTI**.

Le modalità del « freno » consistono nel deposito infruttifero, a titolo cauzionale, per la durata di sei mesi presso la Banca d'Italia del 50% del valore delle merci importate. In pratica, con la stretta creditizia in vigore nel nostro paese, gli importatori non hanno altra scelta che prelevare, per la copertura della cauzione, la necessaria valuta all'estero.

Così, oltre ad accrescere la disponibilità della Banca d'Italia, l'arrivo di moneta pregiata (oggi una vale l'altra: solo la lira soffre) produce un'aumento di crediti ricevuti dall'estero, una garanzia di « intoccabilità » delle riserve, un allentamento della pressione deficitaria della nostra bilancia-record dei pagamenti. La decisione del consiglio del ministro, ispirata dal governatore della Banca d'Italia, Carli, e sostenuta dal ministro del tesoro Colombo, ha per effetto, a breve scadenza, una diminuzione delle importazioni, meno convenienti agli industriali esteri se non altro per l'onere aggiuntivo del 3-3,5% sui prezzi all'ingrosso.

La maggiorazione deriva dal costo del denaro che gli istituti di credito fanno pagare in Europa, intorno al 12-14% annuo. Calcolato sul 50% del valore di tutte le merci (soggette a cauzione) importate e limitato il « congelamento » della somma a soli sei mesi,

la Banca d'Italia dovrebbe disporre di una liquidità mensile dell'ordine di 250 miliardi di lire.

In riferimento alle sole automobili e alle parti e ai ricambi di esse, ricordiamo che nel 1973 sono state importate 425 mila vetture di cui 387.906 vendute. Va detto pure che ad un valore doganale di 1 milione 294.000 per vettura corrisponde un ammontare di 550 miliardi di lire, a cui vanno aggiunti 250 miliardi di lire circa per i ricambi. In assoluto le cifre vengono di poco modificate se i dati sono limitati alle importazioni da paesi della C.E.E.: 415.000 auto importate, di cui 381.461 vendute, 540 miliardi di valore doganale oltre a 245 miliardi per i ricambi. La sola voce autoveicoli e ricambi si traduce quindi in circa 800

di una decisione che il consiglio dei ministri d'Europa dovrà pur prendere (martedì 7) a Bruxelles. Solo che le misure adottate dal nostro governo, soprattutto per scoraggiare l'importazione e rilanciare il mercato interno, vennero prese a suo tempo da Francia, Germania, e Inghilterra (ricordate la tassa sui prodotti esteri?) senza che il nostro governo si pronunciasse così severamente come hanno fatto quelli dei paesi membri della comunità.

Alle minacce di ritorsione, alla profonda irritazione, alla rottura del fronte C.E.E., al timore di conseguenze gravi per l'industria degli altri « otto », ha fatto seguito un più cauto e sereno atteggiamento critico dei responsabili dell'esecutivo del MEC, con il francese Ortolin in testa. Non



L'autocross di Maggiora è stato vinto dal francese Gerard Maurin, qui ripreso con il suo « prototipo » in un passaggio spettacolare

Il revival gotico

PIETRAMALA - Una gara, il 5. Trofeo Internazionale Fuoristrada del Trentennale, che resterà a lungo nella memoria dei partecipanti, una gara fantastica, mai vista nella particolare categoria. « Esportata » dal rituale Monte delle Formiche, si è svolta sulle pendici del Monte Canda per l'organizzazione del Club Nazionale Fuoristrada in collaborazione con il Panzer Club di Prato. Gara del trentennale è stata chiamata per i ricorsi storici che vogliono evocare quelle jeep e quelle Kubelwagen che nel lontano 1944, sugli stessi percorsi a cavallo della « linea gotica » parteciparono a violente battaglie. A quel proposito, anzi, è stata allestita una mostra rievocativa di mezzi meccanici e divise con materiale messo a disposizione da un gruppo di collezionisti, orchestrati dal notissimo Giorgio Sambo.

Ma torniamo alla competizione. Un trofeo internazionale in piena regola con numerosi partecipanti stranieri, almeno a giudicare dalle targhe estere che sono state viste. Il percorso ha suscitato l'entusiasmo dei concorrenti perché si trattava di 32 km di autentico fuoristrada, accompagnato da una pioggerella che ha reso più difficili le tante prove massacranti; neppure il fango da palude ha potuto fermare i potentissimi mezzi in lotta.

Le gare che hanno tenuto a battesimo il nuovo regolamento stabilito dalla CSAI, sono iniziate il giorno di Pasqua con la tenzone riservata al gentil sesso: si è imposta la dattilografia di Francoforte Ulrike Kutscher, che ha bissato il successo riportato nel 1973, precedendo sul traguardo la signora Paoli di Prato e la signora Dalmaso di Bologna.

Il lunedì di Pasqua sono scesi in campo i rappresentanti del sesso forte, con partenza distanziata di 15-20 minuti l'uno dall'altro, e la battaglia è divampata subito furiosa. Fra i « piccoli » della classe A si è imposto il bolzanino Boccato (su Puch) che ha avuto ragione di forti concorrenti a bordo di mezzi altrettanto potenti. Nel gruppo B tutte le più famose mar-

che erano rappresentate, ma la Jeep con motore Alfa Romeo 2.000 con tanta passione preparata dal pratese Roberto Giardi ha dato la soddisfazione della vittoria al suo preparatore-conduttore. Nel gruppo C, su un terreno reso ancora più difficile dai precedenti passaggi, si è imposto un esordiente, il milanese Magni che poteva fruire di una Jeep CJ5 di 5000 cc.

Una gara difficile, massacrante che ha portato al traguardo (e in quali condizioni!) soltanto 14 delle 28 partite, ma che ha permesso di fare risaltare la perfezione dell'organizzazione che non ha certo lesinato sforzi per agevolare il duro compito dei concorrenti. Alla premiazione, infatti, il presidente FIT dott. Edo Ansaloni ha voluto rivolgere un particolare elogio al presidente della commissione sportiva federale, Luciano Torreggiani, per i dettagli organizzativi curati alla perfezione.

5. TROFEO INTERNAZIONALE DEL TRENTENNALE - Gara per fuoristrada a 4 ruote motrici - Pietramala, 14 e 15 aprile 1974.

LE CLASSIFICHE

Gara delle Dame: 1. Ulrike Kutscher; 2. Paoli; 3. Dalmaso.

Classe A: 1. Bruno Boccato (Steyr Puch) pen. 538; 2. Gottardi (DKW Munga) 838; 3. Gollin (Yeti) 1482; 4. Pizzirani (Steyr Puch) 2068.

Classe B: 1. Roberto Giardi (Jeep-Alfa Romeo) pen. 248; 2. Melani (Jeep CJ5) 403; 3. Messina (M. 151) 675; 4. Capitani (Gaz 69) 640; 5. Zini (Land Rover) 1156; 6. Martorelli (Gaz 69) 1776.

Classe C: 1. Valerio Magni (Jeep CJ5) pen. 453; 2. Razzoli (Jeep) 633; 3. Sarti (Jeep) 792; 4. Berti (Jeep) 824.

CLASSIFICA GENERALE

1. Roberto Giardi, pen. 248; 2. Melani 403; 3. Magni 453; 4. Boccato, 538; 5. Messina, 575; 6. Razzoli, 633; 7. Capitani, 640; 8. Sarti, 792; 9. Gottardi, 838; 10. Berti, 894.



PARIGI - Arriverà al Salone di Torino (si spera perciò a tempi fiscali migliori) la nuovissima versione della Renault 5, la compatta trazione anteriore francese, e si chiamerà Renault 5 LS. Dotata di un motore 1300, con 65 CV, riempie nella gamma Renault lo spazio che le era insidiato da vettura come la Simca 1100 TI, o la Alfasud TI, cioè vetture di media cilindrata, spaziose e pratiche, ma anche scattanti e veloci. La R 5 LS infatti ha una velocità dichiarata di 155 kmh. Il suo prezzo non è ancora stato fissato neppure per il mercato francese, nel quale viene lanciata in questi giorni. Altri dati tecnici: compressione 9,5:1, quattro marce sincronizzate, doppio circuito frenante con servofreno, dischi davanti e tamburi posteriori, 7,9 litri per 100 km, norme CUNA.

miliardi di lire, la metà dei quali saranno, nell'anno, depositati presso la Banca d'Italia.

Naturalmente (anche se i prezzi sono bloccati fino al 30 giugno) l'associazione degli importatori (UNRAE) non ha tardato a far sentire la sua voce, ma solo in assenza di dettagli. Comunque ha rinviato ogni presa di posizione, ogni commento, all'indomani

ci sarà uscita dell'Italia dalla comunità per una decisione inevitabile, presa nello spirito del trattato di Roma. « L'Italia non può andare avanti solo con i prestiti » dicono a palazzo Chigi, e le misure che abbiamo deciso erano le uniche che potessero essere adottate a salvaguardia della nostra economia ».

l. c.

Non si rinuncia all'
AUTOMOBILICIDIO

Alla vigilia del REFERENDUM non dimenticate:

Ancora non cancellano
le « Patenti proibite »

Socialausteristy

ROMA - L'austerità di comodo ne conta un'altra in suo favore. L'altro sabato, il Comitato Tecnico istituito per l'esame (sic!) delle misure da adottare per la limitazione dei consumi energetici ha... deciso che, « in considerazione del prossimo svolgimento del referendum, sia consentita la libera circolazione di tutti gli autoveicoli e motoveicoli nelle domeniche 5 e 12 maggio ».

Così, il comitato presieduto dal sottosegretario Sarti ha inteso autorizzare (per delega del Consiglio dei Ministri) uno « strappo alla regola » che comporta indubbiamente un maggior consumo di carburante. Allora, per giovamento e per comodo almeno del quadripartito, viene a determinarsi un ennesimo compromesso che se una volta tanto si risolve in favore, a caro prezzo però, degli automobilisti è solo per fare un piacere ai politicanti. I quali non sono ancora soddisfatti di aver fatto spendere una barca di soldi per un referendum che, a nostro (e non soltanto nostro) avviso, poteva benissimo essere risparmiato.

RUMOR tace il PSI non vuole

L'on. Rumor avrebbe potuto suggerire ai suoi colleghi di Governo la riapertura delle frontiere in coincidenza del 1. Maggio (già esentato da limiti) e per tutta l'estate, così, perché si riteneva opportuno farlo. Sarebbe stata certamente una mossa simpatica e popolare che avrebbe prodotto un « meno male, era ora » di sollievo da parte di coloro i quali erano stati messi in castigo pur non avendo alcuna colpa da farsi perdonare. Sembra però, a conforto del mancato suggerimento di Rumor, che i ministri socialisti (o in via consultiva il PSI) si siano opposti ad una conclusione anticipata dell'austerità che magari fosse stata interpretata in chiave elettorale come premio per gli aventi diritto al voto di estrazione democristiana.

Comunque, la libera circolazione dovrebbe essere ormai certa per i prossimi cinque mesi per essere nuovamente vietata (non si sa in quali misure e con quali modalità) con la prima domenica di ottobre. Ma da qui all'autunno ce ne corre. Una proposta intanto: il Governo vorrebbe bloccare totalmente la circolazione invernale per dodici domeniche (ovvero soli tre mesi), facendo salve le tradizionali festività natalizie. La misura rappresenterebbe il sacrificio massimo cui sarebbe invitata la popolazione (a motore).

Subito dopo il referendum però conosceremo il nuovo prezzo della benzina, con l'aggiunta delle annunciate 20 (o addirittura 30) lire a beneficio del fisco. Oltre alle pressioni, che contano, dei ministri Colombo (tesoro) e Giolitti (bilancio) si sono aggiunte negli ultimi giorni quelle del ministro delle finanze Tanassi. Non è improbabile che il governo Rumor ci faccia la sorpresa di decidere una volta per sempre la libera circolazione a patto che si faccia buon viso a cattivo gioco (pericoloso), cioè che si mandi giù senza fiatare la pillola dell'aumento del prezzo della benzina. Sul quale confida la stessa banca d'Italia (a proposito, sono fondate le voci sulle dimissioni del governatore Carli) nella speranza di vedere più rari e meno cospicui i prelievi statali per far fronte alla spesa pubblica.

Si dà per certo che il consumo della benzina nel solo mese di marzo sia stato del 21,5 per cento inferiore a quello del corrispondente mese del 1973. Ne consegue che se è stata sensibile l'economia dei consumi di carburante, altrettanto sensibile è risultata la flessione dell'utile derivante dalla relativa imposta. Di qui, la necessità di aumentare il prezzo... ma in regime di completamente libera circolazione, un provvedimento indispensabile per il rilancio o per la ripresa di più settori interessati alla produzione e alla vendita di beni e servizi.

Intanto, un « ristretto » consiglio dei ministri, riunitosi mercoledì 24 e venerdì 26 aprile (erano presenti Rumor, Colombo, Mancini, Giolitti, Gullotti, Tanassi, Matteotti, Lauricella e De Mita) ha discusso del piano petrolifero nazionale che, approvato dal C.I.P.E. dovrà ottenere ora l'imprimatur del governo: riguarda la ristrutturazione dell'industria petrolifera e la redistribuzione di compiti e iniziative (di primaria importanza per l'ENI); gli approvvigionamenti e la raffinazione del greggio; i rapporti con i paesi produttori. Si è trattato anche dell'ipotesi d'accordo con i sindacati per la difficile riunione poi svoltasi il 2 maggio: blocco delle tariffe pubbliche (e quelle dei treni e dell'energia elettrica?); potenziamento dei trasporti collettivi, chiusura dei centri storici al traffico automobilistico, abolizione delle misure congiunturali in materia di circolazione e freno all'inflazione (il blocco alle importazioni coinvolge anche le auto straniere, le gomme ecc.).

Tornando all'attività del comitato interministeriale per la programmazione economica — sotto la presidenza del ministro Giolitti — c'è da registrare la delibera per cinque iniziative industriali, due nel nord e tre (della Fiat) nel mezzogiorno. I tre impianti della Fiat, per un investimento globale di 70 miliardi di lire e una localizzazione di mano d'opera pari a 5.200 unità, sono quelli di Cassino (3.000 operai in più) e di Termini Imerese (900 operai in più), già in funzione, e di Termoli dove la Fiat realizzerà una fabbrica di cambi e di accessori per 1.200 posti di lavoro.

Amnistia a largo raggio

In chiusura, la consueta nota sulla commissione Cattanei. Diciamo subito che il Presidente nonostante fosse malconco per un incidente stradale è stato al suo posto di inquirente il 2 maggio per ascoltare l'on. La Malfa e altri nuovi indiziati e nuovi testi nell'ambito dell'inchiesta parlamentare sullo scandalo petrolifero. Finora la commissione ne ha sentito una quarantina; altrettanti, o poco più, mancano ancora all'appello. Si fa sempre più autorevole la voce secondo cui il parlamento sarebbe pronto ad approvare un'amnistia a largo raggio per i reati comunque connessi al finanziamento dei partiti. Verrebbero tutti, ministri e petrolieri, prosciolti da qualsiasi capo d'imputazione che pure la magistratura ordinaria considera sufficienti, e necessari, a dare una scossa all'impalcatura, tra il burocratico e l'illecito, del nostro incerto sistema politico.

Lino Ceccarelli

Il dottor MARIO UBALDI-
NI, il noto editore dell'ASTRO-
LABIO e collega giornalista,
è un « vecchio » automobilista
che da sempre ha guidato
vetture di particolare qualità
tecnica. Oggi è tra i più im-
pegnati, come uomo libero ol-
tre che come automobilista,
sul sempre difficile fronte della
soluzione di quella sbalata
norma di legge che ha vietato
le vetture da « oltre 180
all'ora » agli under 21 e agli
ultra 65enni: ci ha dato l'intervista
che vi proponiamo.
Auguriamoci che questa bat-
taglia, che ha dovuto pagare
l'assenteismo dell'ACI nel mo-
mento più delicato, possa ar-
rivare allo sbocco razionale
ed equo che il superficialismo
dei politici non può più disat-
tendere. Altro che provocatori
referendum per problemi
praticamente astratti nel bailamme
della crisi in cui è stata
sprofondata l'Italia. Prima di
andare a votare SI o NO per
il DIVORZIO dovrete pensa-
re anche alle conseguenze del-
l'orgia anti-automobilistica di
questi mesi! I nostri politici
si meriterebbero solo il disprezzo
assenteista degli italiani
stufi dei loro bizantinismi.

— Sappiamo che lei è fra i promotori di iniziative tendenti a eliminare la portata negativa della recente legge che impedisce, secondo l'età, di guidare automobili o motociclette di una certa potenza e con certe prestazioni di velocità. Perché si sta battendo contro questa legge?

« Combatto questa legge perché la ritengo lesiva dei diritti del cittadino nel suo contenuto, ma ancor più offensiva se risaliamo all'intenzione che l'ha ispirata; in essa si scorge una disposizione d'animo astiosa, e il disprezzo dei diritti degli altri: difetto che purtroppo in Italia è molto diffuso da sempre: chi pensa, o agisce, o ha gusti diversi dai nostri è nell'errore e bisogna correggerlo e, se non si può, punirlo. Inoltre la legge che tra l'altro è stata approvata alla chetichella da due commissioni (Camera e Senato) composte in tutto da 20 persone e nemmeno tutte presenti, è fondata sull'equivoco: dovevano solo adeguarsi alle norme CEE, e invece hanno aggiunto articoli, come questo dell'età, che non solo non erano richiesti, ma sono addirittura in contrasto con le stesse norme che si volevano rispettare. Ciò ha servito ad alzare il polverone; ma che credono che non si sappia leggere? »

— Lei è uomo di legge?

« No, sono soltanto un uomo di buon senso e con una certa cultura che mi permette di raggiungere una decente informazione anche su argomenti fuori del mio campo. Del resto ci vuol poco a capire, e non starò a ripetere ciò che è stato detto da tanti altri, e da voi fra i primi, che la legge non « tiene » in nessun senso: né dal punto di vista logico, né dal punto di vista tecnico, né infine, come da più parti è stato avanzato, dal punto di vista costituzionale. D'altra parte non poteva essere diversamente: quando si lascia la strada della ragione obiettiva per seguire concezioni personali alle quali si vuol attribuire un valore assoluto, allora si va a tentoni e ci si smarrisce in un labirinto che ha tutte le uscite sbagliate. »

— Vuol spiegarsi meglio?

« Ecco: primo punto la logica. Una legge nasce per rispondere a un bisogno avvertito dalla società. Ora il famigerato comma g della legge 62 è del tutto immotivato: anzi tutte le indagini statistiche, se fossero state fatte, avrebbero condotto a conclusioni contrarie. Dunque questa legge, mancando di una motivazione fondata, è germogliata nel cervello di un qualche burocrate ipocondriaco che per uno dei tanti casi della vita si è trovato nella situazione di farla prendere in considerazione, e quindi approvare dagli organi legislativi. E poi con che criterio si definiscono le macchine proibite? Lasciamo stare il rapporto potenza-peso, che è messo lì come un dato tecnico per dare, abusivamente, alla legge l'impronta di un rigoroso tecnicismo; ciò che conta, nell'intenzione della legge, è la velocità. Perché 180 all'ora e non 170? Qual'è il criterio per stabilire questi limiti? Evidentemente non c'è, e d'altra parte non potrebbe esserci: un'argomentazione cervelotica non può reggersi che su schemi altrettanto cervelotici. »

— Ma si sono presi dei casi limite: 180 all'ora; sopra 65, sotto 21.

« Ecco, le ripeto: quando si ragiona a vanvera non si trovano mai guide sicure. Vede, con i 65 anni si intende proibire la guida a persone che secondo i legislatori, hanno una capacità psicofi-

La « legge 62 » è matura per la CORTE costituzionale

sica menomata (per andare a 181, e non a 178!); cioè il criterio sarebbe quello della non idoneità; ma per i sotto 21 non si può evidentemente parlare di non idoneità; quindi bisogna introdurre un altro criterio: non so quale perché non l'hanno detto, ma è da presumere che sia quello dell'impetuosità o dell'irresponsabilità. Ma allora quanti altri criteri bisognerebbe aggiungere? Visto che siamo nel regno della fantasia e di concezioni personali, si potrebbe interdire la guida di macchine che superano i 180 a chi portasse una ragazza sul sedile accanto; o addirittura alle donne, ma allora ci si accorgerebbe di fare del razzismo. »

— Perché ha parlato di razzismo?

« Perché — pregandola di interpretare quello che sto per dire con la dovuta riserva — questa storia di discriminare i cittadini secondo schemi astratti di valore fisico ha già avuto una sinistra applicazione nella Germania nazista. E la legge 62 propone una discriminazione fondata solo su dati anagrafici arbitrariamente definiti. Del resto, non potevano essere definiti che arbitrariamente. Perché 65 e non 70, o 60? Avevano delle statistiche? E' la legge dei "grandi numeri"? »

— Forse perché 65 anni è l'età della pensione.

« Ecco, questa obiezione mi fu già fatta da qualche « avvocato del diavolo ». Ma i due concetti, quello del pensionato e quello dell'idoneità non sono omologhi. Il primo è una conquista di chi lavora, che ha una quantità di implicazioni sociali (basti considerare che si può andare in pensione anche a 50 anni); il secondo pretende di stabilire di autorità, e alla cieca, la idoneità di una persona, al disotto di una certa età e oltre un'altra, a servirsi di una facoltà che eventualmente solo caso per caso, potrebbe essere vietata a ragion veduta. Infine, io ho sentito gli umori in giro, e posso dirle che non solo i colpiti deprecano questa legge, ma anche tutti coloro che hanno il senso della giustizia. »

— Vedo che lei ritorna sempre al tema della giustizia.

« Sì, ciò che ferisce di questa legge è la sua iniquità. E questo non è il sentimento mio o di qualche « fanatico ». E' un sentimento generale, diffuso anche presso persone a cui di queste cose non importa niente. Ciò è tanto vero che gli stessi autori della legge la rinnegano volentieri, salvo forse qualche presuntuoso incompetente che si vanta, a quanto abbiamo letto o sentito, di perseverare nell'errore. »

— Così, come concluderebbe questa intervista? Pensa lei che ci sia qualcosa da fare per abrogare la legge o modificarla?

« Ma, la concluderei così: so che la disapprovazione è quasi unanime, per un senso di giustizia e per una valutazione logica. So che le proposte di chiederne l'abrogazione, a cominciare da quella dell'ACI, stanno per essere presentate alle autorità governative. Si dice anche che le stesse autorità siano propense ad accogliere i voti di protesta e ad agire nel senso che noi auspichiamo; quindi mi pare, che senza abusare di parole come « democrazia », « eguaglianza dei cittadini », ecc., si possa sperare in nome soltanto della ragione, o della ragionevolezza, che la legge sia abrogata al più presto, e questo mi pare confortevole. Ma alla fine, se tutto dovesse fallire, ci sarà sempre la Corte Costituzionale. Chi ha orecchie per intendere intenda. »

E' cominciata in una ambientazione western in un bar della VIRGINIA la grande sfida tra YARBOROUGH - PETTY e il clan di ALLISON

Per gli stock-car anche lo sceriffo!

MARTINSVILLE (Virginia) - E' stata una vigilia eccitante, questa di Martinsville nella Virginia dopo le prove di qualificazione, dominate da Cale Yarborough, su Chevrolet che girava alla media di 135,738 kmh, seguito a pochi decimi di secondo da George Follmer su Ford. Nella cittadina della costa atlantica che ricorda alcuni romanzi di Faulkner con i suoi angoli tetri, squallidi, misteriosi, si sono registrati alcuni incidenti degni del «deep south».

I meccanici della squadra di Bobby Allison ad esempio, erano andati in un bar per dissetarsi con una birra. Ma quando alcuni «indigeni» li hanno visti hanno iniziato a punzecchiarli dicendo che il Wilkes Country è territorio di Yarborough e di Petty, e che non c'era posto per i «servi» della Coca-Cola. Allison correva prima per la Johnson Wax, quindi passava alla Coca-Cola, evidentemente mal vista nella Virginia.

In un batter d'occhio pugni, sedie che volavano, vetri infranti, mascelle e stinchi rotti. Lo sceriffo Staley, freddo e imperturbabile, interveniva soltanto alla fine sparando alcuni colpi di pistola per calmare gli infuriati clienti del bar.

La corsa, comunque aveva luogo regolarmente, ma Bobby Allison doveva fare a meno di due esperti meccanici che rimpiazzava con due giovani del luogo.

Alle 13 precise, le 20 macchine prendevano il via. Cale Yarborough ha approfittato della posizione di partenza per assumere il comando. Tuttavia, la battaglia non è mancata e dalle immediate posizioni di retroguardia Richard Petty ha forzato la sua Dodge, rimontando tre o quattro avversari, cercando quindi di sorpassare Cale il quale però ha perso il comando soltanto per i rifornimenti.

Dodici bandiere gialle, per un totale di 70 giri, hanno fatto scendere di molto la media, e ciò è dovuto ad alcuni spettacolari voli e testa-coda senza conseguenze che hanno fatto scattare più volte i 35 mila spettatori. A Yarborough «Commissioner» della Contea, sono andati 18 mila dollari ed i festeggiamenti che in un certo senso ci ricordano quelli della notte di Harlem, quando Cassius Clay vinse il titolo mondiale dei pesi massimi. George Follmer al 90. giro ha dovuto ritirarsi per rottura di una valvola.

Lino Manocchia

CORSA VEUCITA' PER STOCK CAR (NASCAR) - Martinsville (Virginia) 28 aprile 1974

LA CLASSIFICA

1. Cale Yarborough (Chevrolet) alla media di 113,204 kmh;
2. Richard Petty (Dodge) a 2";
3. Bobby Allison (Chevrolet);
4. Benny Parson (Chevrolet);
5. Lenny Pond (Chevrolet).

Si fan largo i giovani a POCONO

POCONO - I grossi nomi della USAC — in verità pochissimi — non hanno fornito uno «show» sensazionale nella 500 Miglia Stock di Pocono, il medesimo Speedway che il 4 luglio ospita la terza gara del titolo nazionale per vetture tipo Indy. I grossi nomi della NASCAR — ed anche in questo caso pochissimi — si sono accontentati di girare intorno al meraviglioso trivio sotto un sole caldo che ha attirato oltre 25 mila spettatori senza troppo strafare.

Ed i giovani, con coraggio, determinazione, si sono fatti largo dal plotone dei 33 partenti, vincendo gran parte dei 40 mila dollari in palio. Ron Keselowski, di Pontiac nel Michigan, a bordo della sua rossa Dodge, ha vinto girando alla media di oltre 210 kmh. La velocità indubbiamente sarebbe stata superiore se alcuni testa-coda non avessero fatto esporre le bandiere gialle. Spettacolare, ma senza gravi conseguenze, lo «Spin Out» di Jigger Sirois, insieme a Bay Darnell, che coinvolgevano il sopraggiungente Wallie Dallenback

(USAC, Scuderia Bignotti) il quale per evitare i due, finiva contro il muro danneggiando l'avantreno della sua Chevrolet.

Keselowski, 27 anni, finiva emettendo strani rumori con la sua Dodge ormai spremuta. Salito sul podio della vittoria esclamava: «Ma ho vinto veramente? Sembra un sogno». Era quella la sua prima vittoria sia nella USAC che NASCAR.

Il rush finale vedeva Hartman rallentare per noie alla carburazione cedendo il comando a Keselowski che aveva già un paio di giri sul resto dello smunto gruppo rimasto in gara che non aveva più la forza di donare il thrill che questo genere di corse comunemente dona agli spettatori. E' stata una corsa regolare, ma massacrante per quanto concerne il settore meccanico. Il comando è passato per una ventina di volte da un pilota all'altro, con i grossi, dicevo incapaci di contenere l'attacco dei giovani.

a. m.

POCONO SPEEDWAY - gara di Stock Car - 27 aprile 1974

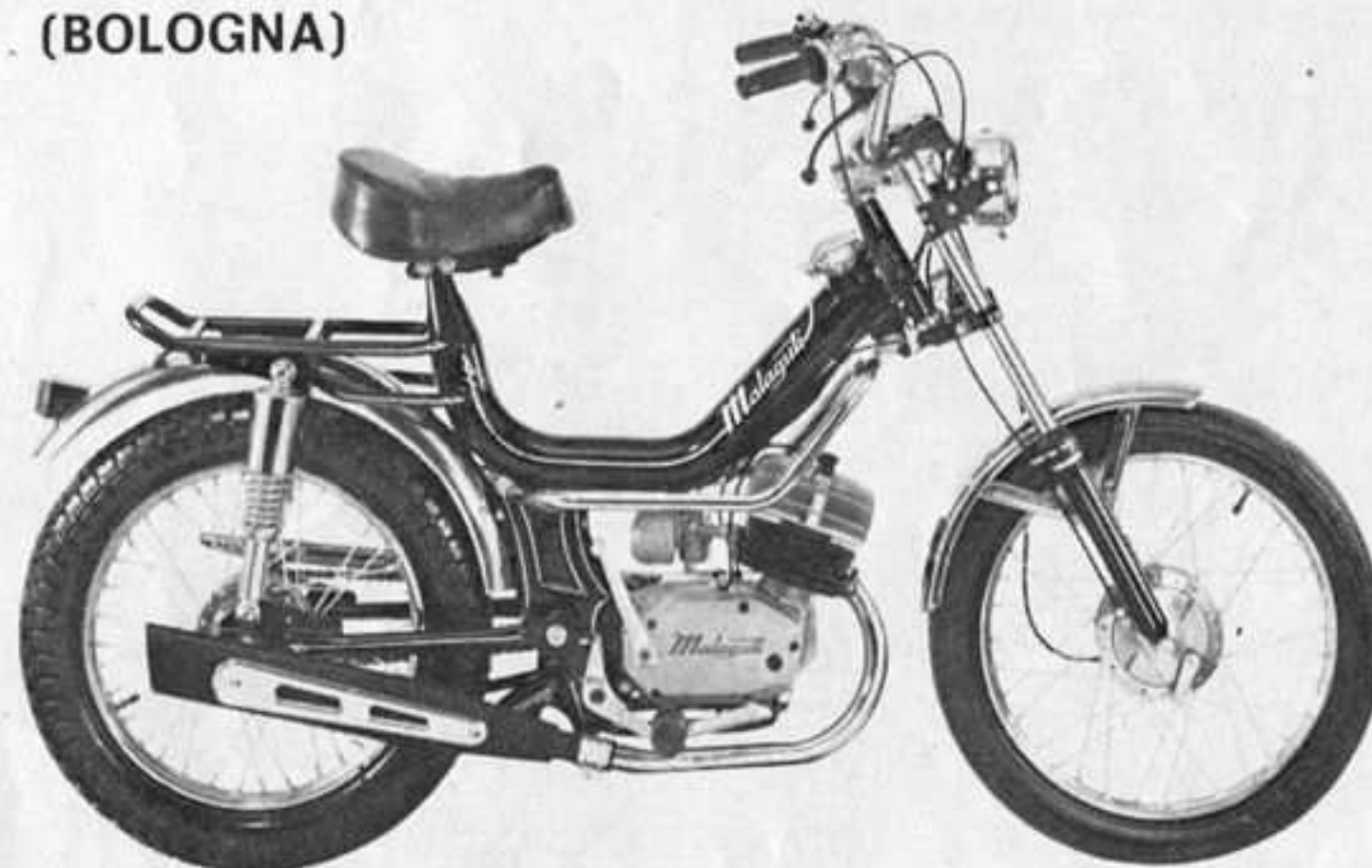
LA CLASSIFICA

1. Ron Keselowski (Dodge) alla media di 210,128 kmh;
2. Ron Nelson (Plymouth) a 2 giri;
3. Butch Hartman (Dodge) a 8 giri;
4. Mikey Flora (Dodge) a 10 giri;
5. Helmo Langley (Ford) a 12 giri.

CICLOMOTORI



SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)



FIFTY SPECIAL 4 MARCE 50 cc

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

E' successo di tutto nel «GIRO DELLA MELA» disputato con benzina a mercato nero

Un pilota resuscitato!

BUENOS AIRES - Non si può negare che la categoria TN (Turismo Nazionale) è quella che meglio funziona da tempo e specialmente in questi giorni, quando altre categorie hanno grosse gatte da pelare. Qualsiasi sia la scena delle corse, in pianura e in montagna, i corridori TN non hanno problemi. Possono discutere la cosa in autodromo, e sono sempre pronti a mettersi un casco, integrale o no e a darsi sportellate senza togliere il piede dall'acceleratore. In questi tempi di vacche magre, in cui le altre categorie, o per problemi interni o per problemi di carburante stanno... dimagrendo a vista d'occhio, il TN si concede il lusso di veder iscritti 150 vetture per una corsa di tre tappe che dura una settimana e che costa certamente un occhio della testa, se si tiene presente che per fare un poco di «bagarinaggio» di benzina, al vincitore della corsa gli hanno chiesto 500 pesos al litro la super quando si vende a 380. Cioè non solo costa la benzina super al prezzo chiamiamolo così normale, ma ci fanno sopra un buon mercato nero alla faccia del povero pilota che se non sborsa quelle lirette o pesos in più si vede andare in fumo una corsa che praticamente ha già vinto.

Il trionfo nella «Vuelta de la Manzana», nella sua settima edizione, delle Fiat sia 125 «la macchina», che 128 IAVA ha confermato un momento felice per la marca italiana e dei suoi piloti che dimostrano ogni giorno di più una maturità impressionante. Macri e Recalde hanno dimostrato di essere veramente degli assi sui tornanti difficili delle montagne cordovese, dove oltre che ai rischi delle enormi quantità di curve, vi era quello della ghiaia che per km e km è stata la peggiore nemica di tutti.

Certi problemi hanno amareggiato un poco questo snodarsi di 126 vetture, sui tornanti, come nel caso dei fratelli Fieg che giunti primo e secondo alla fine della 1.a tappa con le loro 128, si sono visti defenestrati il primo dal commissario di corsa per motore alterato, mentre il fratello ha imitato il fratello nel ritiro per solidarietà. Poi un incidente al n. 17, Ferraris

(avete letto il numero?) che in piena corsa a treno si è agganciato al paraurti della vettura che lo tirava ed andava a capriolare. Soccorso da un concorrente che veniva dietro, per fortuna medico, questi gli doveva fare massaggi al cuore avendo esso praticamente cessato di battere. Ora Ferraris sta meglio, pur avendo una buona botta in testa. Caldarella faceva un fuori strada strano, dovuto ad uno sternuto giunto esattamente quando il pilota iniziava la giusta traiettoria in una curva veloce. Il colpo mancino lo portava così a finire lo sternuto sul greto di un fiume.

Poi vi era un famoso comico argentino che andava dicendo a tutti, era

VUELTA DE MANZANA

Classifica finale

Classe C: 1. Recalde (Fiat 125) 11.51'43" e 5; 2. Ferrandino (Fiat 125) 11.52'51"; 3. Uravich (Fiat 125) 11.55'03"; 4. Ibarguren (Fiat 125) 12.17'42"; 5. Migliore (Peugeot 504) 12.18'42"; seguono Vallasciani (Peugeot 504); Alfonso (Fiat 125); Marich (Peugeot 504); Paglialonga (Fiat 125); «Cumata» (Fiat 125) 13.03'41". Seguono altri.

Classe B: Macri (Fiat IAVA) 13.12'24"; 2. Gammerman (Fiat IAVA) 12.15'50"; 3. Badra (Fiat IAVA) 13.27'31"; 4. Stillo (Renault 12) 13.36'04"; 5. Rizzuto (Fiat IAVA); 6. Giordano (Fiat IAVA); 7. Guiral (Fiat IAVA); 8. Dellacasa (Renault 12); 9. Defilippo (Renault 12); 10. Bongiovanni (Fiat IAVA).

Il CAMPIONATO TN dopo la Vuelta della Manzana di 1.664,200 km è il seguente: Recalde 70; Di Nezio 39; Uravich 34; Ferrandino 31; Barcelo 24; Mayorha 20; Vallasciani 19; Castanon 16; Garcia Veiga 15; Garro 15; Carlomagno 10; Ibarguren 8; Fangio 6; Macchi 6, Migliore 5 e Grossi 3.

Categoria B: Macri 61; Marquez 26; Cano 25; Gammerman 25; Dellacasa 24; Rizzuto 22; Bardra 18; Daray 17; Stillo 15; Recalde 12; Garavaglia 9 e Patti 9.

la sua prima corsa, che il suo IAVA arrivava a 8.500 giri. I piloti lo miravano increduli e lui tranquillo li beffava: «Si 4000 alla mattina e 4500 al pomeriggio...».

Nella prima tappa dunque di questo «giro della mela» fra Viedman e General Roca tappa sommamente veloce tanto che in certi punti le 125 sono andate sui 200 km orari, la lotta si è accesa subito e per il forte treno impresso, sono ritornati a casa subito molti dei 126 partiti pieni di illusione. Mentre i fratelli Fieg dominano da una parte e Recalde dall'altra si ritirano Santangelo, Carlomagno, Mayorga, Juarez e il figlio di Fangio, cioè un gruppo della elite della corsa. All'arrivo Recalde, Uravich, Di Nezio dominano nella grande e Fieg, Fieg, Cano nella piccola. Le medie impressionanti: 187 per le 125 e 169 per le IAVA. Della classe C arrivano 32 Fiat 125 e 26 Peugeot, mentre nella B giungono 28 IAVA e 10 Renault 12.

La seconda tappa fra General Roca e Junin de los Andes significa montagna come lo dice la località di arrivo sotto le Ande. Il primo tratto è veloce e si formano i soliti tandem senza maggiori problemi di classifica, ma al lasciare l'asfalto cominciano i guai, Ibarguren è in testa seguito da Di Nezio mentre un pilota «SN» fugge veloce a Macri e Gammerman. Iniziando la montagna «SN» rompe una crocetta ed è finita per lui, Macri vince la sua categoria, seguito da Gammerman, mentre Recalde perde alcuni minuti per problemi di pompa benzina e Di Nezio vince seguito da Ferrandino.

L'ultima tappa vede le partenze con intenso freddo e ghiaccio e poche vetture in corsa. Recalde va in testa seguito da Ferrandino mentre Rizzuto e Macri lottano per la tappa e la generale. Recalde in piena montagna fugge ai suoi inseguitori, Ferrandino perde tempo perché all'uscita da un vado d'acqua sul cristallo si ghiaccia e impedisce vedere. Di Nezio abbandona e Ferrandino tenta di avvicinarsi, ma è troppo tardi ormai.

Augusto C. Bonzi

PUMA GT

Stabilimento: GUIDONIA
00137 Roma - Via Nomentana Km. 15
per risposta, si prega inviare
L. 200 in francobolli

LA VETTURA
E' PRODotta IN
SERIE E SCATOLA
DI MONTAGGIO

cercasi concessionari per le zone libere





Ecco il quadro-premi e regolamento per il Trofeo '74 28 milioni da dividere tra chi corre in SIMCA

TORINO - Anche nel 1974 la Chrysler Italia ha varato il suo Trofeo SIMCA-AUSONIA-KLEBER, che dal tradizionale campo rallistico si è spostata quest'anno anche alla velocità. In totale, saranno ben 28 milioni di lire che saranno distribuiti nel 1974, in base alle classifiche fra gli iscritti ai trofei. Inoltre, e questo è un argomento particolarmente importante per i dilettanti, i premi previsti per ogni gara saranno liquidati ai piloti al massimo ogni tre corse.

Parallelamente ai Trofei rallies e velocità, la Simca offre le sue vetture con uno sconto del 10 per cento a coloro che si impegnano a partecipare ad almeno 5 corse. Inoltre, sono stati perfezionati, per gli iscritti ai Trofei Simca-Ausonia-Kleber, sconti di vario tipo con le ditte: Krautli elettrica (importatrice dei mediometri Halde); SAPAM (importatrice dei fari Cibié); Weiss-SIAM (importatrice degli ammortizzatori Koni), mentre dal canto suo la Kleber prevede uno sconto del 35 per cento sul listino dei pneumatici competizione.

I premi per i velocisti...

Questi, nel dettaglio, i premi:

Trofeo Simca-Ausonia-Kleber di velocità

PER LA CLASSE 1300 TURISMO CSAI: dal 1. al 10. classificato nella classe punti da 20 a 1, secondo la scala dei punteggi FIA. Per ogni gara, al 1. di classe (iscritto al Trofeo) verrà corrisposto un premio di lire 50.000; al 2. di 30.000; al 3. di 25.000; al 4. di 15.000; al 5. di 10.000. Trofeo finale: tenendo conto dei migliori 9 punteggi conseguiti, al

primo classificato nel Trofeo Velocità verrà consegnato il Trofeo AUTOSPRINT, una targa d'oro e lire 700.000. Premi decrescenti e targhe d'argento fino al 10., che riceverà 100.000 lire. Alla classifica conduttrici è riservato un primo premio di lire 200.000.

... e quelli per i rallies

Trofeo Simca-Ausonia-Kleber Rallies

RALLIES INTERNAZIONALI: al primo di classe punti 7, al 2. punti 5, al 3. punti 3. Nei nazionali, i punteggi saranno rispettivamente 5, 3 ed 1. I punteggi di classe saranno cumulabili con quelli nella classifica assoluta, i quali punti sono i seguenti: al 1. punti 70, al 2. punti 68, quindi 66, 64, 62, 60, 58 così via fino al 35. posto assoluto, per il quale sono in palio 2 punti. Nei rallies internazionali tale punteggio assoluto va moltiplicato per il coefficiente 1,5. Nessun coefficiente per i nazionali. Questi i premi in denaro: rallies internazionali, dal 1. al 5. classificati fra gli iscritti al Trofeo SAK, lire 100.000, 70.000, 50.000, 40.000 e 30.000. Per i nazionali, lire 70.000, 50.000, 35.000, 25.000, 15.000. Sono previsti premi speciali per il 1. e 2. assoluto di gruppo 1.

Per la classifica finale, valgono gli stessi criteri e il medesimo monte-premi (compresa la Targa AUTOSPRINT al vincitore) elencati per il Trofeo velocità.

Chi volesse ulteriori delucidazioni, o venire in possesso dei moduli di iscrizione ad uno dei due Trofei SAK 1974, si rivolga alla: Direzione Marketing Chrysler Italia, Casella Postale 480, 10100 Torino.



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



TROFEI RALLYES E VELOCITÀ

SIMCA
AUSONIA - KLEBER



CAMPIONATI 1974

II° TROFEO RALLYES Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove di Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 19 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

I° TROFEO VELOCITÀ Per i piloti di vetture Chrysler-Simca e Sunbeam, partecipanti a 40 gare velocità in circuito e in salita Turismo CSAI classe sino a 1300 cc. Premi per L. 8.500.000 pagati ogni 3 gare. Challenge femminile.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI.

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32


**CHRYSLER
ITALIA**

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kleber

**AUTO
SPRI
NT**

dolci italia

Conte, è l'ora...

Mancano cinque minuti alla fine delle due ore, e Montezemolo cerca di convincere il direttore di gara del G. P. Spagna



JARAMA - Prima del Gran Premio di Spagna, costruttori, piloti ed organizzatori si erano messi d'accordo: data la pioggia e la prevedibile bassa velocità, il Gran Premio sarebbe stato corso sulla distanza di due ore, e non sui 90 giri previsti.

C'era stato il precedente scottante del Sud Africa, quando Lauda si è fermato a pochi giri dalla fine, e così Luca di Montezemolo non vedeva l'ora che la corsa finisse. Non la vedeva, l'ora, proprio in ogni senso, perché a cinque minuti dalla fine prevista è andato dal conte

di Villapadierna, direttore di gara, a sollecitarlo perché agitatesse finalmente la bandiera a scacchi.

E' stata una bella pantomima, che ci siamo gustata tutta, almeno nella eloquente mimica dei due personaggi, dal nostro posto di osservazione, al di là della pista.

Luca Montezemolo, mostrando a Villapadierna il suo Pulsar elettronico, pretendeva che le due ore fossero passate, ma i cronometristi non davano l'atteso segnale. Intanto, Lauda in pista continuava a girare. Finché, dalla tor-

re di controllo, è venuto l'atteso segnale, e Villapadierna ha abbassato la bandiera a scacchi. Luca, da impaziente è diventato esultante, e mentre la Ferrari passava la fatidica linea lui saltava in aria a braccia levate, come le nostre foto documentano.

Altro gran salto quando, pochissimo dopo, è passato Regazzoni che stava per doppiare Jarier. A Montezemolo si erano aggiunti, nel saluto festoso di questa doppietta Ferrari, il principe di Metternich, presidente della CSI, e l'ing. Rogano, presidente della CSAI.

racing special mirrors

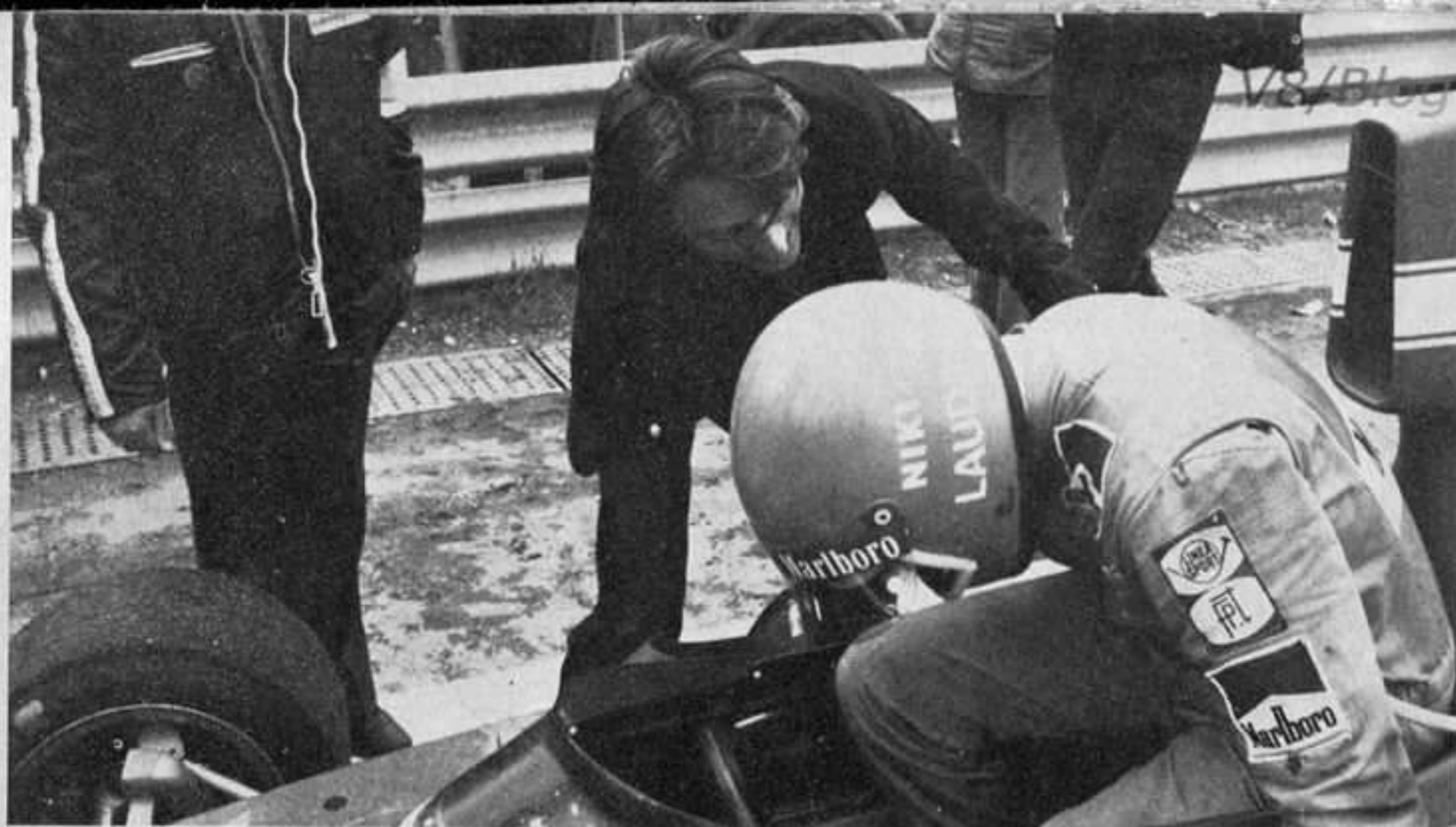
i retrovisori VITALONI nati nel mondo delle corse, sono adottati dai più prestigiosi piloti internazionali e vincono con loro. sono inoltre montati all'origine dalle principali industrie automobilistiche mondiali e disponibili in una completa gamma di modelli per ogni esigenza nelle versioni: corsa-sportivi-standard-per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

vitaloni

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

Californiaian

Sebring MACH 4



Finito il giro di raffreddamento, Lauda si ferma davanti ai box, accolto dal suo direttore sportivo. Sotto, il giovane avvocato abbraccia l'altrettanto giovane pilota. Per entrambi, è il primo successo. A destra, sbarca anche Regazzoni, e Lauda ha l'aria di scusarsi...

Chi è più felice di me?...



Sul podio, Lauda è l'immagine della felicità!



Clay non vuole dire SI

JARAMA Sul già quasi completo spazio pubblicitario a disposizione sulla tuta di Regazzoni, sono apparse in Spagna alcune altre etichette, fra le quali una di ceramiche. Voci incontrollate dicono che la Democrazia Cristiana gli avrebbe proposto di scrivere «SI» sul suo casco in vista del referendum sul divorzio. Clay ha rifiutato.

● Si ha l'impressione girando per i boxes della Formula 1 che Ickx non si fidi eccessivamente del lavoro dei meccanici della Lotus. Infatti il belga è sempre presente dopo le prove quando i meccanici lavorano intorno alla sua macchina. Il giorno prima della gara è rimasto a controllare di persona fino a tarda sera i lavori che erano da fare, ed anche durante le soste ai box segue sempre interessato tutte le operazioni. Lo abbiamo visto seduto in macchina seguire, dallo specchietto retrovisore, senza abbandonarli un attimo, i meccanici che gli cambiavano la regolazione dell'altone.

● E' ritornato alle corse di F. 1 Brian Redman che sostituisce sulla Shadow Peter Revson scomparso a Kyalami.

Il presentimento di REUTEMANN

● Reutemann ci aveva detto prima del via, «Questo è un circuito poco adatto alle F. 1. Eppoi si guida con la paura nel vedere tutta quella gente dietro i guard-rail e dietro le reti...». Poco dopo la vettura di Merzario è uscita di strada e ha trovato fotografi e spettatori sulla sua strada.

● C'era anche la moglie di Emerson Fittipaldi in Spagna. Maria Helena è in attesa di un figlio. Secondo i suoi calcoli dovrebbe arrivare il giorno dopo il G.P. di Francia. Ha detto che, se sarà un maschio, lo chiamerà Rodrigo; se invece sarà una femmina la chiamerà Giuliana.

FITTIPALDI manca il tris

● Emerson Fittipaldi tentava di ottenere la sua terza vittoria consecutiva nel G.P. di Spagna, cosa che aveva saputo fare Stewart. Proprio qui al Jarama Emerson Fittipaldi aveva ottenuto due anni fa la sua prima vittoria in Gran Premio interrompendo la serie di Stewart e cominciando la collana di successi che lo aveva portato al Campionato mondiale.

● In previsione che qualche macchina non fosse pronta per la partenza anche le riserve Edwards e Belso hanno effettuato qualche giro di prova prima del via ma, dopo appena tre giri, la vettura di Edwards ha rotto il motore e ha innondato di «aceite» tutta la pista. Comunque non sarebbe stato al via anche se qualcuno (per esempio Migault) non avesse fatto in tempo a riparare la sua BRM.

● Le prove del mattino prima della gara erano prove non cronometrate. Comunque la maggioranza dei piloti ha girato mediamente sul 1'30" 1'35". I più veloci sono stati i piloti che montavano Goodyear, in particolar modo i due ferraristi Lauda e Regazzoni e quelli della Lotus Peterson e Ickx.



«Stai attento, Ronnie, guai a te se non mi lasci passare»

MADRID - I motivi chiave della quarta gara del Campionato mondiale piloti sono stati:

● La presenza in gara di Amon con la sua Amon F. 1;

● Il ritorno di von Opel che è però passato alla Brabham;

● Il ritorno alle corse di Tim Schenken che ha guidato la macchina costruita da Ron Tauranac;

● La presenza di Brian Redman sulla UOP Shadow, in sostituzione di Peter Revson;

● Il mancato esordio della Brabham della Scuderia Finotto, diretta da Dubler, che doveva essere guidata da Silvio Moser.

● Domenica mattina, prima del G.P. di Spagna di F. 1, la Ferrari aveva programmato fin dal giorno prima di non provare, paga delle due macchine che occupavano le prime due file dello schieramento. Poi, al sabato sera è cominciato a piovere ed ha continuato per tutta la notte. Così la domenica mattina, con l'acqua a catinelle, anche l'équipe della Ferrari è dovuta andare in anticipo al Jarama per provare pneumatici da pioggia. Si è tentato anche qualche giro, con le gomme intermedie, ma quando si è visto che era impossibile stare in strada si è ricorsi a quelle da pioggia. Le gomme della Goodyear erano le stesse che erano state usate a Brands Hatch con esito positivo e anche a Jarama hanno dato risultati O.K. finché è piovuto. Anche quelli della Firestone hanno provato una nuova miscela di pneumatico più tenera del già conosciuto B-49 che era stato usato con ottimi risultati a Silverstone e a Brands Hatch.

MERZARIO e la Firestone

● Merzario ha fatto quel po' po' di tempo nelle prove con delle gomme da gara e non con quelle che durano tre giri per «fare i tempi». La Firestone, oltre a dargli delle gomme più piccole fra di loro di circa 2 cm, aveva portato qui a Jarama le gomme di Kyalami, che non «andavano in temperatura».

● Amon, commentando la prestazione (scarsa) della sua nuova macchina, ha detto che ha molto bisogno di girare ancora, avendo percorso fino ad ora poco meno di 300 km.

● Cuoghi, uno dei due capimeccanici della Ferrari con Borsari, alla fine della gara ci ha detto: «Abbiamo guadagnato molto sugli avversari, quando si è trattato di cambiare le gomme, perché molti dei meccanici che erano qui erano allenati a cambiarle nelle gare di durata». L'ing. Caliri annuiva...

La Formula 1 della CSAI

● L'ing. Rogano era ai box di Jarama (la maggioranza del tempo l'ha passato in quello di Merzario...) e ha annunciato ai presenti che, prima del 25 maggio, la CSAI presenterà diversi studi, tra cui il progetto italiano per la nuova F. 1, e uno studio sulla sicurezza negli indumenti per i piloti e per i caschi, entrambi fatti dall'ing. Nosetto.

● Il 14 aprile è nato a Bruxelles John John Emerson Goossens, primo figlio di J.J. Goossens capo del servizio corse della Texaco. Molto legato a Fittipaldi, Goossens padre ha voluto aggiungere al tradizionale John John tipico della sua famiglia, il nome di Emerson. L'annuncio della nascita del figlio di John e Anita Goossens è stato dato con una partecipazione molto divertente.

● La gente della Brabham era particolarmente euforica, perché dopo la vittoria di Carlos Reutemann nel G.P. del Sud Africa la squadra aveva un morale rinnovato. Erano quattro anni che una Brabham non vinceva, ed era stato proprio Jack Brabham nel 1970 esattamente a Kyalami, l'ultimo a vincere con una Brabham.



LE PROSSIME GARE 12 maggio, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 18, PISTA AZZURRA - Jesolo - Coppa dei Campioni d'Europa - fase eliminatória; 19, PISTA AZZURRA - Jesolo - Coppa dei Campioni d'Europa - fase finale; 19, PISTA AL LAGO - Varese - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Campionato Regionale; 19, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Campionato Regionale; 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Campionato Regionale; 19, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Campionato Regionale; 23, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - cl. 125 cc, 3. prova Campionato Scuderie; 26, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 26, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Trofeo Lombardini; 26, PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. 100 cc; 2 giugno, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Trofeo Lombardini; 2, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc, Campionato Regionale; 2, CIRCUITO DI ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

N.B. - Ad eccezione della gara in programma sulla Pista Romena, tutte le gare del 12 maggio sono state rinviate a data da stabilire, causa il Referendum.

«GIALLO» alla Pista d'Oro: tre motori irregolari

I «maghi» esagerano!

ROMA - «Giallo» alla Pista d'Oro per le risultanze tecniche della terza categoria classe 100. Dopo una gara tirata allo spasimo, i motori dei primi tre arrivati, tutti della stessa marca e dello stesso tipo, sono risultati completamente diversi ad una attenta verifica con smontaggio totale, mentre dovrebbero essere simili, legata com'è la terza categoria ad una precisa scheda di omologazione che non ammette deroghe, né preparazione alcuna. La capacità inventiva dei «maghi» ha raggiunto il punto limite ed è tempo che essi rientrino nei ranghi del regolamento, avendo rasentato ormai i confini dell'illecito sportivo.

La CSAI e la FIK duramente impegnate in questo problema ci consta che non andranno tanto per il sottile nel colpire gli eventuali responsabili perché quanto accaduto a Roma, non solo mette in dubbio l'ordine d'arrivo della gara contestata, ma anche le classifiche di tante gare precedenti.

Il «fattaccio» è successo nel corso della quinta prova del Torneo dei Campioni svoltasi in un ambiente giunto al disarmo per via della grande

massa di piloti non più interessati alle classifiche finali. Agonisticamente le gare hanno confermato l'attuale superlativo grado di forma agonistica e tecnica di Antilli Siena che nella 125 prima categoria ha tenuto ancora nella sua scia Gardelli e Costanzo, oltre al senese Picchioni.

Siena si è preso anche il lusso di

vincere la 1. cat. della classe 100, battendo Domenichini, Marro e Patuelli. Nella seconda della stessa classe Elio De Angelis ha fatto una passeggiata preparatoria in vista della trasferta francese e, a rispettosa distanza dall'azzurri, sono giunti Ventura e Patrizi. Infine, inutile dire che Giannini continua ad imperversare nella seconda della classe con cambio, non trovando praticamente avversari. Una buona preparazione in vista del campionato europeo.

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 - 1. cat.: 1. Antilli Siena; 2. Gardelli; 3. Costanzo; 4. Picchioni; 5. Naddeo.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Giannini; 2. Panzolini; 3. Todini; 4. Negroni; 5. Cardoni.

Cl. 100 - 1. cat.: 1. Antilli Siena; 2. Domenichini; 3. Marro; 4. Patuelli; 5. Costanzo.

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Elio De Angelis; 2. Ventura; 3. Patrizi; 4. Buonafine; 5. Panzolini.

Cl. 100 - 3. cat. (classifica sub giudice): 1. Fabi; 2. De Cesaris; 3. R. De Angelis; 4. Vincenzi; 5. Salvati.

Premi per 600 mila lire nel «LOMBARDINI»

REGGIO EMILIA - Nei giorni 26 maggio, 2, 13 e 30 giugno, sulla locale Pista Tricolore si svolgeranno le quattro prove previste per il «1. Trofeo Kart Luciano Lombardini» che prevede un monte premi (ufficiale per ora) di L. 600.000 per ciascuna delle quattro prove.

I circuiti stradali sempre preferiti

CERRETO GUIDI - I circuiti cittadini hanno un fascino tutto particolare per i piloti. La novità del tracciato, i suoi riflessi tecnici e di guida, li affascina. Nella bollente (diciamo agonisticamente) Toscana, il circuito di Cerreto Guidi ha ampiamente assolto a queste attese, se ben sessanta e più piloti sono accorsi un po' da tutta Italia, compreso fra loro il campione italiano della 125 Zucchelli, che ha disdegnato la gara casalinga sulla pista di Brescia, per godersi gli imponderabili del tracciato stradale.

Poi le gare tutte in scioltezza ed in ambiente sereno, se si esclude un tentativo di pronunciamiento di un gruppo di piloti, auspice De Vita, per via delle posizioni di partenza decise a sorteggio, come del resto la regolamentazione ammette, anziché con i tempi di qualificazione. In buona sostanza le gare tutte condotte in modo esemplare e solamente quelle della seconda categoria delle due classi agonisticamente tirate allo spasimo, mentre le altre a cominciare dalla 100, 1. categoria, che ha visto vincere Palatresi su Vannetti, quella della terza categoria che ha registrato una vittoria non sofferta di Di Vita, e quella ancora della prima categoria della 125 con vittoria di Zucchelli, sono state di ordinaria amministrazione.

Invece, Menoni, Bonavita (pilota alle sue prime esperienze) e Beligni hanno dato vita ad una finale tutta da vivere per l'accanimento messo dai tre nella lotta ruota a ruota. Ha vinto Menoni perché in possesso di più mestiere, un mestiere però messo al servizio della correttezza. La seconda categoria della 125 è stata per quattro giri la più bella delle gare. Il duello ravvicinato fra Zullo e Biancalani, due piloti che non si concedevano nulla a vicenda, è terminato appunto al quarto giro con l'arresto di Zullo, mentre Menoni e Bini nulla potevano opporre al vincitore.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. cat.: 1. Palatresi; 2. Vannetti R.; 3. Gregorio.

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Menoni; 2. Bonavita; 3. Beligni; 4. Verdesi; 5. Tonetti.

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Di Vita; 2. Pieruccini; 3. Bellandi; 4. Bandinelli; 5. Calonaci.

Cl. 125 - 1. cat.: 1. Zucchelli; 2. Monti; 3. Sonni; 4. Natali.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Biancalani; 2. Egipani; 3. Menoni; 4. Bini; 5. Fortunati.

BARONI chiama ZOTTI a Brescia

BRESCIA - Tre i motivi che hanno caratterizzato l'apertura della pista di Brescia: uno prettamente atmosferico, cioè pioggia insistente, gli altri due di sapore sportivo e tecnico di non trascurabile importanza. Il primo di questi due, il rientro prepotente di Gianfranco Baroni — una volta tanto libero dalle cure prodigate a Gorini e compagni — che ha fatto il vuoto non solo umiliando in un certo senso i più validi avversari, anche se questi possono accampare delle giuste reazioni, ma anche offrendo delle prestazioni di alto livello. L'altro dei due l'esordio, con Zotti, di un propulsore italiano, il Benelli 125 cc, che ha dimostrato ampiamente di potersi sostituire ai tanto decantati e costosissimi Maico e P.C.R. Peccato che la pioggia abbia infranto la superlativa gara di Zotti, costringendolo al ritiro, dopo che pur nella seconda categoria aveva fatto registrare un tempo di solo un decimo inferiore a quello di Baroni, nelle prove di qualificazione.

Baroni, tanto per venire alla gara, ha straripato nella prima categoria, punto curandosi di due avversari del calibro di Silvestri e Giardinieri e tanto per completare il campo, anche di Mazzola e Vanaria, mentre Vitali è rimasto ancora una volta in avaria. Zotti, come abbiamo detto, avrebbe vinto anche lui nella seconda categoria, se la pioggia non avesse inumidito la sua accensione. Buon vincitore, peraltro, Gardoni seguito da Vischioni e Marangoni.

Era in programma poi anche la terza categoria della 100 che ha assolto come sempre al suo ruolo di portatrice di piloti affamati di gare. Duello ad oltranza tra Santi e Martinoli finiti nell'ordine dopo una gara entusiasmante. Più staccati Robazzi e Martino.

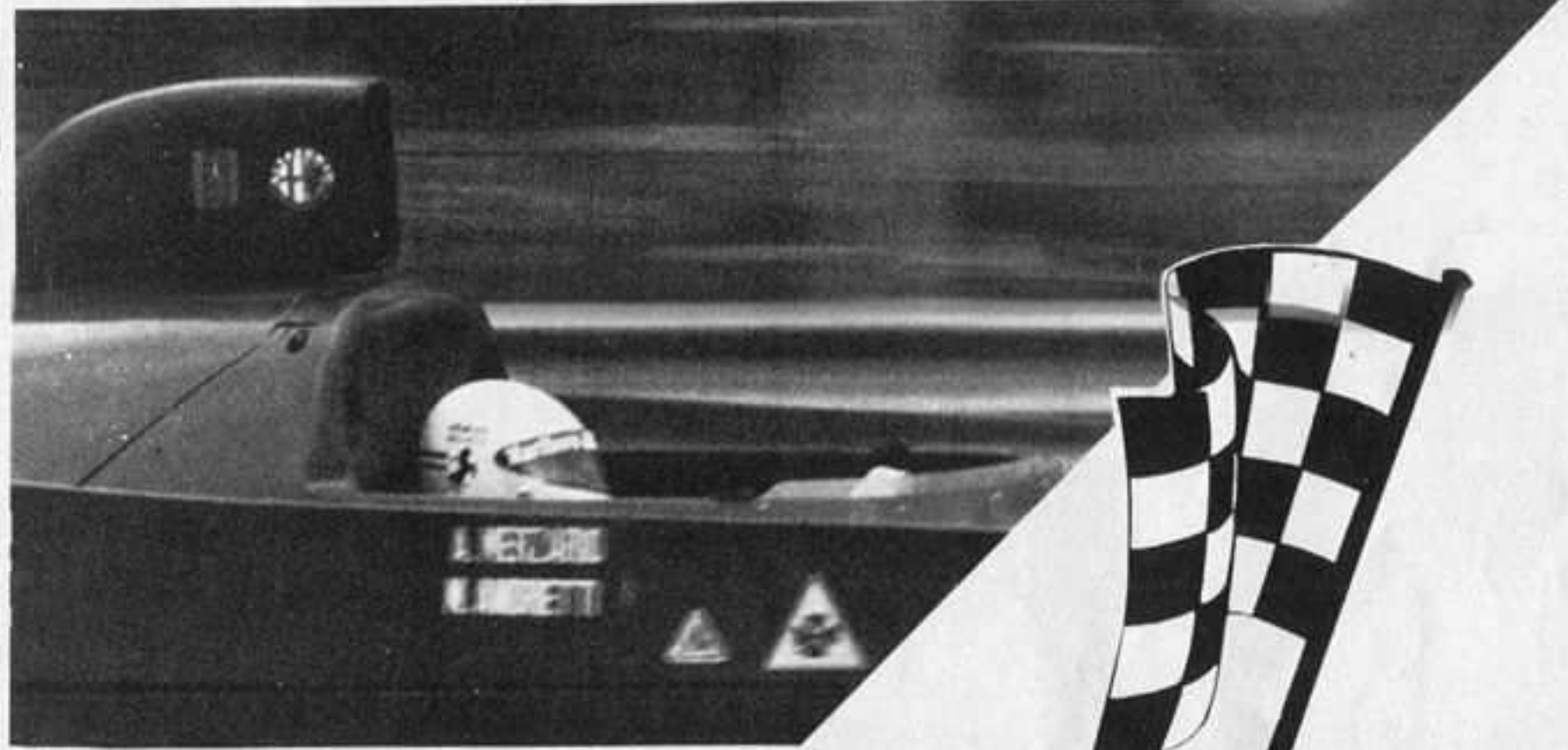
LE CLASSIFICHE

Cl. 125 - 1. cat.: 1. Baroni; 2. Silvestri; 3. Giardinieri; 4. Mazzola; 5. Vanaria.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Cardoni; 2. Vischioni; 3. Marangoni; 4. Della Valle.

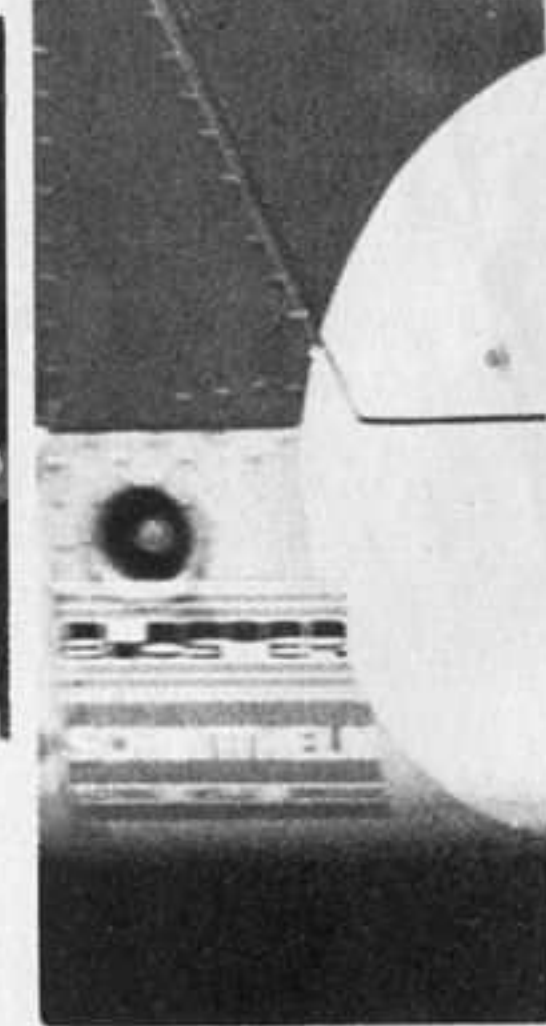
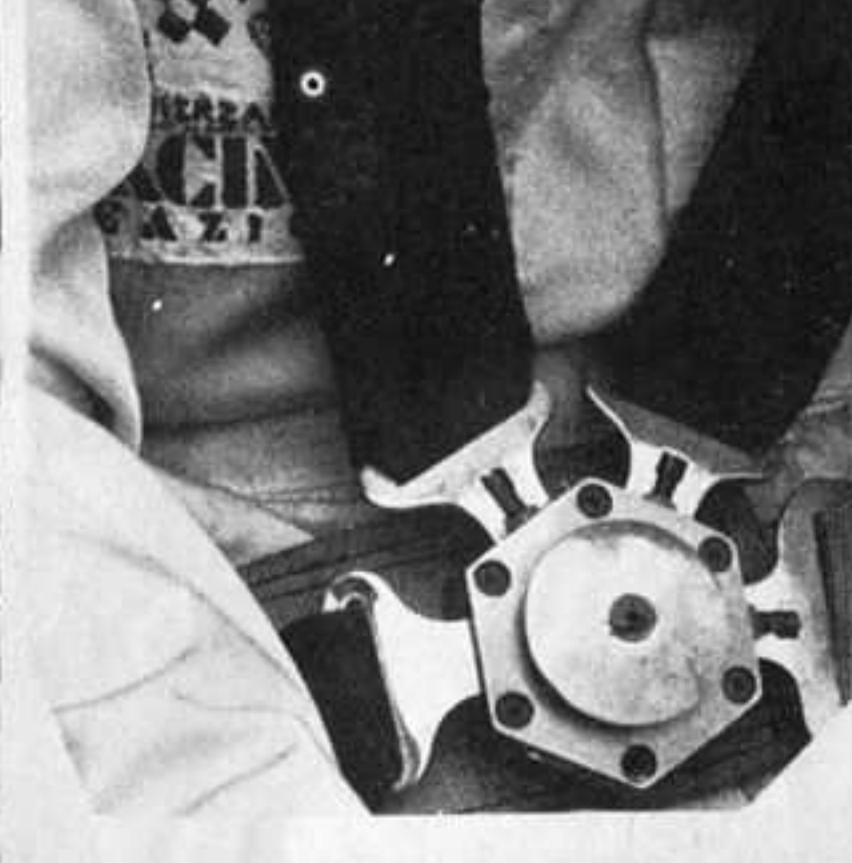
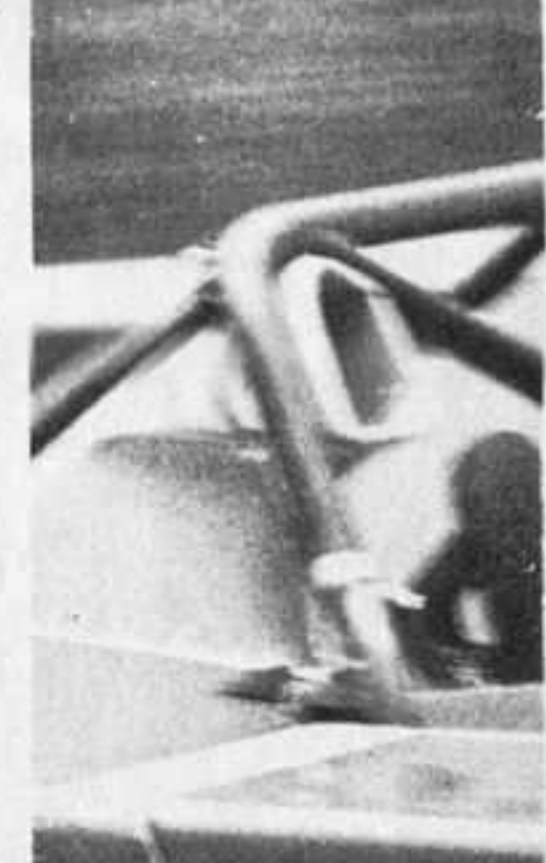
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Santi; 2. Martinoli; 3. Robazzi; 4. Martino.

1000 KM di MONZA



rilancio dell'ALFA
1! 2! 3!

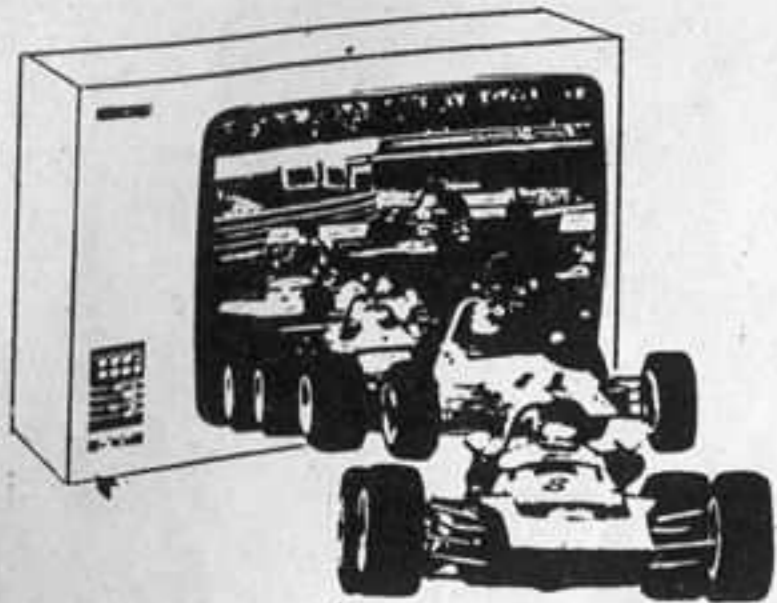
BLOSTER è presente con



la cintura di jacky ickx

aliprandi s. a. s.

20063 CERNUSCO S/ NAVIGLIO (Milano)



La sintesi del Gran Premio di Spagna, un servizio sull'avvenimento sportivo, un inedito e « imprevedibile » svolgimento di Pigna alle vincitrici Ferrari e al Drake, e, per la prima volta nella storia della TV sportiva, l'automobilismo in moviola!

Lo choc della... moviola!

E' stata in realtà la moviola quasi una presa in giro — dato che i tre momenti esaminati, il sorpasso di Lauda, la fermata ai box, e l'incidente occorso a Merzario, non sono stati mostrati con la « delicatezza » usata normalmente per i gol calcistici —; ma fa piacere constatare che i responsabili della rubrica domenicale si sentono, in un certo senso, stimolati dalle nostre continue e insistenti « annotazioni ». Non ultima quella (apparsa nel numero 16 di AUTOSPRINT) che riguardava, appunto — guarda caso! — « l'uso della famigerata moviola (riservata solo ed esclusivamente al calcio)... ».

La «Domenica sportiva» ha, evidentemente, voluto rispondere — alla sua maniera — inserendo, con gran pubblicità da parte di Pigna, tre angolarie della competizione di Jarama. Forse per smentire le nostre affermazioni di due settimane prima, forse per dimostrare che dalle pagine di Autosprint si sostengono tesi sbagliate, forse per fare ammenda... Ma, come era prevedibile la moviola-automobilistica non ha dato quei risultati che ci sarebbe dovuti giustamente attendere. Non per colpa del filmato né del particolare tipo di sport (potrebbe essere, questa, una buona scusa per chi ha avuto l'idea!) ma del montaggio e della poca buona volontà nel far scorrere le immagini con quella dovuta lentezza che, solo, giustifica l'uso della moviola.

La serata — è indispensabile, pensiamo, ricordarlo data l'eccezionalità dell'avvenimento! — era iniziata con una precisazione del presentatore: «Ma noi pensiamo che questa volta la prima pagina spetti di diritto all'automobilismo per la splendida vittoria delle Ferrari nel Gran Premio di Spagna. Giovedì registreremo l'un, due, tre dell'Alfa Romeo nel Campionato Mondiale Marche; risponde a distanza di sette giorni, Ferrari piazzando le due nuovissime 312 B al primo e al secondo posto

Prima di TELEVEDERE il Gran Premio di NIVELLES

leggetevi una significativa vicenda (e non è fantacronaca)

ROMA chiama MADRID

(col « ponte » AUTOSPRINT)

JARAMA, domenica 28 aprile - Sono le ore 10 circa. Non so come, insieme, ad un lettore di AUTOSPRINT siamo arrivati nella torre dei radiocronisti, ricacciati dalla pioggia battente. C'è una confusione terribile. I telecronisti di tutto il mondo stanno iniziando la trasmissione del G.P. spagnolo. De Adamich e signora sono già al loro posto (con Foletti) per la TV svizzera. Ci mettiamo in disparte sperando che nessuno ci cacci via (non abbiamo alcun permesso). Ci riprendiamo dal freddo. Stiamo chiacchierando, dietro la postazione della RAI, vuota. Della RAI non c'è nessuno. Arriva uno spagnolo, si siede. Si mette la cuffia RAI, e inizia una concitata conversazione con Roma. Non riesce a farsi capire. Si volta verso di noi.

Capiamo che ci chiede di parlare con Roma. L'amico si presta.

— Pronto dica pure.

— Ma lei chi è?

— Io veramente, sono qua, ho conosciuto ieri il vostro cronista. Sono qua per caso. No, no, non sono io che debbo fare il servizio. No, non sono della RAI. Ho detto che sono qua per caso. Qui non c'è nessuno della RAI. Sì qui è Madrid. Il circuito? Si chiama Jarama. Sta per partire il Gran Premio. Ma non so chi deve fare la telecronaca. Riprovi a chiamare più tardi.

Si interrompe così la comunicazione. A fianco c'è lo staff di Stoccarda. Il paragone viene facile. Ci sono due giornalisti già al lavoro. Uno inizia il collegamento mentre l'altro sta preparandosi il contagiri. Non hanno che una sedia. Il più giovane si installa su una cassetta di attrezzi. Verrà disturbato almeno 20 volte dai tecnici che cercano microfoni, fili, tutti dentro quella cassetta. Si arrabbia. Ma non gli portano una sedia. Farà tutta la telecronaca seduto su quella cassetta. Finalmente arriva il radiocronista inviato della RAI.

— Buongiorno, sono della RAI e lei?

— Piacere gli risponde il lettore di AUTOSPRINT, rimanendo seduto nella sedia del telecronista RAI.

— Stiamo aspettando che arrivi il cronista. Sa, hanno già chiamato da Roma. Ho risposto io. Mi chiedevano a che ora inizia la corsa e il nome dell'autodromo. Ho detto che qui non c'è nessuno. Il telecronista non si è visto.

— Sarei io...

— Allora si sieda.

— Ma lei chi è?

— Beh! Io sono qua, mi hanno chiesto...

— Ma lei non è della RAI.

— No.

— Ma come ha fatto ad arrivare fin qua?

— Ma, non so. Pioveva...

Il cronista si allontana seccato.

— Sta a vedere che ci fa cacciare via, dopo che gli abbiamo fatto pure un favore. Oltre a parlare noi per lui con Roma, gli abbiamo custodito pure la sedia.

Di lì a poco ritorna l'inviato RAI con un collega. Sono nerissimi.

— La prossima volta faccio il calcio — dice il nuovo — arrivi in tribuna e sei a posto. A far l'automobilismo tutte le volte c'è da farsi un motocross!...

E' infangato fino al polpaccio. Attorno alla tribuna c'è una melma alta così. Mi allontanano. Il lettore di AUTOSPRINT no. Fuori ha smesso di piovere. I piloti stanno completando lo schieramento. Di lassù si vede poco. Esco e mi sistemo in tribuna per godermi la partenza. A fine gara incontro l'amico della sala stampa.

— Vuoi sapere la più bella? C'era il secondo dei nostri telecronisti che chiedeva al primo la posizione di... Brambilla...

(Dalle cronache: Vittorio Brambilla, dopo due incidenti in prova, non ha preso la partenza nel G.P. di Spagna).

a Jarama nel Gran Premio di Spagna valevole per il Campionato Mondiale conduttori di F. 1. In questa classifica si consolida al primo posto il ferrarista Clay Regazzoni, che oggi è arrivato secondo dietro il compagno di squadra Niki Lauda, il quale Lauda è

al secondo posto in classifica nel Campionato Mondiale, appunto, della classifica dei conduttori. Un trionfo, quello dello della Ferrari, da troppo tempo sospirato. Vediamo come è andata in questo servizio di Mario Poltronieri».

Dopo la sintesi della gara

Programmi dal 7 al 13 maggio

<p>SABATO 11 Secondo Ore 18,45 - « Dribbling », settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 12 Nazionale Ore 21,30 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p style="text-align: center;">Secondo</p> <p>Ore 15,25 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta della partenza).</p> <p>Ore 16,30 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta a metà gara).</p> <p>Ore 17,00 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta dell'arrivo).</p> <p>Ore 18,00 - Domenica sport</p> <p>Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).</p> <p>LUNEDI' 13 Ore 19,45 - Obiettivo sport.</p>	<p>SABATO 11 Secondo progr. Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 12 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprima sport.</p> <p>Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 13 Progr. nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p style="text-align: center;">TUTTI I GIORNI</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,30 - Buon viaggio, notizia per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">SABATO-DOMENICA</p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,50.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 18,30 - 22,30.</p>
--	--

TV Svizzera

SABATO 11
Ore 22,45 - Sabato sport

DOMENICA 12
Ore 15,25 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta della partenza).

Ore 16,30 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta a metà gara).

Ore 17,00 - Eurovisione - Nivelles: « Gran Premio del Belgio » (cronaca diretta dell'arrivo).

Ore 18,00 - Domenica sport

Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 13
Ore 19,45 - Obiettivo sport.

TV Capodistria

DOMENICA 12
Ore 15,20 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.

— seguita alla lunga presentazione di Pigna che generalmente utilizza il proprio fiato iniziale solo ed esclusivamente per il calcio — commentata brillantemente da Poltronieri che non ha lesinato i suoi elogi sia ai piloti che alle macchine e agli stessi meccanici della Casa di Maranello, è di nuovo intervenuto il presentatore per annunciare che « torneremo all'automobilismo in sede di moviola; ci sono, infatti, almeno tre episodi che vale la pena di esaminare attentamente ». Quindi si è passati, dopo la consueta rassegna del calcio, a quella specie di presa in giro, di cui abbiamo accennato all'inizio, e che, visto come sono andate le cose, poteva essere ottimamente sostituita — con forse maggior efficacia — da tre semplici telefoto.

Al termine della pantomima moviolistica si è passati alla votazione dei giornalisti i quali quasi unanimemente (salvo Biscardi del paracomunista « Paese sera » che ha votato con prevedibile impegno antimotoristico — il calciatore Bettiga) hanno voluto eleggere campione della « Domenica sportiva » la marca modenese. « Credo — ha sottolineato Pigna — che questa sia la prima volta che la Ferrari, come Casa automobilistica, vinca il titolo di campione della « Domenica sportiva »; penso che Enzo Ferrari, non vorrei sbagliare, ma Enzo Ferrari personalmente debba aver vinto un titolo di campione della « Domenica sportiva ».

Ma la chiacchierata del Pigna non si è conclusa così, semplicemente. Sfoderato un metaforico « violino » lo showman domenicale si è profuso in elogi e controelogi all'indirizzo di Ferraroli, delle sue macchine, dei suoi piloti, del-

l'automobilismo in generale. Dobbiamo riconoscere che siamo rimasti più che stupefatti. E non perché Ferrari non meritasse tante lodi ma per la sede da cui queste provenivano. Una sede che ha sempre sistematicamente snobbato lo sport automobilistico e che ora, inaspettatamente, non solo si profonde in complimenti e in inchini ma che addirittura sembra essersi eretta (almeno in questa occasione, e ci auguriamo che non sia l'ultima) a paladina del motorismo.

Infatti Pigna ha concluso la trasmissione dicendo: « Comunque, fra tanti titoli mondiali, Gran Premi conquistati, questo è davvero un piccolo premio che noi pensiamo possa avere un valore emblematico. Cioè il piccolo televisore del Radiocorriere TV, che manderemo a Enzo Ferrari, questo piccolo televisore che è il modesto simbolo del ritorno al primato in campo mondiale di una macchina che è nel cuore di tutti gli italiani perché riassume una tradizione che affonda le sue radici nei lontani tempi del pionierismo automobilistico; Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Maserati. Che ha visto sempre, questa lunga stagione pionieristica, e anche oltre, i nostri bolidi e i nostri piloti all'avanguardia in campo mondiale. Enzo Ferrari, lo sanno tutti, segue le gare appunto alla televisione, lui non va mai ai box, quindi sul piccolo schermo. Questo nostro piccolo schermo, non so, gli porti l'augurio di tutti noi della « Domenica sportiva » di assistere ancora a tante vittorie di queste sue fiammanti e ormai colaudatissime 312 B. Avevamo iniziato con Ferrari, abbiamo terminato con Ferrari. Buonotte commendatore Enzo Ferrari, se ci ascolta ».

Gio' I

Ma perchè i nostri organizzatori non fanno come all'estero?

Decurtati i premi per l'acconto fiscale

Fra le tante cose che sono aumentate, quest'anno, per chi corre in automobile, sicuramente una è diminuita: I PREMI. A parte il fatto che, salvo pochi ritocchi, i vari monte-premi nelle rispettive categorie e classi sono fermi alle cifre del 1967, quest'anno c'è la faccenda della « ritenuta d'acconto » a far calare — e non di poco — le lire che restano nelle tasche di chi le vince.

La rivoluzione fiscale che ha introdotto l'IVA nel nostro paese ha infatti portato alla ristrutturazione di tutti i sistemi di esazione. In particolare, i « lavoratori dello spettacolo » sono tenuti a versare all'erario il 20 per cento dei loro compensi. Il pilota automobilista è stato equiparato ad un cantante, insomma, ed affinché nessuno si « dimentichi » di versare la parte che spetta al fisco, è incarico degli organizzatori trattenere la percentuale fissata e versare all'avente diritto solo l'80 per cento del premio nominale.

Il 20 per cento è una bella « fetta », non c'è che dire, ma non ci sono soluzioni. All'estero, sono di norma gli organizzatori che si assumono questo onere: cioè, se scrivono sul regolamento, alla voce « premi », una certa cifra, è esattamente quella che verteranno al pilota; la percentuale al fisco la versano di tasca propria. Se proprio non si può fare la stessa cosa da noi — dove gli organizzatori sono stati obiettivamente colpiti da una serie non indifferente di aumenti delle spese di gestione —, almeno si potrebbe fare in modo di far sapere come stanno le cose ai piloti, e non solo ai nostri. Si eviterebbero le spiacevoli scene di chi, venuto a correre da noi, si vede versare un premio ben inferiore a quanto pensava di ricevere. A nessuno piace pagare le tasse, figuriamoci poi pagarle in un altro stato!

La LIGIER associata alla MASERATI

A Modena, Guy Ligier collauda personalmente la Ligier-Maserati. Assiste l'ingegner Alfieri



MODENA - Come AUTOSPRINT, mettendo un occhio in negli affari interni della « Maserati » aveva, in certo senso, previsto, ecco che si è arrivati a una vera, ufficiale, concreta collaborazione Ligier-Maserati, che sottintende un accordo Ligier-Citroen. Prima della 1000 Km di Monza, nel vecchio autodromo modenese (questo vecchio e... peccaminoso tracciato messo sotto accusa da tutti ma oggi ancora unica meta e rifugio per chi ha bisogno di collaudare le macchine), è comparsa la équipe Ligier-Maserati come atto pubblico di un accordo sancito poi da una comunicazione ufficiale.

E' stato a Modena Guy Ligier, facendo coppia con l'ing. Giulio Alfieri (che ha lasciato, per scadenza di termini, la presidenza del Panathlon) per la preparazione delle vetture destinate a Monza. Ma indipendentemente dalla corsa del 25 aprile scorso è da sottolineare l'importanza di un « gemellaggio » che avrà ripercussioni non soltanto sul potenziamento della attività sportiva, ma anche per una produzione in piccola serie di vetture Ligier-Maserati.

La Maserati era presente sin da quando nel '71, a

Vichy, Guy Ligier, in gran silenzio, aveva preparato la Gran Turismo JS 2 spinta dal tre litri Maserati.

All'autodromo modenese (e a Monza poi) coi tecnici e il patron Ligier, si è visto anche il Direttore delle Officine Maserati, l'ing. Guy Malleret il quale, sempre misurato e prudente, non aveva mai sbandierato programmi avventati su eventuali progetti sportivi. Ma di fronte ai risultati, anche l'ing. Malleret, uno sportivo ma soprattutto responsabile di una famosa azienda, ha appoggiato una iniziativa validissima. Tanto che si è arrivati a quell'« accostamento logico » che è stato realizzato oggi tra la Società Maserati e la Automobiles Ligier che sono « ambedue animate da vocazione sportiva » e rivolte a « una clientela di intenditori ».

La Ligier entra a far parte del Gruppo Citroen per la sua affinità con la Maserati della quale è alleata. La Ligier conserva la sua identità e non potrebbe essere diversamente. Quindi la sperimentatissima Ligier JS 2 sarà commercializzata con un servizio post vendita assicurato dalla rete Maserati che coadiuverà quella della Ligier.

● Il commendator Vittorio Stanguellini è stato insignito della « Stella al merito sportivo », la massima distinzione del CONI. L'ideatore della Formula Junior, costruttore del Colibri, del Delfino e delle vetturine da records mondiali, è stato, infine, ripagato per quella passione, competenza e inventiva tecnica che sempre hanno fatto di lui una delle figure preminenti nel campo automobilistico nazionale.

● Luigi Chinetti si è rivisto a Modena-Maranello. Il promoter del Nord American Racing Team sta preparandosi per la 24 Ore di Le Mans, ma a Maranello ha parlato dei problemi di vendita, di mercati, ecc. E pare che la situazione sia ancora abbastanza valida per il « cavallino », nonostante le infinite difficoltà del momento.

TUTTESPRINT

● La Mobil Economy Run 1974, test di consumo automobilistico, si svolgerà quest'anno nei giorni 5 e 6 giugno in Toscana. Con la collaborazione della Fiat sarà basato su un confronto tra rappresentative di piloti di nove nazioni. Al test prenderanno infatti parte 20 squadre delle seguenti nazioni: Austria, Belgio, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Olanda, Svizzera e Paesi Scandinavi. Oltre alla prova internazionale, sullo stesso percorso e con gli stessi modelli di vetture Fiat saranno impegnati in un test internazionale i giornalisti italiani.

● Molto probabilmente nel G.P. del Belgio si vedrà al volante di una F. 1 anche CLAUDE BOURGOINIE che attualmente sta facendo le sue esperienze partecipando all'europeo F. 2 con un GRD 274.



Un'altra foto dall'URSS, dove lo sport del fuoristrada sta avendo molto successo. La foto si riferisce ad una gara svolta nei dintorni di Mosca, per dune buggies con cilindrata pari a 250 centimetri cubi

A giugno il BMW F. 1?

● A proposito del tanto atteso motore F. 1 BMW, MAX MOSLEY ha dichiarato di saperne quanto gli altri. Tuttavia si è lasciato scappare detto che prima di avere notizie certe bisognerà attendere giugno, quando verranno annunciati i canoni tecnici della nuova F. 1.

● Il « Club AUTOSPRINT Scuderia Escolette » ha in programma una visita alla FERRARI per il 1. giugno prossimo. Le adesioni debbono pervenire alla sede di Via Maestri Campionesi 4 entro il 28 maggio.

● Il BLUE TEAM BRIDGE è passato al Gruppo Sportivo Lancia assumendo la nuova denominazione di LANCIA BRIDGE TEAM. L'abbinamento è stato perfezionato alla presenza dell'amministratore delegato Lancia ing. Sguazzini, del direttore generale ing. Gobatto e del presidente della F.I.B. prof. Firpo.

● Per la prima volta dopo la fine della seconda guerra mondiale, un equipaggio femminile parteciperà alla 24 ORE DI LE MANS. Saranno « CHRISTINE » e YVETTE FONTAINE a bordo di una Chevron B. 26 (e si parla di Lella Lombardi come terza coequipier).

● La 18. edizione della corsa in salita GARESSIO-S. BERNARDO, valida per i concorrenti al trofeo della montagna 1. zona e per il Challenge FISA 1974, si disputerà giovedì 13 giugno. Le iscrizioni verranno accettate sino alle ore 12 dell'8 giugno.

● Il campione d'Italia « YORK » è tornato, dopo due anni di divorzio, ai suoi vecchi amori: è rientrato, cioè, nei ranghi della Firenze Corse dove, inutile dirlo, è stato accolto con ponti d'oro.

● ROHRL-BERGER con la loro Opel Ascona hanno vinto in bellezza il Rally dei Tulipani, prova valida per l'europeo conduttori rally. Al secondo posto un'altra Ascona con Carlsson-Peterson e al terzo Berger-Morais su Porsche.

● Dallo stadio londinese di Wembley sono partiti domenica 170 equipaggi che partecipano al RALLY COPPA DEL MONDO che si concluderà a Monaco il 25 maggio. Fra i concorrenti anche l'africano METHA che correrà ufficialmente per la Lancia.

● Il pilota lussemburghese KOOB ha vinto con la sua Brabham la corsa in salita di Lorentzweiler, battendo il record precedente che già gli apparteneva.

● La corsa di velocità in salita di MONTE S. ANGELO organizzata dall'AC Foggia, per evitare la concomitanza con il Rally del Gargano è stata spostata a data da destinarsi.

TUTTESPRINT • TUTTESP



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



Anche senza GRANATELLI la STP a INDY (con un tris)

● La STP ritorna ad Indianapolis con ben tre vetture, due delle quali verranno affidate rispettivamente a Gordon Johncock e a Wally Dallenbach mentre il pilota della terza STP-Eagles non è ancora stato designato. Le tre vetture rosso fiamma, di proprietà di Pat Patrick, verranno affidate a George Bignotti il capo meccanico che con 66 corse vinte vanta un impareggiabile record nella storia dei campionati auto americani, ivi comprese sei affermazioni a Indy.



F.1 nel '75 a THRUXTON

● A THRUXTON il lunedì di Pasqua del 1975 molto probabilmente verrà effettuata una gara di F. 1 non valida per il campionato mondiale. A questo proposito si assicura è già stato trovato anche un importante sponsor.

● CARROL SHELBY il famoso pilota e costruttore della leggendaria «Cobra» e delle GT 350 Mustang, si è dato al commercio delle automobili ed ha ottenuto la concessionaria per Los Angeles dei kits Volkswagen.

● La corsa in salita SERRA DE ESTRELLA in Portogallo, valida per il Campionato europeo della Montagna, è stata annullata per le vigenti restrizioni in campo petrolifero ancora in atto nella nazione portoghese.

● La COMMISSIONE SPORTIVA del South West Center, per incrementare la presenza dei commissari di percorso per le sei gare in programma a Castle Combe e a Llundow, distribuirà agli stessi dei «biglietti di presenza». Chi ne presenterà di più a fine stagione, avrà diritto a due viaggi gratuiti per Le Mans.

● BRETT LUNGER e NESTOR GARCIA VEIGA guideranno le due F. 5000 Eagle di Dan Gurney che è riuscito ad assicurarsi l'assistenza finanziaria delle acciaierie Jorgensen.

● Il Gran Premio svizzero di F. 1, non valido per il mondiale, avrà probabilmente luogo ad HOCKENHEIM il prossimo 25 agosto e con la prevista partecipazione di 18 vetture.

Un impiego per STEWART

● JACKIE STEWART ha assunto un altro incarico! Visto che ogni anno egli percorre con l'aereo almeno 450.000 miglia, la British Airways gli ha offerto l'incarico di consulente proprio in virtù della sua lunga esperienza di volo come passeggero.

● GRAHAM HILL ha assunto ufficialmente la presidenza della GPDA (Associazione dei conduttori da Gran Premio), subentrando nell'incarico a Denis Hulme.

● A causa delle elezioni presidenziali francesi, gli organizzatori del RALLY MONTECARLO JUNIOR hanno deciso di rinviare la prova al mese di settembre.

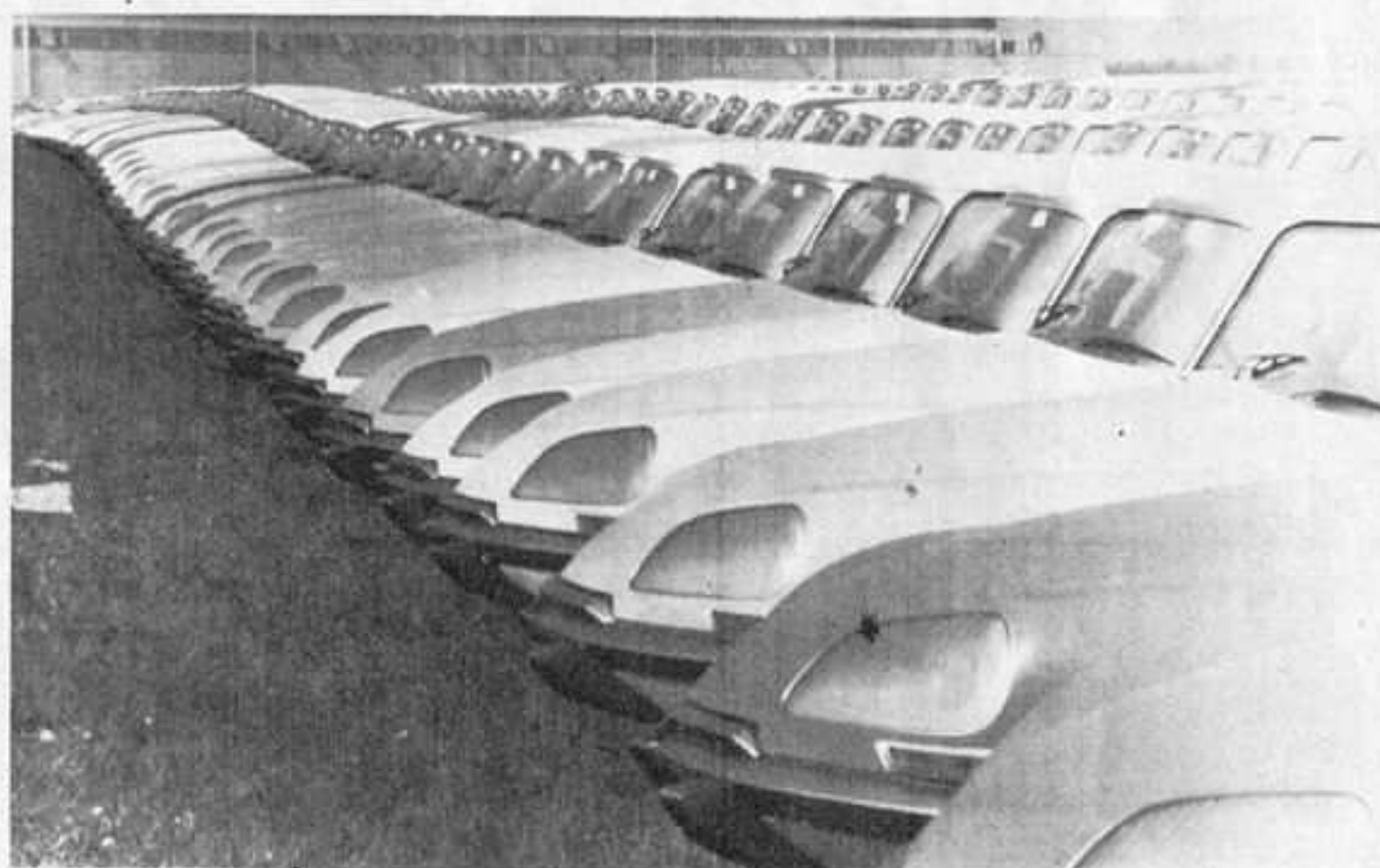
● WILLIAMSON prenderà parte al campionato inglese di velocità con la Surtees TS.11 (ex Gijs Van Lennep) alimentata da un Chevy 5,7 preparato da Roy Lane.

● STUART GRAHAM correrà il Tour of Britain a bordo della Camaro che egli ha preparato per Brian Pepper. E' il punto di vista del Richard Lloyd's Simoniz Team.

● Il pilota belga TEDDY PILETTE è stato insignito del Chris Williams Memorial Trophy, un premio che annualmente viene dato al pilota Chevron che maggiormente si è distinto.



● A FINE ESTATE 1974 entrerà in produzione, a completamento della gamma VW nella media cilindrata, la VOLKSWAGEN GOLF, una berlina compatta, con motore anteriore trasversale, raffreddato ad acqua, della cilindrata di 1100 e 1500 cc. Il nuovo modello che andrà ad affiancarsi al Maggiolino, verrà presentato in due versioni, una a tre porte e l'altra a cinque porte, compreso il portellone posteriore. Nelle due diverse versioni il vano bagagli sarà variabile.



L'attuale momento di austerità ha messo in difficoltà la Citroen, che ha dovuto affittare una zona dell'aeroporto di Le Bourget per ammassare alcune migliaia delle due Citroen della serie ID e DS invendute



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 
LUBRIFICANTI 

● Secondo quanto comunicato dall'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA, nel primo trimestre 1974 le immatricolazioni di veicoli nuovi sono aumentate del 3,28 per cento rispetto al pari trimestre 1973 con un aumento dell'1,37 per cento per quanto attiene alle automobili.

● Tempo di bilanci anche all'ENI. Il consuntivo 1973 si è chiuso, dedotti gli ammortamenti per 289,4 miliardi, con un utile netto di 65 miliardi.

● A partire dal 13 maggio presso gli stabilimenti LANCIA verrà ripristinato il normale orario di lavoro. E' in corso, inoltre, l'avviamento dell'attività presso il nuovo stabilimento di Verrone, destinato alla produzione di gruppi meccanici.

Dalla... SHADOW alla FIAT

● I convertitori UOP (la Casa che sponsorizza le SHADOW F. 1) che verranno forniti alla FIAT nel quadro della lotta antinquinamento, saranno fabbricati in Italia. Oltre alla FIAT la UOP fornirà convertitori a catalizzatore anche alla Chrysler, alla Toyota, alla Nissan e alla Daihatsu.

Tassametro elettronico

● In AUSTRALIA, una nota ditta specializzata, ha creato un tassametro elettronico che nel tempo di un «cinquemillesimo» di secondo può cambiare ben sei tariffe (normale, festiva, notturna, con bagaglio, ecc.).

● 2.000 esemplari della FORD CARI II sono stati venduti in Italia in 45 giorni, a conferma del notevole successo ottenuto dalla vettura dal giorno della sua presentazione avvenuta il 28 febbraio scorso.

● I carrozzieri italiani hanno inviato un vibrato telegramma ai ministri BERTOLDI, GIOLITTI, DE MITA e PRETI per richiamare la loro attenzione sulla grave crisi che incombe su quel particolare settore produttivo e chiedendo l'immediata revoca delle restrizioni in atto.

Il deficit LANCIA

● Il bilancio LANCIA chiuso il 31 dicembre 1973 ha registrato una perdita di 23 miliardi e oltre 900 milioni di lire. Il risanamento di detta perdita verrà attuato riducendo il capitale sociale da 30 a 5 miliardi, effettuando tuttavia la contemporanea ricostituzione del capitale primitivo.

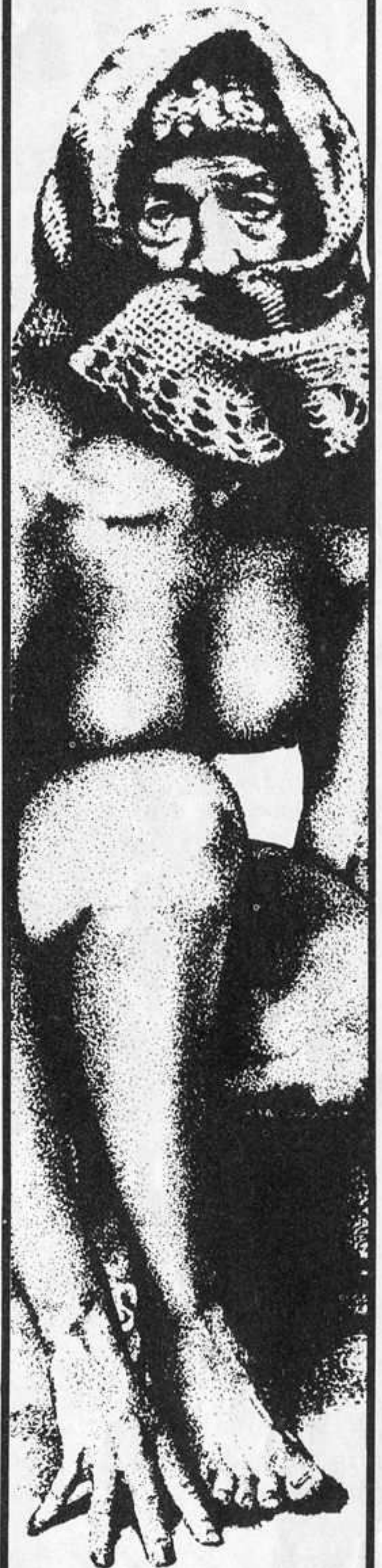
● Il presidente della Lancia UMBERTO AGNELLI nel corso della riunione dei 250 concessionari convenuti a Torino per il ritiro delle Beta Coupé, ha dichiarato che «In Italia l'industria automobilistica ha ancora un importantissimo ruolo da svolgere nel corretto sviluppo del Paese».

● La ITAL DESIGN ha ottenuto un particolare successo al Salone internazionale di Barcellona presentando l'Alfasud Caimano, la Maserati Merak e la Audi Karmann Asso di Picche. Due «dream-car» e una berlina a due posti che si sono già fatte un loro pubblico.

● Uno dei cuscinetti autolubrificanti messi a punto dalla GLYCO, particolarmente il GLYCODUR E, è rivestito dalla resina «TEFLON» della Du Pont, che garantisce un'elevata resistenza.

● La Hewland ha in preparazione per il suo cambio F.T. 200 (che solo Pesaia usava a Casale, con rapporto al ponte 10-31) una coppia conica più lunga, adatta anche a circuiti più veloci, 10-36. Anche Francia monterà quanto prima la F.T. 200.

donna si, ma.....



se vuoi evitare i ma,
monta sulla tua auto
ruote in lega leggera
MILLE MIGLIA



FOMB
FONDERIE OFFICINE
MAIFRINI BRESCIA
25100 - Via Scuole, 5
tel. 302 281/2 • 391604