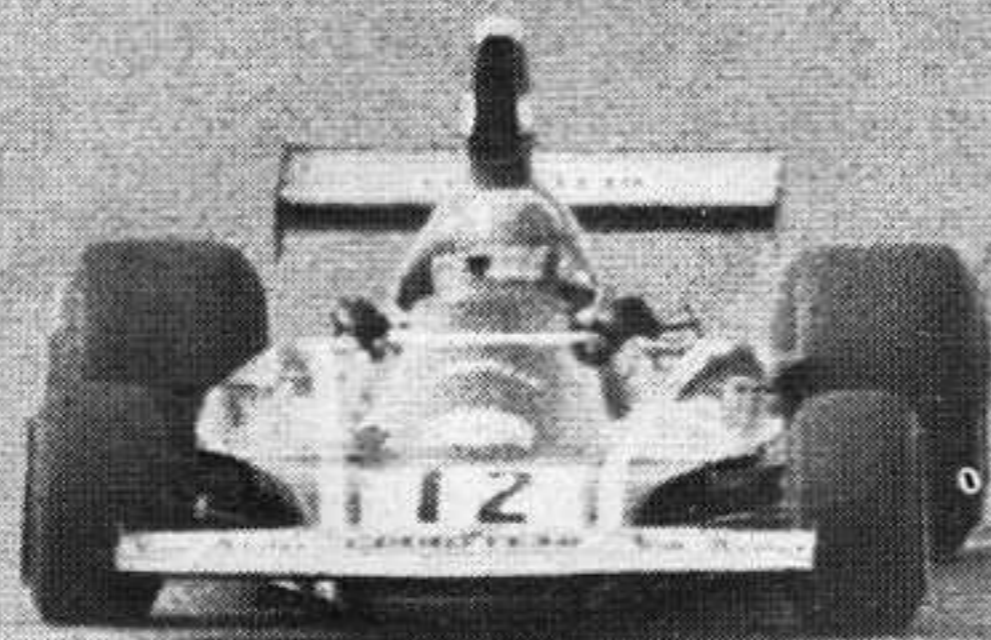


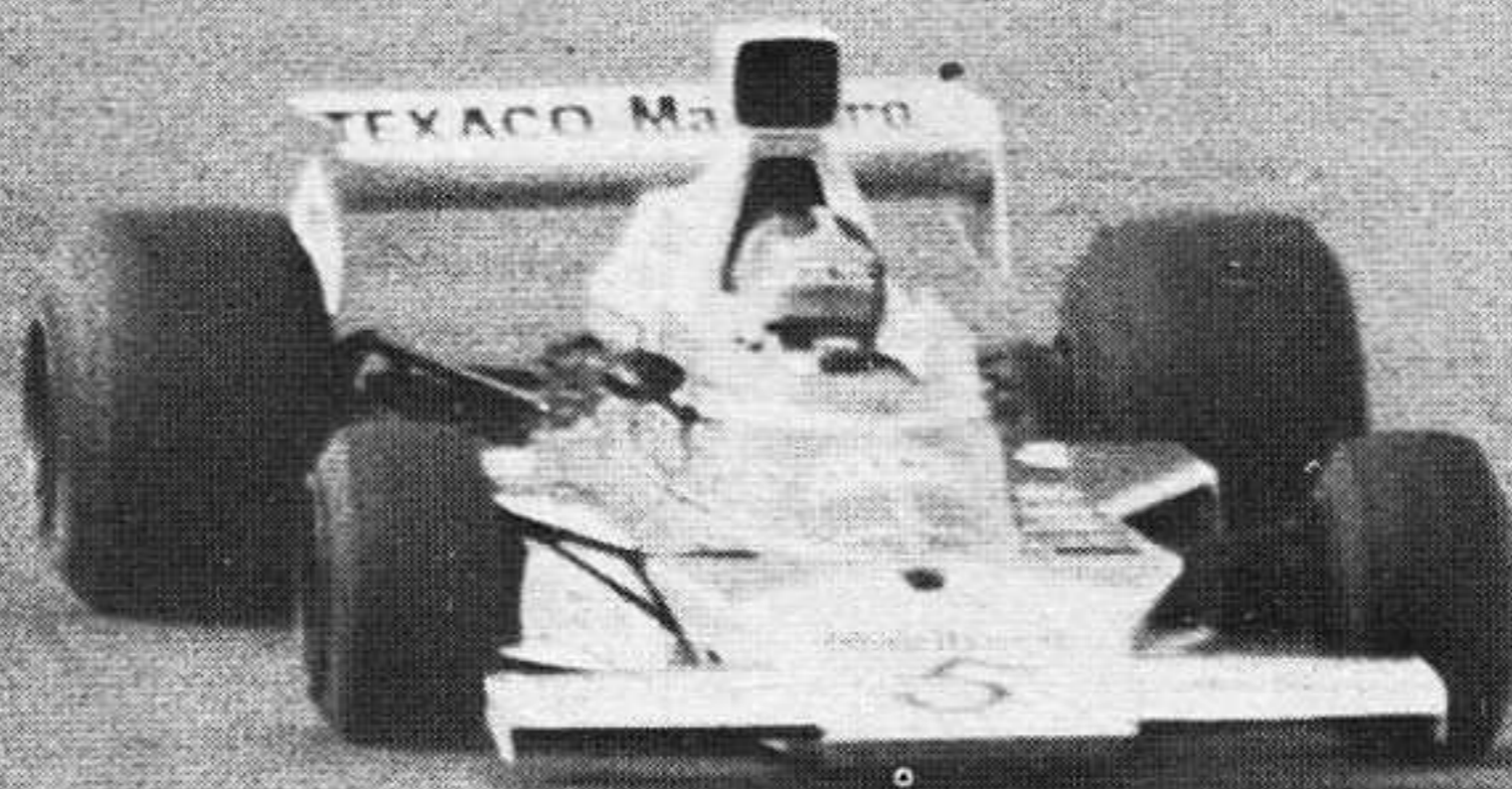
**NIVELLES suggerisce
ai piloti B.3
un po' d'umiltà**

Blog Scans
domenica SPRINT

A pochi chilometri da WATERLOO
un ritrovato FITTIPALDI rompe
la regola del «mondiale» '74 con
un bis che intristisce il fresco ma-
trimonio modenese col successo



il DIVORZIO



ferrarista

Emerson Fittipaldi, lanciato verso il suo
secondo successo nel 1974, vanamente
inseguito da un Niki Lauda che non si è
dato mai per vinto fino al traguardo

DALL'INVIATO





G. P. BELGIO

Gara internazionale di velocità valida quale quinta prova del campionato mondiale piloti Formula 1. Circuito di Nivelles (Bruxelles) di 3.724 metri. 85 giri pari a km 316,540. 12 maggio 1974

Così (in 31) al via

Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1'10"86	Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'09"82
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'11"20	Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'11"04
Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'11"29	Ronnie Peterson (Lotus-JPS 9) 1'11"21
Carlos Pace (Surtees-Fina) 1'11"46	J. P. Beltoise (BRM P 201) 1'11"39
Hans-Joachim Stuck (March 741) 1'11"57	James Hunt (Hesketh 308) 1'11"53
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'11"61	Patrick Depailler (Tyrrell 007) 1'11"60
Vern Schuppan (Ensign MN01) 1'12"02	Mike Hailwood (McLaren-Yardley) 1'11"98
Jacky Ickx (Lotus-JPS 9) 1'12"42	Henri Pescarolo (BRM P 160 E) 1'12"33
Brian Redman (UOP-Shadow) 1'12"73	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'12"53
Tom Price (Token RJ 02) 1'12"85	John Watson (Brabham BT 42) 1'12"76
Rikki Von Opel (Brabham BT 44) 1'13"34	Guy Edwards (Embassy-Lola) 1'13"33
Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 1'13"47	Tim Schenken (Trojan T 103) 1'13"36
Jochen Mass (Surtees-Fina) 1'13"81	François Migault (BRM P 160) 1'13"49
Gérard Larrousse (Brabham BT 42) 1'14"22	Teddy Pilette (Brabham BT 42) 1'14"05
Gijs Van Lennep (Iso-Marlboro) 1'15"60	Graham Hill (Embassy-Lola) 1'14"30
Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'23"81	

... e in 18 al traguardo

1. Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro McLaren M23) 85 giri in 1'44"20"57, alla media di 182,019 kmh; 2. Lauda (Ferrari 312 B3) 1'44"20"92; 3. Scheckter (Tyrrell-Elf 007) 1'45"06"18; 4. Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'45"12"59; 5. Beltoise (BRM P201) 1'45"28"52; 6. Hulme (Texaco-Marlboro McLaren M23) 1'45"31"11; 7. Hailwood (McLaren-Yardley M23) a 1 giro; 8. Hill (Embassy Lola) a 2 giri; 9. Brambilla (March-Beta 741) a 2 giri; 10. Schenken (Trojan) a 2 giri; 11. Watson (Brabham) a 2 giri; 12. Edwards (Embassy-Lola) a 3 giri; 13. Jarier (UOP-Shadow) a 3 giri; 14. Van Lennep (Iso-Marlboro) a 3 giri; 15. Schuppan (Ensign) a 3 giri; 16. Migault (BRM) a 3 giri; 17. Pilette (Brabham) a 4 giri; 18. Redman (UOP-Shadow) a 5 giri. Non classificato: Pace (Surtees-Fina).

Battuto un primato

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 182,019 kmh. Primato imbattuto: Fittipaldi (Lotus-JPS 72), media 182,423 (1972).

Sul giro: Denis Hulme, il 6. giro in 1'11"31, media 188,001 kmh. Primato precedente: Chris Amon (Matra-Simca MS 120C), 1'12"12, media 185,684 kmh (1972).

La nostra pagella dei protagonisti

Fittipaldi, Lauda, Scheckter, Regazzoni, Peterson, Hunt, Depailler ●●●●● - Beltoise, Hulme, Hailwood, Brambilla, Jarier, Schuppan, Merzario ●●●● - Hill, Schenken, Watson, Edwards, Pilette, Redman, Price, Reutemann, Von Opel ●●● - Van Lennep, Migault, Larrousse ●● - n.c. Ickx, Mass, Pace, Pescarolo, Stuck.

● La prossima prova del mondiale sarà il Gran Premio di Monaco, in programma a Montecarlo il 26 maggio prossimo.

I RITIRI QUANDO PERCHE'

Jarier	82. giro	rottura del motore
Redman	80. giro	rottura del motore
Ickx	72. giro	surriscaldamento
Price	66. giro	rottura del motore
Reutemann	62. giro	rottura del motore
Peterson	56. giro	perdita serbatoio
Depailler	53. giro	avarìa ai freni
Mass	53. giro	sospensione
Larrousse	53. giro	rottura del motore
Von Opel	49. giro	rottura motore
Hunt	45. giro	sospensione
Merzario	29. giro	sospensione
Pescarolo	12. giro	uscita di strada
Stuck	6. giro	frizione

NIVELLES - Emerson Fittipaldi ha spezzato quella che quest'anno sembrava diventata regola fissa, quella che voleva per ogni Gran Premio un vincitore diverso. E' stato un poco, forse, aiutato dalla fortuna, che sotto le vesti di due francesi ha determinato il risultato, ma non si può proprio dire che abbia «trovato» la corsa che lo rimette al vertice della classifica mondiale. La corsa lui se l'è guadagnata correndo con molta intelligenza, al servizio della sua classe, e quel che si può soltanto rimpiangere è che al traguardo, insieme con lui e con Lauda (che gli è finito addosso) non ci siano stati anche gli altri, che in questa corsa hanno meritato le cinque palline della nostra pagella.

E' stata una corsa bellissima, fotografia esatta del campionato 1974 che, continuiamo a ripetervi, sarà uno dei più appassionan-

to, anche se ha di che recriminare contro le circostanze che gli hanno fatto trovare davanti la macchina di Larrousse proprio nella fase delicata di un abbordo di curva.

Il punto perduto sul traguardo, per un litro o due di benzina che gli mancavano a finire la corsa a ritmo pieno, questo punto è spiacevole, ma a Regazzoni quel che spiace di più è l'aver perduto la testa della corsa, presa subito e che non aveva nessuna intenzione di mollare.

Le circostanze, sotto forma di due francesi, hanno alterato l'andamento di una gara che sarebbe stata favolosa, per i sei uomini che erano decisamente partiti pancia a terra, tutti di razza buona per il primo posto. Era la conferma delle facili previsioni di battaglia numerosa tra gente in grado di puntare al risultato massimo, e per coloro che li han-

Dai 6 moschettieri al «serpentone» è stata una corsa fantastica!

Parla anche ...francese la sconfitta FERRARI

A destra, la corsa è appena iniziata e già si è formato il «serpente» che darà lustro alla gara: conduce Regazzoni, seguito da Fittipaldi, che ha infilato Scheckter, il giovane sudafricano, Peterson, Lauda ed Hunt. Ci penserà poi Larrousse (nel doppiaggio) a far perdere la posizione a Clay

ti degli ultimi quindici anni. Una corsa tra l'altro affollatissima, con 31 macchine al via, e che è stata avvincente per tutti.

Il risultato non è stato pienamente favorevole per chi sperava che quella del Jarama fosse la prima di una serie di vittorie delle Ferrari, ma la Ferrari da questo Gran Premio del Belgio non esce sconfitta, solo non vittoriosa.

Una «non vittoria» da accogliere con soddisfazione, comunque, perché le due macchine hanno finito la prova nelle prime posizioni, ed il risultato belga pone ancora gli uomini della Ferrari nelle posizioni privilegiate nella prospettiva finale per il Campionato del Mondo, che è ancora lungo. In Belgio ha vinto Fittipaldi, con merito, e Lauda ha saputo finirgli a ruota dopo aver tenuto duro in condizioni che non erano molto felici. Regazzoni terzo sempre, dopo aver comandato le operazioni, ha perduto un punto proprio sulla linea del traguardo, e lo rimpiange, ma è lo stesso soddisfatto

no visti al lavoro è stato un vero festival.

Li abbiamo accomunati nella votazione «scolastica» della nostra pagella, ma vogliamo ripeterne i nomi: Fittipaldi vincitore, Lauda sua ombra, Regazzoni, Scheckter, Peterson e Hunt, sei fantastici moschettieri che hanno fatto presto a lasciare gli altri.

A loro si aggiunga Depailler, invischiato nel gruppone nella fase iniziale ma, uscito alla caccia dei primi, cosa che gli stava riuscendo perché in sostanza ha marciato forte come loro, e chissà come avrebbe finito se la sua macchina avesse tenuto!

Le cose sono state semplici. Via tutti molto bene e gran fila iniziale. Poi, pian piano, i sei si sono staccati. Per molti giri hanno continuato insieme nell'ordine che si era stabilito per circostanze dell'avvio, ma che avrebbero potuto essere differenti senza scandalo.

Regazzoni ha sfruttato il «regalo» dei cronometristi nelle prove ed è stato attentissimo a

partire bene, per cui il gioco è stato facile, e Lauda ha rimontato inizialmente una esitazione in partenza. Poi è venuto Migault, a falsare le cose.

In una curva stretta, a destra, quella che immette nel breve rettilineo dietro i box, Regazzoni e Fittipaldi sono riusciti a superarlo bene, gli altri no. Lauda, però, con rabbia ha ricondotto i compari sulle ruote dei primi e si è ricominciato.

C'è stata la disgrazia di Peterson che ha forato una gomma ed ha dovuto fermarsi, ma le cose non sono cambiate. Finché il delicato momento dei doppiaggi dei lenti non ha riproposto davanti alle ruote di Regazzoni le macchine di Hill e di Larrousse. Infilato Hill facilmente, Regazzoni si è trovato Larrousse a pochi metri in giusta traiettoria. Non ha potuto far altro che rallentare quel poco che è bastato

na ha ceduto (lo stesso guaio ai freni capitato in Spagna) e così è stata aperta la caccia al posto d'onore per quelli che seguivano. Beltoise caparbio, Hailwood aggressivo, Hulme dal passo regolare e Jarier che non mollava. Finiscono nell'ordine e nessuno può recriminare.

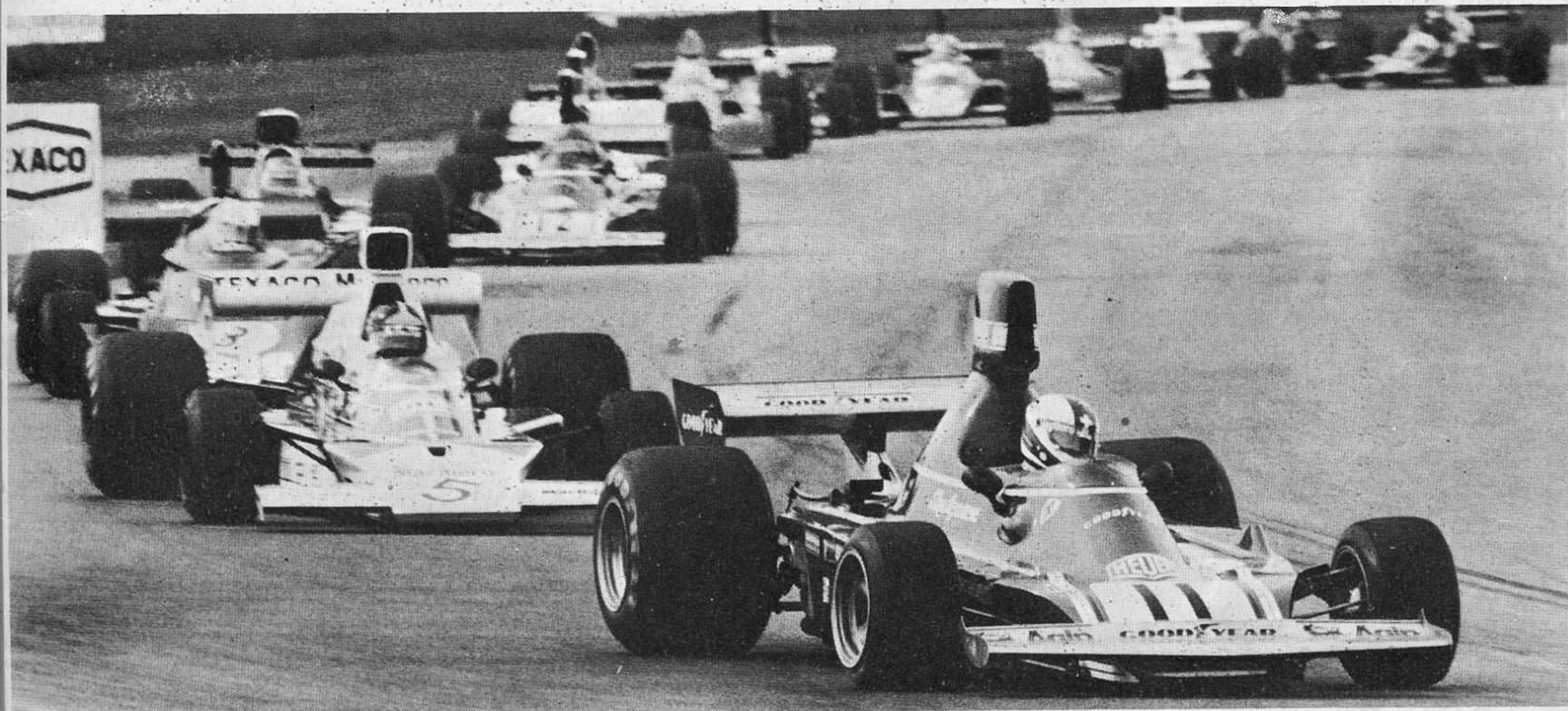
Si aspettava il finale. Lauda perdeva terreno, per l'aumentare di vibrazioni violente che gli impedivano il controllo preciso della macchina, ma perdeva un metro alla volta.

Fittipaldi con quasi un centinaio di metri di vantaggio al penultimo passaggio. Schetker che stava architettando la manovra furba che avrebbe permesso una operazione da ciclisti, o motociclisti (o da auto a Monza se volete), con lo sfruttamento della scia negli ultimi metri per tentare di sorprendere l'avversario. E Schetker che fa la prova ef-

L'audacia tradita di MERZARIO e la tenacia «nona» di BRAMBILLA

Classifica mondiale F. 1 (dopo 5 prove)

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	TOTALE
1) Fittipaldi (McLaren)	—	9	—	4	9	22
2) Lauda (Ferrari)	6	—	—	9	6	21
3) Regazzoni (Ferrari)	4	6	—	6	3	19
4) Hulme (McLaren)	9	—	—	1	1	11
5) Beltoise (BRM)	2	—	6	—	2	10
6) Reutemann (Brabham)	—	—	9	—	—	9
6) Hailwood (McLaren)	3	2	4	—	—	9
8) Schetker (Oliviero)	—	—	—	2	4	6
9) Stuck (March)	—	—	2	3	—	5
10) Ickx (Lotus)	—	4	—	—	—	4
10) Depailler (Brabham)	1	—	3	—	—	4
12) Pace (Surtees)	—	3	—	—	—	3
13) Peterson (Lotus)	—	1	—	—	—	1
13) Merzario (Iso Rivolta)	—	—	1	—	—	1



perché Fittipaldi riuscisse a trovare un corridoio utile e, trascinandosi dietro Lauda, a superare il ticinese.

Gioco fatto, per i due di testa, perché Regazzoni, ricomponendosi, ha automaticamente rallentato gli altri. I due «scampati» alla ostruzione involontaria di Larrousse se ne sono andati e gli altri non hanno potuto riaganciarli. Così si è spezzato il gruppo dei migliori, e così si è definito il volto della gara.

Via Peterson, è poi scomparso anche Hunt, bravissimo come gli altri. Alexander Hesketh, che gongolava nel veder la sua macchina nelle posizioni che stima logiche, a fine gara beveva coppe e coppe di champagne, dichiaratamente teso a sbronzarsi per non ricordare la delusione.

Fittipaldi e Lauda in testa ruota a ruota, Regazzoni e Schetker a seguire ruota a ruota, dietro i quattro era sempre Depailler, molto bravo e che avrebbe ottenuto un risultato degno delle sue qualità che si stanno rivelando ottime. La sua macchi-

fettiva, forse con malizia, uscendo dalla coda di Regazzoni con una volata che lo ha portato ad affiancare l'uomo della Ferrari ma dopo la linea del traguardo.

Di certo Schetker avrebbe ripetuto la manovra al giro decisivo, ma con inizio anticipato in modo da superare davvero Regazzoni sulla linea. Occhi ed obiettivi prontissimi a registrare lo sprint finale sono rimasti delusi: dietro la Texaco Marlboro rosso-bianca di Fittipaldi, cui si era riaggiunta a far corpo unico la Ferrari rossa di Lauda sfreccianti sulla linea insieme, la Tyrrell blu arriva da sola. E poco dopo la Ferrari, ad andatura lenta, che si fermava a pochi metri dal traguardo, appena dopo la linea, sul prato, senza più motore.

Fittipaldi aveva permesso a Lauda il ricongiungimento, per calcolo che era tatticamente di grande intelligenza, non volendo rischiare in alcun modo nell'ultimo giro. Regazzoni non aveva potuto far altro. I quattro di testa sono stati davvero grandi.

E adesso vi diciamo di MERZARIO e di BRAMBILLA.

Chiaro che li abbiamo seguiti da vicino, anche se con occhi diversi. Da Merzario adesso la gente comincia ad attendersi molto, e non sempre è giusto, perché bisogna pur sempre valutare la macchina che guida e che non è ancora da vertice. Ha avuto anche gli inconvenienti che vi raccontiamo a parte, e nella partenza è stato avviluppato dal gruppone. Le sue acrobazie per tentare di guadagnare qualche posizione sono state spettacolari, ma sono servite poco, perché era in un bel branco di lupi che non mollavano.

Riuscito a superare Ickx ed anche Hailwood, ha poi perduto di colpo tre posizioni, perché un «numero» più azzardato degli altri lo ha fatto retrocedere.

Ha continuato così fin che ha potuto, vale a dire finché la macchina, troppo sovente maltrattata da controsterzi e botte sui cordoli esterni, ha retto. Le sue doti le conosciamo tutti, ma resta da sperare che un mezzo migliore possa permettergli di far meno ricorso all'audacia, che non può essere sempre produttiva.

Vittorio Brambilla. La sua corsa è stata un capolavoro. Del come abbia vissuto la vigilia, con la somma di guai e le vicende che gli hanno impedito la qualificazione decente diciamo a parte. E' stato ripescato grazie alla abilità diplomatica di Max Mosley.

Scherzando, prima della corsa, ci di-

ceva che in fondo gli bastava poter superare un paio di avversari ad ogni giro per poter andare in testa a metà corsa. Seramente, però, gli avversari li ha superati davvero, attentissimo nella fase iniziale a studiarli, per non commettere imprudenze.

La sua posizione finale eccellente, tenuto conto delle circostanze, la deve anche a molti vuoti lasciati da chi ha dovuto abbandonare, ma moltissime delle posizioni che vanno dal suo 31. posto di partenza al 9. posto finale le deve alla sua capacità. E siamo davvero felici di indicarne i meriti che sono stati davvero grossi.

Un altro pilota che merita conside-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 28

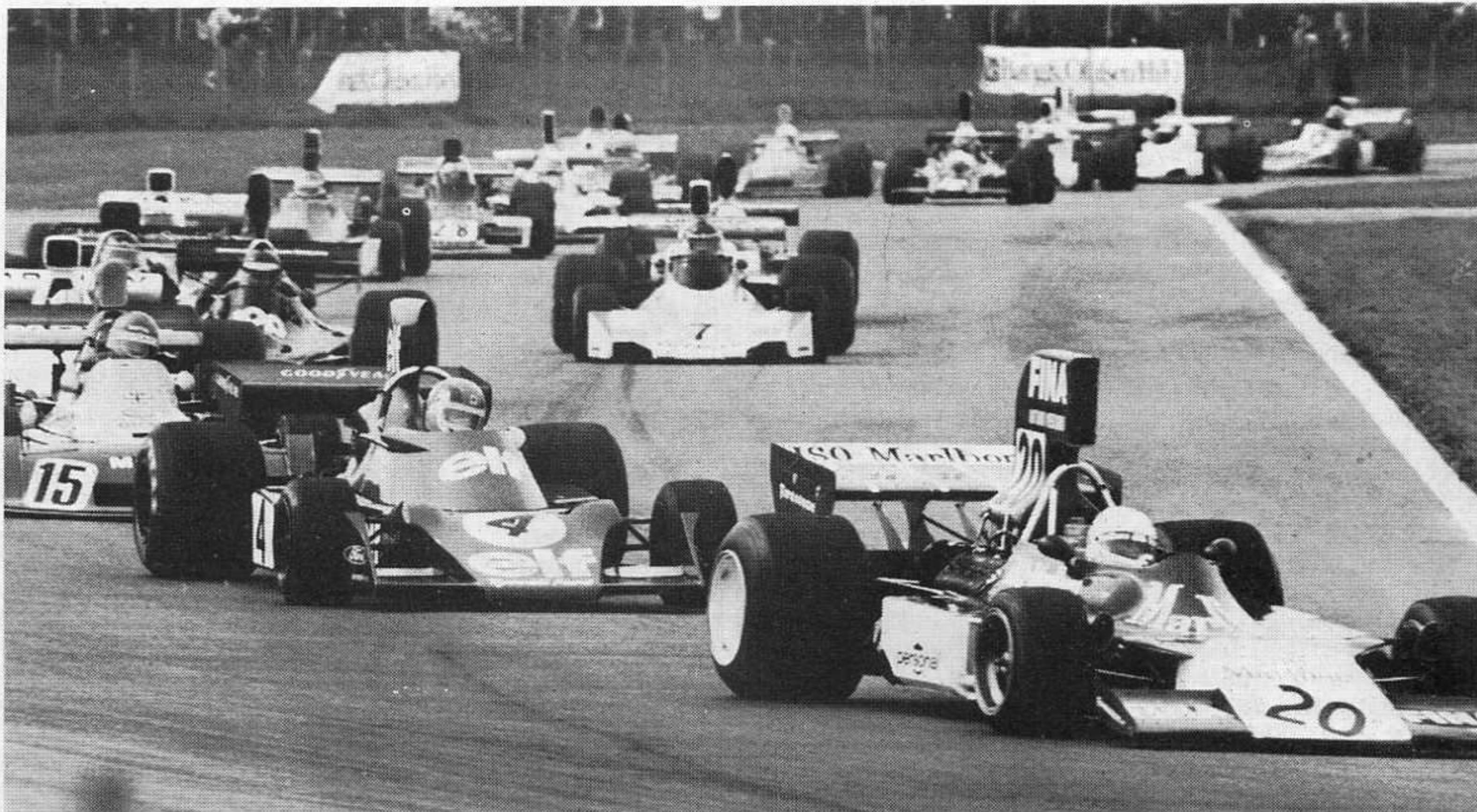
CONTINUAZIONE DA PAG. 27

razione è stato Vern Schuppan. Ha guidato per la prima volta la Ensign rinnovata, che adesso è una macchina onesta, ed in prova e in gara ha proprio fatto cose molto buone. Ritardato all'ultimo giro, Schuppan merita che si sappia come ha guidato bene, senza sfigurare di fronte a gente ben più celebrata.

E bene ha guidato anche l'esordiente Price, che aveva la Token, macchina nuovissima e quasi non finita. E' tutta gente nuova che viene ad aggiungersi al già grosso gruppo dei piloti della Formula Uno, a rendere le corse ancor più avvincenti.

In ombra, per molte cause, Ickx che davanti al suo pubblico non ha potuto far molto. Macchina non a posto (e lui non è di molto ausilio ai tecnici) e poi anche qualche contrattempo. Buono Teddy Pilette che ha esordito nella più raffinata categoria delle monoposto, dopo i successi ottenuti con le Formula 5000, anche se ovviamente non aveva pretese. Buonissimo Beltoise che è rimasto costantemente in attacco, anche quando la macchina ha cominciato a cedere, recuperando tuttavia una posizione che era sua legittimamente, quando Jarier che la aveva superato si è dovuto fermare. E buonissimo Hailwood, combattente strenuo, tradito proprio all'ultimo passaggio.

I lentissimi sono stati Migault, ostacolo da parecchie gare, e Larrousse che non era a suo agio sia per la inesperienza sia perché la macchina ha



● La Ford ha confermato che manderà due Capri RS alla 1000 chilometri del Nurburgring guidate da Hezemans-Glemser e da Lauda-Mass. Le due macchine saranno in prova sul circuito nella giornata di martedì, dopo le prove della Goodyear per le Formula uno.

La BMW porterà invece un solo esemplare del suo coupé, affidandolo alla coppia Ickx-Stuch che ha già portato le turismo bavaresi alla vittoria.

● Quasi tutte le monoposto F. 1 equipaggiate con Goodyear saranno sulla pista del Nurburgring lunedì e martedì per effettuare prove di gomme in vista del Gran Premio di Germania di Agosto.

● Giallo a Nivelles. Nella notte tra il sabato e la domenica sono inopinatamente scomparse dalla pista circa 150 grandi bandiere della Texaco e della Marlboro, che erano state poste ai lati della pista sulla dirittura di arrivo. La scomparsa ha costernato la gente delle due case, che non riusciva a credere alla evidenza.

● Chris Amon non è venuto al Gran Premio del Belgio perché in prova la sua macchina ha denunciato qualche problema con la trasmissione. Pare che si sia rotto di nuovo un semiasse, il che farebbe pensare ad una debolezza di questo organo proporzionalmente agli sforzi da sopportare. Amon dovrebbe però essere presente al Gran Premio di Monaco del 26 maggio.

Contestato il giro-record a HULME

NIVELLES - Il record sul giro del GP del Belgio fu stabilito a Nivelles nel 1972 da **CHRIS AMON** su Matra Simca: tempo 1'12"12 media 185,640 km orari.

Nel Gran Premio di quest'anno, cioè il Gran Premio del Belgio Bang & Olufsen, il giro più veloce è stato realizzato da **HULME** in 1'11"31 alla media di kmh. 188,001. (Alla Ferrari dicono che invece sarebbe **LAUDA**). Una bella ricompensa, per questo eccellente pilota. Occorre ricordare che il miglior tempo in F. 2 è di 1'14"17, media kmh. 180,752, stabilito da **MASS** nel 1973 su Surtees.

I MIGLIORI TEMPI sul giro di ogni pilota nel GP del Belgio 1974

PILOTA	TEMPO	MEDIA
Hulme	1'11"31	188,028
Jarier	1'11"41	187,764
Lauda	1'11"56	187,350
Hailwood	1'11"77	186,800
Fittipaldi	1'12"14	185,750
Ickx	1'12"22	185,640
Scheckter	1'12"49	184,915
Peterson	1'12"64	184,530
Redman	1'12"72	184,530
Beltoise	1'12"84	184,050
Regazzoni	1'12"94	183,700
Dépailier	1'13"09	183,398
Watson	1'13"25	182,980
Edwards	1'13"29	182,897
Reutemann	1'13"46	182,510
Pace	1'13"62	181,940
Brambilla	1'13"73	181,835
Schenken	1'13"89	181,412
Price	1'13"96	181,215
Schuppan	1'14"03	181,143
Migault	1'14"04	181,140
Hill	1'14"19	180,679
Hailwood	1'14"27	180,436
Larrousse	1'14"27	180,436
Merzario	1'14"80	180,430
Mass	1'14"40	180,193
Von Opel	1'14"59	179,710
Stuck	1'14"62	179,650
Van Lennep	1'15"23	178,201



Vittorio Brambilla, partito in ultima fila per non aver praticamente provato il sabato, ha comunque compiuto un'ottima gara, terminata al 9. posto. Eccolo sul finire di corsa, inseguito dalla Ferrari di Regazzoni e da Scheckter

tanto bisogno di cure. Lentissimo anche van Lennep, con la scusante dei freni poco efficienti ma che comunque non poteva far molto.

Discorso a parte per Carlos Reutemann. L'argentino si è battuto contro la sua macchina finché ha potuto. Dopo le vicissitudini in prova ha avuto quelle in gara, con una macchina che era stata rabberciata alla meglio nella notte, utilizzando molte parti di quella prevista per la corsa (e che andava storta) sul telaio del muletto. Il risultato è stato ovviamente poco felice e Reutemann, dopo aver penato per parecchio a trarre il massimo possibile, ha dovuto rassegnarsi ed abbandonare.

Adesso si va a Montecarlo, dove di macchine ammesse ce ne saranno poche. I giorni delle qualificazioni saranno molto caldi, credetemi, con tutta questa gente che pretende il posto al sole.

Ma cosa vogliono i piloti?

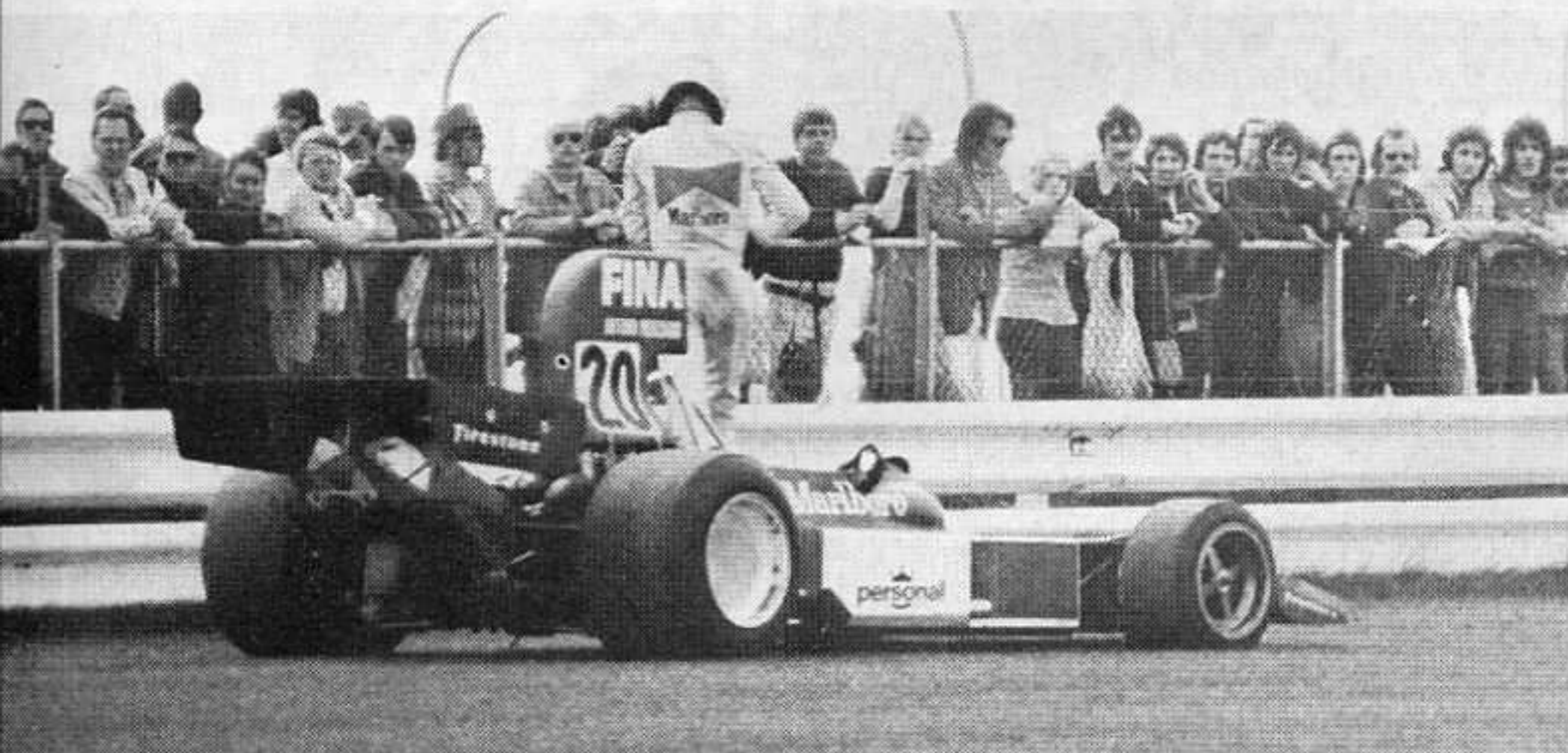
NIVELLES - Tra i molti personaggi visti a Nivelles c'era il prof. Mayer, organizzatore del Gran Premio d'Austria, che si corre in agosto. E' venuto con una grossa documentazione fotografica del circuito e con i disegni del tracciato, per poter stabilire una volta per tutte cosa vogliono davvero i piloti. Dopo aver fatto fare molti lavori negli anni scorsi, con la apposizione di guard-rails dappertutto, adesso il GPDA sta cambiando radicalmente opinione, e soprattutto alla luce dei più recenti avvenimenti chiede che dappertutto siano poste le barriere di reti come in Spagna al Jarama.

Stanco di sentir dire ogni volta cose differenti, il prof. Mayer ha portato i suoi documenti per scriverci sopra tutte le modifiche da fare, posto per posto, e una volta raggiunto l'accordo ha fatto controfirmare i documenti dai responsabili delle varie associazioni, in modo che non ci siano più altre contestazioni future.

E speriamo che questo valga a chiarire le opinioni.

A sinistra, al via Merzario non è stato prontissimo, ed è rimasto invischiato nel gruppone. Eccolo precedere Depailler, Pescarolo, Hailwood, Jarier e Reutemann. Poi, purtroppo, è stato costretto al ritiro. Eccolo fermo fuori pista (sotto)

NIVELLES - Con la comparsa di Larrousse al volante di una Brabham, il numero di piloti francesi presenti nei Gran Premi è salito adesso a sei, per cui la Francia è la nazione più rappresentata. Frutto della politica di rilancio iniziata qualche anno fa e che sarebbe anche bene copiare



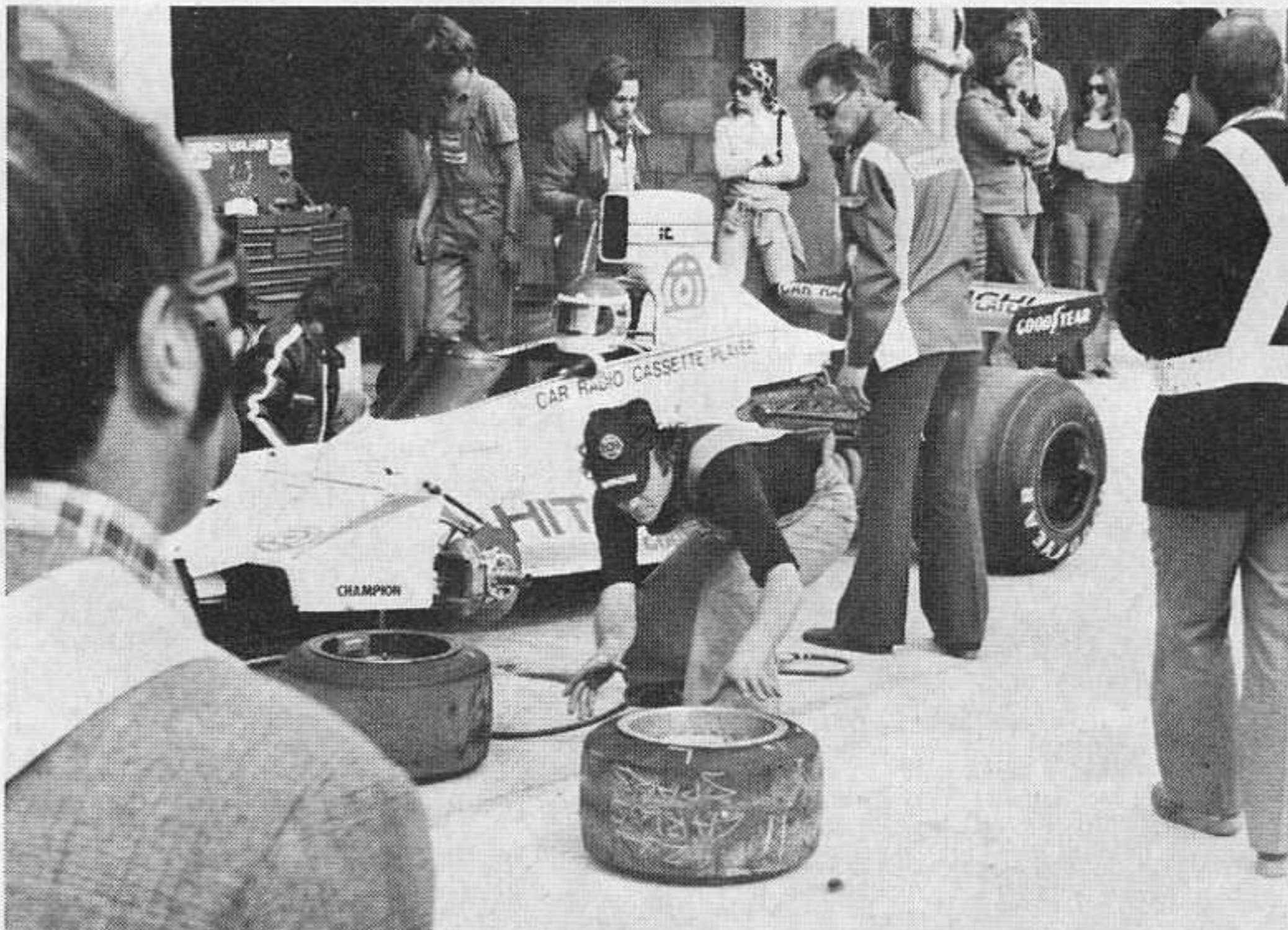
Un'altalena anche di gomme

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NIVELLES - Un racconto imperniato sui pneumatici. Trentun vetture hanno preso il via nel G.P. del Belgio e subito è andato in testa Regazzoni, che ha coperto il suo primo giro con partenza da fermo in 1'23"18. Secondo Emerson Fittipaldi, seguito da Scheckter, Peterson, Lauda, Watson, Beltoise, Depailler. Al quinto giro Stuck è andato ai box per guasto alla frizione, al sesto Price si è fermato, ripartendo però subito. All'undicesimo giro Pescarolo è finito contro la rete, ma è ripartito senza avere subito danni.

Dopo quindici tornate, Regazzoni era sempre in testa seguito da Fittipaldi, Lauda, Scheckter, Peterson, Hunt, Dépeiller, Pace, Beltoise, Reutemann, Hailwood, Merzario, Migault, Ickx, Hulme, Jarier, Edwards, Schuppan, Redman, Mass, Larrousse, Pilette, von Opel, Hill, Brambilla, Schenken, van Lennep e Price. La corsa è proseguita senza grandi cambiamenti «al vertice», con Regazzoni che sembrava avere tranquillamente la situazione in mano. Dopo ventun giri, cioè un quarto di corsa, il tempo dello svizzero, su km 78,204, era di 26'02" e 53, a una media di 180,441 orari. Reutemann, che si era fermato per un cambiamento di pneumatici, è ripartito ma ha dovuto sostare di nuovo al giro successivo, cioè il ventitreesimo. Pilette si è fermato a sua volta, per sostituire un pneumatico anteriore, ed è ripartito dopo qualche minuto. Al ventiquattresimo giro, sosta anche di Price per alcuni minuti, per cambiare un pneumatico anteriore, al venticinquesimo idem per Larrousse, al ventisettesimo Edwards ha fatto altrettanto, per cambiare il pneumatico posteriore di sinistra. In questa fase, il miglior giro è andato a Scheckter in 1'12"49.

Quarantovesimo giro e Peterson è andato al box per cambiare un pneumatico e per fare controllare i freni. È ripartito molto rapidamente. Mass si è fermato a sua volta, per sostituire



A Nivelles. Reutemann ha incocciato in una delle sue giornate più sfortunate, in questo scorcio di campionato. Ecco l'argentino ai box cambiare gomme



Era dall'inizio dell'anno che ci si attendeva che Scheckter tirasse fuori quelle «unghie» che lo avevano fatto balzare, nel 1973, alla ribalta della Formula 1. Ora, pare che la nuova Tyrrell 007 si adatti alle sue possibilità

il pneumatico posteriore di sinistra, e intanto, al quarantaduesimo giro, Ickx, avendo rilevato una perdita d'olio, si era fermato al box, mentre Pilette faceva altrettanto avendo avvertito una vibrazione nella parte anteriore della Brabham. Quanto a Reutemann, girava lentamente, mentre Depailler si ritirava, dopo essere andato al box.

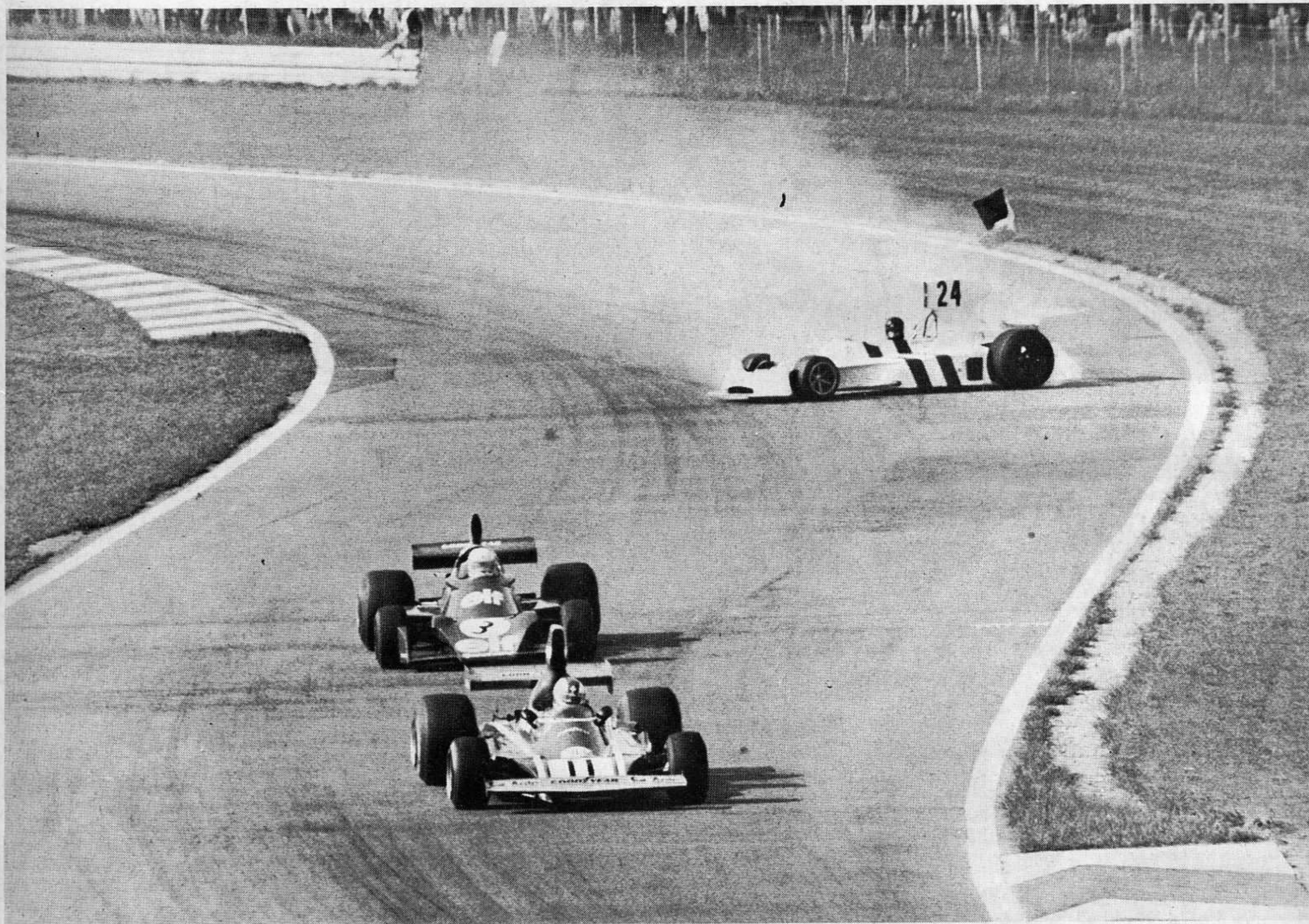
Al trentanovesimo giro Fittipaldi ha preso il comando, seguito da Lauda, Regazzoni e Scheckter. A metà gara, cioè circa dopo quarantadue giri, distanza km 156,408, il tempo di Fittipaldi era di 52'03"22 media 180,284 orari. Il brasiliano era seguito da Lauda, Regazzoni, Scheckter, Hunt, Depailler, Jarier, Watson, Schuppan e Brambilla, tutti sullo stesso giro. Larrousse ha cambiato il pneumatico posteriore di sinistra al cinquantesimo giro, Pace si è ritirato al cinquantesimo, poi Depailler ha fatto altrettanto per guasto alla sospensione. Mass è rimasto vittima di analogo guasto sullo stesso giro, mentre Reutemann aveva noie al motore. Alle ore 17, rientro al box anche di Jarier.

Al sessantatreesimo giro, cioè dopo km 234,612, Fittipaldi, sempre al comando, aveva coperto la distanza in 1.17'38"25 alla media di kmh 181,313. Lo seguivano Lauda, Regazzoni, Scheckter, Beltoise, Hulme, Hailwood, Jarier e Watson. Tutti gli altri erano staccati di uno o più giri.

Poco prima della fine anche Redman era costretto al ritiro, per guasto al motore, poi venivano annunciati altri due abbandoni, quello di Watson al sessantottesimo giro e quello di Schuppan al sessantanovesimo. Fittipaldi è rimasto in testa, seguito da Lauda, Regazzoni, Scheckter e Jarier, ma questi al sessantanovesimo giro si è fermato, mentre lo stesso faceva Redman poco dopo per guasto al motore. All'ottantaduesima tornata, cioè a tre giri dalla fine, sosta di Edwards e all'ultimo giro, con stupore generale, Scheckter ha superato Regazzoni, venendo così a trovarsi in terza posizione.

André Royez

10 giri	20 giri	30 giri	40 giri	50 giri	60 giri	70 giri
Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Fittipaldi	Fittipaldi	Fittipaldi	Fittipaldi
Fittipaldi	Fittipaldi	Fittipaldi	Lauda	Lauda	Lauda	Lauda
Lauda	Lauda	Scheckter	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni
Scheckter	Scheckter	Lauda	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter
Peterson	Peterson	Peterson	Hunt	Depailler	Beltoise	Hailwood
Hunt	Hunt	Hunt	Depailler	Beltoise	Hulme	Jarier
Depailler	Depailler	Depailler	Hailwood	Hulme	Hailwood	Beltoise
Pace	Pace	Hailwood	Beltoise	Hailwood	Jarier	Hulme
Beltoise	Beltoise	Beltoise	Ickx	Jarier	Watson	Redman
Reutemann	Hailwood	Ickx	Hulme	Watson	Redman	Schuppan
14. Merzario	11. Merzario	25. Brambilla	22. Brambilla	20. Brambilla	18. Brambilla	17. Brambilla



NIVELLES - Una giornata spesa praticamente per niente, quella di venerdì con le prime prove, perché il tempo si è messo al brutto e la pioggia ha bagnato la pista fin quasi alla fine dell'orario previsto. Di conseguenza i tempi ottenuti sono stati relativamente bassi, anche se nel finale con pista asciutta almeno in modo parziale, parecchi hanno potuto girare. Il più veloce non è stato Lauda, ma la cosa aveva valore relativo proprio perché non tutti avevano provato nelle stesse condizioni.

Molti hanno preferito limitare i giri di prova allo stretto indispensabile, per non correre rischi inutili, come è stato il caso delle Lotus. Segnalate due uscite di strada, una di Stuck che ha danneggiato la parte anteriore della macchina, il che ha costretto poi

ad una riparazione complicata, ed una di Regazzoni che ha posto due ruote su una parte di pista ancora molto umida, per cui la macchina ha sbandato finendo di muso contro le reti di protezione. Ha danneggiato anche la sospensione, che i meccanici hanno dovuto cambiare.

Sfortunatissimo Brambilla. Dopo pochi giri gli si è rotta la cinghia dentata della distribuzione, e per la sostituzione i meccanici hanno dovuto lavorare a lungo, per cui non ha potuto essere in pista al momento in cui c'erano le condizioni per i tempi decenti.

Il sabato invece le condizioni sono state eccellenti, con ritorno del sole e con la pista asciutta, anche se sul finire l'impiego di gomme speciali a mescola tenera per fare i tempi ha

fatto lasciare molta gomma su parecchie curve.

Di nuovo sfortunatissimo Brambilla. Appena in pista dopo un giro e mezzo gli si è rotta di nuovo la cinghia della distribuzione segno che qualcosa era storto negli allineamenti delle varie puleggie. Per cui hanno deciso di cambiare il motore, cosa che non è stata fatta in tempo per permettergli di essere in pista e quindi ottenere un tempo buono.

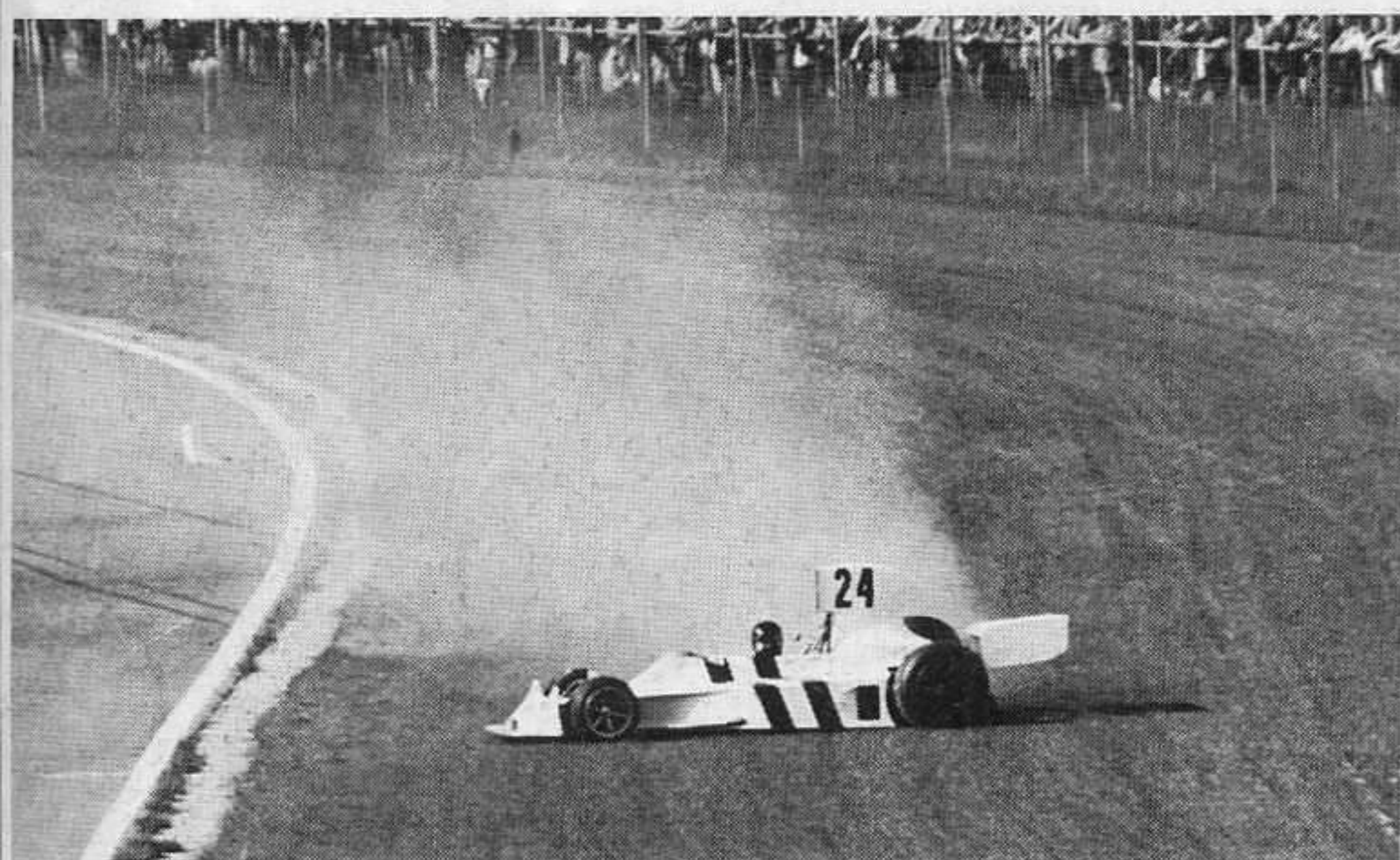
Le macchine di Pace e di Merzario, che nella prima giornata non erano molto a punto, sono apparse migliorate. Quella di Merzario aveva gli allineamenti alterati dopo la riparazione conseguente all'incidente del Jarama, ed il controllo ha permesso di metterla in condizioni buone, per cui Merzario ha potuto spingere a fondo.

A venti minuti dalla fine egli aveva il miglior tempo assoluto, e soltanto nel finale qualcuno gli è andato davanti, anche se per Regazzoni c'è stato l'aiuto dei cronometristi.

I tempi delle Ferrari erano relativamente bassi, in confronto a quelli di Peterson e Fittipaldi, ma le due macchine italiane sono andate in pista nel finale per tentare il colpo a sorpresa. Riuscito a metà per il ritardo con cui si sono decisi a girare. Lauda infatti ha potuto compiere soltanto tre giri prima della bandiera a scacchi e l'ultimo è stato quello che gli ha dato il tempo migliore. Se ne avesse potuto fare ancora uno di certo poteva scendere ancora di qualche decimo, ottenendo la effettiva prima posizione. Che invece è andata a Scheckter, la cui Tyrrell è andata molto bene, mentre quella

BRAMBILLA il più sfortunato nelle prove

Il regalo a Clay ha guastato la festa TYRRELL



A sinistra, al 45. giro di corsa si rompe qualcosa nella sospensione posteriore destra della Hesketh di Hunt, che in quel momento era quinto. La vettura parte in un lungo testa-coda che si conclude bene, nel vasto prato che fascia la pista, non ostante i timori di Hunt: ecco cos'è una pista sicura



Qui sopra, la sbandata si è conclusa, ancora prima della rete di contenimento. Hunt constata i danni, fra cui la perdita di una parte della carenatura laterale destra. Sotto, eccolo andare ai box precedendo la JPS di Peterson



Ickx non ha potuto fare una gran figura, davanti al suo pubblico. Fra le cause del suo ritiro, anche noie ai freni. Sembra che nelle prove preliminari della Goodyear, Ickx avesse rotto uno dei « famosi » alberini anteriori dei freni interni, sulla sua JPS-9, finita poi nelle reti di protezione

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	VENERDI'	SABATO
Clay Regazzoni	Ferrari 312 B-3 74	1'17"76	1'09"82
Jody Scheckter	Tyrrell-Ford 007	1'21"9	1'10"86
Niki Lauda	Ferrari 312 B-3 74	1'14"14	1'11"04
Emerson Fittipaldi	Texaco-Marlboro-Ford M23	1'17"07	1'11"80
Ronnie Peterson	Lotus-JPS-Ford MK 9	1'21"18	1'11"21
Arturo Merzario	Iso-Marlboro-Ford IR	1'26"81	1'11"29
Jean-Pierre Beltoise	BRM-Motul P 201	1'17"92	1'11"39
Carlos Pace	Surtees-Fina B&O-Ford	1'29"91	1'11"46
James Hunt	Hesketh-Ford 308	1'15"81	1'11"53
Hans-Joachim Stuck	March-Ford 741	—	1'11"57
Patrick Depailler	Tyrrell-Ford 007	1'19"76	1'11"60
Denis Hulme	Texaco-Marlboro-Ford M23	1'23"00	1'11"61
Mike Hailwood	McLaren-Yardley-Ford M23	1'22"60	1'11"98
Vern Schuppan	Ensign-Ford MN 1	1'26"53	1'12"02
Henri Pescarolo	BRM-Motul P 160 E	1'23"34	1'12"33
Jacky Ickx	Lotus-JPS-Ford MK 9	1'21"32	1'12"42
Jean-Pierre Jarier	UOP-Shadow-Ford DN 3	1'16"38	1'12"53
Brian Redman	UOP-Shadow-Ford DN 3	1'16"58	1'12"73
John Watson	Brabham-Exagon-Ford BT42	1'21"64	1'12"76
Tom Price	Token-Ford RJ 02	1'22"26	1'12"85
Guy Edwards	Embassy-Lola-Ford T 370	1'20"64	1'13"33
Rikki von Opel	Brabham-Ford BT 44	1'19"92	1'13"34
Tim Schenken	Trojan-Ford T-103	1'20"96	1'13"36
Carlos Reutemann	Brabham-Ford BT 44	1'26"20	1'13"47
Francois Migault	BRM P 160 E	—	1'13"49
Jochen Mass	Surtees-Fina B&O Ford	1'18"47	1'13"81
Teddy Pilette	Brabham-Ford BT 42	1'17"97	1'14"05
Gerard Larrousse	Brabham-Ford BT 42	1'30"45	1'14"22
Graham Hill	Embassy-Lola-Ford T 370	1'20"22	1'14"30
Gijs Van Lennep	Iso-Marlboro-Ford IR	1'25"16	1'15"60
Vittorio Brambilla	March-Beta-Ford 741	1'23"81	—
Leo Kinnunen	Brabham-Ford BT 42	1'51"43	—

In neretto, il tempo valido per lo schieramento di partenza

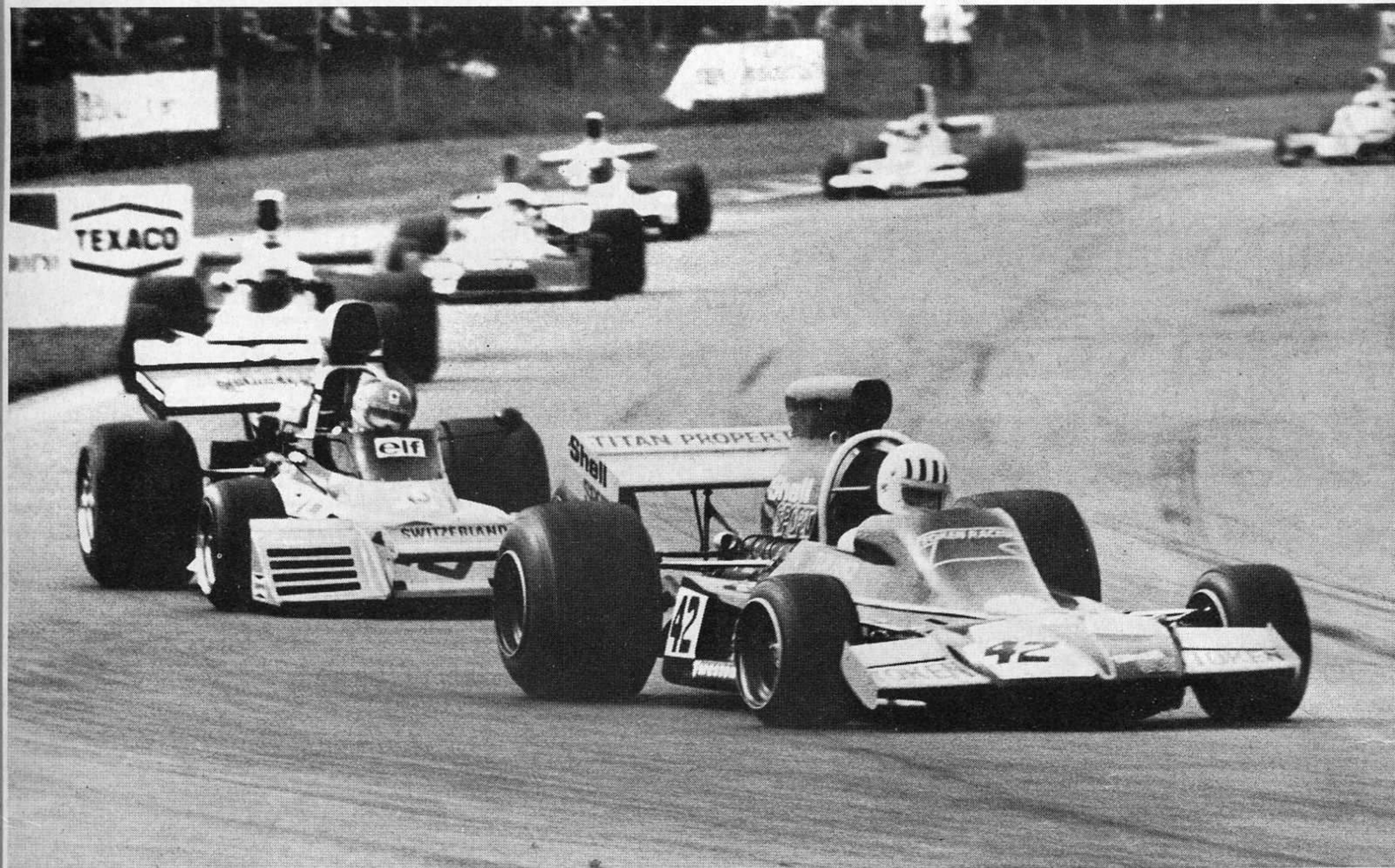
di Depailler aveva qualcosa di non perfetto alla trasmissione.

Alla fine, tuttavia, i cronometristi hanno attribuito un tempo favoloso a Regazzoni, tempo fantasioso perché nessuno lo aveva registrato, nemmeno alla Ferrari, che è stato contestato anche dai cronometristi della Heuer che qui avevano provato il nuovo sistema di rilevamento tempi già usato in forma sperimentale a Monza.

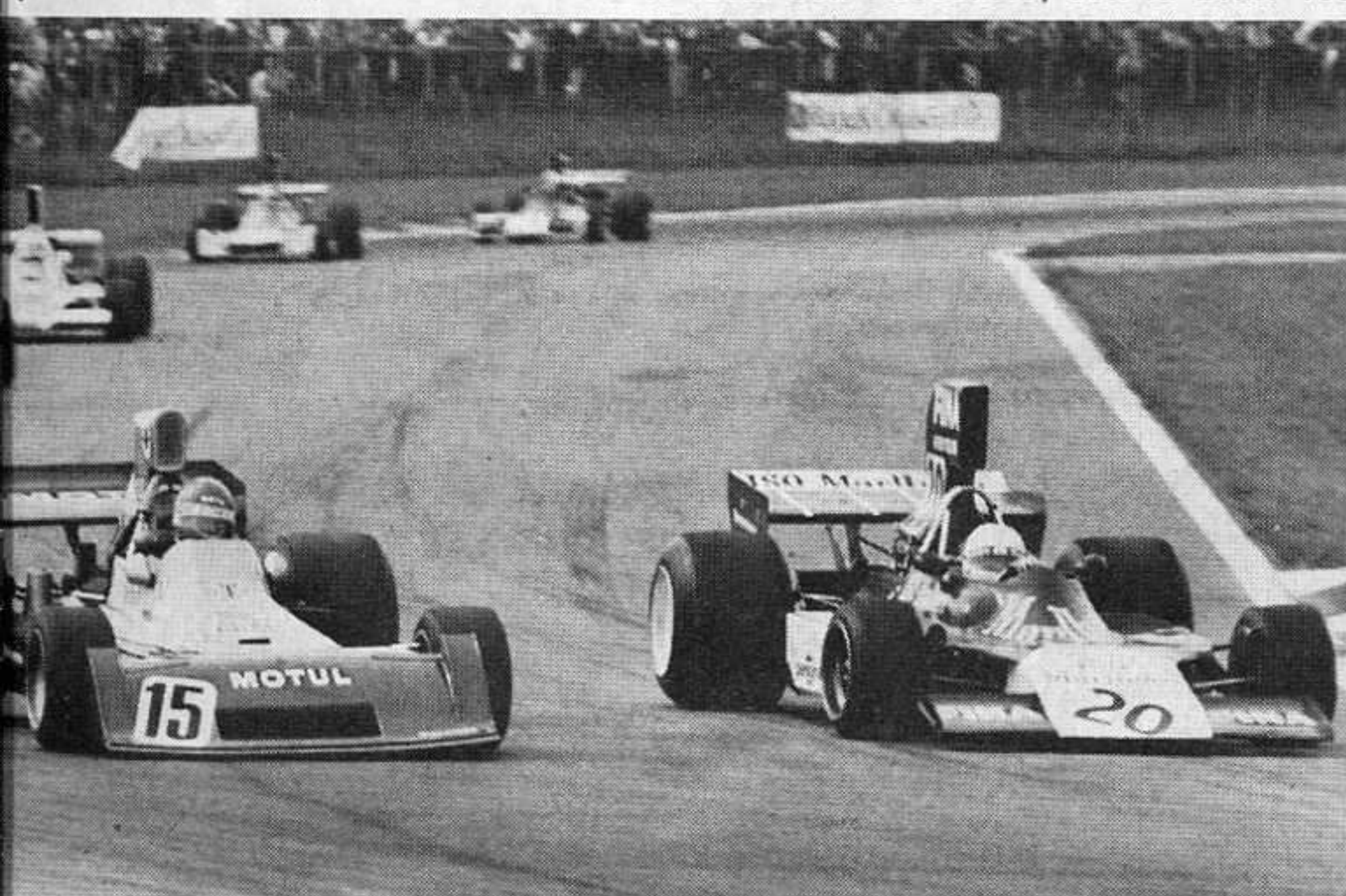
Non c'è stato niente da fare, e il tempo di Regazzoni non è stato modificato, anche se lui stesso e Luca Montezemolo hanno dichiarato essere un regalo. Per contro, i cronometristi avevano dato a Fittipaldi e Merzario tempi che erano meno buoni dei reali e dopo un controllo hanno corretto l'errore, il che ha dato lo schieramento finale di partenza che sapete.

Nelle prove della domenica mattina tutti hanno controllato le macchine e Merzario ha potuto accorgersi che taluni guai al motore riscontrati il giorno prima erano persistenti, nonostante che avessero cambiato accensione e iniezione. Così, per evitare sorprese hanno preferito cambiare il motore, operazione effettuata stavolta con calma perché il tempo c'era.

La Lotus di Peterson, che era uscito di strada sabato, subito dopo aver fatto il suo miglior tempo, è stata riparata e andava bene. La macchina di Carlos Reutemann, poco buona in prova per via del motore mal alimentato, era stata rifatta completamente, utilizzando molte parti della vettura di scorta.



In certi momenti, il Gran Premio si è spezzettato in tanti duelli. Vediamo, sopra, Regazzoni impegnato da Peterson, già attardato da un cambio di pneumatici. Sotto, Merzario in risalita lotta con Pescarolo, con la BRM 160



DALL'INVIATO

NIVELLES - In Belgio si è vista una nuova macchina che si aggiunge a quelle già numerose del parco F. 1. E' la Token, costruita per Tom Price e che è talmente nuova che il suo montaggio è stato terminato praticamente sulla pista appena prima delle prove. Piacevole da guardare per la sua linea a cuneo molto aggraziata grazie anche ad un musetto molto affilato, la Token ricorda un poco la Brabham per i fianchi leggermente spigolosi, ed anche per le sospensioni che sono molto classiche.

Radiatore acqua anteriore, inclinato in avanti, e radiatori olio sui fianchi della macchina, in due tunnel ai lati del roll-bar. Sospensioni anteriori classiche con doppi triangoli sovrapposti ed ammortizzatori esterni, e sospensioni posteriori a quadrilatero inferiore, braccio trasversale superiore regolabile e due puntoni di reazione, con barre stabilizzatrici. Per questa macchina sono stati previsti i freni entrobordo, per i quali sono già predisposti sia i supporti interni, con due robuste rotaie assiali, sia le finestre sulla carrozzeria per il raffreddamento. Tuttavia qui la macchina aveva freni sulle ruote.

Una originalità è data dal comando del cambio, che ha una leva molto lunga e fissata al cruscotto su un cuscinetto, in modo da essere leggermente scorrevole per gli spostamenti assiali, e che in posizione mediana porta la corta leva con la impugnatura.

Il fulcraggio necessario ad operare gli spostamenti assiali e radiali è costituito da una seconda leva pressoché parallela, che congiunge il braccio di manovra con il fianco interno della scocca, mediante una rotula che permette il movimento.

Novità sulla Ensign affidata ora a Vern Schuppan. La macchina è stata completamente modificata nella parte anteriore, con una linea aerodinamica che è meno liscia delle prime versioni, ma che assicura molta stabilità e buon raffreddamento. Modificato anche l'abitacolo che è avvolgente ma ad andamento quasi verticale, e resa meno avvolgente la carrozzeria posteriore.

La Ensign ha dato una buona prova e Schuppan ha potuto bene inserirsi tra i « grandi » della formula uno.

Il colore della macchina è stato cambiato ed ora è di un arancione opaco, per la pubblicità che è stata scritta sulle fiancate e che è quella di un commerciante di Hong Kong.

Le Lotus sono state modificate nella parte posteriore, con la definitiva adozione di un alettone unico e non di quello a due piani presentato all'origine. Il supporto di questo alettone è verticale, scorrevole in apposita guida, per le variazioni di altezza, mentre un supporto in lamiera spessa, collegato al cambio, è dotato di una serie di fori di fissaggio in varie posizioni che permette di modificare la inclinazione.

Sulla Brabham di Pescarolo è stato utilizzato il nuovo motore



A sinistra, debuttava a Nivelles la Token, che qui vediamo con l'ottimo Price precedere la Brabham di Larrousse. Sopra, Pace con la Surtees TS 16, sponsorizzata dalla Fina e dalla Bang & Olufsen, patrocinatrice del GP

C'erano anche novità tecniche (a cominciare dalla «deb» Token)

Un cambio sul cruscotto

che la marca inglese ha messo a punto e che dovrebbe permettere maggior potenza e migliori accelerazioni. Pescarolo dice che la spinta di questo motore è notevole e che è molto migliore di quello vecchio. Sarà probabilmente utilizzato da Beltoise sulla macchina nuova, a Montecarlo, dove ci sarà una macchina nuova anche per Pescarolo.

Questo nuovo BRM è molto simile all'altro e si distingue esteriormente per una piccola diffe-

renza sul coperchio delle punterie, che ha i bulloncini di fissaggio infossati e non esterni come sul vecchio. Le modifiche sostanziali riguardano la diminuzione della corsa e quindi un leggero aumento dell'alesaggio, oltre a miglioramenti meccanici.

Un esperimento curioso è stato effettuato sulla McLaren di Fittipaldi, che durante le prove libere della domenica mattina è stata dotata di un alettone posto in posizione molto bassa e molto



Il gruppo dei primi quattro (Fittipaldi, Lauda, Regazzoni e Scheckter), piomba compatto sulla Brabham di Von Opel, che aveva la BT 44 precedentemente usata da Roberts. Il problema dei sorpassi è stato a volte determinante

arretrata rispetto a quella normale. Più in basso della altezza massima delle ruote posteriori, l'alettone ha potuto essere posto a più di un metro dall'asse delle ruote posteriori, con una interpretazione dei regolamenti che ci è parsa legittima anche se parecchia gente ha storto il naso. Non è stato però possibile valutare effettivamente la reale efficacia di questa posizione che è stata solo sperimentale.

f. l.

ROBARTS nemmeno i soldi!

LONDRA - Il «fuoco di paglia» **ROBARTS** è durato poco e il suo legame con la Brabham è già rotto. Quando gli hanno chiesto se il pilota era stato licenziato, o se si era usufruito di una clausola che permetteva di privarsi di lui se non si fosse qualificato fra i primi venti, nei suoi primi tre Grandi Premi, Ecclestone ha risposto: «Non c'entrano né Richard né le sue prestazioni, si tratta soltanto di denaro. Un suo amico aveva detto che avrebbe trovato un patrocinatore, oppure fornito lui stesso i soldi, e invece non si è visto niente e non possiamo permetterci di dare la vettura a Roberts. In fondo non potremmo permetterci neppure Carlos, ma con lui abbiamo qualche probabilità di rifarci almeno in parte».

● L'accordo di Opert «mentore» dello svedese Bertil Roos, che correrà nel Grand Prix svedese con la Shadow, è per una sola gara per il momento. C'è però una forte possibilità che Roos partecipi al GP degli Stati Uniti, se la Shadow deciderà di fare gareggiare tre vetture.



Il giorno della corsa, fortunatamente con un tempo buono, è vissuto anche su molte manifestazioni di contorno, come corse per Formula Renault, vetture berline di serie, ed esibizioni di vetture dragsters in impennata

AL NURBURGRING

provano anche le F.1

Sarà REDMAN il partner di MERZARIO

NIVELLES - Gianni Marelli è capitato a Nivelles sabato mattina, con l'evidente scopo di definire le trattative con qualche pilota in vista della 1000 chilometri del Nurburgring. Infatti Mario Andretti non potrà venire in Europa perché le cose non vanno tanto bene con la sua macchina di Indianapolis ed ha noie per la qualificazione.

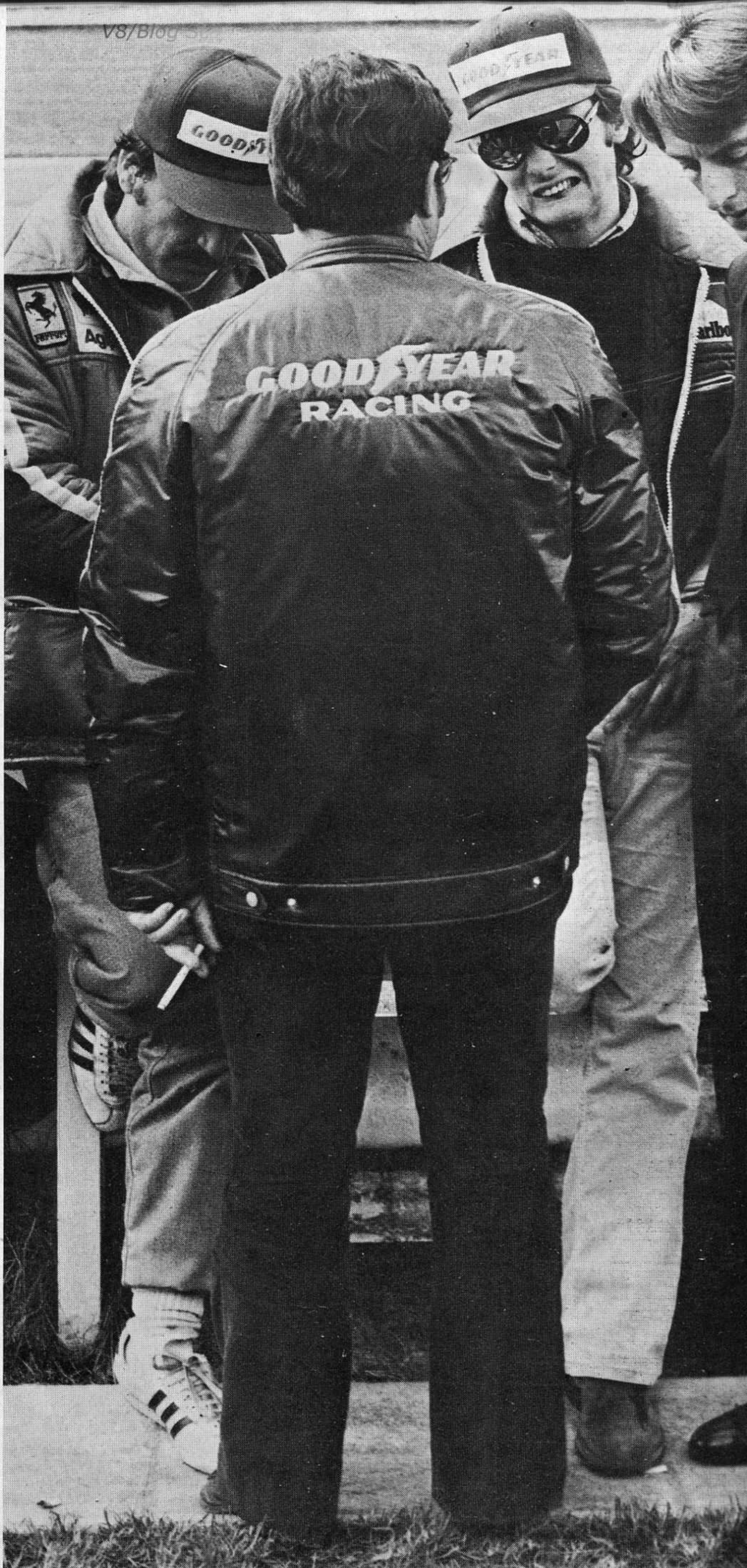
Di conseguenza, si è aperta la sua successione sulla macchina che sarà guidata da Merzario, dato che per le altre due gli equipaggi Stommelen-Reutemann e de Adamich-Facetti sono già costituiti.

Pareva che Carlos Pace fosse l'uomo in predicato, ma probabilmente non si è potuto mettere d'accordo tutti, visto che tra l'altro la formazione di una coppia deve trovare consenzienti anche i due componenti. E Merzario avrà avuto certo qualcosa da dire ricordando il '73. Così Marelli lo si è visto parlare a lungo con Brian Redman, che alla fine pare si sia convinto di affrontare un tour de force (per i suoi impegni 5000). Redman così sarà al Nurburgring a far coppia con Merzario, mentre a Imola dovrebbe « rientrare » ICKX.

Intanto tutto il « circo » si è trasferito sul circuito tedesco dove sono in programma questa settimana anche prove F. 1. Invece nella settimana scorsa è stata poco fortunata l'anticipato test dell'Alfa-Autodelta al « ring » per i test di preparazione in vista della 1.000 chilometri mondiale del 19 maggio. Un tempaccio da lupi con neve e pioggia violenta, senza il benché minimo raggio di sole che permettesse alla pista di potersi asciugare completamente. Soltanto nel primo pomeriggio di mercoledì le condizioni ambientali hanno permesso a Rolf Stommelen di compiere cinque giri completi della « Nordschleife ».

L'avventura era cominciata, come abbiamo pubblicato nell'ULTIMA MORA del nostro settimanale), lunedì 6 maggio con macchine e piloti accolti da una vera bufera di neve, tramutatasi poi in un insistente quanto noioso nevischio. Nulla da fare, quindi, se non un giro di ricognizione a bordo di un Alfa 2000. Martedì non nevicava più ma pioveva ed era pertanto escluso di poter affrontare i 22 chilometri ed oltre del circuito con le macchine sport. Nel pomeriggio, a pioggia cessata, le sport hanno fatto la loro apparizione ed i piloti si sono alternati alla guida però sulla « Sudschleife » o piccolo circuito di 7.747 metri.

Mercoledì, in attesa che la pista si asciugasse vista la mancanza di pioggia, le vetture hanno ancora percorso 12 giri del piccolo circuito, poi, come abbiamo detto, nel primo pomeriggio Stommelen ha affrontato il grande per un test impegnativo. Tuttavia, causa la pista bagnata in alcuni punti difficili, specie nelle curve della parte bassa del circuito, il tedesco non ha potuto fare meglio di un 7'30" che è assai lontano dal 7'12"8 della Matra del povero Cevert. Bisogna tenere presente, però, che ad unanime parere dei piloti che hanno provato, i rapporti usati erano troppo corti e che quindi occorrerà modificarli.



LARROUSSE TARGATO STRATOS...

● Prima doveva essere Elford, ma poi si è finito per preferire LARROUSSE e l'accordo è stato concluso da qualche giorno: il pilota francese della Matra correrà la mini-Targa '74 con la Lancia. Sarà il quarto pilota del team STRATOS in Sicilia, dove arriverà subito dopo il Nurburgring per qualche prova. Fiorio è ancora indubbio se affiancarlo a Munari oppure a Ballestrieri. Trattandosi di una «GT» non ci sono grossi problemi di statura a complicare lo spostamento

del sediolino in abitacolo. Invece ce ne sono per assicurare l'«equilibrio» di squadra. Perché mettere Munari insieme a Andruet vorrebbe dire evitarsi bagarre in famiglia. E poi c'è la faccenda dei tipi di Stratos in gara. Potrebbe esserci il turbo e in questo caso è considerato più giusto darlo ai due piloti ufficiali lasciando a Larrousse-Ballestrieri il due valvole.

● A proposito della Beta coupé, il successo pare sia stato istantaneo dopo il lancio ginevrino. Sarebbero già 4000 le prenotazioni dai concessionari e la produzione si aggira sulle 80 vetture al giorno. E' da ricordare che la Beta coupé è già in gr. 3 dal 1.º aprile. Dal 1.º luglio la Lancia spera poi di omologare la STRATOS come GT. Tre piloti noti l'hanno già disponibile: Paleari, Pelganta e Cambiaggi.



Osservando questa foto dell'avv. Aleffi (CSAI-rally) e Saliti (segretario CSAI e laziale-con-scudetto) insieme con Benvenuti, che cosa ci salta subito in mente? Che la CSAI abbia ingaggiato una «guardia del corpo» ad hoc, visto l'aria che tira, no?... Vuol dire che il sottoscritto cercherà di assicurarsi... Monzon!

...ma il Governo non ha «fonti» (che non dicono bugie)?

Abbiamo letto, antereferendum sul Cor-Sera, una intervista in prima pagina col Presidente del Consiglio on. Rumor. Si chiedeva tra l'altro: ... «...E l'austerità? E' finita? E' sospesa? Molti ne hanno contestato l'utilità pratica. Lei che ne dice?».

«Sinceramente temo che dopo un primo momento se ne siano perse di vista le ragioni. Si dice che si trascina solo da noi. Non è vero; per esempio ho letto proprio sul suo giornale che le targhe alterne sono in atto in California...».

Intanto c'è da prendere atto che il Presidente del Consiglio italiano le sue informazioni ufficia-

li di carattere tecnico-economico le attinge dai giornali e non da canali diretti governativi, come sarebbe lecito attendersi. Allora, per accrescere la conoscenza della attuale realtà americana, ed evitare all'on. Rumor di dire clamorose inesattezze (che lasciano evidentemente sconcertati se pensiamo a tanti altri problemi di altri settori, che non siamo noi certo in grado di chiarire) AUTOSPRINT si permette precisare che, sia il Presidente del Consiglio che il grande quotidiano del mattino milanese, hanno affermato una cosa inesatta.

Infatti lo Stato della California non ha mai applicato il regime delle targhe. Soltanto alcuni sobborghi lo hanno fatto, ma volontariamente. Attualmente vi sono negli Stati Uniti ancora restrizioni ma riguardano, per legge, solo lo Stato del Maryland (inclusa la capitale Washington) mentre restrizioni volontarie sono ancora attuate dai cittadini, nella Louisiana, Massachussets, Oregon, Rhode Island.

● Fra non molto dovrebbero fare la loro comparsa le gomme slicks costruite dalla Pirelli che finora si erano solo viste nei listini della casa. Non è improbabile un test a Vallelunga con macchine di F. 3 e comunque il primo pilota che le monterà dovrebbe essere Renzo Zorzi.

● Dicono che nel clan «nannista» di Prato han tirato tutti un sospiro di sollievo quando l'ex pilota Alfa-Iso ha ripreso — sia pure da gentleman — l'attività nella 1000 km Monza con l'Abarth in coppia con Rosselli. Finché non è tornato a sfogarsi pare che non lasciasse molto «vivere» i suoi dipendenti della concessionaria Alfa: era sempre nervoso, agitato e poteva sfogarsi solo in mattutine rincorse con una maximoto da cross sulle alte colline pratesi. Invece adesso Nanni sarebbe più rilassato. (Pare che anche la partecipazione col due litri a Imola rientri nella cura...).

Marcellino

Troppo tifo per Agostini

Giacomo Agostini è un grande campione. Però quest'anno corre per una marca giapponese. Per cui proprio non si riesce a capire perché la stampa e la televisione esaltino al massimo le sue prestazioni, a scapito di quelle di Read che, d'accordo, è inglese, ma mette a repentaglio la pelle per portare alla vittoria le macchine italiane, frutto del lavoro di tecnici e di maestranze italiani. Una vittoria della Yamaha può anche fruttare al simpatico «Azo» tanti bei dollari, ma un successo della MV significa lavoro alle maestranze di Cascina Costa. Qui non si tratta di fare del nazionalismo, ma semplicemente di non perdere completamente di vista gli interessi nazionali.

Remo Uga (Milano)

● Questa lettera è comparsa nella posta dei lettori dell'immane quotidiano milanese. C'è da stupirsi più di nulla? Sta a vedere che adesso hanno colpa i piloti italiani se i costruttori nazionali li snobbano a vantaggio degli stranieri!... Comoda eh questa tesi?...

● Gianni Restelli è un perfetto anfitrione. Per bocca di Tavoni aveva invitato quattro o cinque amici bolognesi a casa sua per bere una bottiglia di champagne. E' accaduto, però, che gli esuberanti petroniani si sono presentati in... quindici e le bottiglie stappate sono passate da una ad una cinquina con abbondanti razioni di whisky quale contorno. Restelli ha fatto buon viso a tanto gioco pesante e, dopo averci pensato, ha offerto anche il suo letto.



● Questa macchina PULISCITUTTO che pare faccia miracoli a Mosca potrebbe venire buona proprio in questi giorni in Italia: ce ne sono di muri da ripulire! E magari servisse anche per le coscienze e gli errori dei politici!...

... che a 10 chilometri da Waterloo, la leggendaria pianura napoleonica, spirasse un po' d'aria di dubbio per il clan ferrarista si era avvertito sin dalle prove. E questa foto lo testimonia a sufficienza: la perplessità di Regazzoni, il ghigno di Lauda, il viso pensieroso di Luca Montezemolo sono significativi. La Tyrrell ha appena realizzato la prodezza con la ritrovata speranza Scheckter e la «trovata» dei cronometristi belgi che scoprono un favoloso record di Regazzoni non basterà a cambiare le carte del risultato. Non servirà nemmeno il fair play dell'abilissimo «Kissinger» ferrarista, il super d.s. romano, che si offrirà a Tyrrell per riparare l'errore, a trovare tra qualche ora nel risultato la contropartita premio di tanta sportività. Forse, lo stesso pizzico di umiltà controllata avrebbero dovuto averla i due piloti ferraristi che dopo la Spagna si erano lasciati andare a già facili liquidazioni di tutto il potenziale avversario, riducendo il mondiale '74 ormai ad un affare in famiglia. Comunque sembra sempre più aver ragione il Regazzoni-Bernacca, il quale aveva anticipato: «Sbaglia chi crede che siamo favoriti nei circuiti più veloci; adesso alle nostre dodici cilindri vanno meglio i circuiti tipo Jarama e Montecarlo...». Ha detto proprio così, aggiungendo: «Ma chi vi credete sia quello Scheckter...».

● A Vallelunga la cronaca nera è di casa ma ad onor del vero qualche volta ci sono anche motivi di distensione. E' accaduto domenica 5 poco prima che partisse una gara di G. 1. Le macchine erano già schierate ed il direttore aveva già dato i tre minuti, quando dai Cimini si è visto risalire lentamente un autotreno con rimorchio stracolmo di balle di paglia.

● Il presidente dell'Associazione Corridori, ing. Vittorio Ceard, mi ha inviato una lettera nella quale risponde ai rilievi sul funzionamento dell'ANCAI fatti da Andrea de Adamich attraverso le pagine di Autosprint, in una lettera apparsa nel n. 19. Pubblicheremo la risposta dell'ing. Ceard nel prossimo numero, nella rubrica della posta.

Il «contorno» al G.P. ha creato l'atmosfera

Un testacoda quasi al traguardo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NIVELLES - Il G.P. del Belgio è stato preceduto da gare abbastanza interessanti e, comunque, tutte le prove disputate al levarsi del sipario hanno avuto il merito di offrire al numeroso pubblico, folla addirittura si potrebbe dire un inizio della manifestazione interessante, che ha creato la giusta atmosfera per gli spettatori che dopo avrebbero vissuto momenti ancora più emozionanti.

Ci sono state la corsa per le Simca nella quale, battendosi ad armi uguali, i piloti hanno rivaleggiato in audacia per tenere a freno Marquet, decisamente superiore, quella di Formula Renault svoltasi in due manches e finale, nella quale i due leaders delle eliminatorie, Couderc e Pironi, hanno perso ogni possibilità di successo per motivi diversi. Per concludere la corsa per Gordini, forse la più spettacolare, nella quale si sono potuti vedere piloti veramente di classe gareggiare «come si deve», con molto stile e soprattutto con molta efficacia.

In poche parole, lo ripetiamo, un'«ouverture» veramente bella davanti a un pubblico viziato dalle corse stesse, dal sole meraviglioso e dallo schieramento di Formula 1 i cui componenti si sarebbero poi battuti davanti ai suoi occhi.

Già in prova, per la gara della Formula Renault, Couderc si era rivelato il più veloce. Nella prima manche non si è smontato, prendendo la testa già dopo i primi metri per non abbandonarla più. Coche doveva dimostrarsi più coriaceo degli altri avversari, infatti dopo avere occupato il secondo posto anche lui non lo ha più mollato. Dietro, quattro o cinque vetture procedevano muso contro coda e alle spalle dei leaders emergevano specialmente Jumelle e Sourd che si sono alternati in modo appassionante, con vantaggio finale per Jumelle. Analogo duello fra Jallot e Gicquel e il lussemburghese si difendeva molto bene in mezzo alla muta.

Nella seconda manche Pironi non ha avuto vita facile, come l'aveva avuta Couderc nella prima. Prendeva la testa Langlois, che però al giro seguente passava molto attradato. Veniva sostituito in prima posizione da Macaire, seguito a ruota da un Pironi molto a suo agio. Ha dovuto però aspettare il quinto giro, per strappare la prima posizione all'avversario, e in questa seconda manche la battaglia, tutto sommato, si svolgeva fra Yver e Dallest, il quale a tre giri dalla fine superava Yver e Macaire, conservando poi la posizione fino alla fine.

Nella finale lo schieramento era naturalmente formato dai piloti che avevano segnato i tempi migliori nelle due manche. Di nuovo scattava in testa Couderc, seguito dal vincitore della seconda manche, Pironi e da Coche. Al terzo giro Couderc si staccava leggermente mentre Dallest e Coche si superavano spesso, al quarto giro Dallest era attradato.

Intanto Couderc aumentava il proprio vantaggio, mentre all'ottavo giro non si vedeva più passare Pironi. A metà gara, al decimo giro, Couderc era sempre in testa e non pareva avere problemi. Quanto a Dallest, ha fatto una bella rimonta, avvicinandosi rapidamente a Coche. Anche la rimonta di Snobeck era piuttosto spettacolare. Dopo, i mutamenti di scena sono diventati scarsi, ma alla fine del sedicesimo giro Couderc ha fatto un testacoda, poco prima del traguardo. A questo punto è passato in testa Coche, davanti a Dallest, seguito dall'ottimo Snobeck. La finale è stata molto più animata delle due manches, i cui leaders non sono stati molto fortunati: infatti Pironi ha dovuto ritirarsi troppo presto e Couderc ha perso ogni speranza col testacoda.

André Royez

GARA PER VETTURE di Formula Renault - Nivelles, 12 maggio

LA CLASSIFICA

Prima manche: 1. Couderc 15'01''3; 2. Coche 15'12''0; 3. Jumelle 15'15''5; 4. Sourd 15'15''7; 5. Jallot 15'16''7; 6. Gicquel 15'17''4; 7. Morel 15'21''7; 8. Feitler 15'27''7; 9. Schlessler 15'28''3; 10. Dorchy 15'29''7.

Seconda manche: 1. Pironi 15'05''7; 2. Dallest 15'06''3; 3. «Macaire» 15'08''1; 4. Yver 15'08''6; 5. Bochet 15'18''3; 6. Gabreau 15'22''5; 7. Raulet 15'28''2; 8. Thievin 15'30''4; 9. Laus 15'38''7; 10. Patte 15'41''0.

FINALE: 1. Coche, 20 giri in 29'59''6, media kmh 148,993; 2. Dallest 30'00''5; 3. Snobeck 30'01''1; 4. Sourd 30'02''6; 5. Couderc 30'04''0; 6. Mathiot 30'05''0; 7. Yver 30'06''6; 8. Morel 30'07''6; 9. Macaire 30'09''5; 10. Bochet 30'24''9; 11. Jallot 30'25''4; 12. Dorchy 30'27''9; 13. Raulet 30'28''6; 14. Boyer 30'39''6; 15. Schlessler 30'41''3.

DELPLANQUE nella «GORDINI»

NIVELLES - I due animatori della Coppa Gordini sono stati Derlot e Delplanque. Con grande sfoggio di autorità, Derlot ha subito preso la testa e l'ha conservata fino al sesto giro, quando con ottima condotta di gara Delplanque lo ha superato alla curva davanti alle tribune, passando all'interno con uno stile che molti potrebbero invidiarlo. Da quel momento Delplanque ha controllato la corsa senza sforzo, davanti al suo sfortunato avversario. Alle loro spalle Jallot, Guyot e Hubert hanno contribuito ad animare la gara, che non solo è stata interessante, ma ha dato modo di vedere alcuni piloti che fra non molto dovrebbero mettersi in luce.

COPPA GORDINI - Nivelles, 12 maggio 74
LA CLASSIFICA

1. Delplanque 15 giri in 27'21''9, media kmh 122,477; 2. Derlot 27'23''3; 3. Perroy 27'24''2; 4. Guyot 27'29''1; 5. Boinot 27'39''1; 6. Hubert 27'40''3; 7. Malosse 27'41''; 8. Gouthier 27'41''; 9. Le Strat 27'45''1; 10. Ranson 27'51''5.

Giro più veloce: Delplanque 1'47''8, media 124,363 kmh.

MARQUET in Coppa SIMCA

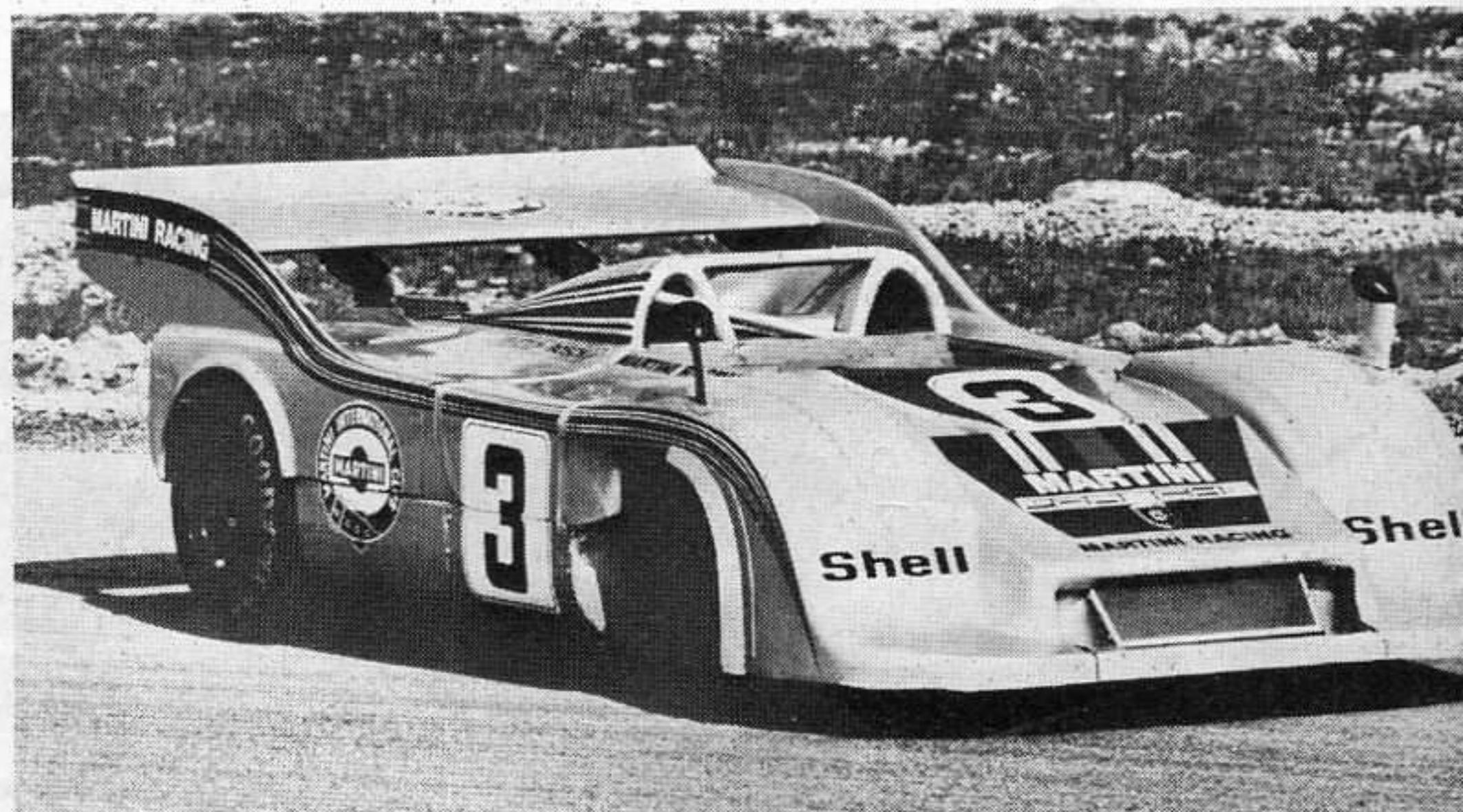
NIVELLES - Il punto saliente della Coppa Simca Rally è stato la supremazia di Marquet il quale, pur senza ricorrere ad alcun trucco particolare, ha comunque messo in mostra una superiorità notevole, dando prova di una ottima conoscenza del circuito... e della sua vettura, e mettendo in luce una grande classe.

Fino dalla partenza ha preso la testa, davanti a Delhaes, e non ha più abbandonato la posizione. All'ultimo dei dieci giri Delhaes, secondo fino a quel momento, ha superato il traguardo al quinto posto, lasciando il posto che occupava prima a Laine. Questi si era battuto molto bene, durante tutta la gara, contro Courmont, mentre Gaspard e Vanderheyden sono pure stati eccellenti primattori.

COPPA SIMCA RALLYE 2 - Nivelles, 12 maggio 1974
LA CLASSIFICA

1. Marquet 10 giri 18'47''3; 2. Laine 18'49''; 3. Courmont 19'04''9; 4. Gaspard 19'09''5; 5. Delhaes 19'09''7; 6. Van Der Heysden 19'21'' e 1; 7. Delvenne 19'27''2; 8. Francois 19'29'' e 6; 9. Van Der Heyden 19'30''3; 10. Peucelle 19'33''9.

• Il direttore della rivista AUTOSPORT si scusa con chiunque abbia puntato denaro sulla sua vittoria nella recente gara Mexico, svoltasi a Brands Hatch. Spiega che un grave attacco di «svanimento cerebrale» lo ha fatto restare immobile sullo schieramento... finché non è riuscito a trovare il freno a mano! (Auguriamoci che il nostro direttore non si cimenti anche lui in corse... n.d.r.).



La MARTINI cresce come sponsor PORSCHE

Un'auto-pompieri speciale per MULLER

L'identi-kit del turbo-spider

STOCCARDA - Il Martini Racing si è iscritto al Campionato Europa Interserie 1974. Prima corsa quella di Silverstone il 12 maggio al Martini International super sport organizzato dal Martini International Club. Il Martini Racing iscrive a titolo privato una Martini Porsche 917-30 turbospider al Campionato Europeo Interserie. Corrispondente a un nuovo regolamento Interserie questo motore turbo 12 cilindri è stato ridotto in cilindrata da 5 litri a 4 e mezzo coi dettagli tecnici qui uniti. Il pilota è Herbert Muller.

D'altra parte è interessante notare che il Martini Racing metterà a disposizione di tutte queste corse un veicolo di sicurezza. Questa vettura è sotto la direzione dell'O.N.S. e del Martini Racing che ha contribuito così considerevolmente agli sforzi in favore della sicurezza sul circuito. L'equipaggiamento dell'Opel Commodore GSE comporta degli estintori, degli apparecchi di soccorso e delle tute di amianto. Un conduttore, un medico e un vigile del fuoco prendono posto su questa vettura.

L'equipaggio è sostenuto dalle società: Shell per benzina e olio, Bosch per l'elettricità, Bilstein per gli ammortizzatori oltre alla KKK per i turbocompressori e dalla Wiederhold per la verniciatura.

Vettura Porsche 917-10 spider in vetroresina, gruppo 7. Telaio a traliccio tubolare in lega leggera. Sospensioni a quattro ruote indipendenti con triangoli sovrapposti e puntoni di reazione longitudinali posteriori, molle cilindriche a spirale progressive, ammortizzatori Bilstein idraulici a doppio effetto, barre stabilizzatrici regolabili. Sterzo a cremagliera, rapporto 1:13,6. Freni a disco idraulici a doppio circuito. Ruote a gallettone centrale in lega leggera, diametro 15", canale anteriore di 12" e posteriore di 17". Pneumatici anteriori 9.0/24-15, posteriori 14.5/26-15. Cambio a 4 velocità sincronizzate più retromarcia, differenziale autobloccante. Dimensioni: passo 2316, carreggiata ant. 1620, post. 1586; larghezza 2100, lunghezza 3950. Serbatoio da 300 litri. Peso in ordine di marcia, senza carburante 750 kg. Velocità massima 340 kmh.

Motore Porsche a 12 cilindri contrapposti, raffreddato ad aria. Alesaggio 85, corsa 66, cilindrata totale 4494 cc, distribuzione bialbero a catena, 2 valvole per cilindro. Sovralimentazione con due turbocompressori. Potenza 900 CV a 8000 giri. Coppia massima 85 kgm a 6600 giri. Peso del motore 270 chili. Accensione Bosch, alimentazione ad iniezione indiretta Bosch, frizione a tre dischi a secco.



Parallelamente alla presenza nell'Interserie della sua Porsche 917 (nella foto sopra al titolo), la Martini Racing ha messo a disposizione questa Opel Commodore ad iniezione fornita di ogni ritrovato per un'assistenza sempre veloce ed efficace in caso d'incidente

La prima corsa dell'INTERSERIE '74 ha confermato la crisi di questo campionato (e KAUSHSEN ha battuto MULLER)

E' uscita un'ALFA dal MUSEO per far numero contro le «turbo»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILVERSTONE - La prima gara dell'Interserie 1974 è stata vinta in modo convincente da Kauhsen con la Porsche con compressore, davanti a Muller su analoga vettura. Si deve però dire che le prestazioni più appassionanti sono state quelle di Gethin, con una Chevron due litri, il quale ha «perso» un solo giro rispetto ai leaders e si è piazzato quinto assoluto, ottenendo il premio «Pilota della giornata».

Speriamo che le iscrizioni di questa gara non siano indicative del livello che possiamo aspettarci nell'Interserie di quest'anno, infatti dopo le prove il meglio in cui si potesse sperare era di vedere una buona gara per sport due litri. E' giusto ammettere che per quasi tutte le prove la pista era bagnata, ma ciononostante si sarebbe potuto aspettarsi che la posizione al palo venisse ottenuta con un tempo migliore di 1'24" (tanto più che entro dieci minuti dalla fine delle prove sono andate in pista le turismo gruppo 1, che hanno girato più velocemente del loro record di categoria).

MULLER più veloce in prova

Comunque, la posizione al palo è andata a Muller con la Porsche-Martini con compressore 917/20 e accanto a lui, in prima fila, c'era la McLaren di Kelleners col tempo di 1'25"4. Poi venivano Kauhsen, 1'25"5, Lepp su Chevron in 1'27"2. In terza fila due Lola, quella di Raymond (1'27"4) e la T 280 ex Bonnier di Gross (1'27"3). Poi Kraus, su Porsche, e Gethin. Molta gente non si sarebbe meravigliata di vedere Peter vincere la gara l'indomani se fosse piovuto, dato che utilizzava una vettura nuovissima con motore Hart, cioè un motore con fama di grande potenza (anche se Hart non dice una parola). Non mancano poi piloti di club quali Griffiths su McLaren M8E, il brasiliano de Lamare su March, Zapico pure di March e Perschl su KMW, cioè Porsche (veniva fatto di chiedersi se fosse una vettura «storica») oltre a Smith su Chevron.

Quindi altre sei file di discrete due litri e alcune grosse e pateticamente lente vetture, più qualche «varia». Credeteci o meno, in tredicesima fila c'era l'Alfa T33/3 che ottenne la famosa vittoria nella Boac 1000, acquistata poi per il suo museo da Pilkington, che aveva deciso di tirarla fuori per questa gara! L'Interserie non pare promettente, almeno a giudicare da questa prova.

La corsa che...non contava

La prima parte della corsa è stata una «manche sprint» di ventun giri, il cui scopo era molto oscuro dato che non contava per il risultato finale. Per questa manche mancavano sullo schieramento la vettura di Lepp, perché verso la fine della prova il pilota aveva urtato, mentre la vettura «acquaplanava», e i verificatori non erano troppo soddisfatti delle riparazioni apportate durante la notte, sicché sono state riprese durante la «manche sprint». Mentre si svolgeva il giro preliminare Mueller conduceva dietro la vettura staffetta e ha mantenuto il vantaggio su Kelleners, mentre il gruppo arrivava per iniziare la partenza vera e propria.

Alla seconda tornata Kauhsen ha superato Kelleners e si è buttato all'inseguimento di Mueller. Per fortuna questa lotta per il comando ha reso la corsa interessante per tutto il suo svolgimento. Nelle fasi iniziali Kelleners è rimasto in terza posizione, davanti a Kraus, e al secondo giro Gethin aveva già superato Griffiths, passando in quinta posizione. Poi venivano Gross e de Lamare.

Al decimo giro Mueller ha perso la posizione di comando, quando ha commesso un errore nell'abbordare la curva di Woodcote e Kauhsen si è infilato avanti. Una tornata più tardi, però, Mueller aveva riportato la sua vettura «Martini» in testa e l'ha tenuta lì fino alla conclusione, girando sotto 1'20" nelle ultime tornate. Kelleners ha avuto una foratura, ha sostato al box per cambiare la ruota, poi di nuovo per fare controllare la carrozzeria, sicché è praticamente uscito di lizza. Il terzo posto era dunque ora saldamente in mano a Kraus e così è rimasto. Negli ultimi giri Gethin è stato doppiato dai leaders (ma il suo quarto posto non è mai stato determinato) e de Cadenet è riuscito a portare la sua vecchia Ford di Le Mans, con motore DFV, davanti alla McLaren di Griffiths.

Durante l'intervallo, prima della finale, Kauhsen sembrava fiducioso di vincere. La sera prima il motore era stato sostituito e durante la manche si era rilevato che i

rapporti erano sbagliati per la pista asciutta, sicché sono stati cambiati. Lo schieramento per la finale si è formato secondo l'ordine in cui i piloti si erano classificati nella manche, quindi Muller e Kauhsen erano in prima fila, Kraus e Gethin in seconda e così via. In fondo c'erano Kelleners, Raymond e Lepp. De Lamare non è apparso, dato che nel giro di riscaldamento aveva avuto un guasto irreparabile.

GETHIN lotta con KELLENNERS

Questa volta Kauhsen ha condotto fino dalla prima curva e ha continuato così fino alla conclusione. Muller ha fatto altrettanto, in seconda posizione, mentre agli inizi era terzo Kraus e Gethin è diventato quarto appena Griffiths ha fatto un testacoda al secondo giro. Alla terza tornata Kelleners era ormai quinto e tre giri dopo ha strappato a Gethin il quarto posto. Lepp, dal fondo dello schieramento, si era fatto coinvolgere in una lotta per il settimo posto con Raymond, Goss e Barrios, lotta che si è protratta per quasi tutta la gara ed è stata, in fondo, il centro dell'interesse perché le tre vetture due litri e la Lola tre litri hanno effettivamente offerto il miglior spettacolo di questa prima prova Interserie dell'anno.

Nelle prime posizioni la situazione si era più o meno stabilizzata, mentre Kauhsen aumentava il proprio vantaggio giro dopo giro, in parte grazie ai suoi sforzi, in parte perché il muso della vettura di Mueller strisciava sulla pista nelle curve veloci (fra parentesi, pare che una 917/20 comprenda la parte anteriore di una 917/30 coniugata con la parte posteriore di una 917/10). Pian piano Kelleners ha raggiunto Kraus e al quindicesimo giro era in grado di lanciare la sua sfida: sedicesimo è passato in terza posizione. Gethin occupava un solido quarto posto e la Chevron col motore Hart sperimentale faceva ottima impressione, non tradendo assolutamente i problemi di freni che invece aveva, come ha ammesso Peter in seguito.

Più indietro la lotta si è un poco calmata, quando Raymond ha fatto una pas-

seggiata sull'erba, ma al ventiduesimo giro Lepp ha finalmente superato Goss sulla tre litri... fatto che non ha nulla di vergognoso per Goss, alla sua prima gara con quella vettura.

E così la corsa è andata avanti fino alla conclusione, con Kauhsen che ha doppiato senza pietà Kraus al trentesimo giro e quindi Kelleners al trentatreesimo, tanto che soltanto Kauhsen e Mueller hanno coperto la totale distanza. Tutti gli altri procedevano un poco alla bell'e meglio e non si può proprio dire che sia stata una gara appassionante, trattandosi soprattutto di una competizione internazionale. A proposito, Pilkington è arrivato diciassettesimo con la sua Alfa da museo, al volante della quale si è poi allontanato dal circuito. Pare che se ne serva abitualmente, come vettura «di tutti i giorni».

David Hodges

THRUXTON annulla la F. 2 ma... pensa alla F. 1

LONDRA - Dopo molte incertezze (occorreva trovare al più presto 10.000 sterline) la gara per il campionato due litri, in calendario a Thruxton il 27 maggio è stata annullata, non essendo gli organizzatori riusciti a trovare un patrocinio. E' la seconda prova di un campionato internazionale soppressa su questo circuito, l'altra essendo stata quella di F. 2 a Pasqua.

Come dicevamo, non è un fatto inatteso che ha però suscitato un piccolo pandemonio. L'irritazione maggiore deriva dal ritardo nell'annunciare la soppressione della corsa, perché si ritiene che, così facendo, squadre e patrocinatori siano stati trattati con poco riguardo e che quando mancava circa un mese alla competizione gli organizzatori avrebbero dovuto tirare dritto e assumersi gli oneri.

Ironico a dirsi, esiste un patrocinatore molto desideroso di offrire una grossa somma di denaro al circuito per organizzare una corsa... ma deve trattarsi di Formula 1 e null'altro. Quello di Thruxton è il «circuito di casa» dell'AC di Gran Bretagna che per anno organizzò una gara di Pasqua non di campionato a Goodwood... così sui due piedi, ricordiamo che fu vinta da piloti quali Farina e Graham Hill e si rammenterà anche che proprio su quella pista ebbe fine la carriera di Moss. Tornando alla corsa di F. 1 suddetta, la data dovrebbe essere la Pasqua del 1975!

Tutto ciò ha posto il circuito in un certo dilemma: l'attuale pista è veloce, e probabilmente sicura quanto le altre, ma gli impianti quali boxes, parco macchine e così via sono rudimentali, per cui si pensa che potrebbero provocare proteste da parte della GPDA e dei costruttori, il che non sarebbe una buona pubblicità per il circuito. D'altro canto, i responsabili si rendono conto che sarebbe sciocco respingere un patrocinatore, quindi è possibilissimo che la gara si svolgerà.

Se la gara ci sarà potrebbe essere spettacolare, ammesso che il tempo sia bello; se invece sarà brutto, potrebbe risultare malinconica quanto lo è stato il recente GP di Spagna.

La gara di F. 5000, che doveva servire da contorno a quella due litri, si svolgerà regolarmente il 27.

TROFEO MARTINI SUPER SPORT - gara valevole per l'Interserie - Silverstone, 12 maggio 1974

LE CLASSIFICHE

Manche sprint - 21 giri
1. Mueller (Porsche 917/20) 28'29"1, media 208,36 kmh; 2. Kauhsen (Porsche 917/10) 28'35"3; 3. Kraus (Porsche 917/10) 29'45"1; 4. Gethin (Chevron B26) 20 giri (vincitore Classe B 195,18 kmh); 5. De Cadenet (De Cadenet) 20 giri; 6. Griffiths (McLaren M8E) 20 giri; 7. Goss (Lola T280) 20 giri; 8. Barrios (Chevron B26) 19 giri; 9. De Lamare (March 74S) 19 giri; 10. Perschl (KMWSP 30T) 19 giri. Giro più veloce: Mueller 1'19"5 media 213,31 kmh.

Finale

35 giri
1. Kauhsen 47'53"4 media 206,56 kmh; 2. Mueller 48'05"3; 3. Kelleners (McLaren M 20) 34 giri; 4. Kraus 34 giri; 5. Gethin 34 giri (vincitore Classe B, media 195,42 kmh); 6. De Cadenet 33 giri; 7. Lepp (Chevron B 26) 33 giri; 8. Goss 33 giri; 9. Barrios 33 giri; 10. Raymond (Lola T294) 33 giri; 11. Smith (Chevron B23) 32 giri; 12. Perschl 31 giri. Giro più veloce: Kauhsen 1'20"3 media 211,18 kmh.

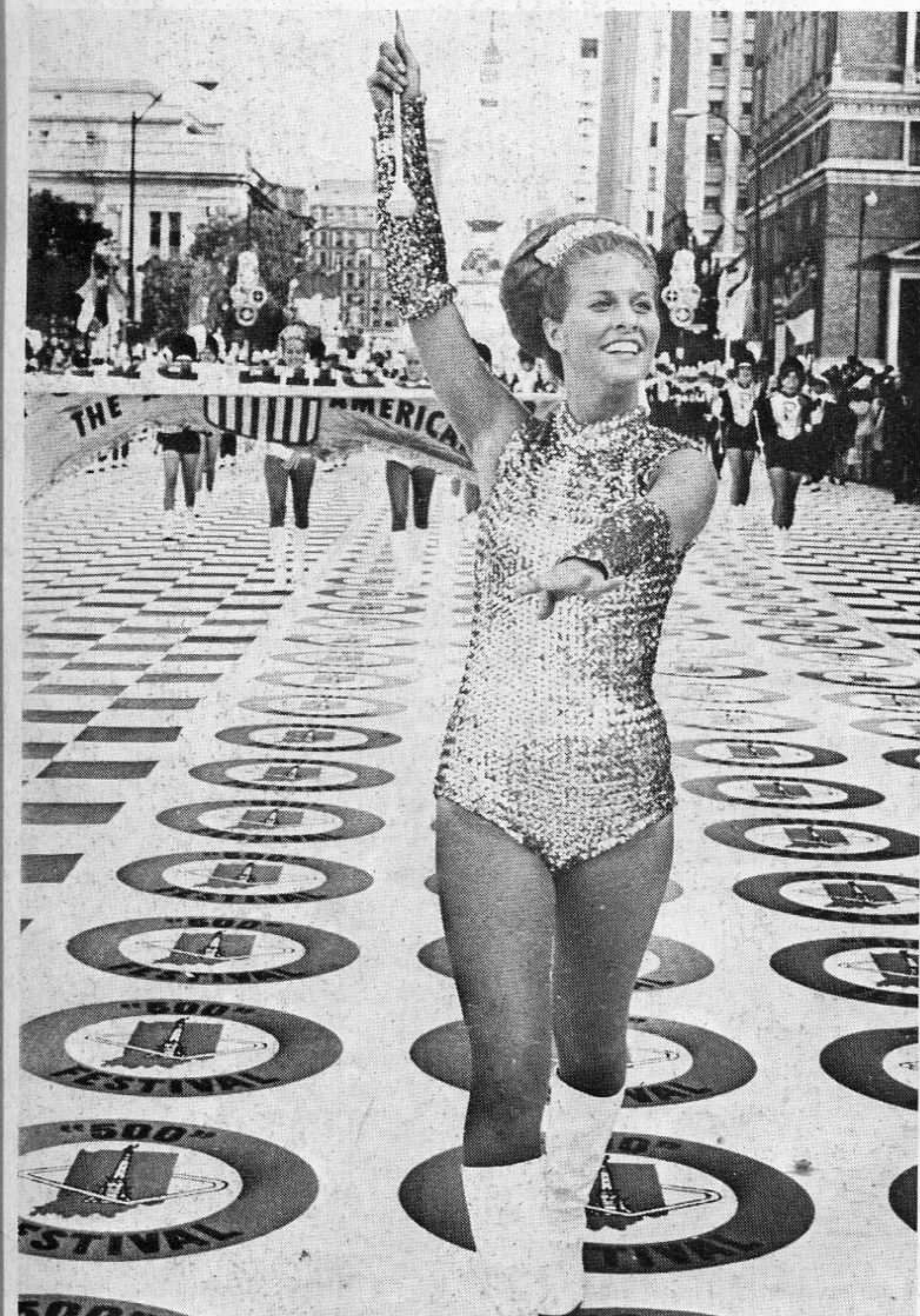
Ecco il «Buggy-Piraña» novità estate 1974



automirage sempre all'avanguardia

Per informazioni inviare L. 300 in francobolli a:

AUTOMIRAGE s.r.l. - via Mazzini 26 - tel. (051) 307886-397456 - Bologna



Già 200 mila spettatori alle prove avversate dai temporali

Nello stato dell'Indiana, sono già iniziati i festeggiamenti che culmineranno il 27 maggio nella 500 Miglia. Sfilano le majorettes su un tappeto con la scritta «500 festival»

I migliori tempi della prima sessione di qualificazione

	km	
A. J. Foyt	308,335	
Wally Dallenbach	304,800	
Max Mosley	302,372	
Bobby Unser	297,948	
Tom Sneva	297,904	
David Hobbs	296,344	
Gary Bettenhausen	296,200	
Jim Caruthers	394,897	
George Snider	294,678	

Infuria INDY!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - Fedele alla sua immutabile tradizione, Indianapolis ha « battezzato » la prima giornata di qualificazioni con temporali spettacolari, degni dei film di John Ford ed Hitchcock. Peccato, per i risultati tecnici e per lo spettacolo. L'acqua ha punito, immeritabilmente, gli sforzi dei meccanici e dei piloti, l'interesse dei 200 mila spettatori che hanno invaso, come un'orda di unni, la famosa pista rinnovata e riveduta in molti dettagli.

Ma procediamo con ordine.

Mercoledì: Si prova il primo brivido quando l'ex-vincitore di Indy, Gordon Johncock, sfiorava il muretto pochi secondi dopo che Jigger Sirois aveva compiuto un testa-coda senza conseguenze, e rovinava la Eagle di Giorgio Bignotti nella parte posteriore. Al momento dell'incidente Johncock marciava a 310 kmh.

Giovedì: Due « Rookie », Lee Brayton e Tom Bigelow, ansiosi di ben figurare, entrano in pista duellando ancor prima della gara a 180 miglia orarie con Bigelow in testa. Il bolide del pilota del Wisconsin comincia a sbandare, si portava verso il muretto, lo urtava e le fiamme uscivano dal motore. Lee Brayton molto vicino lo toccava ed ambedue piroettavano paurosamente terminando sul vasto prato con i mezzi distrutti. Ambedue i piloti ne uscivano incolumi.

Sabato: Grande lavoro per i concorrenti. Si inizia con un sole titubante, circondato da nuvoloni. Temperatura intorno ai 20 gradi, umidità notevole. A. J. Foyt entra in pista con la sua « Coyote » arancione. Compie i quattro giri regolamentari sfiorando quasi il muretto della curva nord (a causa, dirà poi, di una sospensione un po' soffice) e la sua media è ferma sulle 191.632, miglia orarie (pari a 308,335 kmh), sette miglia in meno rispetto al record della pista, stabilita lo scorso anno dalla McLaren di Johnny Rutherford (198,413, cioè 319,246 kmh).

Da quel momento iniziava il maremoto delle proteste, delle imprecazioni e risentimenti. Quest'anno le macchine hanno dovuto applicare un valvola limitatrice al turbo compressore che riduce la pressione di alimentazione e parallelamente la velocità.

« La mia macchina poteva produrre altre 8 miglia senza sforzo invece ho dovuto guidare un 'kart' », protesta Foyt.

Ha provato quindi Wallie Dallenbach, compagno di scuderia di Johncock e con la « Eagle » messa a punto dal mago italo-americano Giorgio Bignotti si piazza in seconda posizione alla media di 189,435 miglia, seguito da Mike Mosley. Va fatto notare che senza la valvola restrittiva, durante le prove il 39enne texano aveva girato alla media di 196,234 miglia (315,340 kmh) ed i suoi avversari si erano avvicinati di molto a quella velocità. Lo stesso dicasi di Bobby Unser che si qualificava con una media di 185,176, mentre in pro-

va girava a 193,546, e così per tutti gli altri. Infatti, la media della velocità dei qualificati è di 8,125 miglia inferiore a quella dello scorso anno.

Un'ora dopo l'inizio ufficiale delle qualifiche, il cielo si oscurava e la pioggia veniva giù a catinelle. Per due ore tutto veniva sospeso e soltanto quando la pista era completamente asciutta si riprendevano le prove. Intanto si piazzavano in seconda fila Bobby Unser (185,176) il « Rookie » Tom Sneva (185,149) e David Hobbs su McLaren. Hobbs dopo la prova è stato avvicinato dal corrispondente il quale gli ha chiesto: « Lo scorso anno non riuscisti a concludere la corsa, affermastì che Indy era un carnevale, ed una corsa per pazzi? Come mai quest'anno ci sei tornato? Hobbs ha detto semplicemente:

« Lo dissi in un momento di rabbia. Indy è senza dubbio una corsa eccezionale. Un pilota non è completo se non corre qui ».

In terza fila trovano per ora posto Gary Bettenhaus, Jimmy Caruthers e George Snider che guida la seconda Coyote di Foyt. Anche il « Cassius Clay » dell'automobilismo Steve Krisilof ha ottenuto un discreto piazzamento in quarta fila insieme a Bill Vukovich e Jerry Grant.

Purtroppo però, quando alle 16,30 ora locale si sperava di poter arricchire la pista dei qualificati, dal cielo veniva giù un torrente d'acqua che allagava tutto e riempiva il tunnel di sottopassaggio con 20 centimetri d'acqua, impedendo così anche alle macchine degli spettatori di poter uscire. Da quel momento ogni speranza svaniva e sotto la pioggia torrenziale gli spettatori inzuppati cercavano di lasciare l'autodromo simili ad anime sperdute in un uragano d'acqua.

Domenica non vi sono state prove di qualificazione, in base alla restrizione adottata dalla USAC. Le prossime prove avranno luogo sabato prossimo. Domenica le macchine hanno provato soltanto per apportare i necessari aggiustamenti.

Restano ancora da qualificare piloti come Mario Andretti, Gordon Johncock, Mike Hiss, e Salt Walther, il pilota che si bruciò lo scorso anno e che ha la mano sinistra danneggiata, come Mel Kenyon il quale è l'unico pilota ad avere quest'anno una gabbia di sicurezza, simile alle vetture Stock mantata sul bolide. Il pilota, profondamente religioso, ha anche disegnata sul casco una croce.

Questa la prima settimana di qualificazioni, che ha visto il tre volte vincitore di Indy Joseph Anthony Foyt — meglio conosciuto come A.J. Foyt — conquistare la media più elevata e i primi 20 mila dollari di premi complessivi. Sarà interessante osservare, quest'altra settimana se Andretti, Al Unser e Johncock saranno capaci di inserirsi sulla scia del texano, il quale ci ha detto candidamente « La 'pole position' in una gara di 500 miglia è soltanto un aperitivo. Per vincere ci vuol qualcosa di più consistente ».

Lino Manocchia

E' capitato di tutto a Talladega Superbrividi stock

TALLADEGA - Pioggia, vento, umidità pesante per i 50 mila spettatori accorsi alla spettacolare « Winston 500 » Stock car di Talladega in Alabama, valevole per il titolo nazionale NASCAR. E' stata una corsa da brivido. Incidenti al box, feriti, duelli da incaponire la pelle e poi ancora pioggia che ha fatto sospendere per circa 2 ore la corsa.

Non sono mancati gli inseguimenti di Cale Yarborough che però, alla fine, ha dovuto segnare il passo per noie alle sospensioni classificandosi primo. Posizione, comunque, di rilievo ai fini della classifica. Non sono mancati i sorpassi mozzafiato di Richard Petty che più volte ha dato ad intendere di volersi imporre sulla pista veloce dell'Alabama.

Ha vinto invece David Pearson il quale aveva altresì conquistata la prima posizione di partenza, classificandosi alla media di 168,979 miglia. La vittoria di Pearson su Mercury è la terza consecutiva che il pilota della Carolina del Sud conquista su questo ovale famoso. Sulla sua « scia », ad un secondo, si trovava Benny Parson il quale, specie nell'ultimo arco di gara, è apparso minaccioso e deciso a giocare tutte le carte. Per ben 45 volte il comando è passato da un pilota all'altro, specie quando la corsa è ricominciata

(all'insegna della bandiera gialla espunta per ben 60 dei 188 giri stabiliti) dopo che gli inservienti avevano pulito la pista da detriti di pneumatici e di rottami di motori.

La media di 130,22 miglia orarie è molto bassa per la pista più moderna d'America, comunque nei rettilinei le medie spesso hanno sfiorato le 200 miglia. A Pearson sono andati 23.845 dollari.

Durante il rifornimento di Tony Bettenhausen (fratello di Gary impegnato nelle prove ad Indianapolis) la Chevrolet di Adcox che rientrava al box urava la Matador di Bettenhausen la quale finiva contro il muretto sfracellando una gamba ad un meccanico della Team, Donald Miller. A questi doveva essere poi amputata la gamba in sala operatoria. Due altri meccanici rimanevano feriti ma non gravemente.

WINSTON 500 TALLADEGA (Alabama) - Gara di velocità stock-car - 5 maggio 1974.

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che gira alla media di 130,22; 2. Benny Parson (Chevrolet); 3. Richard Petty (Dodge); 4. Charlie Glotzbach (Chevrolet); 5. Lennie Pond (Chevrolet); 6. Dave Marcis (Matador); 7. Marlin (Chevrolet); 8. Sam McQuagg (Chevrolet); 9. Cale Yarborough (Chevrolet); 10. Bob Burcham (Chevrolet).

GARA DI CAMPIONATO NAZIONALE SVIZZERO, organizzata da SAR Ticino - Casale, 12 maggio 1974
LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2
Classe 1000: 1. Walter Baltisser (Abarth 1000) 20 giri in 27'04"3, media 109,064 kmh; 2. Lutz (NSU TTS) 27'09"5; 3. Sutter (NSU TTS) 27'13"9; 4. Schaufelberger (NSU TTS) 19 giri. Giro più veloce di Baltisser in 1'18"4.

Classe 1300: 1. Alfons Hofstetter (NSU TT-Spiess) 20 giri in 26'01"8, media 113,393 kmh; 2. Fornera (Fiat 128) 26'20"0; 3. Chevally (Fiat 128) 26'50"7; 4. Bart J. (NSU TT) 27'10"9; 5. Saligari (Alfa R. GTAJ) 19 giri. Giro più veloce di Fornera (1150) in 1'17"5 e di Hofstetter (1300) in 1'16"6.

Classe 1600: 1. Urs Knecht (BMW GS 1602) 20 giri in 26'07"5; 2. Maruccelli (Gordini R 12) 18 giri. Giro più veloce di Knecht in 1'17"1, media 114,864 kmh.

Classe oltre 1600: 1. Ruedi Helbling (Escort) 20 giri in 24'57"9 media 118,238 kmh; 2. Hildebrand (BMW 2002) 25'02"9; 3. Palavicini (BMW 2002) 19 giri. Giro più veloce di Hildebrand in 1'12"6 media 121,983 kmh. Vincitore di gruppo: Ruedi Helbling (Ford Escort).

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Philippe Mottaz (Alpine) 17 giri in 24'15"9, media 103,379 kmh.

Classe 1600: 1. Charly Blaser (Alpine 1600 S) 17 giri in 24'40"8; 2. Mosconi (Lancia HF) 16 giri; 3. Buzzi (Lancia HF) 16 giri; Giro più veloce di Blaser in 1'24"1.

Classe 3000: 1. Edy Branderberger (Porsche C. RSR) 20 giri in 23'26"1, media 125,974 kmh; 2. Lienhard (Porsche) 23'30"7; 3. Peter (Porsche) 24'14"6; 4. Blumer (Porsche) 24'19"9; 5. Wolf (Opel GT) 19 giri; 6. Kofel (Porsche) 19 giri. Giro più veloce di Branderberger in 1'08"8, media 128,721 kmh.

Classe oltre 3000: 1. Nicolas Buehrer (Ferrari 365 GTB) 19 giri 25'17"3, media 110,876 kmh; miglior tempo in 1'12"3. Vincitore di gruppo: Edy Branderberger (Porsche C. RSR).

GRUPPO 5-7
Classe 1000: 1. Bruno Huber (Mungo T 13) 19 giri 23'24"4, media 119,794 kmh. Giro più veloce in 1'12"3.

Classe 1300: 1. Hubert Ihle (Spartan 721) 19 giri 23'07"4, media 123,162 kmh; 2. Kofler (Chevron) 18 giri. Giro più veloce Ihle in 1'10"2.

Classe oltre 1300: 1. Charly Kiser (Abarth 2000) 20 giri 22'51"1, media 129,096 kmh; 2. Hadorn (Sauber C 3) 23'01"1; 3. Buergisser (Lola T 292) 23'32"1; 4. Vignolo (Abarth 2000) 23'34"3. Giro più veloce di Kiser in 1'06"9.

Vincitore di gruppo: Charly Kiser (Abarth 2000)

GRUPPO 8-9

Serie 1 (fino a 1000): 1. Hansmarkus Huber (Tecno F. 3) 20 giri 23'53"2, media 123,515 kmh; 2. Hofmann (Tecno F. 3) 23'55"4; 3. Arnold (Tecno F. 3) 24'48"5; 4. Pierroz (Tecno F. 3) 19 giri. Giro più veloce di Hofmann in 1'10"2.

Serie 2 (Formula V): 1. Reto Saurer (LCR-FV) 20 giri 24'29"8, media 120,490 kmh; 2. Binder (Austro V 1300) 19 giri; 3. Porzio (Porzio Swiss) 19 giri; 4. Maier (Austro V 1300) 18 giri. Giro più veloce di Saurer in 1'11"7.

Serie 3 (Formula Super V e Formula Ford): 1. Hanspeter Fischer (Lola Super V) 20 giri 23'12"4, media 127,241 kmh; 2. Pfister (Horag Has 5) 23'32"1; 3. Lemmenmeier (Horag Has 4) 19 giri; 4. Egger (Haimann SV) 19 giri. Giro più veloce di Fischer in 1'08"3.

Serie 4 (classe da 1300 a 1600 - Formula 3 2000): 1. Loris Kessel (Brabham BT 41) 20 giri 21'46"1, media 135,620 kmh; 2. Hotz (Horag Has 7) 20 giri 22'02"4; 3. Pfendler (Martini MK 9) 19 giri 21'47"7. Giro più veloce di Kessel in 1'04"1.

Serie 5 (oltre 1600 - Formula 2): 1. Jo Vonlanthen (March BMW F. 2) 20 giri 20'57"1 e 7, media 141,019 kmh; 2. Amweg (March BMW) 20 giri 21'00"2; 3. Affentranger (March F. 2) 20 giri 22'00"4. Miglior tempo sul giro - Nuovo record ufficiale sulla pista di Casale: Jo Vonlanthen (March BMW F. 2) 1'01"1, media 144,943 kmh.



Fra le tante cose che ha in programma quest'anno, Mario Andretti ha anche le gare del campionato di F. 5000. Eccolo a Riverside provare la Lola-Chevrolet, rielaborata da Phillippe, con la quale esordirà il 2 giugno, ed è per questo appuntamento che non potrà essere ad Imola per la 1000 Chilometri

Con questa 5000 ANDRETTI si allena alla Formula 1

NEW YORK - Osservando il ruolino di marcia, i mezzi ed il protagonista principale, si ha subito l'impressione che lo « show » per il 1974-75 sarà superlativo. Parlo di Mario Andretti il superpilota di Nazareth alla sua 34. primavera, forse questa più rigogliosa che mai.

Mario ha iniziato l'annata con due prove poco soddisfacenti per il mezzo non ancora completo, poi è andato a Monza ed in coppia con « Arthur the bons » (Arturo le ossa) come lo chiamano scherzosamente gli americani, ha strabiliato, ed ora si accinge alla grande prova del Memorial Day, il 26 maggio, quando sul catino dell'Indiana lotterà contro 32 avversari tra i più quotati ed agguerriti degli ultimi 25 anni.

Sarà una impresa difficile, quella di Mario, ma se riuscirà a tenere duro sino alla fine, potrebbe vincere per la seconda

volta la 500 miglia di Indy, in maniera più clamorosa del 1969.

Nel frattempo, Andretti ha provato la Lola Chevrolet, messa assieme dalla « team » Parnelli Jones, sul tortuoso percorso di Riverside in California, battendo i primati esistenti.

« E' una macchina che mi riporta molto vicino alla F. 1. E' diversa, è vero, in frenata, nella agilità, ma è un'ottima vettura nella sua categoria. Con questo modello tenterò l'avventura sulla formula 5000, a Mid-Ohio, ma senza dimenticare quest'anno la formula USAC. Ad agosto poi proverò la F. 1 con la quale spero correre a Mosport e Watkins Glen a fine stagione ».

Questa Lola è stata rielaborata da Phillippe, che l'ha dotata di un alettone simile a quello della Viceroy.

l. m.

CASALE - Per il secondo anno consecutivo sono calati a Casale gli svizzeri e sono venuti in fitte schiere agguerritissime ricche di piloti di vaglia e di mezzi di eccezione: si sprecavano infatti le Porsche RS e RSR ipervitaminiche e i Formula 2 nuovi di zecca oltre naturalmente gran copia di mezzi vari molto dotati e super lustri, in carattere con la nota pignoleria transalpina.

Il sabato è iniziato all'alba in pista con brutto tempo e un nugolo di gruppi 1 e 3 che hanno animato miriadi di prove all'ultimo sangue. Un risultato rimarchevole tra i tanti degni di nota e la vittoria di Strauman su Carrera RS Gr. 3 nel suo gruppo con naturalmente un record sul giro di 1'11"4 a 124,034 kmh.

La domenica col sole e seconda ondata svizzera ha visto in pista i Gr. 2-4 i Prototipi e le Formule varie. La gara clou è l'ultima, e cioè quella che vede impegnati i F.-2, i F.-3 e altri aggeggi strani. In prima fila partono Vonlanthen su March 742 BMW e Salomon su March 732 BMW alle loro spalle sono Amweg su March 742 BMW e Hotz su una strana Super V con motore maggiorato 2000. Anticipa Vonlanthen la partenza e scatta al comando ma alle sue spalle si buttano alla disperata Amweg che insidia subito Vonlanthen e Salomon. Salomon al tornantino è subito secondo con un sorpasso bruciante e alla parabolica un paio di giri dopo supera Vonlanthen prendendo di forza il comando.

Il bravo Loris Kessel, un abituè di Casale, con il suo Formula 3 e 100 CV in meno non sfigura affatto di fronte ai F.-2 non certo portati ai loro reali limiti. A quattro giri dalla fine colpo di scena. Salomon si ferma tutti credono per l'alettone un po' storto, invece è il motore che ha ceduto e per lui la gara è finita.

Vonlanthen mette per la gioia le ali ai piedi e ottiene il miglior tempo della giornata un ottimo 1'11"1 a 144.493 kmh (in verità lontano dal limite realizzato da de Adamich in prova con una vecchia Brabham e cioè 59"3), meritando in pieno la vittoria assoluta.

L'altra gara importante era quella del gruppo 4: nelle prime tre file sono schierate sei bellissime Porsche RSR per un valore commerciale di circa un quinto di miliardo. Al via Brandemberger e Lienhard mentre Blumer è subito fuori in parabolica; rientra subito, insegue, esce di nuovo, sbatte contro il guard-rail, riesce comunque dopo tutto questo a conquistare un quarto posto. Rimarchevole è la gara di Buehrer, giovane ingegnere di Losanna, su Ferrari GTB di Filipinetti che dà un saggio di guida spettacolare ed è fermato all'ultimo

quando è quinto, da una foratura con conseguente uscita di strada.

Al comando intanto è sempre Brandemberger seguito da Lienhard che desiste dall'attaccarlo. Crolli di record sul giro: Wolf su Opel GT con 1'14" abbassa il vecchio record di « Cam » di 5"50 mentre Trisconi su Alpine 1300 S abbassa il record di Monti di 9 decimi con 1'57"7. Il vincitore Brandemberger ottiene un eccezionale 1'8" e 8 (in prova aveva ottenuto l'ancora migliore 1'8"7) a 128,721 a 1"6 al di sotto del record di Casoni sulla Pantera.

Interessante la prima gara della giornata che ha visto nel primo pomeriggio una gran lotta di NSU di varie foggia e tipo e colore. Scatta al comando in partenza Pisteur su TTS

● La gara di F. 2 a Casale prevista per il giorno 26 maggio è rimandata a data da stabilire, probabilmente in concomitanza della gara di F. 3 che si svolgerà a giugno.

autopreparata davanti a Hofstetter su NSU-Spiess (140 CV 8000 giri, motore iniezione 620 Kg) seguono Furrer su NSU e Baltisser su TCR 1000 (che tra l'altro abbassa il record di Amighini), a metà gara a Pisteur esplose letteralmente il motore in una gran fumata azzurra invadendo d'olio la pista con difficoltà per chi lo segue. Per Hofstetter tra l'altro che riesce a passare senza danni il gioco è fatto.

Soliloquio di Helbling su Escort nel Gr. 2 fino a 2000 subito fermo per noie d'alimentazione la Toyota ufficiale di Frey. Solo Hildebrand su BMW-Schnitzer resiste a Helbling mentre Toldo su BMW Heidegger è bloccato dalla rottura del cambio mentre è secondo.

Nei prototipi gioco facile per Kiser su Abarth-Osella 2000 che regola facilmente Hadorn su Sauber G. 3 3000.

Giorgio Rossotto

Notizie a go-go

Esplodono
in FRANCIA
le pilotesse

PARIGI - L'annuncio del ritiro della Chrysler France dalle gare in circuito (viene conservata soltanto la Coppa Simca - Shell - Goodyear) aveva posto in fase di attesa i sostenitori della marca e, soprattutto, i concessionari. E proprio loro hanno deciso di finanziare la stagione del prototipo che parteciperà a una decina di rallies, soltanto in Francia. L'assistenza sarà dunque a carico dei concessionari, mentre le iscrizioni sono garantite dalla rivista francese «Echappement».

La scuderia disporrà dunque quest'anno di tre prototipi, lo spider, il coupé e la «camionetta», come pure di uno stock di parti di ricambio, però è chiaro che tecnicamente il prototipo non può più subire evoluzioni: le prestazioni di Fiorentino, prima del ritiro alla Ronde de la Giraglia, quando tallonava la Stratos di Andruet, hanno comunque rassicurato, circa la competitività della vettura. A Fréguelin sarà affidato un secondo prototipo Simca-CG, in varie corse.

Tornando a una ben radicata tradizione, il Giro di Corsica alternerà di nuovo quest'anno le città di partenza e l'edizione 1974 (30 novembre - 1 dicembre) prenderà dunque il via a Bastia. Questo cambiamento non modifica però in nulla l'itinerario dello scorso anno. Per contro non è impossibile che gli organizzatori rinuncino alla loro iscrizione al campionato del mondo per il 1975. Infatti l'esclusione dei prototipi stradali è contraria al carattere stesso del rally dalle diecimila curve e nuoce anche all'interesse sportivo e spettacolare.

L'ASAC di Corsica ha però già la certezza di disporre quest'anno dell'Alpine Renault, della Fiat e della Lancia, se la Stratos sarà omologata in gruppo 4 in quell'epoca.

Lella Lombardi, Yvette Fontainà, Christine Becker e, più recentemente, Marie Claude Beaumont paiono avere fatto nascere un vero spirito di emulazione e in Francia non era mai stato così elevato il numero di conduttrici sui circuiti. Si è vista Marie Laurente gareggiare con l'Hemicuda e c'è il debutto di Charlotte Verney, che due anni fa fece già una stagione in Formula Bleue, oltre a Martine Régnier. E non parliamo poi delle tre signorine, selezionate nella Coppa Renault-Elf-Gordini. Quattro fra queste ragazze saranno in pista alla 24 Ore di Le Mans: Christine Becker, Marie Claude Beaumont, Charlotte Verney e forse Lella Lombardi.

La Ford inglese, che aveva iscritto tre Escort due litri per Mikkola, Makinen e Clark, e pensava di iscriverne una quar-



LONDRA - I due rounds pasquali del campionato Triplex per turismo di serie, a Snetterton e a Brands Hatch, hanno dato ottimi risultati per l'Alfetta iscritta dal Club dei proprietari di Alfa Romeo. La vettura, pilotata da Jon Dooley, si è piazzata seconda assoluta a Snetterton e seconda nella classe di oltre 1600 cc a Brands Hatch, ottenendo così sei punti nel campionato, staccata quindi ora di un solo punto dalla Camaro di Westa

ta semi ufficiale, ha finito per rinunciare al Rally del Marocco, la cui data è stata spostata come si sa. Pare che il settore corse della Casa si trovi in difficoltà economiche.

La Datsun sarà rappresentata ufficialmente da «clienti privilegiati», mentre l'Alpine manderà due berlinette e due Gordini 17. L'edizione 1974 della gara differirà poco da quelle precedenti: quattro tappe e undici prove a cronometro.

Forse Thérier parteciperà alla 24 Ore di Le Mans, ma (la discrezione regna a Dieppe) non si sa ancora di quale vettura disporrà.

Per la sua ottava edizione la Ronde Cévénole conserva la solita formula e il solito tracciato. Il giro di 42 km, da coprire dieci volte, prevede la discesa fino a Vigan per risalire verso Mandagout e il colle della Luzette. Un bellissimo itinerario. Aperta a tutti i gruppi, la Ronde si svolgerà il 9 giugno e il venerdì ci saranno prove non cronometrate, mentre quelle di qualificazione si faranno il sabato. Ci sarà però un'innovazione: i concorrenti con un tempo che li classifichi fra l'81 e la 120. posizione faranno tre giri la domenica. Ci sarà naturalmente la Alpine, con berlinette alleggerite, un prototipo R17 e forse una A 310, come pure una Stratos e due prototipi Simca-CG. La presenza di Ligier è improbabile, data l'imminenza della corsa di Le Mans, ma un'Alfetta gruppo 2 preparata dalla Autodelta potrebbe debuttare in questa corsa. E' tanto che se ne parla!

Nel rally GALLES
è certo solo che
ha vinto ALEN

GALLES - Reclami e proteste nel Rally del Galles hanno portato a una revisione delle tabelle dei tempi, per cui al momento di andare in macchina la classifica è quasi certamente inesatta. Comunque, la vittoria è andata all'Escort ufficiale di Marku Alen-Davenport che ha condotto dal principio alla fine, con vantaggio di oltre cinque minuti.

Naturalmente l'iscritto più importante era Roger Clark, ma fino dal principio la sua vettura emetteva suoni poco rassicuranti tanto è vero che il pilota ha dovuto ben presto abbandonare per guasto. Il giovane finlandese Alen ha dato le sue solite stupefacenti prestazioni, soprattutto nella prova di Llandow. Per parte della gara ha occupato il secondo posto l'Escort di Churchill-Jones, che più tardi è però uscita di scena, lasciando provvisoriamente il secondo posto all'Escort di Coleman-O'Sullivan, però mentre scriviamo pare possibile che la vettura subisca penalizzazioni (come si è detto, si stanno vedendo e rivedendo i tempi). Terza (o forse seconda) un'altra Escort, quella di Pont-Cobb, quarta la Opel Ascona di Fall-Broad.

LANCIA già in Sicilia
per la mini-TARGA
Prove Stratos
interrotte dal
referendum

PALERMO - Prime prove preliminari sulle Madonie in vista della «Mini-Targa Florio» che si correrà su sette giri di 72 chilometri (il classico «Piccolo circuito delle Madonie») per complessivi 504 chilometri, il prossimo 9 giugno.

Ormai nel dimenticatoio la validità del mondiale Marche, la corsa siciliana sarà valida quest'anno per il campionato italiano velocità dei gruppi 4 e 5 contrariamente a quanto era stato comunicato in un primo tempo. Infatti, dopo alcune settimane di «tira e molla» fra gli organizzatori palermitani, che non volevano alcuna validità per dimostrare che con o senza campionati la Targa è sempre la Targa, e la C.S.A.I. che pretendeva il contrario, ha prevalso l'ukase di quest'ultima e sport e granturismo prenderanno in Sicilia, il 9 giugno, punti di campionato nazionale.

I primi a giungere a Cefalù per i collaudi preliminari sono stati quest'anno gli uomini della Lancia-Marlboro. Prima (mercoledì) è arrivato Ballestrieri che ha inanellato numero di giri — nonostante una pioggia battente e insidiosa — con una Beta berlina. Poi venerdì, con Parkes e Munari unitisi al gruppo, si è lavorato con la Stratos quattro valvole che ha fatto totale una dozzina di tornate, per studiare soprattutto le soluzioni più adatte al cambio accoppiato con questo propulsore e la taratura delle sospensioni. Ovviamente, con i soliti lavori in corso nella parte alta del tracciato, le prove di gomme hanno avuto un valore assai relativo.

E' chiaro che gli uomini della Lancia quest'anno in Sicilia tenteranno il colpaccio in una vittoria eclatante, visto che avversari di rilievo (leggi sport tre litri competitive), dovrebbero essercene assai poche. Munari in Targa, si sa, è un «numero uno». Vincitore con Merzario e il 312 nel '72 e secondo assoluto proprio con la Stratos lo scorso anno con Andruet, è sempre una carta vincente.

Ballestrieri invece manca dalla Targa (ma non dalle Madonie, dove ha corso due rally di Sicilia finendo secondo con l'HF nel '73 e vincendo quest'anno con la Stratos) dal '70. In una corsa sotto la pioggia fatta con il 1600 Fulvia in coppia con Pinto era allora davanti a Munari (che poi finì 9. assoluto insieme a Claudio Maglioli) quando una gomma galeotta scoppì fermando i suoi propositi di successo fu ugualmente classificato... 43., e quindi adesso vuol prendersi una legittima rivincita.

Sabato pomeriggio l'equipe torinese ha preso la via del nord per andare a votare. Ma da lunedì saranno di nuovo in Sicilia e le prove dovrebbero riprendere ancora per qualche giorno, martedì mattina.

Giulio Mangano

Piú riposo per il TOUR '74

PARIGI - L'ASA Tour de France ha dimostrato di vedere giusto, creando lo scorso anno una nuova categoria che somigliava alle vetture GT (o ad alte prestazioni) la cui insufficiente produzione, se non altro per la CSI, le classificava fra i prototipi come la Matra 670, o le Ferrari 312 PB, o le Alfa 33TT12. Questa logica classificazione dei prototipi stradali si sarebbe in effetti vista al Rally di Montecarlo, se si fosse svolto, ed è stata inclusa in quello del Marocco e nel Giro d'Italia, che del resto ha il gemellaggio con il Tour de France.

Consten e la sua squadra non avevano dunque alcun motivo per modificare tale regolamento; l'unica modifica apportata all'edizione 1974, che si svolgerà dal 13 al 21 settembre, riguarda il peso allineato su quello di omologazione dei gruppi 4 della stessa cilindrata. Esiste dunque ogni possibilità di ritrovare Ligier e la Lancia al via, contro Porsche, Ferrari e forse Maserati. E' altrettanto possibile che vengano iscritte Ford Capri e BMW di tre litri e mezzo semi ufficiali.

Del resto durante la presentazione della gara, svoltasi nei saloni della ESSO, si è notato che gli organizzatori avevano tenuto largamente conto delle critiche e dei suggerimenti dello scorso anno. E così, chilometraggio e durata sono stati notevolmente diminuiti; ci sarà più riposo e si gareggerà per due soli notti: la prima e l'ultima. Poi il coefficiente riduttore attribuito ai circuiti passa da 4 a 3 e il forfait concesso a un concorrente che abbia noie su un circuito, e perda quindi tempo, l'anno scorso avrebbe permesso a Chasseuil (Ligier JS2) di arrivare secondo e non in fondo alla classifica. Raggiunta la maturità, il Tour de France continua comunque ad evolversi,

ma ormai si tratta di piccolezze.

Valevole per il campionato europeo piloti e GT, il Tour-Auto quest'anno prevede sei tappe per un chilometraggio ridotto però a 3600. I concorrenti partiranno da Tarbes, per coprire i primi km 145, e andare poi a Trouville-Deauville (km 103 105 1040), quindi a Reims (km 466), Dijon (km 266), Vichy (km 340), Albi (km 350) e infine Nizza (km 970) ove, secondo la tradizione, sarà stabilito l'ordine di arrivo.

Questo periplo comprende otto circuiti (Nogaro, Bugatti a Le Mans, Croix en Ternois, Dijon-Prenois, Magny Cours, Charade, Albi e Richard) le cui distanze sono state notevolmente aumentate, in rapporto all'edizione precedente. Le prove a cronometro e quelle in salita sono sei: Argeles, Tourmalet, Sarlat-Marquay, la Chevalerie, Burzet e Le Moulin, per un chilometraggio di 139, contro i km 964 in circuito, ciò che con il coefficiente riduttore 3 porta la distanza a km 321.

Inoltre sarà concesso un tempo di assistenza di mezz'ora e dopo ogni prova in circuito, con penalizzazioni e ritardi conformi alla nuova legislazione.

Come lo scorso anno, il Tour Auto avrà il gemellaggio con il Giro d'Italia iscritto in calendario dal 15 al 19 ottobre. La formula generale della gara dell'AC Torino è moto simile a quella della competizione francese, anche se i chilometraggio delle tre prove a cronometro (Sesana-Sestriere, Pieve Santo Stefano e Orvieto) e soprattutto degli otti circuiti (Casale, Imola, Mugello, Misano due volte, Magione, Vallelunga, Varano e Monza) sarà molto più corto.

Jacques R. Jaubert

Dieci anni di F. MONZA festeggiati con una eccitante notturna ricca di passione e di colpi di scena: ha vinto MERCATELLI

«Apré» un cadetto...etiope

MONZA - Puntuale come un orologio la decima edizione del Trofeo Cadetti riservato ai conduttori della formula Monza ha preso il via. E' un grosso traguardo, per una manifestazione che, dieci anni fa nasceva con timidi programmi e che invece, grazie al sensibile sostegno dell'AGIP, ha potuto proseguire finora in un crescendo che non esitiamo a definire semplicemente entusiasmante. Per festeggiare il varo del «Decennale» i responsabili della società petrolifera con l'aiuto di quel direttore d'orchestra che risponde al nome del ragioniere Romolo Tavoni, hanno voluto dare un piccolo ricordo a quanti, piloti, Commissari sportivi e giornalisti, si sono adoperati per fare del trofeo cadetti una manifestazione interessante che, con il passare degli anni, è diventata una sana palestra per quei giovani che credono nello sport dell'automobile.

La serata è quella delle grandi occasioni. La mancanza della pioggia, che nei giorni precedenti ha bagnato fino all'osso Milano e dintorni, ha favorito ulteriormente l'afflusso all'autodromo monzese di una fitta schiera di piloti, appassionati, curiosi. E lo spettacolo non è davvero mancato.

Per i tremila e più che hanno fatto da splendida cornice un interessante saggio di come è possibile praticare lo sport con lealtà, correttezza, sano agonismo. I concorrenti iscritti sono 67, si schiereranno per la partenza ben 57 al volante delle più disparate e variopinte vetture. Contiamo 14 Repetto, 7 Melesi, 6 Laz, 5 Santandrea, 3 Vargiu, 3 CRM, 2 Grasselli, 2 Diwa e in unico esemplare le vetture Pozzoni, Sofia Lucky, Lotus, Marcos, RGB, Mig, Migliarotta, Sace, Morono, Maco, Thiele, Stilauto, Frimar, Vigezzi e Saav. Un campionario di soluzioni tecniche e aerodinamiche a volta addirittura sorprendente, a volte appena approssimativo ma che hanno tutte un solo denominatore comune: un entusiasmo incredibile.

Le solite tre batterie preliminari rivelano l'estremo equilibrio che regna fra un bel numero di piloti e vetture. Nella prima ha la meglio ANGELO PESSINA davanti a CAIROLI, MINELLONO e BORELLO; nella seconda s'impone ANACLETO GIANOLI della Scuderia Allegrini con MIRAGLIOTTA e CARINI nettamente staccati; nella terza manche l'esperto BRUNO OTTINI della Scuderia Meneghina non ha difficoltà a controllare il soprendente BARLASSINA e il pur attento MERCATELLI.

La musica cambia completamente nella finale. Il plotone scatta compatto verso la variante e per alcuni giri pare di assistere ad una gara di formula superiore. dieci, quindici vetture raggruppate nello spazio di un fazzoletto senza che nessuno accenni a una qualunque incertezza. A circa metà dei 20 giri di gara Gianoli, Ottini, Carini, Mercatelli e Miragliotta riescono a mettere alcune decine di metri tra loro e gli immediati inseguitori. Lo splendido quintetto viaggia a circa 112 chilometri orari in un continuo variare di posizioni.

Fino al 15. giro Ottini e Gianoli, il primo su Melesi, il secondo su RGB, danno la sensazione perché sono proprio loro due a non resistere al ritmo incalzante di Mercatelli, Miragliotta e Carini che, a un paio di giri dal termine, se ne vanno sorprendentemente al comando e si avviano a disputare una favolosa volata a tre.

Per un pelo prevale GIULIO MERCATELLI che appena si ferma sul traguardo scoppia in un pianto dirotto. «E' l'emozione — dice l'alfiere della scuderia Sesto Corse — che mi fa piangere. Erano cinque anni che aspettavo questa serata. Dedico la vittoria a papà Ivo e allo zio Gianni che con la collaborazione di Repetto mi hanno messo a punto la vettura nel migliore dei modi».

Mercatelli, che è nato a Decimare in Etiopia il 18 agosto 1946 e residente attualmente a Monza dove è impiegato come perito elettronico, aggiunge che sarebbe stato ugualmente contento anche se giungeva secondo. Intanto mette nel cagniere i primi nove punti del trofeo e non è detto che questa resti l'unica soddisfazione della sua attività agonistica. Certo i vari Gianoli, Ottini, Carini, Miragliotta vorranno quanto prima rifarsi. L'appuntamento è per giovedì 16 maggio.

Roberto Andreis

TROFEO CADETTI AGIP - Monza, 9 maggio 1974 - Gara velocità in notturna F. MONZA
Prima prova

LE CLASSIFICHE

Prima batteria: 1. Angelo Pessina (Grasselli) in 15'41"2, alla media di 110,400 kmh; 2. Cairoli (Repetto) 15'42"2; 3. Minellono (Lab) 15'42"6; 4. Borello (Vargiu) 15'45"5; 5. Rossino (Repetto) 15'49"7; 6. Airoldi (Pozzoni) 15'55"1; 7. «Gioris» (Repetto) 15'57"7; 8.

Macchi (Repetto) 15'57"1; 9. Ceria (Repetto) 16'02"6; 10. Sonvico (Lab) 16'04"3; 11. Sofia (Sofia) 16'06"8; 12. Lugli (Melesi) 16'08"8; 13. Maggi (CRM) 16'09"2; 14. Facchinetti (Lucky) 16'25"6; 15. Martini (Repetto) 16'26"7; 16. Calegari (Melesi) 16'28"8; 17. Bionda (Lotus) 16'32"3; 18. Codognola (Marcos) a 1 giro; 19. Pirola (Grasselli) a 2 giri; 20. Bartoli (Melesi) a 10 giri; 21. Traversa (Santandrea) a 10 giri.

Seconda batteria: 1. Anacleto Gianoli (RGB) in 15'21"3, alla media di 112,771 kmh; 2.

Miragliotta (Miragliotta) 15'36"2; 3. Carini (Santandrea) 15'36"3; 4. Brioschi (Repetto) 15'39"7; 5. Maestri (Lab) 15'39"2; 6. Cascone (Melesi) 15'40"6; 7. Piccaluga (Sace) 15'52"2; 8. Brosadola (Santandrea) 16'10"7; 9. Pietra (Repetto) 16'25"7; 10. Togni (Moroni) 16'35"7; 11. Mariani (Diwa) 16'40"1; 12. Frigerio (Repetto) a 3 giri; 13. Prevato (Repetto) a 3 giri; 14. Crema (Repetto) a 4 giri; 15. Filippini (Lab) a 9 giri; 16. Lugli Savino (Melesi) a 10 giri; 17. Fortunato (Vargiu) a 12 giri.

Terza batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'37"7, alla media di 110,810 kmh; 2. Barlassina (Repetto) 15'48"2; 3. Mercatelli (Mig) 16'01"7; 4. Missaglia (Maco) 16'01"4; 5. Bianchi (Thiele) 16'01"8; 6. Soresina (Melesi) 16'07"2; 7. Secchi (CRM) 16'07"3; 8. Mandelli (CRM) 16'14"5; 9. Nebuloni (Diwa) 16'15"4; 10. Guerra (Santandrea) 16'21"8; 11. Chiorazzo (Vargiu) 16'32"8; 12. Bosio (Lab) 16'36"9; 13. Lauro (Stilauto) 16'47"9; 14. Teli (Fimar) a 1 giro; 15. Cappellotto (Repetto) a 2 giri; 16. Sario (Vigezzi) a 9 giri; 17. Quartero (Repetto) a 10 giri; 18. Patti (Lab-CRM) a 10 giri; 19. Sommarugo (SAAV) a 11 giri; 20. Ozzello (Santandrea) a 11 giri.

FINALE - 1. Giulio Mercatelli (Mig) in 25'41"2 alla media di 112,354 kmh; 2. Miragliotta 25'41"4; 3. Carini (Santandrea) 25'41"5; 4. Ottini (Melesi) 25'42"2; 5. Gianoli (RGB) 25'42"4; 6. Missaglia (Maco) 25'46"6; 7. Brioschi (Repetto) 25'56"3; 8. «Gioris» (Repetto) 26'04"7; 9. Bianchi (Thiele) 26'08"7; 10. Borello (Vargiu) 26'10"2; 11. Rossino (Repetto) 26'33"1; 12. Sonvico (Lab) 26'41"5; 13. Piccaluga (Sace) 26'43"6; 14. Macchi (Repetto) a 1 giro; 15. Cascone (Melesi) a 2 giri; 16. Minellono (Lab) a 4 giri; 17. Ceria (Repetto) a 4 giri; 18. Cairoli (Repetto) a 6 giri; 19. Soresina (Melesi) a 11 giri; 20. Barlassina (Repetto) a 12 giri; 21. Pessina (Grasselli) a 13 giri; 22. Bosio (Lab) a 13 giri.

CLASSIFICA X TROFEO CADETTI AGIP (Dopo la prima prova)

1. Mercatelli punti 9; 2. Miragliotta 6; 3. Carini 4; 4. Ottini 3; 5. Gianoli 2; 6. Missaglia 1.

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1. Mig punti 9; 2. Miragliotta 6; 3. Santandrea 4; 4. Melesi 3; 5. RGB 2; 6. Maco 1. La seconda prova del Trofeo Cadetti AGIP è in programma giovedì 16 maggio 1974.

Le mini-formule italiane proliferano nel '75

Anti-Renault le super FORD

ROMA - Strettamente legata alla comparsa (pare assai probabile) della F. Renault, nel '75 sarà in Italia anche la F. Super-Ford, vera risposta di quest'ultima casa alla novità importata dalla Francia. Il regolamento tecnico non dovrebbe variare ma verranno abbandonati i motori Mexico-1600 in favore del Taunus 2000 con asse a camme in testa, parente stretto del Pinto dal quale viene ricavato il motore Holbay di F. 3. Il nuovo motore ha un monoblocco leggermente più lungo ma con pochissime modifiche rientra tranquillamente in tutti i telai finora utilizzati in F. Ford. I costi non dovrebbero lievitare mentre si prevede che le prestazioni delle vetture riceveranno una decisiva spinta verso l'alto.

● Il recente caso-Moser non ha insegnato dunque nulla. A Varelungia, durante le prove ufficiali del Tr. Texaco, i sempre solerti commissari di percorso romani non si sono premurati di chiamare il carro attrezzi (o di spostare manualmente nel prato) per rimuovere una GTA ferma al bordo della pista poco oltre la «S». Mentre giravano le G. 5 la Chevron di Ranzolini iniziava una serie di sbandate e si fermava a cinque (diconsi cinque) cm. dalla macchina ferma...

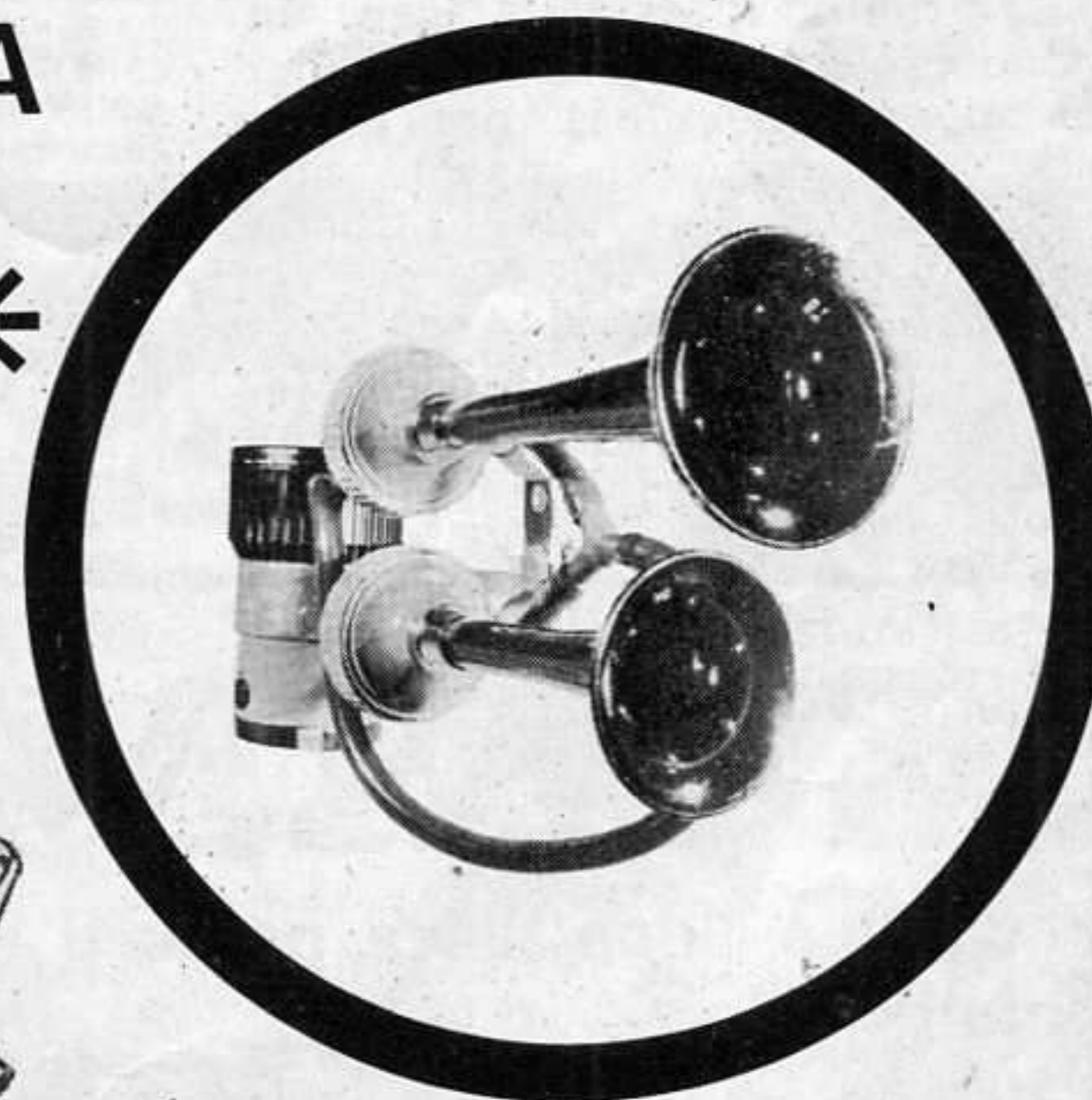
● Uno dei primi impegni sportivi dell'On. Monaco, presidente dell'AC Roma, potrebbe essere la richiesta alla Commissione Provinciale di Vigilanza di annullare l'obbligo dell'autobotte con l'acqua per le gare a Varelungia. In altri circuiti, come Magione, l'obbligo non esiste ed al pericolo del fuoco si provvede naturalmente con i ben più moderni mezzi di ditte private. Al contrario a Varelungia dove i mezzi idonei non mancano di certo, gli organizzatori sono costretti ad appesantire il bilancio generale con 250.000 lire inutili.

● Commissario Tecnico al Texaco era l'ex campione italiano di F. junior Roberto Lippi, tornato a Roma dopo aver lavorato a lungo alla Ferrari. L'esperienza ed il buon senso gli hanno permesso di risolvere parzialmente il «solito» problema delle gomme in F. 850. Sulla linea di partenza metteva sull'avviso chi aveva le gomme lisce: sarebbero partiti a loro rischio e pericolo perché alla prima goccia di pioggia sarebbero stati fermati con la bandiera nera. Ora Lippi che è stato istruttore della Scuola di guida sportiva dell'EGAV sta prendendo in considerazione con la Scuderia Gr. Piloti Romani la possibilità di aprire una nuova scuola-piloti, sempre a Varelungia ma con finalità non soltanto agonistiche.

DATE ALLA VOSTRA AUTO UNA SICUREZZA IN PIÙ



CONTRO I RISCHI DELLA STRADA



FIAMM

TROMBE ELETTRICHE PNEUMATICHE

Resta «sub-judice» la validità europea della **PARIS-S. RAPHAEL** dominata da **CHRISTINE-BICHE**

La STRATOS vince anche al femminile

PARIGI - Doppia affermazione per i colori italiani in questa 32. Paris-St. Raphael femminile: per la Lancia, che ha piazzato al primo posto la Stratos affidata a Christine «Biche», per la Fiat il cui equipaggio Tominz-Mamolo conquistando il secondo posto nella classifica valida per il Campionato Europeo, ha messo una seria ipotesi per il mantenimento del titolo di cui già si è fregiato nel '73.

Grazie però alla faciloneria degli organizzatori, entrambi questi risultati potrebbero essere invalidati, almeno dal punto di vista ufficiale, per vizi di forma. Come è noto, infatti, la Stratos è tuttora in gruppo 5, ed il regolamento FIA stabilisce che tali vetture non possono correre nelle gare di Campionato Europeo; quindi alla lettera di tale regolamento Christine «Biche» non avrebbero potuto partecipare.

Se per questo la gara dovesse perdere la sua validità europea (tra l'altro già in predicato per l'insufficiente numero di partenti, salvo una particolare dispensa FIA, come affermano gli organizzatori) ne verrebbe svantaggiata la Tominz, che si vedrebbe, in sede di omologazione, privato del bel risultato ottenuto sul campo.

Ma se prescindiamo, come sovente siamo portati a fare, da una regolamentazione spesso incompleta e nebulosa, non ci resta che complimentarci con «Christine» per la sua bella prova su di una vettura per lei completamente nuova. Dopo la prima prova sul circuito di Magny-Cours dove cedeva solo due secondi alla strapotente Porsche

della sua maggiore rivale, la Verney, dominava (53" di vantaggio sulla stessa Verney) a Digione, amministrava saggiamente il suo vantaggio a Le Castellet per chiudere in bellezza la corsa nella salita di Ampus.

Bravissima anche la Donatella nazionale, che ha regolato l'Alpine di «Charlotte» con uno stile più rallistico che pistaiolo, che ha tuttavia entusiasmato le sue stesse avversarie.

Un po' in ombra la Verney che con tanto di macchina a sua disposizione avrebbe potuto fare di meglio. Tra l'altro, incredibile, nei lunghi trasferimenti da prova a prova, la sua vettura veniva trasportata sul carrello dal meccanico, cosa che riteniamo non necessiti di ulteriore argomento, e che dà tuttavia la misura di quanto scarsa sia stata l'organizzazione di questa corsa. Con tre Alfa ai primi tre posti del Gr. 1, possiamo concludere che la «Corsa rosa», quest'anno si è vestita di bianco-rosso-verde.

Piero Sodano

PARIGI-ST. RAPHAEL, rally internazionale femminile, 8-12 maggio 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. «Christine» «Biche» (Lancia Stratos) 2.47'30"; 2. Verney-Legou (Porsche) 2.48'36"; 3. Tominz-Mammolo (Fiat 124) 2.53'37"; 4. «Charlotte»-Duran (Alpine) 2.54'25"; 5. Mouton-Furia (Alpine) 2.55'21".

GRUPPO 1: 1. Tarnaud (Alfa Romeo) 3.1'42"; 2. Renier (Alfa Romeo) 3.02'07"; 3. Beguin (Alfa Romeo) 3.20'30".

GRUPPO 2: 1. Bordon (Opel) 3.00'40"; 2. Lannefranque (Ford) 3.06'58"; 3. Pasquier (Renault) 3.10'16".

GRUPPO 3: 1. Mouton (Alpine) 2.55'21"; 2. Cordot (Alpine) 2.59'36"; 3. Meo (Porsche) 3.04'57".

GRUPPO 4: 1. Verney (Porsche) 2.48'36"; 2. Tominz (Fiat 124) 2.53'37"; 3. «Charlotte» (Alpine) 2.54'25".

Le suddette classifiche sono valide per il Campionato Europeo.



Per salvare il ra

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Fino a poche settimane fa i pessimisti dicevano che il Rally Coppa del Mondo UDT non si sarebbe mai svolto. E invece, non si sa bene come, nonostante le crisi petrolifera, economica e politica, nonostante il fatto che nella maggioranza i rallyisti che partecipano regolarmente a tali prove non abbiano presa questa in considerazione, gli organizzatori hanno continuato a lottare, spronati soprattutto dal tenace Henry Liddon. E così, in una fredda e grigia giornata, una folla sorprendentemente numerosa si è radunata allo stadio londinese di Wembley per vedere i concorrenti avviarsi verso l'avventura di km. 17.377 (descrizione più adatta della parola «rally»). Fra gli spettatori c'erano molti esponenti della fraternità dei rallies e si notava fra loro una lieve malinconia, al pensiero che la loro attività rallyistica per il mese di maggio si sarebbe dopo tutto limitata alle colline del Galles e del Marocco.

Per scovare equipaggi di fama internazionale è stato necessario scrutare con attenzione l'elenco degli iscritti... numero 19 Robert Neyret, poi Cowan (vincitore della Maratona Londra Sydney) col numero 29, quindi Zasada col numero 33 e Mehta col numero 47. C'erano però molti ignoti, se non altro ai nostri occhi europei. Che cosa sarebbero riusciti a concludere concorrente agguerriti quali Chuchua e Fortin, su Jeep 375, o Kohs e Kaplan con una Datsun Minifurgone? Oppure il campione brasiliano dei rallies, Carlos Weck, che condivideva una VW brasiliana con Claudio Muelle, o gli australiani Bryson e Green con la prima Leyland P76 australiana mai vista in Europa?

Quanto ai veicoli, la varietà era grande. Molte jeeps inglesi, canadesi e americane (quella di Chuchua molto normale, la Cherokee di Innes Ireland con la aria condizionata), Range Rover di diversi paesi (una, pilotata da Ising e Ludorf

e partita col numero uno, dato che l'ordine di partenza è stato deciso per votazione), grosse turismo Rover, Citroen, Peugeot, Capri, una BMW 3.0S, un paio di Mercedes 280E (al volante di una erano Michael Taylor e Moss) e un terzetto di Opel Ascona. Naturalmente c'erano anche vetture da rally più note, quali Escort e Datsun 240 Z, poi Fiat con nomi diversi quali Vaz (greca), Murat (turca) e una sport Anadol (non tanto conosciuta!) pilotata da un paio di turchi dall'aspetto veramente banditesco!

Costruttori di primo piano si aggiravano un poco in disparte, probabilmente sollevati di non avere impegnato vetture ufficiali e grossi budget nella competizione, però prontissimi ad intervenire in aiuto di qualsiasi concorrente su una delle loro vetture che paresse ben piazzata verso la fine, questo perché c'era in aria una certa consapevolezza che un successo in questo rally potrebbe fruttare preziosa pubblicità.

L'unica vera vettura ufficiale era la Lancia di Mehta-Drew, che sembrava molto piccola in mezzo alle altre. Si tratta di una vettura del Safari, ricostruita e con motore un po' meno potente, che eroga circa 150 HP; per avviare, attraverserà il Sahara con ruote più grandi di quelle che userà nel settore tipo europeo. Fino in Nord Africa è stata seguita da un meccanico su Beta, quindi al via sulla Fulvia c'erano «soltanto» kg. 50 di pezzi di ricambio. Comunque, alla partenza Audetto ha spiegato che avrebbe avuto pronti meccanici e parti da mandare in volo — poniamo — a Kiano, se fosse stato necessario e se la vettura fosse stata ben piazzata. Diversamente da Neyret e da Zasada, Mehta non aveva potuto fare la ricognizione, però ha detto «suppongo che un deserto nel Sahara sarà come un deserto in Kenia». Il suo coequipier, Drew, sembrava molto desideroso di tornare al calore dell'Africa!

Per via della loro accurata preparazione, Neyret e Zasada erano molto ben quotati alla partenza, come pure Mehta e gli australiani Bryson e Green con la Leyland P67. Si tratta di una berlina grossa ma leggera, con un motore V8 di 4400 cc. «Fondamentalmente è un veicolo robusto — ha detto Green — e anche potente e leggero. Le vetture grosse non vincono i rallies». E' stata provata a fondo sui deserti australiani e la grande preparazione è evidente in molti particolari. I due piloti, come gli altri non europei, si lamentavano per la scarsità di conduttori europei di primo piano e dicevano: «Questo potrebbe essere un rally mondiale e ce ne sono così pochi. Ne abbiamo bisogno. Non si tratta di una competizione europea e giudicarla tale è indice di una desolante mentalità insulare».

E così l'inconsueta carovana ha preso il via, formata di vetture cariche di parti di ricambio e di attrezzi indispensabili quali vanghe. Gli equipaggi si apprestavano a coprire un percorso normale fino a Southampton, con due soli brevi tratti speciali tipo-foresta, tanto per stabilire le posizioni fino dagli inizi. Sarebbero seguite quattro prove speciali in Spagna il 7 maggio, poi la traversata fino a Tan

ZUMM

(brev.)

scarico - idea/salva paraurti nuovo da

n ANSA
marmitte



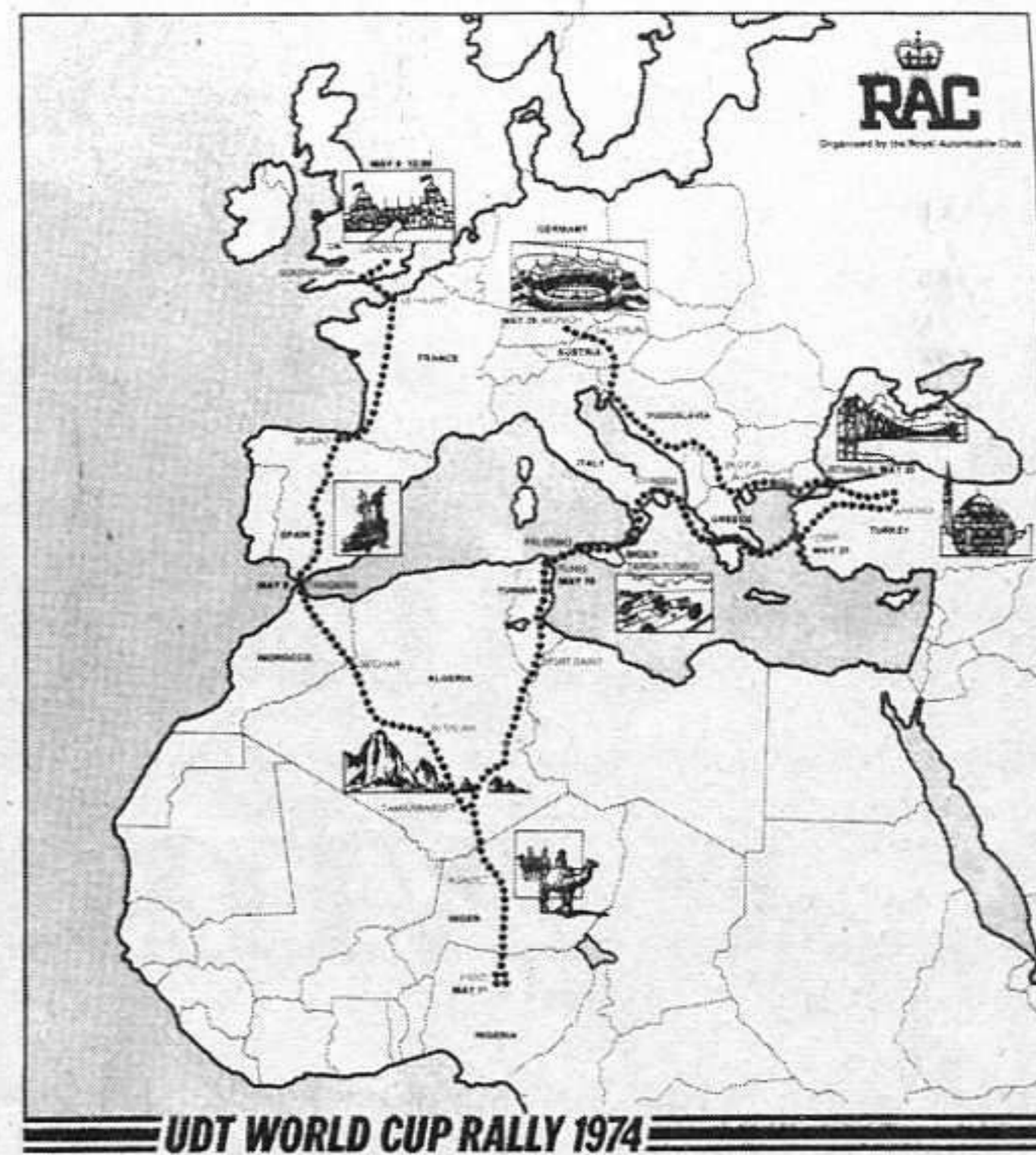
41034 Finale Emilia (Modena)
Telefono (0535) 98031 - 98032



per la RENAULT 5



A sinistra, una telefoto da Marbella, in Spagna, ci mostra 50 vetture del World Cup Rally in procinto di imbarcarsi per il Marocco. Qui sopra, una delle tante Fiat in gara. Questa è la 128 coupé degli iugoslavi Vukoja-Benedik. A destra, la piantina con il tracciato schematizzato della grande corsa



UDT WORLD CUP RALLY 1974

mondiale ripescati 13 equipaggi

KANO. Dopo le notizie sulle primissime fasi del Rally Coppa del Mondo le posizioni non sono mutate, durante il percorso « non competitivo » attraverso la Francia però Bryson-Greer sono riusciti a eliminare i ritorni di fiamma Leyland (carburazione che non andava) Taylor e Moss hanno dovuto ricostruire il ponte posteriore della loro Mercedes, la Fulvia di Bompard e Hummell è sparita di scena. Nelle due prime prove speciali in Spagna, Zasada ha aumentato il proprio vantaggio, precedendo la Marina V8 di Hemsley-Skinner. La Mercedes di Moss è passata al quinto posto, mentre la Escort di Cowan-Syer è retrocessa al sesto e Mehta-Drew portavano la Fulvia ufficiale entro i primi dieci posti, al settimo per la precisione.

Dopo la terza e la quarta prova speciale in Spagna, le ultime in Europa nel percorso di avvio, Zasada conduceva ancora molto bene davanti a Cowan, Hemsley, Briavoine e Laverne, che aveva la Toyota Land Cruiser iscritta dalla Francia, Taylor-Moss e Mehta-Drew. Fra le jeep, prima quella di Chuchua, in decima posizione, mentre il campione brasiliano Weck era tredicesimo, ancora un poco confuso anche se insisteva nel dire allegramente « andrà tutto bene quando arriveremo in Africa », aspettandosi evidentemente che sarebbe stato come gareggiare in un rally brasiliano. In Europa si erano ritirate sei vetture (una Lancia, una Jeep, una VW, una Opel e due Escort).

La sera dell'8 maggio il rally è ripartito da Tangeri e durante la notte ha attraversato il Marocco, per andare in Algeria, prima della traversata del Sahara (per questo c'erano nel libretto delle istruzioni frasi inconsuete quali « controllare rifornimento acqua »).

Quando i rallyisti sono arrivati a Figuiza, il mattino del 9, c'erano stati molti mutamenti. Zasada e Cowan occupavano ancora il primo e il secondo posto, mentre terza era la jeep di Chuchua, quarta la Leyland P76; seguiva la Escort dell'equipaggio Jackson-Bean, il primo una vecchia volpe di gare di questo genere, coadiuvato da una delle speranze inglesi fra i giovani rallyisti. Mehta e Drew avevano avuto noie alle sospensioni che li avevano fatti

geri quindi il percorso a sud, attraverso il Sahara, passando da Tamanrasset e dai Monti Hoggar, con arrivo a Kano il pomeriggio del giorno 11 o il mattino del 12, dato che in questo punto erano ammesse 24 ore di ritardo.

Il percorso di ritorno al nord deve andare a Tamanrasset, poi a Tunisi. Quindi ferry fino a Trapani, due tratti speciali in Sicilia, uno di dieci minuti nei pressi di Palermo il 19 e uno di un quarto d'ora (un'ora più tardi) sul percorso della Targa Florio. Dopo dritti fino a Brindisi a prendere il ferry per Izmir. Quante vetture saranno ancora in gara, quando il rally raggiungerà il sud dell'Italia? Una trentina? Se non altro, però, a quel punto saranno tornate al rally tipo europeo, in situazioni note... fino all'arrivo in Turchia, ove Liddon promette prove spettacolari.

Poco fa ho detto « percorso normale... con due soli brevi tratti speciali ». Strana faccenda, un rally. Due delle vetture meglio preparate erano già nei guai! La Leyland ha coperto i tratti lentamente, emettendo un rumore che pareva tradire noie alle guarnizioni, e la Porsche di Zasada è passata altrettanto lentamente al primo controllo, ove l'equipaggio si è messo a riparare l'impianto elettrico! In effetti Zasada e Dobrzanski sono stati i più veloci in quelle prove, ottenendo una prima posizione che non aveva significato dal punto di vista assoluto, utile però perché valeva un premio in denaro mentre i concorrenti lasciavano il territorio

inglese. Il tempo dei due è stato di 7'04, quello di Mehta un più modesto 8', ma che vogliono dire simili differenze su un percorso di km 17.377? Dietro la Porsche c'erano Cowan-Syer con una Escort da rally normale, il team irlandese con O'Connell-O'Connell pure su Escort, la BMW dei canadesi Reinhardt e Pederson e una Morris Marina con motore MG V8 di 3500 cc.

Il campione brasiliano dei rallies andava bene... e questo vuole essere veramente un complimento. Wenk e Muller parlano soltanto portoghese e, per un incredibile errore, erano stati fatti salire con la vettura su un aereo diretto a Parigi anziché a Londra, ove sono arrivati molto sconcertati due giorni prima del via. Dopo hanno dovuto completare i documenti, che dipendevano da numerosi vaccini, senza contare che nel frattempo dovevano rintracciare il loro traduttore-coequipier. Si può dire che avessero già compiuto una specie di maratona, ancor prima di cominciare.

David Hodges

• Per il secondo mese consecutivo del 1974 il numero di FORD CORTINA immatricolato in Inghilterra in febbraio ha superato quello di tutte le altre marche. Il numero complessivo di vetture immatricolate, 109.716, mostra una diminuzione del 27% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

arretrare all'ottavo posto. Taylor e Moss erano usciti di strada, finendo in ventitreesima posizione, la Marina di Hemsley-Skinner aveva perso molto terreno dopo tre forature in rapida successione e i brasiliani erano arretrati dal tredicesimo al ventisettesimo posto.

Tutti questi sono piccoli particolari, se paragonati al successivo settore, una corsa di km 1.100 attraverso il deserto, fino a Tamanrasset. Le comunicazioni con quel luogo lontano dalla civilizzazione sono di poco affidamento, però è emerso un fatto chiarissimo: a Tamanrasset sono giunte soltanto diciannove delle quarantasei vetture che avevano iniziato il settore. Un pilota che ci è arrivato, ed è riuscito a mettersi in contatto con il « quartier generale » del rally, ha detto: « La strada, nei punti ove può essere definita tale, taglia le vetture a pezzi ». Pare che molte delle vetture che sono riuscite a passare hanno riportato gravi danni alle sospensioni. Per il momento se ne è sicuri per quanto riguarda la Porsche di Zasada e la Mercedes di Moss, che entrambe hanno, pare, perso tutto l'olio.

E così diciannove superstiti di un gruppo decimato si sono diretti verso Kano, il punto più a sud del percorso, ove erano concesse ventiquattrore di ritardo. Le prime vetture dovevano arrivare nel pomeriggio del giorno 11. Hanno cominciato ad apparire alla spicciolata più tardi del previsto e quando si è compilata una nuova lista si è visto che soltanto otto macchine erano arrivate. Allora è stato cambiato il regolamento per permettere ad altre 13 vetture giunte a Tamanrasset di ripartire per seguire quelle arrivate a Kano, venendo così automaticamente poste in classifica dietro le altre. L'ordine di arrivo a Kano era dunque il seguente:

1. Welinski-Tubman-Reddix (Citroen DS23) 5.50'11";
2. Mehta-Drew (Lancia) 7.40'13;
3. Hoppner-Vanoni (Peugeot 504) 10.49'06";
4. Neyrat-Terramorsi (Peugeot) 13.11'38;
5. Chuchua-Fortin (Jeep) 16.17'51;
6. Trautmann-Desvignes (Peugeot) 18.14'16";
7. Harris-Hedley (Ford Escort) 22.34'30";
8. Hemsley-Skinner (Morris Marina) (tempo non dato).

Fra i superstiti due equipaggi femminili e fra i « recuperati », di Tamanrasset c'erano Cowan, Zasada e Ireland.

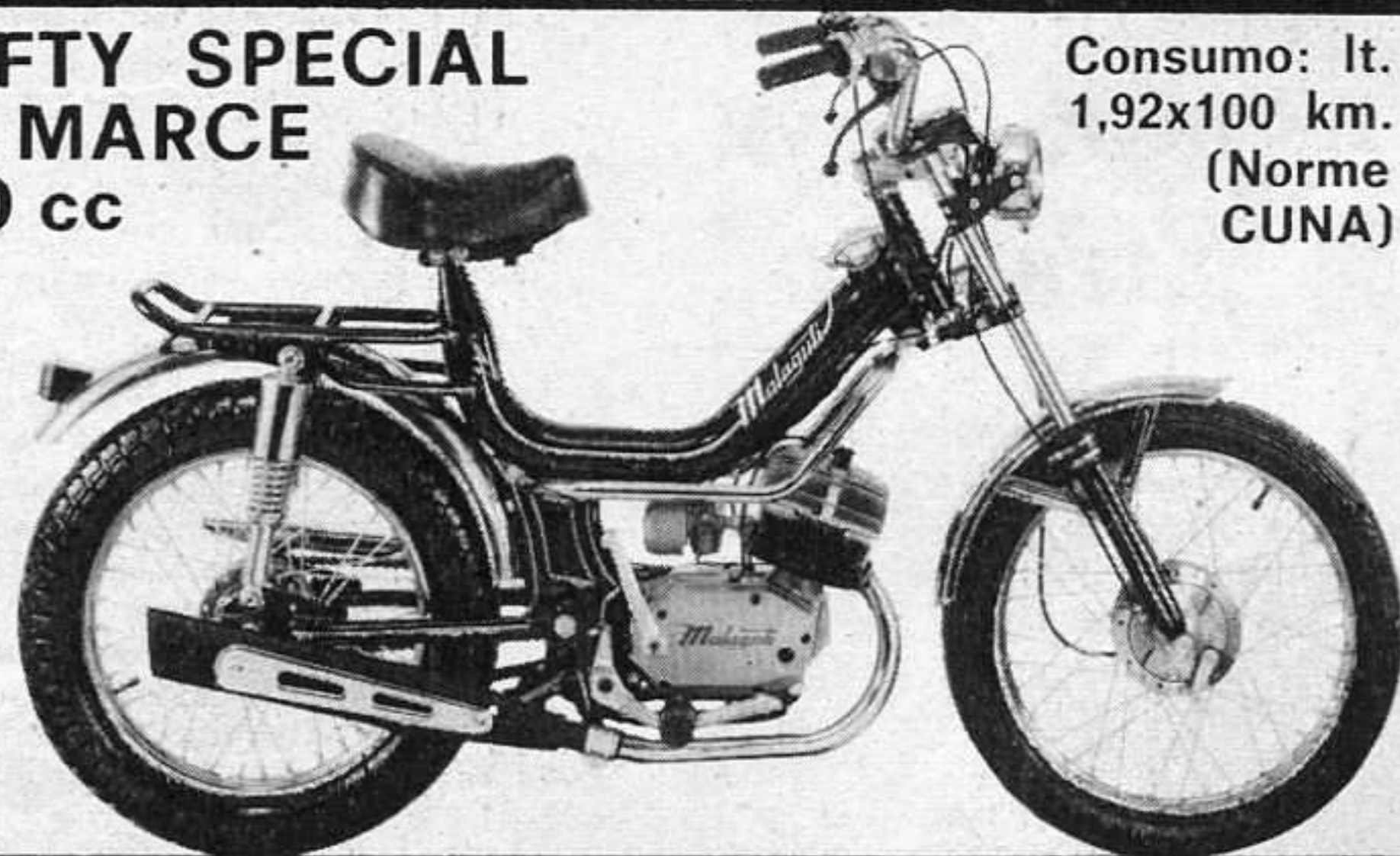
CICLOMOTORI

SAN LAZZARO DI SAVENA
(BOLOGNA)

Malaguti

FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc

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





LE PROSSIME GARE - 18 e 19 maggio, PISTA AZZURRA - Jesolo - 3. coppa dei Campioni; 19, PISTA AL LA-
GO - Varese - gara naz. cl. 100 cc, 1. prova Campionato Regionale; 19, PISTA DEL
SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale; 19, PISTA
PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 23, PISTA
S. PANCRAZIO - Parma - 3. prova Campionato Scuderie 125 cc; 23, PISTA S. PAN-
CRAZIO - Parma - Incontro squadra Azzurra A - squadra Azzurra B; 26, PISTA
D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, ultima prova Torneo dei Campioni 1.
 prova Camp. Regionale; 26, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125
 cc; 26, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 26, PISTA
OTTAVA - Sassari - gara naz. cl. 100 cc; 2 giugno, AUTODROMO NIVELLES (Bel-
 gio) - 2. prova Campionato Europeo cl. 100 cc; 2, PISTA DI ERKELENZ (Germania)
 - incontro Germania-Italia cl. 125 cc; 2, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara
 naz. cl. 10 e 125 cc; 2, PISTA KENNEDY - Napoli - cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp.
 Regionale; 2, CIRCUITO DI ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

Una lezione (ai nostri kartisti) viene dalla Francia ARNOUX approda in 5000

PARIGI - Chi non ha dimenticato l'ascesa spettacolare di Ronnie Peterson, o di Jody Scheckter, o di Emerson Fittipaldi, può darsi che fra non molto debba parlare di quella di un giovane pilota francese, il 26enne René Arnoux. Arnoux ha fatto molte volte parte della squadra nazionale francese di karting, ma è stato il 26 ottobre del 1972 che il suo nome è apparso per la prima volta nel mondo dello sport automobilistico.

Quel giorno, Arnoux si aggiudicava il « Volante Shell », nella finale della scuola di pilotaggio di Magny-Cours, e questa vittoria gli permetteva di avere a disposizione una Martini di Formula Renault nuova fiammante per la stagione successiva del campionato europeo della formula nazionale francese. Finendo quarto nella prima corsa della stagione, al Paul Ricard, si poneva subito fra i più seri pretendenti al titolo.

Dopo un breve periodo di malasorte, si aggiudicava altre tre corse, nuovamente a Magny-Cours, a Corix-en-Ternois e ad Hockenheim. A Monza, in settembre, il pubblico italiano poté apprezzare la classe del giovane francese, che mentre stava per cogliere la vittoria fu sfortunatamente costretto al ritiro.

Non restavano che tre corse al termine della stagione, e Arnoux non aveva a quel punto che una sola possibilità per aggiudicandosi il titolo: vincerle tutte e tre. Non ostante questo gravoso compito, anche sul piano psicologico, Arnoux ce la fa-

ceva ottenendo al suo primo anno di corse il Challenge europeo della Formula Renault.

Tuttavia, non ostante una tale riuscita, il suo avvenire per molti mesi fu incerto. Dapprima, era convinto di riuscire ad approdare anche lui in formula 2, come il suo rivale nella F. Renault, Patrick Tambay, ma per dei problemi di budget, la Shell non si dispose al grande salto. Le settimane passavano, ed il « caso » Arnoux diventava sempre più aperto. Finalmente, qualche settimana fa, la soluzione: Arnoux avrebbe disputato il campionato Rothmans di Formula 5000, pilota ufficiale del team Kitchiner, con sede a Drayton, in Gran Bretagna, e con un patrocinio « Shellsport », come Lella Lombardi e Ian Ashley, che hanno delle Lola. Arnoux avrà a disposizione invece una McLaren, la stessa M 19 con la quale Hulme vinse il Gran Premio del Sud Africa, ovviamente adattata alla Formula 5000.

Per la stagione, Arnoux avrà a disposizione tre motori Chevrolet, l'ultimo dei quali, preparato da Alan Smith con l'iniezione, sviluppa 520 CV. Il giovane campione francese, che ormai risiede in Gran Bretagna, si allenerà quanto prima a Silverstone ed a Brands Hatch, al fine di familiarizzarsi con una vettura ben diversa dalla Martini di 1300 cc., con gli stretti pneumatici di serie. Il suo debutto è atteso per il 27 maggio, a Thruxton, dove si batterà con tutti gli assi della F. 5000.

Pigliatutto il poker azzurro a WOHLLEN

WOHLLEN - La nazionale karting nella sua formazione già europea (Necchi, Gorini, Patrese, Cheever) sulla magnifica pista di Wohlen, in una giornata quasi invernale e con pioggia battente per tutto l'arco delle gare, ha vinto tutto quello che era possibile vincere. Prima a conclusione dei tempi di qualificazione, prima dopo la stressante fase eliminatória, prima a conclusione delle due manches finali, ha trasformato in trionfo una giornata di sport, che non sarà facilmente dimenticata.

I nostri avversari e particolarmente gli inglesi e i tedeschi, più adusi dei piloti italiani a viaggiare sul bagnato, pensavano di avere delle buone chances già in partenza, ma quando si è iniziato a gareggiare ed i piloti italiani dopo alcuni giri di cauto assaggio hanno cominciato a camminare con tanta inusitata disinvoltura, si sono disuniti rendendo così più catastrofica la loro resa. Ha sorpreso la squadra austriaca forte di quattro piloti, che senza strafare ha condotto gare giudiziose e redditizie. Hanno deluso le squadre della Svizzera e Germania.

Se a tutto si aggiunge che Piero Necchi, in forma smagliante, si è preso il lusso di battere da lontano e con un cipiglio che ha avuto del sorprendente, il campione del mondo Fullerton, ed il suo avversario di sempre, il belga Goldstein, il quadro è completo. Gorini, naturalmente, con il compagno in fuga è rimasto a controllare gli avversari nelle due finali, pronto ad intervenire, mentre quella splendida realtà di pilota che è Cheever, appena qualche posizione più indietro, completava l'affermazione. Patrese tanto sfortunato, ma brillantissimo nella seconda finale, ha assolto un compito di affiancamento molto efficace, fatto con intelligenza e raro acume tattico.

CLASSIFICA

1. Italia, punti 100; 2. Austria, 98; 3. Gran Bretagna, 97; 4. Svezia, 96; 5. Francia, 95; 6. Germania, 94; 7. Belgio, 93; 8. Svizzera, 92; 9. Olanda, 91; 10. Danimarca, 90; 11. Lussemburgo, 89.

Cronometristi sotto accusa alla ROMEA

S. GIUSEPPE - Tutto latte e miele la prima gara sulla pista Romea, dopo una piccola tempesta in un bicchiere d'acqua per via di un certo spirito polemico che aleggia nella zona, tanto da volere tentare un esperimento di conduzione delle gare, diciamo popolare. Un aperto contrasto con i cronometristi della sezione provinciale, che a loro volta lamentano carenze da parte degli organizzatori, aveva determinato un ambiente a dir poco da contestazione. Poi il buon senso, le constatate lamentele di qualche pilota o di uno sparuto gruppo, ha avuto ragione di tutti e di tutto.

Orsini, nella seconda categoria della classe 100, non ha avuto praticamente avversari, dopo il forzato fermo di Masini. Rissa agonistica fra la folla dei piloti di terza categoria. La vittoria finale è stata appannaggio di Lusuardi, dopo una gara tirata al limite di ogni risorsa, su Vandelli e Stivi.

LE CLASSIFICHE

2. cat. 100: 1. Orsini; 2. Perini; 3. Maroncelli; 4. Mancini; 5. Rosso.
 3. cat. 100: 1. Lusuardi; 2. Vandelli; 3. Stivi; 4. Tubiana; 5. Rastelli.
 2. cat. 125: 1. Spada; 2. Frattini; 3. Rosso; 4. Selvatici; 5. Bressan.

JESOLO - La pista Azzurra di Jesolo, con la 3. Coppa dei Campioni, ospiterà il 19 corrente, dopo le due collettive di Marsiglia e Wohlen, i più prestigiosi campioni del mondo che, liberi dalle inevitabili remore agonistiche che una gara a squadre bene o male impone, gareggeranno in scioltezza e senza l'assillo del punteggio complessivo, ma badando solo al proprio.

DE BELLIS eterna stella del SUD

REGGIO CALABRIA - Il circuito di Reggio Calabria, una classica dell'estremo sud kartistico, che Bosco ed i suoi amici sportivi vanno assicurando con esemplare sportività non disgiunta da personali apporti, non meritava l'inclemenza del tempo che oltre ad aver reso tutto più impegnativo, ha anche osteggiato un maggior afflusso di piloti e di pubblico.

L'eterno De Bellis è ancora il vincitore della prima categoria della 100 su Lastrino e Vesci. Vittoria ancora più facile del solito, quando Ceravola ha dovuto abbandonare per avaria.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Lastrino; 3. Vesci.
 Cl. 100 - 2. cat.: 1. Donato; 2. Leotta; 3. Paoli; 4. Cogliatore; 5. Mastroviti.
 Cl. 100 - 3. cat.: 1. Vestri; 2. Sicilia; 3. Romeo; 4. Vestri D.; 5. Romeo P.
 Cl. 125 - 1. cat.: 1. Verrillo; 2. Giorgetti; 3. Ceravolo; 4. De Bellis.
 Cl. 125 - 2. cat.: 1. De Pasquale; 2. Zita; 3. De Gaetano; 4. Guido.

PERGUSA - Encomiabile, veramente straripante, l'entusiasmo dei dirigenti della Scuderia Automobilistica Enna Corse per il karting. Cinque le gare, tutte condotte a termine senza quei sussulti tecnici e sportivi di una volta. Un efficiente cast di commissari ha reso l'ambiente tranquillo e fiducioso. Ripetere che De Bellis ha vinto la sua ennesima gara in terra del sud è ormai anacronistico, se non fosse per una resistenza più efficace ed un certo miglioramento dei suoi avversari, che lo vanno avvicinando, come Lastrino, Corrado e Di Liberto giunti nell'ordine dopo il tarantino.

LE CLASSIFICHE

1. cat. 100: 1. De Bellis; 2. Lastrino; 3. Corrado; 4. Di Liberto; 5. Parrinello.
 2. cat. cl. 100: 1. Leotta; 2. Comito; 3. Cammarata; 4. Pizzo; 5. Brusca.
 3. cat. 100: 1. Riservato; 2. Salamone; 3. Lopez; 4. Gradito; 5. Santangelo.
 1. cat. 125: 1. Verrillo; 2. De Bellis; 3. Lastrino; 4. La Porta.
 2. cat. 125: 1. De Pasquale; 2. Zida; 3. De Gaetano; 4. Saporita; 5. Calanna.

600 mila lire sì, ma per tutto il monte-premi

REGGIO EMILIA - Non saranno 600.000 lire a gara i premi in danaro del trofeo kartistico intitolato a Luciano Lombardini, ma quella somma, che gli organizzatori sperano di poter incrementare, costituirà il monte premi finale del Trofeo. Una precisazione che ci è stata dettata dagli organizzatori medesimi che di fronte alla vera marea di richieste d'informazioni e di iscrizioni pervenute loro, si sono indubbiamente resi conto di avere, in un primo tempo, emanato un comunicato alquanto confuso ed impreciso. Come abbiamo pubblicato, le quattro prove in programma si svolgeranno nei giorni 26 maggio, 2, 13 e 30 giugno sulla Pista Tricolore.

VIBO V. - La pista di Vibo alla sua seconda gara stagionale è stata presa d'assalto dai piloti accorsi dalla Sicilia ed alcuni anche da Roma. Gare poi sdrammatizzate dai soliti complessi delle Case e delle Scuderie anche se la tensione agonistica è sempre di troppo tra i piloti locali. Da mettere in rilievo la doppietta del tarantino De Bellis, che vincitore della prima categoria della 100 con Ceravolo e Gianni Vesci alle spalle, si è ripetuto anche nella 125 vincendola dopo tre prove di assaggio con in seconda posizione ancora Franco Ceravolo e terzo Paolo Giorgetti.

Nella terza ha vinto il romano Andrea De Cesaris, con un di quei motori al bando tecnico, su Gianni Vestri seguito dal più piccolo dei De Cesaris. Gambardella, nella seconda categoria, è riuscito ad infrangere la supremazia di Leotta.

LE CLASSIFICHE

3. cat. 100: 1. De Cesaris; 2. Vestri; 3. E. De Cesaris; 4. Romeo.
 2. cat. 100: 1. Gambardella; 2. Leotta; 3. Pizzo; 4. Mastroviti; 5. Pugliese.
 1. cat. 100: 1. De Bellis; 2. Ceravolo; 3. Vesci; 4. Fusto; 5. Lastrino.
 1. cat. 125: 1. De Bellis; 2. Ceravolo; 3. Giorgetti; 4. Verrillo.

Troppo facile a MARSIGLIA per gli «azzurrini»

MARSIGLIA - La squadra azzurra Junior, che fa tanto primavera karting, alla sua prima uscita ufficiale in terra di Francia, ha inaugurato con una splendida vittoria il suo curriculum sportivo. La formazione che aveva nei ranghi i più prestigiosi giovani del karting nazionale, condotta con tanta fermezza da Marco Mereghetti, ha trovato nei piloti una perfetta rispondenza sportiva, anche se qualche puledro più fremente è rientrato nelle posizioni o rinunciato ad un successo personale molto a malincuore, pur di propiziare la vittoria collettiva.

Una vittoria, che ha assunto il sapore di trionfo, interrotta però a conclusione della seconda manche, perché, malgrado quanto detto nel preambolo, l'incontro Francia B - Italia B, come era stato programmato da Parigi, è stato solo ed unicamente « l'incontro delle beffe » autore ed editore un certo signor Cometto in combutta con altri omuncoli karting, che si sono peritati di cimentarsi in un affare più grande di loro.

Beffa, perché la Francia B, se si esclude Suppo, un pilota discreto, non aveva nulla su cui contare. Beffa, perché invece di un percorso di 550 metri, era appena di 280 metri. Beffa, perché non esistevano le verifiche tecniche. Beffa, perché non c'era alcuna parvenza di serietà. Beffa, perché, e questa è la più grande, quando a conclusione della prima manche, i responsabili della formazione italiana hanno chiesto la classifica, si sono accorti che mancavano anche i cronometristi ufficiali, ed al loro posto quattro ragazze, che tutto avrebbero potuto fare, anche l'amore, ma non certo condurre delle classifiche. Quando finalmente è stata data la classifica, quale la sorpresa non vi diciamo, sino all'assurdo di aver classificato un nostro pilota doppiato, eppertanto ultimo, al secondo posto.

Malgrado tutto si parte per la seconda batteria, i nostri dilagano subito con Elio De Angelis, Rovelli e Gabbiani. Alla fine stessa musica. Non c'era che da mettere fine ad un triste spettacolo sportivo, che stava per diventare umiliante anche per la nostra formazione, che giocava con i topi. Un cattivo ricordo, un marchio d'incapacità per gli organizzatori marsigliesi, il che ha indotto la FIK a violente rimostranze con il Groupement National de Karting di Parigi.

RALLY SALENTO

Dal Lago Rosso DIGIOIA

LECCE - Michele Digioia ha bissato il successo dell'anno scorso nell'8. Rally del Salento, valido per il campionato italiano dei Rallies Nazionali, girone centro Sud, al volante della sua fiammante Porsche Carrera gr. 3, coadiuvato per la prima volta dalla fidanzata in veste di navigatrice. Più duro del previsto questo rally, ha visto all'arrivo solo 27 dei 42 partecipanti. Tra i ritirati, Giacchetta con l'HF gr. 4 per uscita di strada, Stoppato con l'Ascona fermato da un guasto all'impianto elettrico, Giammarini che ha rotto un giunto.

Indubbiamente questi ritiri hanno ristretto la rosa dei probabili vincitori, tra i quali al termine di una lotta strenua combattuta fino all'ultima prova speciale, denominata del « Lago Rosso », Digioia ha avuto la meglio su Ravaioli e sul bravissimo locale Gigi Tommasi che anche quest'anno per sfortuna non è riuscito a trovare la vittoria deludendo in parte l'aspettativa dei numerosi fans

Determinante ai fini del risultato finale la prova speciale di Torre S. Andrea, fra le dune sul mare, dove le piogge continue nei giorni precedenti la gara avevano reso impraticabile e molto selettiva. Per il quarto posto i coniugi chietini Cavallucci hanno avuto la meglio sugli altri lancisti Valentini-Forte, vere rivelazioni di questo rally. Buoni anche i piazzamenti di De Marco e di Bianco su vetture poco potenti, prestazioni messe poi in discussione da altri concorrenti: ottima l'organizzazione (Piloti Salentini e AC Lecce) che ha realizzato questa bella manifestazione.

Vito Lattanzio

3. RALLY NAZIONALE DEL SALENTO - Valvole per il Campionato Italiano Rallies Nazionali, girone Centro-Sud - Lecce 25 aprile 1974

CLASSIFICA FINALE

1. Digioia-Ferosi (Porsche Carrera) pen. 2128;
2. Ravaioli-Scafoli (Lancia HF) 2199;
3. Tommasi-Cillo (Alpine Renault) 2226;
4. Cavallucci-Cavallucci (Lancia HF) 2339;
5. Valentini-Forte (Lancia HF) 2484;
6. De Marco-De Marco (A 112 Abarth) 2494;
7. « Dacus »-Lombardi (Fiat 128 C) 2536;
8. Bianco-Antonaci (Morris 850) 2644;
9. Armongol-Marazia (FMC 1.3) 2672;
10. Capozza-Cillo (Lancia Z) 2700;
11. Artini-Giarracuni (Skoda) 2789;
12. Devivo-Denittis (Lancia Beta) 2794;
13. Donato-Torchia (A 112) 2844;
14. Balestra-Mitrugno (Lancia HF) 2855;
15. Scudieri-Perri (Escort Mexico) 2912;
16. Leone-Epifani (Audi) 2933;
17. Marazia-Capoccia (Simca R 2) 3004;
18. Tamborrino-Fuggiano (Fiat 127) 3093;
19. Spagnolo-Prato (Fiat 127) 3130;
20. Sticchi-Sticchi (Fiat 128 C) 3131;
21. Coppola-Coppola (Fiat 128 C) 3234;
22. Disergio-Russo (Fiat 127) 3272;
23. Saccone-Diguia (Lancia HF) 3321;
24. Volomino-Marcione (Fiat 128) 3359;
25. Oliviero-Buonanno (Fiat 128) 3439;
26. Simcone-Franco (Fiat 128) 3641;
27. Mucelli-Berardi (Lancia HF) 4283.

ESCLUSIVO

Molti grandi carrozzieri lo usano da anni Provalo anche Tu!



il polish dei maestri carrozzieri

arexons



Eccezionale brillantezza Eccezionale protezione

“ il polish dei maestri carrozzieri,, per una lucidatura da esperti.

E' il più famoso dei lucidanti per auto, quello che da anni i maestri carrozzieri italiani usano per rendere splendenti ed affascinanti le più belle fuoriserie. Con questo polish potete rimettere a nuovo la carrozzeria della Vostra auto e ridonare ad essa lo splendore dei primi giorni di vita.

E' il lucidante usato da Scaglietti per le FERRARI

Tipo rapido - In fretta un lucido mai visto. Tipo forte - Ridà lucentezza alle vernici più ossidate.