

17 secondi dividono a INDIANAPOLIS RUTHERFORD da Bobby UNSER: ma solo entusiasmante agonisticamente la 500 MIGLIA



Un felicissimo Johnny Rutherford saluta la folla che lo acclama. Alle sue spalle, il Trofeo Borg-Warner da lui vinto. Questa edizione è stata molto combattuta, ma troppo presto è stata privata dell'apporto degli « assi » che hanno dovuto mestamente abbandonare il campo per avarie meccaniche

La caduta degli dei

Il grande favorito non ha vinto. E' il destino dei grandi. Sembra quasi che il detto « più sono grandi più cadono rumorosamente » si addica ai colossi che in questa 58. edizione hanno compiuto cadute più o meno onorevoli.

La 500 Miglia di Indianapolis, osservata da 300 mila spettatori e da 100 milioni di telespettatori in tutti gli USA non ha voluto consacrare il texano vincitore per la quarta volta. La lotta inscenata da Foyt e Rutherford ha pochi precedenti nella storia di questo speedway.

Anche nelle immediate retrovie, malgrado qualche non perfetto funzionamento dei bolidi ci sono stati sorpassi e rimonte che hanno reso ancor più affascinante la gara di quest'anno.

E' stata questa una gara che ha richiesto un lavoro di « team » grazie al quale si è potuto osservare uno svolgimento più linea-

re, più eccitante senza il bisogno essenziale di premere l'acceleratore è basta.

Sono mancati dalla lotta Mario Andretti, Dallenback e Gary Bettenhausen, e ciò ha tolto un po' al sapore agonistico. Non si nascondeva alla vigilia, e gli stessi protagonisti lo affermavano, che Foyt appariva come il sicuro vincitore con Mario Andretti alle spalle, ma per dirla con l'asso di Nazareth, « col motore non ci può ragionare nessuno ».

Il lavoro tecnico e calibrato dei box della McLaren con Meyer che si mordeva le dita dal podio dei cronometristi, della Eagle-Olsonite di Dan Gurney e delle altre macchine rimaste in gara questa volta merita soltanto un elogio incondizionato. Per la prima volta la 500 Miglia di Indianapolis non è stata la solita corsa per uomini di acciaio soltanto. Il cervello, il cronometro, l'accuratezza e la precisione sono stati i fattori predominanti.

I rifornimenti, che hanno avuto inizio con un tempo medio di 23" sono scesi a 14 secondi per Foyt, a 15 secondi per Rutherford, a 15 e mezzo per Bobby Unser. Ecco perché questa ultima edizione passerà alla storia come una tra le più elettrizzanti degli ultimi 20 anni. Nella cronaca è stato impossibile poter descrivere con meticolosa cronologia i sorpassi, le rimonte di Rutherford e Foyt, le fughe e sorpassi di Bobby Unser e Gordon Johncock. Basti pensare che dopo il primo arco di gara Rutherford aveva guidato per 90 giri ad una media che, considerando le svariate luci gialle, è apparsa soddisfacente e nel contempo « sicura ».

Il rombante carosello ha visto una conclusione favorevole per Rutherford, che meritamente ha vinto i 300 mila dollari che spettano al trionfatore della più prestigiosa gara del mondo.

Lino Manocchia

Un avvio elettrizzante

ANDRETTI 2 minuti in corsa!

INDIANAPOLIS - Il sogno di vittoria di Mario Andretti è durato soltanto due minuti. Il tempo di saggiare la pista. Il motore Offenhauser che gli aveva permesso di piazzarsi in quarta posizione subito allo « start » che ha avuto un avvio felice, emozionante e sicuro, si è spaccato ed il pilota di Nazareth ha dovuto abbandonare con grande disappunto dei 300 mila spettatori che avevano salutato l'ingresso del pilota italo-americano con applausi scroscianti.

E' stato, dicevo, un avvio elettrizzante che ha visto subito Wallie Dallenback scattare inseguito da A. J. Foyt, Gordon Johncock e Mario Andretti, ma dopo solo tre giri, ritiratosi Mario, gli spettatori hanno provato la seconda delusione. Il beniamino dell'anno, Dallenback, spaccava anch'egli il motore. Dopo sei giri che avevano visto Foyt al comando, iniziano i mutamenti nella leadership.

Foyt entra al box e vi sosta per un giro e mezzo. Bobby Unser assume il comando formando un terzetto famoso con Johncock e Rutherford, la cui McLaren sibila come un Jet. Undici giri e Rutherford rimonta Johncock ponendosi sulla scia di Unser, che viene sorpassato al 22. giro.

Dopo 22 giri, iniziano le operazioni rifornimento. Foyt impiega 17 secondi, Unser perde un giro al box per noie al turbo. Quarantaquattro giri, alla media di 177 miglia orarie: Foyt, che aveva dato vita ad una rimonta mozzafiato, riacciuffa Rutherford che passa a due secondi con Caruthers sulla coda. Bobby Unser nonostante il suo rush è arretrato di un giro.

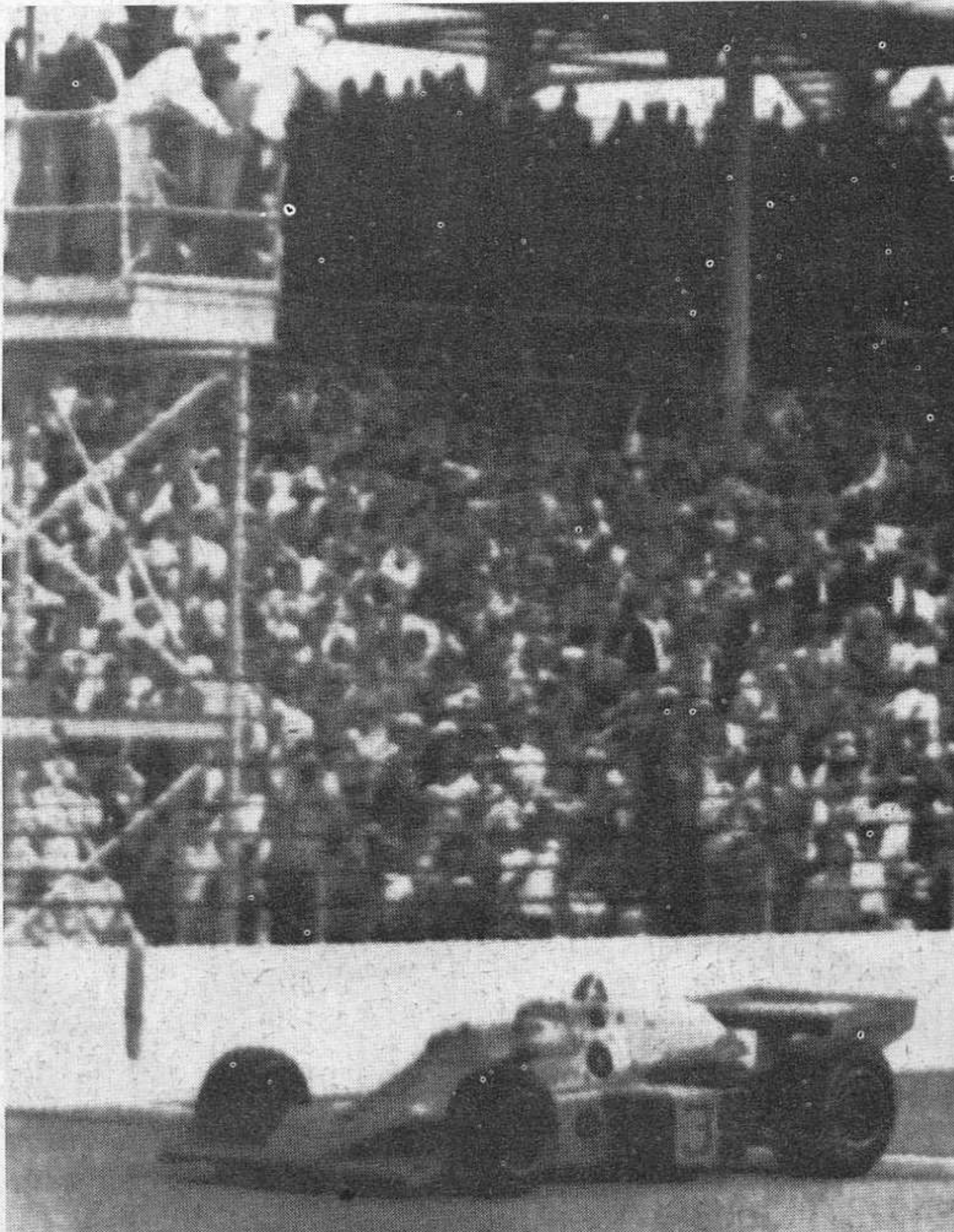
Si apprende che i bolidi consumano, a questa media, un gallone (quattro litri) per percorrere un miglio. « Confortante, dice Frank Del Roy direttore tecnico, se continuano così, tutto procederà bene. Come avrai notato, sino ad ora 50 giri nessun incidente si è verificato e questo è un buon segno »

Da notare che la media di 177 miglia orarie, oltre 280 kmh, è già un nuovo primato della pista. Duello ancora nelle primissime posizioni, di cui Rutherford approfitta allorché Foyt perde oltre 50 secondi al box per aggiustare la carburazione. Jimmy Cannon rompe il motore e deve essere rimorchiato al box. Prima bandiera gialla che sussisterà per cinque giri. E' la volta di Jimmy Caruthers della scuderia Cobre, che stava marciando in terza posizione, ad abbandonare. Altra bandiera gialla sino a che il bolide dell'occhialuto pilota viene riportato al box.

Siamo al 60. giro. Le posizioni sono le seguenti: Foyt, Rutherford, Al Unser, seguito dal fratello Bobby, ad un giro e il vecchio « nonnino » Lloyd Ruby.

La giornata meravigliosa, solcata da qualche nube bianca, sembra adatta alla grande prova dei « mostri » di Indy. Si verificano alcuni testa-coda senza conseguenze, eccezione fatta per Jerry Karl che fiora il muretto, ma esce dall'abitacolo senza graffiature.

Intanto la luce gialla appare per ben 9 volte in 60 giri durante i quali il duello Foyt-Rutherford accende gli entusiasmi della folla che scatta in piedi ripetutamente durante i sorpassi mozzafiato. La media, per queste luci scende sensibilmente da 177 si passa a 161,798 e quindi allo scendere delle 350 miglia percorse, la velocità passa a 153,742 miglia all'ora, pari a 247,370 kmh. In questo lasso di tempo due Mc



Fra le tante Eagle presenti, a presentarsi per prima sotto la bandiera a scacchi di Pat Vidan, dopo i 200 massacranti giri di pista, è la McLaren di Johnny Rutherford, che conquista così la sua prima vittoria ad Indianapolis

Laren sono piazzate tra i primi dieci, con Rutherford che si alterna al comando con Foyt e David Hobbs che da 10. sale all'ottava posizione.

Al 134. giro, Al Unser rallenta ed è costretto a lasciare la gara per la trasmissione difettosa, e quindi David Hobbs passa da ottavo a sesto. Due giri dopo, il grande favorito, il texano A. J. Foyt comincia a fumare dal turbocompressore. Lo starter gli lascia compiere due giri poi espone la bandiera nera. E' la fine anche per il tre volte trionfatore di Indy.

Rutherford ora può respirare un po' meglio. Con un giro e mezzo di distacco su Bobby Unser, continua con la sua condotta di gara lineare. A questo punto, 158 giri, le posizioni sono le seguenti: Rutherford, Bobby Unser, Lloyd Ruby, Gordon Johncock, Hobbs, Cc Cluskey.

Il coraggioso pilota dell'Ohio, Salt Walter, è costretto al ritiro e la gara sembra perdere un certo interesse con Rutherford padrone assoluto della situazione. La corsa con le sue mutevoli, rapide situazioni continua senza perdere il minimo interesse anche se, come detto prima, sono venuti a mancare nomi il cui alone di grandezza ha sempre un ascendente. Sfortunata la gara di « nonno » Ruby, che a 9 giri dalla fine è rientrato al box con un tubo spezzato che lo ha messo K.O. mentre si trovava in quinta posizione.

Appassionante il duello finale tra Rutherford che ha 17 secondi di vantaggio su Bobby Unser, che si conclude, tra il boato della folla con la vittoria di Johnny Rutherford.

Le cause dei principali ritiri: Andretti, pistone; Dallenback, pistone; Simon, pistone; Bettenhausen, valvola; Snider, pistone; Muther, pistone; Hurtubise, albero motore; Sneva, trasmissione; Krisloff, cambio; Parsons, lubrificazione; Caruthers, cambio; Cannon, differenziale; Al Unser, pistone; McCluskey, sospensione posteriore; Walther, pistone; Ruby, senzabenzina; Karl e Opperman, incidente.

Al vincitore sono andati 300.000 dollari più altri 18 mila per aver guidato il gruppo per 35 giri complessivi.

E' scoppiato un turbo alla vigilia

INDIANAPOLIS - Superato il momento cruciale della vigilia che ha offerto momenti di tensione ed apprensione, l'autodromo più famoso del mondo ha dato il via alle manifestazioni che precedono il « big day ».

Giovedì ha avuto luogo la « consuetudinal carburazione », ovvero due ore circa di prove finali che hanno consentito ai meccanici di mettere a puntino i bolidi.

Durante questa sessione scoppiava il turbo compressore di Bob Harkeys lungo lo straightway nelle adiacenze del box di Roger Penske mandando in aria centinaia di frammenti alcuni dei quali finivano proprio nel box di Johnny Rutherford.

Due meccanici venivano colpiti alla bocca, il fotografo Peter Biro, presidente dell'Associazione Stampa Americana (ARPA) riportava contusioni lievi, mentre gli inservienti dovevano ripulire la pista impiegando circa 25 minuti.

Venerdì, un altro violento temporale che comunque non intralciava alcuna operazione mentre il sabato iniziava con un sole caldo seguito da nuvolaglie che offuscavano un po' la spettacolare sfilata lungo l'arteria principale di Indianapolis con oltre un milione di spettatori assiepati lungo i marciapiedi.

In mattinata, c'è stata la presentazione dei trofei assegnati a Johncock, Foyt, Rutherford per la loro performance lo scorso anno, erano presenti decine di personalità capeggiate da Tony Hulman, patron dello Speedway.

Per le prove ridotte citazione in tribunale!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

INDIANAPOLIS - Sembrava quasi impossibile che ad Indianapolis, oltre ai nubifragi che oscurano il cielo, non si verificassero « maremoti » legali. La burrasca ha avuto inizio lunedì scorso, quando un gruppo di « sponsors » con a capo Roy Woods della scuderia omonima il cui pilota è John Mahler, ha deciso di citare in corte la Usac e i dirigenti dello Speedway dell'Indiana. Motivo: rifiuto di prolungare il tempo necessario a completare le prove di qualifica di altri undici piloti i quali avevano pagato, in anticipo, mille dollari di iscrizione.

L'avvocato difensore Wright Hugus chiedeva al giudice di far sospendere le corse fino a che gli undici piloti avessero completato le prove, le quali prove, naturalmente, avrebbero potuto provocare il « bombing », ovvero la perdita di posizioni in coda di tre o quattro « drivers » già qualificati.

Il regolamento dello USAC, va detto subito, è tra i più antiquati, tra i più incoscienti che si possa immaginare. Qualche mese fa, per rispettare le norme della restrizione del carburante, i dirigenti di Indy affermarono che avrebbero ridotto il periodo di prove da tre sabati a due. E sin qui nulla da eccepire. Ma quella presa di posizione avrebbe dovuto subire una modifica in quanto ora non vi è più crisi energetica per cui anche se le prove avevano luogo, come negli anni scorsi, l'America non andava fallita sicuramente. A questo aggiungiamo che per circa 5 ore (totali) durante le due giornate di qualifica piovve e tutti dovettero attendere l'arrivo del sole.

**Iscrizione:
600 mila lire**

Era necessario quindi aggiungere una giornata alle prove di qualifica, anche perché, siamo onesti, quei piloti avevano versato la loro somma d'iscrizione (e 600 mila lire non sono poche) ed avevano diritto a provare.

Il ricco milionario Lindsey Hopkins, che possiede oltre una dozzina di Eagle ed ha sotto di sé anche il pilota Mel Kenyon, ha detto candidamente: « Non tornerò più ad Indy sino a che l'insulso regolamento verrà riveduto e modernizzato ».

Le proteste sono state veemen-

500 Miglia di Indianapolis - Gara internazionale di velocità valida per il campionato USAC - Indianapolis (Indiana) - 26 maggio 1974

LA CLASSIFICA

1. Johnny Rutherford (McLaren-Offenhauser), che gira alla media di 255,169 kmh.; 2. Bobby Unser (Eagle) a 157"; 3. Bill Vukovich (Eagle); 4. Gordon Johncock (Eagle-Bignotti); 5. David Hobbs (McLaren); 6. Duane Carter (Cobre-Eagle); 7. Bob Harkey (Eagle-Foyt); 8. Jerry Grant (Eagle-Offy); 9. Bill Simpson (Eagle-Offy).

Non è mancato lo streaking

INDIANAPOLIS - « Streaking » a Indianapolis, quando una appassionato di corse si è denudato, è balzato al di là della barriera e ha poi cominciato ad arrampicarsi sulla scala, fino ad arrivare in cima alla nuova torretta dello starter. Giuntovi, ha sventolato una bandiera in direzione degli spettatori. Mentre scendeva, però, ha messo un piede in fallo ed è caduto da un'altezza di circa cinque metri, ove i commissari lo aspettavano per condurlo — sempre nudo — all'ospedale del circuito, in veste di un ferito delle prove di qualificazione.

● A. J. Foyt, il pilota che si è preso quasi tutta la colpa per l'incidente che spedi la McLaren di Salt Walther contro la barriera, all'inizio della « 500 » dello scorso anno, mostrava a tutti una foto della partenza in cui si vedeva che la sua Coyote era distante almeno cinque metri dalla McLaren, alla quale era affiancata quando la vettura ha cominciato ad avviarsi verso la barriera.

ti e numerose. Si è anche giunti a dire che se gli undici rimasti volevano provare, dovevano ottenere la firma dei 33 qualificati i quali accettavano questa modifica. Mister Hopkins ha ottenuto soltanto 26 firme. Gli ultimi, logicamente, si sono rifiutati per paura di essere defenestrati dalle loro posizioni di partenza. Confusione, risentimenti, accuse verso la USAC che, ripeto, dovrà correre ai ripari se non vorrà oscurare il nome della corsa più affascinante del mondo.

Due giorni in tribunale

Per due giorni, dinanzi al giudice della Marion County Court, gli avvocati delle due parti hanno discusso la situazione. Si chiedeva da una parte un milione di dollari di risarcimento di danni e la riapertura della giornata di qualifiche, durante l'ultima prova della « carburazione » cioè prima che il bolide venga sigillato dai giudici onde non far apportare modifiche all'ultima ora.

Tony Hullman, patron di Indy ha fatto sapere al giudice che il rinvio della 500 miglia avrebbe fatto perdere svariati milioni di dollari alla « superspeedway » e trovava Tom Binford, « Chief Steward », solidale e deciso a difendere « il regolamento che non può essere modificato di punto in bianco ».

« Cozzare contro il muro è pericoloso » ha commentato un pilota di vaglio, « ma cozzare contro la testardaggine di questi vecchioni è ancor più pericoloso ».

Come si prevedeva il giudice Simmons ha emesso il verdetto: lo speedway « no guilty », non è colpevole.

Evidentemente il giudice aveva udito la voce insistente che circolava negli ambienti alla vigilia: « Noi correremo con o senza verdetto favorevole, la pista è nostra e non ce la chiuderà nessuna legge! »

l. m.

Appassionante a NIVELLES il meeting belga turismo e GT

PELTIER... SPRING

NIVELLES - Allo Spring Meeting c'era certamente meno pubblico di quanto ce ne fosse al GP del Belgio, ma ciò non toglie che gli spettatori hanno avuto modo di vivere corse molto appassionanti, benché a volte la supremazia di un dato pilota fosse indiscussa. Il regolamento belga dei campionati in circuito presenta il sicuro vantaggio di rendere le gare molto equilibrate e, inoltre, c'era una mescolanza molto intelligente di vetture, sicché si vedevano tutte insieme delle turismo di serie, delle « migliorate », delle « speciali » e delle GT di serie e speciali. Raramente, con questo genere di miscuglio, le corse sono monotone.

A Nivelles è indetto risultato proprio così in assoluto. Peltier, con la sua BMW 3 S della « Précision-Ligeoise-Gitanes », è stato il gran maestro della giornata, dando una nuova dimostrazione della sua eccelsa classe e del suo brio. Detto questo, comunque, altri piloti si sono difesi molto bene, soprattutto Tricot e Goldstein. Questi, ex campione di karting, veniva però tolto di classifica perché la sua vettura non era conforme al regolamento. Quanto alla gara « Mexico », molto spettacolare, è stata di nuovo vinta da Semoulin che è decisamente imbattibile.

La prima gara era riservata alle turismo di serie sotto i 1600 cc. Per i primi quattro dei dodici giri ha condotto senza problemi Holvoet, con la sua veloce Toyota Celica, finché il suo pneumatico posteriore di sinistra ha cominciato ad afflosciarsi. Già tallonato dall'Alfa di De Deyne al sesto giro Holvoet è stato superato. Da allora De Deyne ha avuto la gara in tasca. Nessuno l'ha più disturbato, infatti; mentre Holvoet è riuscito con molta foga a conservare il secondo posto davanti all'altra Alfa di Gerekens. Nella classe fino a 1300 Mayquet su Simca Rallye 2 ha imposto il ritmo col solo problema di tentare di andare, col muletto che pilotava, forte come con la sua vettura normale che la vigilia aveva avuto un incidente.

De Deyne realizzava inoltre il miglior giro in 1'47" alla media di kmh 125,293. Il ritiro più spettacolare in questa prima corsa è indubbiamente stato quello di Polack che è uscito di pista per la rottura di una ruota della sua Alfa.

La seconda gara, stando al regolamento del campionato belga, raggruppava vetture turismo di serie di oltre 1600 cc, « migliorate » (1B) e GT di serie (G.3). Fin dal via Tricot su Commodore di serie prendeva il comando, tallonato dalla Lotus Europa di Dex e dall'altra Commodore di Goldstein, che alla terza tornata passava ad occupare la prima posizione, dopo un bel superamento. Al giro successivo, Tricot tornava però in testa. Al settimo giro Goldstein lo risuperava, ma per una sola tornata e da quel momento Tricot, anche se doveva sfruttare tutte le sue risorse, non si lasciava più superare, vincendo una corsa più interessante di quella precedente, anche se il miglior giro restava alla Lotus di Dex alla media di 135,829 orari. Ovviamente questi vinceva nel gruppo delle GT sotto i 1600 cc. Quanto a Bourgoignie, portava la sua Triumph Dolomite al primo posto nella classe da 1600 a 2000 cc della turismo di serie e Mattozza l'Alfa al primo posto della classe da 1300 a 1600 cc del gruppo delle « migliorate ».

Da notare anche, nelle loro rispettive classi, le vittorie di Lauret su NSU e di Delepinne su Cooper S. Alla conclusione

Goldstein veniva tolto di classifica, dopo che la sua vettura era stata verificata.

La terza corsa era riservata alle turismo migliorate e alla GT di serie di oltre 1600 cc, come pure alle turismo speciali del gruppo 2 e alle GT speciali del gruppo 4, 1600 cc.

Davit, con la Pantera, prendeva subito la testa davanti a Regout che era al volante dell'altra Pantera e non abbandonava più la seconda posizione, salvo per un piccolo testa-coda all'uscita della curva prima delle tribune. Soprattutto pilota di moto, Regout in questa occasione ha messo in mostra una grande maestria. Soltanto Vanierschoot, con l'Alpine, è riuscito qualche volta a dargli fastidio.

La corsa è stata però in complesso piuttosto monotona. Dietro ai tre leaders, anche le altre posizioni erano occupate senza troppi sforzi. Holvoet, però, prima di occupare il quarto posto con la Celica, animava la competizione facendo una rimonta spettacolare, essendo partito piuttosto male. Regout, con la Pantera, realizzava il giro più veloce alla media di 140,675 orari. Quanto a Berudtson, su Commodore, vinceva la classe di oltre 2000 cc nella turismo speciale.

La quarta e ultima gara della giornata, nel quadro del campionato belga dei circuiti, era riservata alle « speciali » dei gruppi turismo e GT Peltier, vincitore della 4 Ore di Monza e a Vallelunga, si portava subito in testa... e vi restava, seguito da Haxhe su Porsche, dalla BMW di Xhenceval e dall'altra BMW di De Fiarlant, il quale era però costretto ben presto al ritiro per la perdita della pressione dell'olio.

Dex, su Escort, ha fatto un'ottima gara occupando presto il quarto posto davanti alla Datsun di Miroux. La fine corsa non vedeva mutamenti e Peltier vinceva con oltre 14" di vantaggio su Haxhe

André Royez

SPRING MEETING - Nivelles, 26 maggio - Gare di velocità in circuito valevoli per il campionato belga

LE CLASSIFICHE

Prima corsa: Turismo sotto i 1600 cc

1. De Deyne (Alfa Romeo) 12 giri in 21'43"3, media kmh 123,438; 2. Holvoet (Toyota) 12 giri; 3. Gerekens (Alfa Romeo) 12 giri; 4. Neq Jean-Louis (Audi 80) 12 giri; 5. Preuax-willy (Alfa Romeo) 12 giri. **Giro più veloce:** De Deyne (Alfa) 1'47"0, media kmh 125,295.

Seconda corsa: Turismo di oltre 1600 migliorato e GT 1600

1. Tricot (Opel Commodore) 12 giri in 20'05"2, media kmh 133,485; 2. Goldstein (Opel Commodore) 12 giri; 3. Alain Dex (Lotus Europe) 12 giri; 4. Joosens (Opel Commodore) 12 giri; 5. Wauters Dany (Opel Commodore) 12 giri. **Giro più veloce:** Dex (Lotus Europe) 1'38"7, media kmh 135,829.

Terza corsa: Migliorate e GT da oltre 1600 speciali e GT speciali 1600

1. Davit (De Tomaso Pantera) 12 giri in 19'22"9, media kmh 138,341; 2. Regout (De Tomaso Pantera) 12 giri; 3. Vanierschoot (Alpine 1600 S) 12 giri; 4. Holvoet (Toyota Celica) 12 giri; 5. Berudtson (Opel Commodore) 12 giri. **Giro più veloce:** Regout (De Tomaso Pantera) 1'35"3, media kmh 140,675.

Quarta corsa: Speciali e GT speciali 1600

1. Peltier (BMW CSL) 12 giri in 18'00"4, media kmh 148,904; 2. Haxhe (Camel Porsche) 12 giri; 3. Xhenceval (BMW 3.0 CSL) 12 giri; 4. Alain Dex (Ford Escort) 12 giri; 5. Miroux (Datsun 240Z) 12 giri. **Giro più veloce:** Peltier (BMW CSL) 1'28"9, media kmh 150,803.

Il solito MIEUSSET sul MONTSENY

Euro salita blu

MONTSENY - La corsa del Montseny si è svolta finalmente con un tempo secco perché la prima giornata di prova (venerdì) è stata annullata per il brutto tempo, quindi si è disputata una sola giornata di prove, il sabato, dopo le ore dodici, con tre salite di prova per tutti i partecipanti. Queste tre salite sono state disputate con molta pioggia e molto freddo. Pochi spettatori a vedere le prove e non molti nella corsa causa il cattivo tempo.

Tutti i partecipanti hanno montato le gomme per il bagnato. Miesuset non ha abbattuto il record dell'anno scorso che era di 8'55", record assoluto della prova poiché il pilota non aveva avuto il tempo sufficiente per ambientarsi alle condizioni del percorso e tentare, nonostante lap ioggia, un tempo record. Ma la sua corsa è stata molto buona perché ha registrato ugualmente un buon tempo. Ha battuto i due francesi Martin e Bayard di molti secondi. Si sapeva che Miesuset non aveva rivali, e la lotta importante era per il secondo posto tra Martin e Bayard e i due spagnoli Baturone e Fernandez.

I migliori tempi delle prove del sabato dopo le tre salite sono i seguenti: Baturone 10'20"30, Miesuset 10'31"74, Haldy 10'43"74, il francese Denise con una Simca, 10'48"61 ma per noie meccaniche si è dovuto ritirare.

L'unica avaria nelle prove è stato del tedesco Helmut Mander, grande specialista di queste corse in salita che ha rotto il motore della sua Opel e non ha potuto proseguire la corsa poiché non aveva un motore di ricambio.

L'unico italiano iscritto alla corsa, Berruto, della Scuderia Brescia Corse, con una Porsche 912 non si è presentato.

Per terminare, la miglior corsa è stata quella di Haldy che ha battuto tutti i record della categoria del Gr. 3 e Gr. 4 battendo il tempo di Pier Agostini con una Alpine 1600 che aveva fatto l'anno scorso 10'7"64.

Lo spagnolo Van der Haven con la sua piccola formula Selex ha fatto un buon tempo.

L. G. Canomanuel

SALITA DI MONTSENY - Prova valida per il Campionato Europeo della Montagna - 26 maggio 1974

CLASSIFICA

1. Jimmy Miesuset (March 742) 8'56"97; 2. Martin (McLaren) 9'9"71; 3. Bayard (March 742) 9'9"90; 4. Baturone (Brabham BT 40) 9'31"0; 5. Fernandez (Abarth) 9'41"77 (1. del Gr. 5); 6. Posset (Chevron B 23) 9'44"55; 7. Haldy (Porsche Carrera) 9'52"89 (1. del Gr. 3 e Gr. 4); 8. Almiraz (Porsche Carrera) 10'10"17; 9. Fischhaber (Porsche Carrera) 10'10"25; 10. Van der Haiven (Selex F-1430) 10'22"28; 11. Canella (Simca 1300) 11'20"20. (1. del Gr. 2); 12. Montmajeur (BMW) 11'24"69 (1. del Gr. 1).

● La corsa in salita del Mont Ventoux, valevole per il campionato europeo della montagna, in calendario il 22 e 23 giugno, è stata soppressa, per l'impossibilità di rispettare le esigenze delle autorità in fatto di servizio d'ordine e sicurezza di piloti e pubblico. Probabilmente nel 1975 la gara ci sarà, su nuove basi.

Battaglia in pista e a tavolino per i TROFEI dell'AC PIACENZA

La PANTERA non è uguale per tutti



La rottura del mozzo della ruota posteriore destra della sua 500 ha giocato un brutto scherzo a Giancarlo Segalini, nel corso della gara per le minime cilindrata a Varano. Ecco la vettura piroettare alla curva della « Ickx »



La 500 di Segalini è ormai ferma a ruote all'aria, mentre la ruota rotta prosegue imperterrita la sua corsa scansata dagli altri. Fortunatamente, roll-bar e cinture hanno fatto il loro dovere, e Segalini esce indenne

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO MELEGARI - Anche l'AC Piacenza è approdata in riva al Ceno e ha fatto disputare la prima edizione del trofeo automobilistico che, nelle intenzioni dell'ente piacentino, dovrebbe sostituire la classica in salita Castellarquato-Vernasca. Le autorità dell'AC emiliano non possono certo lamentarsi. Le iscrizioni sono giunte numerose e le gare sono state interessanti. Ma prima di passare alla cronaca dobbiamo spendere due parole su talune situazioni anomale venutasi a creare prima e alla fine della corsa. C'è stato un reclamo da parte di Calò nei confronti di Parpinelli.

Entrambi sono possessori di una Pantera De Tomaso. Le verifiche sono state effettuate nelle officine dell'ing. Dallara e i risultati sono ora all'esame della CSAI. Una cosa comunque è certa: che nessuna delle Pantere scese in campo a Varano sono uguali fra loro.

Un'altra piccola annotazione. Il presidente della Scuderia parmense San Michele, Giacomo Torelli, non ha potuto partecipare alla manifestazione piacentina in quanto la sua Opel Commodore è omologata per il turismo internazionale; ma non per quello italiano. E' strano che di ciò ci si accorga solo ora, che è in ballo il Challenge FISA, poiché che i regolamenti sono diversi lo si sapeva da un pezzo.

E adesso passiamo alla cronaca diretta. Al mattino sono scese in pista le vetture del gruppo 1 che sono riuscite a dare spettacolo come sempre. Le vittorie più

TROFEO AC PIACENZA - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari. LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Luigi Carletto 12'22", media 87,331; 2. Ragazzo 12' e 27"; 3. Spiller 12'27"7; 4. Tortoroli 12'28"7; 5. Accorsi 12'44"3; 6. Cinel 12'44"8; 7. Bartolomeazzi 12'53". Giro più veloce: Carletto 1'13", media 88,767.

Classe 1000 (tutti su A 112 Abarth): 1. Giorgio Cattini 11'46", media 91,784; 2. Giorgi 11'56"6; 3. Bonvicini 11'58"8; 4. Campani 11'59"6; 5. Guidetti 12'00"1; 6. Ferrari 12'07"2; 7. « Piromax » 12'09"; 8. Mammi 12'18"5; 9. Ferrari 12'19"4; 10. Deschetti 12' e 21"; 11. Riganti 12'29"8. Giro più veloce: Cattini 1'09"5, media 93,237.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Giorgio Giorgi 11'37"9, media 92,849; 2. Bottazzi 11'50"; 3. Bradascia 11'53"7; 4. Grassetto 11'57"9; 5. Bertolotti 12'04"8; 6. Picco 12'10"8; 7. Paris 12'15". Giro più veloce: Giorgi 1'08"9, media 94,049.

Classe 1300 (tutti su Simca Rallye 2): 1. Gianfranco Riccitelli 11'22"2, media 94,986; 2. Chianucci 11'25"1; 3. Torelli 11'29"2; 4. Rabitti 11'30"8; 5. Bocconi 11'35"; 6. « Pigi » 11'38"5; 7. Giorato 11'45"8; 8. Accorsi 11'46"8; 9. Baresi 11'59"9; 10. Bruno 12'00"6; 11. De Santis 12'01"6; 12. Mossan 12'01"9; Giro più veloce: Giorato 1'06"8, media 97,005.

Classe 1600 (tutti su A.R. GTJ): 1. Nino Campani 11'34", media 93,371; 2. « El Paso » 11'37"8; 3. Furlanetto 11'45"7; 4. Lucini 12'21"3. Giro più veloce: « El Paso » 1'08"3, media 94,875.

Classe 2000 (tutti su A.R. GTV): 1. Arcadio Pezzali 11'10"2, media 96,687; 2. Tacchini 11'21"8; 3. Boari 11'43"8. Giro più veloce: Pezzali 1'06"2, media 97,885.

Classe 3000: 1. « Sprintino » (Opel Commodore GSE) 11'24"1, media 94,723. Giro più veloce: « Sprintino » 1'07"3, media 96,285.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Fulvia HF) 11'41"1, media 92,426; 2. Corti (HF) 11'42"; 3. Facco (Fiat X-1/9) 11'53"8; 4. Panelli (Fiat X-1/9) 11'54"6; 5. Frisiani (HF) 11'54"8; 6. Salamina (HF) 12'00"3; 7. Flocchini (Matra Baghera) 12'02"; 8. « Wintrop » (Fiat X-1/9) 12'02"4. Giro più veloce: Chianucci 1'08"6, media 94,460.

Classe 1600 (tutti su Alpine Renault): 1. Arcadio Pezzali 10'44"8, media 100,496; 2. Donà 10'49"9; 3. Cipriani 10'52"8; 4. Raso 10'54"5; 5. Cambiaghi 10'59"5; 6. Giovanardi 11'13"7; 7. Bergamaschi 11'40"3; 8. Moretto 12'23"6. Giro più veloce: Pezzali 1'03" e 3, media 102,369.

Classe 2000: 1. Massimo Siena (Fiat Abarth) 11'16"3, media 95,815; 2. Zanini (Fiat Abarth) 11'20"3; 3. Dal Ben (Fiat Abarth) 11'29"6; 4. Torelli (Fiat Abarth) 11'36"8; 5. Ferlito (Fiat 124) a 1 giro; 6. Panzeri (Fiat Abarth) a 1 giro; 7. « Tobi » (Fiat Abarth) a 1 giro; 8. Bianchi (Volkswagen Porsche) a 1 giro. Giro più veloce: Siena 1'06"5, media 97,443.

Classe oltre 2000: 1. Ruggero Parpinelli (De Tomaso Pantera) 10'29"3, media 102,971; 2. Moreschi (De Tomaso Pantera) 10'33"3; 3. Calò (De Tomaso Pantera) 10'45"4; 4. « Alval » (De Tomaso Pantera) 10'56"2. Giro più veloce: Parpinelli 1'02", media 104,516.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat Giannini) 12'08"4, media 88,962; 2. Simonini (Fiat Giannini) 12'16"9; 3. « Petronio » (Fiat Giannini) 12'27"4; 4. Vecoli (Fiat Giannini) 12'

belle sono state ottenute da Riccitelli nella classe 1300 e da Pezzali nella classe 2000, che si è ripetuto anche nella classe 1600 del gruppo 3 che un tempo più che bello. Quindi Parpinelli si è aggiudicato il successo nella classe oltre 2000. Ma, come abbiamo detto, nei confronti della sua Pantera pende un reclamo.

Nel gruppo 2 Piero Lavazza, che a Varano ha sempre disputato ottime gare, ha ottenuto la vittoria nei confronti di Simonini nella classe 500, come Rangoni nella 700 su Audisio. Segalini, come da pronostico, è stato il dominatore della classe 600, dopo che nella gara delle 500 aveva avuto un brutto incidente. Buon anche le prestazioni di Battistini nella classe 1150 e favoloso il duello fra « Alval » e Ruoso. I due hanno fatto una gara entusiasmante, gomma a gomma, per intenderci. Ruoso ha condotto fino all'ultimo giro, ma « Alval », con una staccata mozzafiato, lo ha superato all'ingresso della curva parabolica mantenendo la testa fino al termine.

Nel gruppo 4 gli iscritti erano poco numerosi. Ancora una volta Edoardo Govoni è stato il più veloce di tutti e il suo tempo, nonostante l'assenza di avversari, è stato il secondo in assoluto.

Il Trofeo dell'AC Piacenza è finito nelle mani di Ranzolin che, nella classe 1300 del gruppo 5, ha preceduto la Dallara di Taroni. Una gara, insomma, che ha avuto svolgimento spettacolare e ha divertito il numeroso pubblico di Varano.

Gianluca Bacchi Modena

29"5; 5. Gasparini (Giannini) 12'40"; 6. Oirene (Fiat Giannini) 12'42"; 7. Bacchelli (Fiat Giannini) 12'43"; 8. Motta (Giannini) 12'46"; 9. Larini (Fiat Giannini) 13'02"8; 10. Di Pasquale (Fiat Giannini) 13'10"3. Giro più veloce: Lavazza 1'11", media 91,267.

Classe 600: 1. Giancarlo Segalini (Fiat Giannini) 11'48"8, media 91,422; 2. Mediani (Fiat Abarth) 12'05"4; 3. Franchini (Fiat Giannini) 12'22"8; 4. De Crema (Fiat Abarth) a 2 giri. Giro più veloce: Segalini 1'09", media 93,913.

Classe 700: 1. Angelo Rangoni (Fiat Giannini) 11'18"3, media 95,533; 2. Audisio (Fiat Giannini) 11'34"; 3. Pezzola (Fiat Giannini) 11'52"9; 4. Baldazzi (Fiat Giannini) 12'21"7; 5. « Fargo » (Fiat Abarth) 12'29"5. Giro più veloce: Audisio 1'06"4, media 97,590.

Classe 850: 1. Piero Biselli (Fiat Abarth) 11'14"3, media 96,099; 2. Bigliardi (Fiat Abarth) 11'36"6; 3. « Rosa » (Fiat Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: pilota n. 132 in 1'04"2 alla media di kmh 100,934.

Classe 1000: 1. Alessandro Binati (Fiat Abarth) 10'31"4, media 102,629; 2. Trolese (SU TTS) 11'28"9; 3. Bonaventuri (Fiat Abarth) 11'29"3; 4. Sanetti (Austin 1000) a 1 giro; 5. Fornacciari (Innocenti Cooper) a 1 giro; 6. Cordioli (Fiat 903) a 2 giri. Giro più veloce: Binati 1'01"4, media 105,537.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Fiat Giannini) 10'28"2, media 103,151; 2. Siliprandi (Fiat 128) 10'38"2. Giro più veloce: Battistini 1'01"6, media 105,124.

Classe 1300: 1. Silvano Pittini (Alfa Romeo GTA) 10'23"8, media 103,879; 2. Piccin (A.R. GTA) 10'33"; 3. Manini (Fiat 128) 10'36"8; 4. De Renzo (A.R. GTA) 11'27"7; 5. Ghislotti (A.R. GT) a 1 giro; 6. Rossi (A.R. GTA) a 1 giro; 7. Bernacchi (Simca R2) a 1 giro. Giro più veloce: Ghislotti 1'00"2, media 107,641.

Classe 1600: 1. Silvano Campesan (BMW) 10'30", media 102,857; 2. Uboldi (A.R. GTV) 10'43"1; 3. Zini (A.R. GTV) 10'55"8; 4. Bruzese (A.R. GTV) 10'59"2; 5. Capra (BMW) a 1 giro; 6. Freitag (Ford Escort) a 1 giro. Giro più veloce: Campesan 1'01"7, media kmh 105,024.

Classe 2000: 1. « Alval » (Ford Escort) 9'59"3, media 108,126; 2. Ruoso (Ford Escort) 9'59"8; 3. Freschi (Ford Escort) 10'12"3; 4. « Swan » (A.R. GTAm) 10'20"; 5. Lumini (Ford Escort) a 1 giro. Giro più veloce: « Alval » e Ruoso 58"1, media 111,531.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Carlo Brambilla (Abarth) 11'57"5, media 90,313. Giro più veloce: Brambilla 1'08"7, media 94,323.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Renault Alpine) 11'00"9, media 98,048; 2. Faccetti (Fulvia HF) 11'06". Giro più veloce: Caffi 1'02"1, media 104,347.

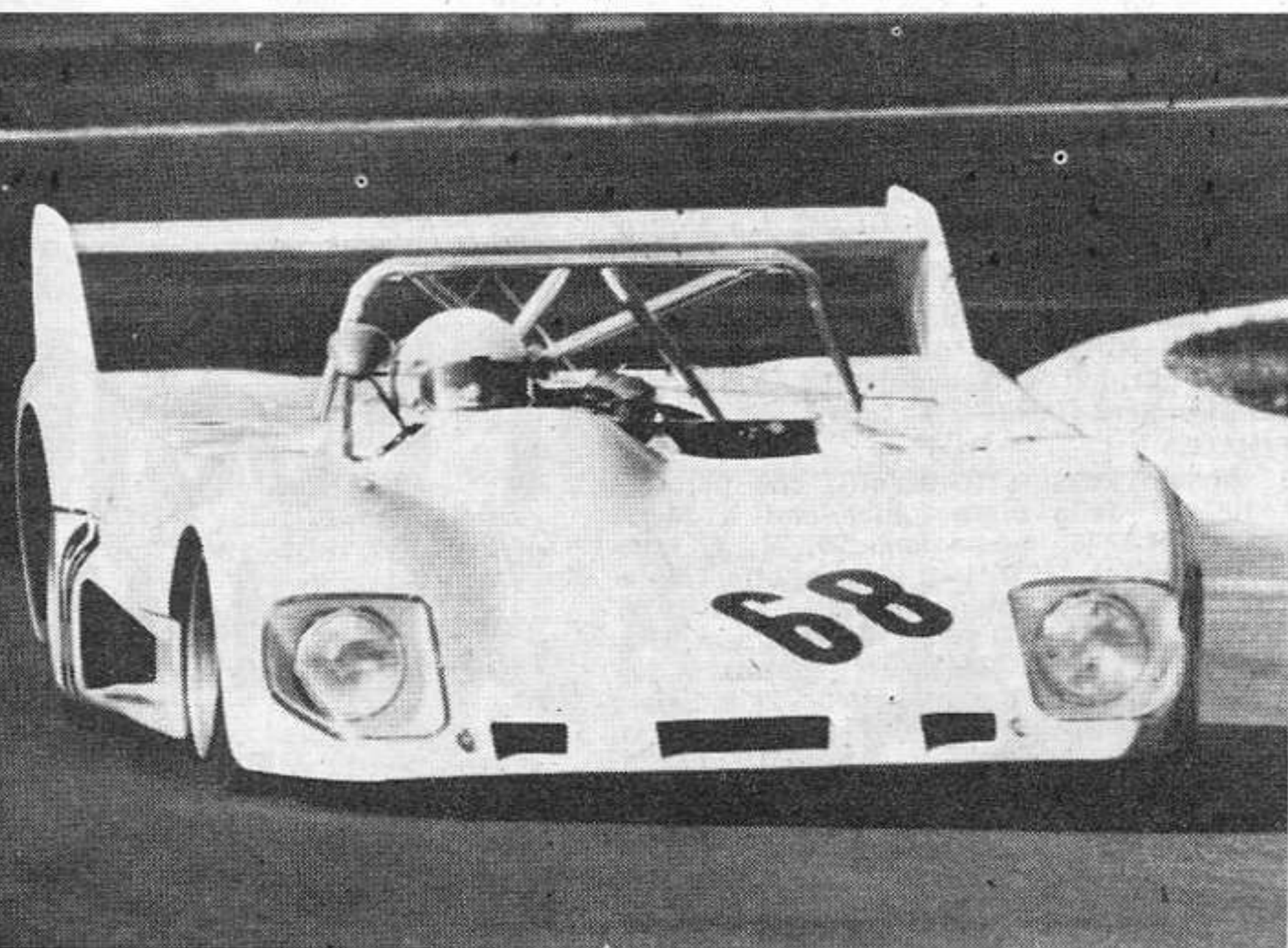
Classe 1600: 1. « Carter » (Renault Alpine) 10'05"7, media 106,983; 2. Rossi (A.R. GTA) 10'09"3; 3. « Brunone » (A.R. GTA) a 1 giro; 4. Lucini (A.R. GTA) a 1 giro. Giro più veloce: « Carter » 59"1, media 109,644.

Classe 3000: 1. Edoardo Govoni (Pantera De Tomaso) 9'24", media 114,894. Giro più veloce: Govoni 55"3, media 117,179.

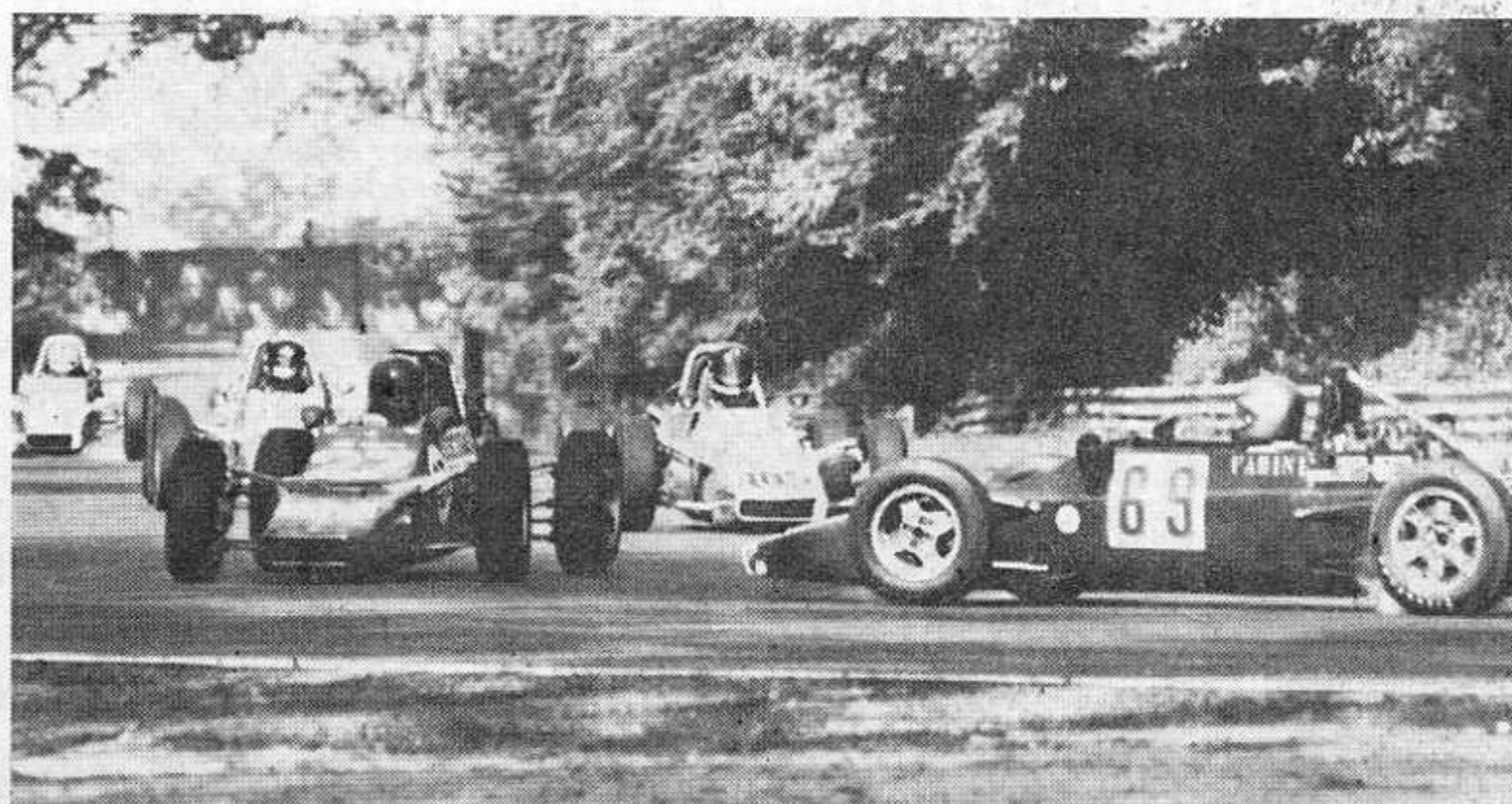
GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Andrea Bonvicini (Abarth) 10'07"2, media 106,719; 2. Gonfrotti (AMS) a 1 giro. Giro più veloce: n. 250 in 58", media 111,724.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron) 9'27"6, media 114,165; 2. Taroni (Dallara) 9'48"6. Giro più veloce: Ranzolin 55", media 116,957.



Il « vecchio » Corrado Manfredini, al volante di questa fiammante Lola con motore Cosworth DFV, ha vinto la coppa Sport a Monza. Qui sotto, distrazioni all'ingresso della variante di alcuni giovani della Formula Italia, girone dispari: sono Fadini (in testa-coda), Magnani e Lelli che scartano



MONZA - La giornata sportiva di Monza, organizzata dall'AC Milano, comprendeva tre competizioni valide per il campionato italiano, e cioè: 4. Coppa Sport, gara di F. Italia e gara di F. Ford. Tutte le gare avvincenti, un gran bel tempo... mancava solo il pubblico. Corrado Manfredini, quarantenne milanese e pilota da oltre vent'anni, con la lola 3000 ha ottenuto la vittoria assoluta nelle Sport percorrendo i 18 giri della pista stradale di Monza (Km. 103,860) in 29'42"1 alla media di kmh 209,806.

Partito subito in testa, ha percorso i primi tre giri con alla ruota Tondelli (Chevron 3000) e il sorprendente Rosselli (Abarth 2000), dopo di che ha fatto veramente il vuoto riuscendo anche a doppiare alcuni concorrenti della classe 1600.

Nella prova riservata alle classi 1000 e 1300 hanno vinto rispettivamente Alessandro Guidetti (Ferraris) e « Bramen » (AMS Ford). A questa prova non hanno potuto partecipare Stefanelli e Crovella, entrambi su AMS, perché le loro vetture erano sprovviste degli estintori regolamentari.

Nella F. Ford « Lucas » e Monguzzi, partiti in prima fila, dopo due giri sono rimasti soli in testa, seguiti a un centinaio di metri da Maggiora e Sterzel. Negli ultimi giri è stato comunque « Lucas » a portarsi al comando ed ha così vinto la gara percorrendo gli otto giri previsti alla media di kmh 171,651.

In una Monza semideserta una Lola vince a 209 all'ora (e un minifordista in ospedale)

Toh, si rivede MANFREDINI!

COPPA SPORT - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Monza - 26 maggio 1974

LE CLASSIFICHE FORMULA FORD

1. batteria: 1. Giuseppe Monguzzi (BWA) 10'14"3, media 169,070; 2. Sterzel (Delta MK2) 10'14"4; 3. Maggiora (BWA) 10'14"5; 4. Boscotrecase (Pirola) 10'36"3; 5. Bellotti (Tecno) 10'36"12; 7. Magni (BWA) 10'37"1; 8. Palazzo (BWA) 10'37"2; 9. Riccardi (Delta MK2) 10'37"5; 10. Aposkitis (Tecno) 10'46"5; 11. Lari (Quasar) 10'56"5; 12. Nisini (Delta Pirola) 10'57"7; 13. Papadromessi (De Sanctis) 10'18"9; 14. Benusiglio (Tecno) 11'05"5; 15. Torta (BWA) 11'36"4; 16. De Pace (Bramham) 4'27"6, a 3 giri. Giro più veloce: il 4. di Avati 1'58"7, media 174,995.

2. batteria: 1. « Lucas » (Lola) 10'25"2, media 166,122; 2. Verrelli (BW-) 10'25"3; 3. Mascagni (Lola) 10'39"4; 4. Logoluso (BWA) 10'40"1; 5. D'Amore (Delta) 10'40"3; 6. Inardi (BWA) 10'45"7; 7. Truci (Delta) 11'01"2; 8. Fossoli (Dulon) 11'14"4; 9. Simons (Lotus Delta) 11'23"8; 10. « Issep » (Delta) 8'44"2 a 1 giro; 11. Bevilacqua (Lotus Delta) a 1 giro; 12. Revello (Delta) a 2 giri; Ragaiolo (BWA), Scardino (Lola) e Daccò (Dulon) fermati dopo la partenza per incidente. Giro più veloce: il 2. di Verrelli 2'01"1, media 171,527.

FINALE

1. « Lucas » (Lola Ford) 16'68"1, media 171,650; 2. Monguzzi (BWA) 16'17"5; 3. Maggiora (BWA) 16'17"7; 4. Avati (Dulon)

15'18"6; 5. Mascagni (Lola) 16'20"2; 6. Magni (BWA) 16'26"1; 7. Minardi (BWA) 16'32"7; 8. Aposkitis (Tecno) 16'39"3; 9. Revello (Delta) 16'39"4; 10. Bellotti (Tecno) 16'53"1; 11. Riccardi (Delta MK 2) 16'55"6; 12. (Delta MK 2) 17'14"9; 13. Palazzo (BWA) 17'29"1; 14. Lari (Quasar) 17'47"8; 15. Simons (Lotus) 17'49"7; 16. Nisini (Delta) 15'38"7 giri; 17. « Issep » (Delta) 16'56"1, 7 giri; 18. Bevilacqua (Lotus) 17'48"6 (7 giri); 19. Boscotrecase (Dulon) 14'26"8, 5 giri; 20. Pozzoli (Dulon) 14'26"8, 5 giri; 21. Sterzel (Delta) MK 2) 8'07"8, 4 giri. Giro più veloce: il 3. di « Lucas » 1'58"1, media 175,884.

F. ITALIA

1. batteria: 1. William Cesarini 10'7"2, media 171,047; 2. Bossoni 10'07"3; 3. Bergami 10'07"5; 4. Grimaldi 10'07"6; 5. Coloni 10'14"1; 6. Magnani 10'14"1; 7. Fadini 10'15"2; 8. « Il Liccio » 10'36"5; 9. Paganelli 10'43"3. Giro più veloce: il 4. di Cesarini 1'58"3, media 175,578.

2. batteria: 1. Roberto Farneti 9'57"5, media 173,824; 2. Regosa 9'57"6; 3. Pizzi 9'57"7; 4. De Stefano 10"; 5. Gunnella 10'01"1; 6. Bellini 10'21"1; 7. Lelli 10'21"2; 8. Peruzzi 11'51"8; 9. Sottanelli a 1 giro. Giro più veloce: il 3. di Regosa 1'55"1, media 180,469.

FINALE

1. Roberto Farneti 15'56"1, media 173,806; 2. Sottanelli 15'56"3; 3. Gunnella 15'57"1; 4. Pizzi 15'57"3; 5. Grimaldi 15'57"5; 6. Coloni 16'03"4; 7. Bergami 16'03"7; 8. « Il Liccio » 16'09"9; 9. Magnani 16'10"2; 10. Bellini 16'11"1; 11. Lelli 16'13"1; 12. Paganelli

Nella mattinata, durante la gara riservata alla seconda batteria della F. Ford, si è purtroppo verificato un incidente all'uscita dal curvone, nel quale sono stati coinvolti Ragaiolo, Cattella e Scardino. Per quest'ultimo è stato necessario il ricovero in ospedale, dato il forte choc traumatico subito e la sospetta frattura della mandibola.

La gara di F. Italia non aveva avuto storia: Farneti vince precedendo Sottanelli alla media di km 173,806.

g. r.

16'51"3; 13. Fadini 17'15"7; 14. Peruzzi 7'27"6; 15. Cesarini a 3 giri; 16. Bossoni a 3 giri; 17. Regosa a 7 giri; 18. De Stefano a 7 giri. Giro più veloce: il 7. di Farneti 1'55"5, media 179,844.

COPPA SPORT

Classe 1000: 1. Alessandro Guidetti (Ferraris) 34'21"8, media 171,269; 2. Rampino (Ferraris) 34'38"8 a 1 giro; 3. Rahan (AMS) 35'15"5 a 1 giro. Giro più veloce: l'8. di Guidetti 1'57"4, media 176,933.

Classe 1300: 1. « Bramen » (AMS) 33'26"1, media 186,370; 2. Tondelli (Chevron B 26) 33'28"3; 3. Ranzolin (Chevron Martinel) 34'45"1; 4. Massa (Lola T 212) a 1 giro; 5. Solinas (Lola) a 1 giro; 6. « Pal Joe » (Abarth Osella) a 7 giri; 7. Bernasconi (AMS) a 7 giri; 8. Petitti (Chevron Ford) a 8 giri. Giro più veloce: l'11. di « Pal Joe » 1'48"8, media 190,919.

Classe 1600: 1. Filannino (Dallara Ford) 31'35"5, media 186,295; 2. Pellegrino (AMS) a 9 giri; 3. « Luca » (Chevron B 21) a 9 giri. Giro più veloce: il 5. di Filannino in 1'49"4, media 189,872.

Classe 2000: 1. Alberto Rosselli (Abarth Osella) 30'23"6, media 205,034; 2. Trombetti (Abarth Osella) a 1 giro; 3. Nesti (Lola BMW) a 6 giri; 4. Voltolina (March BMW) a 6 giri; 5. Finotto (AMS) a 7 giri. Giro più veloce: il 7. di Rosselli in 1'39"4, media 208,973.

Classe 3000: 1. Corrado Manfredini (Lola) 29'42"1, media 209,806; 2. Tondelli (Chevron B 27) a 6 giri. Giro più veloce: il 9. di Manfredini in 1'35"4, media 215,477.

Non si smentisce mai

FRANCIA - Corsa di Colombier - Gara di velocità in salita

1. Miesusset (March) 2'5"9, media kmh 94,36; 2. Maublanc (March); 3. Lapierre (March).

Favoritissimo Miesusset, dato che la vigilia in prova aveva già battuto il record 1973; che lui stesso deteneva. I più seri avversari, Maublanc e Lapierre, non lo hanno mai veramente impensierito.

Un « cabaret » scadente

FRANCIA - Corsa di Cabaretou - Gara di velocità in salita

1. Rivoire (Chevron) 4'42"7.

Con la vecchiaia Chevron di Maublanc, Rivoire ha vinto davanti a Daumet pure su Chevron, ma è giusto dire che alla prova mancavano i grandi specialisti.

Fossero tutti così

FRANCIA - Corsa di Abreschwiler - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 56"5; 2. Joliat (March); 3. Hesnault (March).

Tempo soleggiato che ha favorito i concorrenti e circa 12.000 spettatori, che hanno assistito allo spettacolare duello fra Martin e lo svizzero Joliat. Entrambi in prova avevano migliorato il record stabilito lo scorso anno dallo svizzero Badan. Per un'uscita di strada una vettura ha preso fuoco, ma il rapido intervento di uno spettatore ha salvato il pilota, che ha però riportato la frattura di una gamba e di alcune costole.

Non cede lo scettro

FRANCIA - Corsa di Bourbach - Gara di velocità in salita

1. Bayard (Tecno).

Bayard è sempre stato, ed è tuttora, l'indiscusso monarca di questa corsa, anche se in prova altri tre piloti hanno polverizzato il record detenuto dallo stesso Bayard in 1'55"8 (1971). Cioè (oltre al vincitore) Martin su McLaren, Hesnault su March e Joliat su March. La pioggia ha però impedito che venisse battuto il record ufficiale.

Magione per 2 mesi

senza corse auto

GOVONI
prima del
«riposo»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MAGIONE - Rimandata a data da destinarsi e poi regolarmente effettuata dopo soli tre giorni (vero record nel settore, soprattutto da noi dove spesso gli organizzatori indicano con una data incerta quella che in realtà è una rinuncia) la 2. COPPA TRASIMENO ha portato la Scuderia Carpine-Ruffo a metà del suo cammino previsto per il '74.

Valida come seconda prova dello Challenge FISA, girone centrale, la gara umbra si è risolta, in un vero tour de force per i commissari tecnici più che mai decisi ad appiattare chi era irregolare.

La giornata agonistica è stata aperta dal Gr. 1, classi 1150 e 850.

II COPPA TRASIMENO - Gara di velocità in circuito - Magione, 26 maggio 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850 (tutti su Fiat 850 Special): 1. Eliseo Lucenti 19'26", media di kmh 76,463; 2. Ghini 19'27"8; 3. Papanti 19'30"4; 4. «Clubar» 19'30"7; 5. Fruzzetti 19'42"1; 6. Giannini a 1 giro; 7. Boanini a 1 giro; 8. Agostinelli a 1 giro; 9. Bonegli a 3 giri; Giro più veloce: «Clubar» 1'16"5, media di kmh 77,647.

Classe 1000 (tutti su A 112): 1. Gianfranco Gonzi 18'28"8, media kmh 80,355; 2. Boldrini 18'32"2; 3. Compagnoni 18'38"6; 4. Cappellini 18'49"6; 5. Bagiardì 18'58"3; 6. Carlo-magno 19'29"2; 7. Lodi 19'32"3. Giro più veloce: Gonzi 1'13"1, media kmh 81,252.

Classe 1150: 1. Gianfranco Betti (Fiat 128) 18'30"1, media kmh 80,261; 2. Vannini (Fiat 128) 18'34"4; 3. Silla (Fiat 128) 18'48"8; 4. «Baloo» (Fiat 128) 18'49"2; 5. Donnini (Fiat 128) 19'21"6. Giro più veloce: Betti 1'13"1, media kmh 81,258.

Classe 1300 (tutti su Simca Rally 2): 1. «Camaleo» 17'57"3, media kmh 82,704; 2. Chimenti 17'57"6; 3. Rossi 18'30"1; 4. Salvatori 18'32"4; 5. Petroni 18'59"4; 6. Petroni 18'59"4; 7. Bruni 19'06"3; 8. De Santis 19'08"1; 9. Benedetti a 1 giro. Giro più veloce: Chimenti 1'10"5, media kmh 84,255.

Classe 1600: 1. Franco Brocchi (A.R. GTV) 1'22"9, media kmh 80,785; 2. Croci (AR GTV) 1'44"4; 3. Brucolini (AR GTV) 1'51"3. Giro più veloce: Croci 1'12"4, media di kmh 82,046.

Classe 2000: 1. Francesco Pacetta (AR) 18'18"4, media kmh 81,115; 2. «AMPAL» (AR) a 1 giro. Giro più veloce: Pacetta 1'12", media kmh 2,500.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 18'14", media kmh 81,442; 2. Guerisoli (Lancia HF) 18'28"; 3. Frisiani (Lancia HF) 18'38"5; 4. Canocchi (Matra Baghera) 18'43"6; 5. Coscioni (Lancia Montecarlo) 18'48"3; 6. Rulli (Lancia HF) 19'02"6; 7. Scognamiglio (Fiat X-1/9) a 1 giro; 8. Cianfoni (Lancia HF) a 3 giri; 9. Dionisi Anna Maria (Lancia Montecarlo) a 6 giri. Giro più veloce: Salamina 1'12"5, media di kmh 83,075.

Classe 1600: 1. «Dinos» (Alpine) 17'03"2, media kmh 87,070; 2. Nardelli (Alpine) 17'48"5. Giro più veloce: «Dinos» 1'07"1, media kmh 88,524.

Classe 2000: 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta) 18'08", media kmh 81,873; 2. Ripani (Lancia Beta) 18'11"; 3. Mochi (Opel GT) a 1 giro. Giro più veloce: De Vivo 1'11"2, media kmh 83,426.

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito - Monza, 23 maggio 1974.

LE CLASSIFICHE

Prima batteria: 1. Giovanni Teli (Frimar) in 16'21"9, media kmh 105,811; 2. Bosio (Lab) 16'22"4; 3. Gianoli (RGB) 16'22"8; 4. Missaglia (Maco) 16'24"6; 5. Calegari (Melesi) 16'27"6; 6. Macchi (Repetto) 16'29"; 7. Ozzello (Santandrea) 16'29"3; 8. Lauro (Stilauto) 16'40"4; 9. Sonvico (Lab) 16'41"9; 10. Bioschi (Repetto) 16'44"7; 11. Virco Lugli (Melesi) 16'45"5; 12. Facchinetti (Lucky) 16'52"7; 13. Chiorazzo (Vargiu) 17'11"3; 14. Serafini (De Rui) 17'24"9; 15. De Amicis (Santandrea) 17'29"6; 16. Piccaluga (Sace '72) 17'41"4; 17. Merenda (Bonetti) a 9 giri; 18. Biasia (Daco) a 9 giri; 19. Secchi (CRM) a 9 giri; 20. Fortunato (Vargiu) a 11 giri; 21. Mariani (Dywa) a 11 giri; 22. Ottini (Melesi) a 12 giri.

Seconda batteria: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 17'16"3, media kmh 100,256; 2. Rossino (Repetto) 17'24"1; 3. Pavesio (Pavesio) 17'26"2; 4. Pessina (Grasselli) 17'26"9; 5. Frigerio (Repetto-Pozzoni) 17'30"7; 6. Airoldi (Pozzoni) 17'36"8; 7. Borrello (Vargiu) 17'40"4; 8. Averone (Thiele) 17'43"2; 9. Pietra (Repetto) 17'43"6; 10. Boso (Repetto) 18'24"1; 11. Callegari (Callegari) 18'25"1; 12. Sofia (Sofia) 18'28"2; 13. Pirola (Graselli) 18'36"4; 14. Papa (Gitom '73) a 1 giro; 15. Maggi (CRM) a 3 giri; 16. Seresina (Melesi) a 4 giri; 17. Mercatelli (Mig) a 7 giri; 18. Cappellotto (Repetto-Sala) a 10 giri; 19. Capra (Daco) a 10 giri; 20. Filippini (Lab) a 11 giri; 21. Carini (Santandrea) a 12 giri.

Terza batteria: 1. Pieremilio Barlassina (Repetto) in 17'13"6, media kmh 100,518; 2. Quartera (Repetto) 17'14"3; 3. Cairolì (Repetto) 17'21"7; 4. Bionda (Lab) 17'30"7; 5. Minellono (Lab) 17'31"5; 6. Miragliotta (Me-

Betti (Fiat 128) se ne andava in partenza lasciando aperta la discussione per il secondo posto fra «Baloo» e Vannini. Quest'ultimo, ostacolato, potrà passare solo quando a «Baloo» verrà mostrata la bandiera bianco-nera. Nella classe inferiore il solito soliloquio di Lucenti questa volta veniva messo in forse dalla bella corsa di Ghini. Dopo le labo-

Classe oltre 2000: 1. Maurizio Micangeli (Pantera De Tomaso) 17'01"4, media kmh 87,231; 2. Tarpani (Porsche Carrera) 17'15"; 3. Nardini (Porsche Carrera) a 1 giro. Giro più veloce: Micangeli 1'07"1, media kmh 88,524.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Sergio Bacci 19'13", media kmh 77,274; 2. «Sassa Roll Bar» 19'21"9; 3. Curti 19'40"1; 4. «Gonzales» 20'06"1; 5. «Wanes» a 1 giro; 6. Razzolino a 2 giri; 7. Neri a 3 giri; 8. Sani a 5 giri. Giro più veloce: Razzolino 1'14"9, media kmh 79,305.

Classe 600: 1. Liberio Rossi (Fiat Giannini) 18'27"7, media kmh 80,435; 2. Gasperini (Fiat Giannini) 18'30"6; 3. Castagnini (Fiat Abarth) a 1 giro; 4. Orazioli (Fiat Abarth) a 3 giri. Giro più veloce: Gasperini 1'11"7, media kmh 82,845.

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Giannini) 18'05"2, media kmh 71,156 (13 giri); 2. Baldi (Giannini) a 3 giri; 3. Dall'Aglio (Giannini) a 5 giri. Giro più veloce: Scarinzi 1'12"2, media di kmh 82,271.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Abarth) 18'02"8, media kmh 82,286; 2. Broccolini (Abarth) 19'02"4. Giro più veloce: Pera 1'10"8, media kmh 83,898.

Classe 1000: 1. «Delta» (Abarth) 18'53"9, media kmh 78,576. Giro più veloce: «Delta» 1'08", media kmh 87,352.

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128) 17'03"7, media kmh 87,035. Giro più veloce: Bartoli 1'05, media kmh 90.

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (AR) 16'55"7, media kmh 87,634; 2. Riccitelli (Simca Rally) a 1 giro; 3. Buscherini (Simca) a 2 giri; 4. «Pipino» (Morris Cooper) a 3 giri. Giro più veloce: Capponi 1'05"4, media kmh 90,825.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (AR GTAm) 15'04"7, media kmh 86,202 (14 giri); 2. «Fargion» (Ford Mexico) 16'25"7; 3. Presentini (Ford-Mexico) 16'25"7; 4. Crocioni (Ford Mexico) 16'40"; 5. Lumini (Ford Mexico) 16'16"6 a 1 giro; 7. Farioli (Escort RS) a 3 giri. Giro più veloce: Facchini 1'0"1, media kmh 87,224.

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Germano Nataloni (Lancia HF) 16'09"7, media kmh 91,881; 2. Rampa (Alpine) 16'13"2. Giro più veloce: Rampa 1'02"2, media kmh 95,498.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914/6) 16'42"1, media kmh 88,911; 2. Zoppis (Porsche 914/6) a 2 giri. Giro più veloce: Tarpani 1'04"6, media kmh 91,950.

Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (Pantera De Tomaso) 16'01"5, media kmh 92,666. Giro più veloce: Govoni 1'02"7, media kmh 94,736.

lesi) 17'33"5; 7. Brosadola (Santandrea) 17'34"5; 8. Maestri (Lab) 17'35"3; 9. Bianchi (Melesi) 17'37"; 10. Ceria (Repetto) 17'43" e 7; 11. Cascona (Melesi) 18'51"8; 12. Zago (Melesi) a 1 giro; 13. Savino Lugli (Melesi) a 1-giro; 14. Crema (Repetto) a 1 giro; 15. Togni (Morosini) a 1 giro; 16. Facci (Lab-CRM) a 1 giro; 17. Bombardieri a 1 giro; 18. Guerra (Santandrea) a 2 giri; 19. Mandelli (CRM) a 4 giri; 20. Sario (Vigezzi) a 8 giri; 21. Sommaruga (Saav) a 9 giri; 22. Giordano (CRM) a 12 giri.

FINALE

1. Angelo Pessina (Grasselli) che percorre i 10 giri della pista junior pari a 24,050 km in 14'32"6, media kmh 99,220; 2. Macchi (Repetto) 14'39"4; 3. Miragliotta (Melesi) 14'42"7; 4. Bionda (Lab) 14'43"2; 5. Minellono (Lab) 14'44"7; 6. Quartera (Repetto) 14'50"5; 7. Rossino (Repetto) 14'50" e 8; 8. Bioschi (Repetto) 15'02"2; 9. Bosio (Lab) 15'09"8; 10. Frigerio (Repetto-Pozzoni) 15'11"5; 11. Bartoli (Melesi) 15'14"3; 12. Sonvico (Lab) 15'30"3; 13. Barlassina (Repetto) 15'47"3; 14. Airoldi (Pozzoni) a 1 giro; 15. Calegari (Melesi) a 1 giro; 16. Missaglia (Maco) a 2 giri; 17. Teli (Frimar) a 4 giri; 18. Gianoli (RGB) a 4 giri; 19. Ozzello (Santandrea) a 5 giri; 20. Cairolì (Repetto) a 9 giri; 21. Pavesio (Pavesio) a 9 giri; 22. Lauro (Stilauto) a 9 giri.

CLASSIFICA TROFEO CADETTI

(dopo la terza prova)

1. Angelo Pessina punti 12; 2. Gianoli 11; 3. Miragliotta 10; 4. Mercatelli 9; 5. Bosio e Macchi 6; 7. Carini, Ottini e Sario 4; 10. Bionda 3; 11. Bianchi e Minellono 2; 13. Missaglia e Quartera 1.

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1. Grasselli e Melesi punti 12; 3. RGB 11; 4. Lab e Mig 9; 6. Repetto 6; 7. Santandrea e Vigezzi 4; 9. Maco 1.

riose verifiche scendevano in pista le macchine della classe 1000. Le due 112-Abarth di Gonzi e Boldrini che danno vita ad un duello accessissimo a pochi centimetri l'uno dall'altro e solo nel finale il distacco sarà più vistoso. Chiude il cartellone della mattinata la gara delle classi 1600, 2000 e oltre. Zanuccoli (Opel Comodore) si invola e solo Pacetta (Alfa 1750) cerca di tenere il suo passo.

Al pomeriggio (dopo avere ripreso la verifica al ristorante dell'auto-dromo per trovare un terreno liscio) sono di scena le Simca della classe 1300. «Camaleo» corre fuori dal FISA per i fatti di Vallelunga ed è deciso a disputare una gara polemica. Ci riuscirà duellando per tutti i 15 giri con Chimenti, che non troverà mai lo spiraglio per passare.

Senza problemi invece la classe 1300 Gr. 3: scendono tutti in pista con la Lancia HF di Salamina che mette subito alla frusta il gruppo. Il romano però fora una gomma, esce nel prato al «traliccio» e lascia via libera a Chianucci.

Più lineare la corsa delle rimanenti classi del Gr. 3 con Maurizio Micangeli (De Tomaso Pantera) che non concede nulla alle Carrera di Carpani (poi girato) e Nardini. Nella 1600 «Dinos» (Alpine) parte deciso a dar battaglia e ci riesce sicuramente, al di là della soddisfazione del primo di classe. Nella 2000 infine lotta in famiglia fra le Beta di De Vivo e Ripani.

Il programma del pomeriggio comprendeva anche alcune gare di Gr. 2 di buon livello. Nella 500 Bacci (Bacci) conduceva dal primo all'ultimo giro e solo «Sassa Roll bar» (Bachetti) sembrava in grado di tener la sua ruota. Nella gara per le altre classi fino a 1000 «Delta» (Bai-strocchi), rimasto solo dopo il forzato abbandono di Piacentini, (Garavello) compiva una vera passeggiata, ma meglio di lui faceva il bolzantino Pera con la 850 curata da Fren-

Tra le bicilindriche 600 e 700 una vera falciatura colpiva la classe più grossa tanto che la spuntava la 600 di Rossi (Castagnini). Infine scendevano in pista 18 macchine del Gr. 4 e le altre tre classi del Gr. 2 Govoni, con la De Tomaso Pantera, si involava nettamente e altrettanto faceva nella 1600 il mai domo Nataloni con la Lancia HF.

Daniele Buzzonetti

Anche motoscafi

le mini F. MONZA

PESSINA
cadetto
nuotatore

MONZA - Tanto tuonò che piovve... e fu un acquazzone terribile, violento, ingeneroso. Per i coraggiosi ragazzi della Formula Monza la terza prova del Trofeo Cadetti si presentava come un'impresa disperata. La pista allagata avrebbe permesso alle fragili vetturette di condurre in porto la gara? Bagnati fino al midollo, i 65 (su 71 iscritti) partecipanti alle consuete tre batterie.

Si, c'era qualcuno che affermava categoricamente che «con una pioggia del genere non si dovrebbe correre così come avviene in America», ma era la solitaria voce del deserto perché quasi tutti si schiaravano in pista convinti di uscire indenni dalla... nuotata. La prima batteria che registrò il successo della Frimar del sorprendente Giovanni Teli davanti ai «regolaristi» Bosio e Gianoli fa anche la prima vittima illustre: Bruno Ottini, infatti, già al primo giro è irrimediabilmente tradito dalla sua bianca Melesi.

Ancora più critica la situazione per i 21 partecipanti alla seconda batteria. La pioggia, infatti, aumenta d'intensità e per le vetture è quasi un rebus riuscire a tenere la strada. La Melesi del bravo Leo Bartoli sembra però non avvedersi di quanto Giove Pluvio scatena sulla pista. Se ne va perentoriamente al comando e ben presto stacca tutti gli altri contendenti che arrancano in un variopinto spruzzo d'acqua.

Cedono le armi la Santandrea di Carini, la Lab di Filippini, la Mig di Mercatelli, la Melesi di Seresina, mentre alle spalle del vincitore solitario Bartoli si classificano Rossino (Repetto), Pavesio su vettura di sua costruzione, Pessina (Grasselli) e Frigerio (Repetto).

Lo scenario non cambia quando scendono in pista i piloti della terza batteria. Sarà la Repetto di Barlassina a far sua la partita, davanti ad altre due vetture del costruttore piemontese, quella di Quartera e quella di Cairolì. Quindi le due Lab di Bionda e Minellono e la Melesi di Miragliotta. Si giunge quindi alla finale e siccome la pioggia non accenna a diminuire i responsabili della gara decidono di far disputare la finale su 10 giri pari a 24,050 chilometri anziché sui regolamentari 20 giri.

La decisione appare quanto mai giusta dato che numerose sono ormai le pozzanghere che possono mettere in serio pericolo l'incolumità dei piloti. Nei primi giri è la Frimar di Tel a condurre in testa, ma gli subentra subito la RGB di Gianoli che però dopo qualche giro è costretto al ritiro. Tra gli spruzzi d'acqua i piloti non riescono assolutamente a vedere e si capisce subito come loro stessi fanno fatica a capire in quale posizione si trovano.

Gli amici di Angelo Pessina si sbracciano per fargli capire che è in testa, e infatti, è proprio lui a tagliare vittoriosamente il traguardo davanti a Macchi, Miragliotta, Bionda e Minellono. Terza gara dunque e terzo nome alla ribalta. Pessina, infatti, aggiungendo i 9 punti odierni ai tre che già aveva conquistato nella seconda prova, assume il comando della classifica del Trofeo Cadetti con 12 punti davanti a Gianoli fermo a quota 11 e a Miragliotta che con il terzo posto di questa sera raggiunge il tetto dei 10 punti.

Il vincitore, che fa parte della Scuderia Lario, è nato a Nova Milanese il 24 ottobre 1942. Autista in una ditta di autotrasporti, Pessina ha iniziato a correre l'anno scorso sempre nel Trofeo Cadetti. E' questo il suo primo successo (al volante della vettura realizzata e preparata da Enzo Grasselli di Varedo). Più di lui è contenta la signora Paola, prossima a diventare mamma di Pessina Junior.

Roberto Andreis

MONACO - Il Rally Coppa del Mondo è stato vinto da un team australiano, Welinski-Tubman-Reddix, su Citroen DS23, risultato ormai prevedibile per quasi tutta la tappa di ritorno del rally, salvo per qualche imprevisto. Infatti l'imprevisto si è quasi verificato, quando nelle ultime poche centinaia di chilometri la vettura si è piantata, durante una bufera di neve.

In complesso diciotto vetture si sono classificate, all'arrivo a Monaco, e le prime quattro erano francesi. Le due coppie femminili si sono piazzate rispettivamente seconda e quarta assoluta, fatto che presumibilmente riempirà di giubilo tutti coloro che s'interessano alla sempre più importante condizione nel mondo del sesso debole (?).

Il 21 maggio sono arrivate a Izmir (Turchia), ventisei vetture, ventidue delle quali ancora ufficialmente in classifica. Non erano però certamente a parità, dato che erano divise da ore e, a volte, anche da giorni. Quattro squadre hanno completato il percorso semplicemente per ottenere le targhe previste appunto per chi ci sarebbe riuscito, dato che avevano saltato troppi controlli per poter fare di più. (Viene il sospetto che gli organizzatori siano stati leggermente stupiti per il numero di vetture giunte a Tunisi, potendo dimostrare coi timbri di averne marcati abbastanza pochi per essere ancora in lizza).

Naturalmente a Kano erano stati aumentati i controlli che si sarebbero potuti « saltare », quando ci si era resi conto che il percorso era sufficientemente difficile senza aggiungere l'imposizione artificiale dei regolamenti. Soltanto sei delle vetture ripartite in Turchia avevano completato tutto il percorso, ancora meno erano quelle entro il concesso limite di ritardo previsto in origine.

I superstiti erano talmente staccati fra loro che ormai soltanto la sfortuna avrebbe potuto fare mutare le posizioni. All'alba del 22 maggio proprio la sfortuna ha colpito la jeep di Chuchua, che si trovava in quarta posizione. Prima di entrare a Eskisehir, il pilota ha sterzato per evitare un cane e ha perso il controllo della macchina che andava ad alta velocità; la vettura è rotolata più volte su se stessa, finendo con l'urtare un albero. L'equipaggio vi è rimasto intrappolato dentro ed è poi stato liberato da quello di una vettura di soccorso che seguiva, pilotata da Warren, un concorrente che si era ritirato in Spagna ma aveva proseguito per aiutare Chuchua. Ha poi detto: « La jeep era ridotta a un rottame, motore e cambio si trovavano a una distanza di vari metri dalla vettura, alla quale era rimasta attaccata una sola ruota. Indubbiamente i piloti sono stati salvati dal robustissimo roll-bar all'interno della jeep ». Chuchua, però, ha dovuto subire un'operazione d'emergenza all'addome, mentre Fortin si è rotto una gamba in due punti e Clark ha riportato lacerazioni ed era sotto choc. Due giorni dopo le autorità turche hanno ri-

Una bufera di neve stava per tradire gli australiani vincitori a MONACO (WELINSKI e C.)

4 ragazze terribili



Il World Cup Rally è giunto all'epilogo, a Monaco di Baviera, con la vittoria degli austriaci André Welinski e Kenneth Tubman, che hanno preceduto le fantastiche ragazze Yveline Vanoni (a sinistra) e Christine Dacremont

fiutato il permesso per mandare Fortin in volo negli Stati Uniti (la Jeep era registrata a suo nome) insistendo nel dire che doveva portare via con sé la macchina sebbene fosse un mucchio di rottami.

L'ordine a questo punto vedeva quattro vetture francesi in testa, seguite da una jeep dall'equipaggio scozzese molto dilettantesco. La sesta vettura aveva più del doppio di penalizzazioni di questa jeep — si trattava di giorni, in effetti — quindi non era veramente in lizza. Quasi tutti pilotavano con cautela e ci sono state molte lamentele per incidenti evitati a malapena, dovuti alla guida disordinata di automobilisti locali (Bob Bean ha detto: « I camionisti turchi devono essere i peggiori del mondo »).

Mentre i leaders superavano faticosamente la Turchia, i distacchi fra loro aumentavano sui tratti speciali, molto scivolosi per fango e acqua. (Claudine Trautmann ha detto: « Le vetture compivano giravolte e slittavano da tutte le parti »).

Welinski ha continuato ad aumentare il suo vantaggio, anche se ad Ankara ha ammesso: « Ora ce la prendiamo comoda, per raggiungere Monaco interi ». In effetti, ha detto che se la « prendeva comoda »

fino da quando il percorso aveva lasciato l'Africa, anche se il suo tempo più veloce sul tratto di km 23 della Targa Florio (17'23") non sembra confermare le sue parole.

A Istanbul si sono classificate 19 vetture, capeggiate da Welinski-Tubman-Reddix, seguiti da Dacremont-Vanoni (Citroen DS 23), Neyret-Terra-Morsi (Peugeot), Trautmann-Desvignes (Peugeot) e via via gli altri. Poi Ingleby-Ingleby-Smith (Jeep C15 6), quindi Vanson-« Jacquy » (pseudonimo di un giovane, ricco sportivo belga) su una Citroen che aveva « al suo attivo » oltre 193 ore. La Fiat di Sipahi era nona, la Leyland P76 tredicesima, l'Escort di Coan quattordicesima. Fra le prime dieci, sette vetture francesi.

Poi via verso il nord, attraverso i tratti del Rally dell'Acropoli, Jugoslavia e Austria. Welinski ha avuto qualche guaio verso le ultime fasi: mentre dormiva, nella parte posteriore della vettura, i suoi compatrioti si sono persi per venticinque minuti, poi la vettura si è quasi piantata, come abbiamo detto, in una tempesta di neve. Alla conclusione Welinski ha detto: « Reddix si è arrampicato sul cofano e dopo molti minuti di ansia ci siamo mossi; è stato uno dei momenti più

angosciosi del rally, mentre fino a quel momento non avevamo praticamente avuto noie serie ». Incredibile, la medesima tempesta di neve ha indotto i fratelli Ingleby a usare la trazione sulle quattro ruote della loro Jeep per la prima volta in un rally, quando sono dovuti finire nella neve profonda lungo il ciglio della strada per evitare un incidente con due vetture locali.

I superstiti sono dunque arrivati a Monaco e si può concludere dicendo che la corsa o è stata un fiasco, oppure una gara molto probante per uomini e vetture. Tutto sommato viene più facile trovare giusta la seconda ipotesi ed è un peccato che non ci fossero più equipaggi di fama, per smentire o confermare il concetto. Anche se, aggiungiamolo, l'equipaggio di Welinski è di primo piano, soltanto non noto in Europa. Quanto a lui, pareva nutrire pochi dubbi circa la propria abilità o le doti della sua vettura di cui ha detto « potrebbe vincere qualsiasi rally mondiale a patto di avere l'equipaggio giusto ». Ha espresso molta ammirazione per l'organizzazione della gara che ha definito « fantastica », promettendo che la prossima volta farà in modo che ci sia una seria iscrizione da parte australiana, per dimostrare in che modo il percorso può venire coperto.

Per le dame non ci saranno mai lodi sufficienti e Tubman, dell'equipaggio vincente, ha detto: « Hanno messo in mostra una notevole abilità nell'affrontare con successo condizioni di guida peggiori di quanto si possa immaginare. Non le avevo mai sentite nominare prima d'ora, ma non le dimenticherò in fretta ».

Christine Dacremont e Yveline Vanoni hanno ovviamente ottenuto la Coppa delle Dame, ma la Peugeot non ha vinto il premio per il team... semplicemente perché aveva trascurato di nominarne uno! Lo ha dunque ottenuto la Citroen, ed è facile supporre che tanto Citroen che Peugeot sfrutteranno largamente i risultati ottenuti dalle loro vetture. Fra parentesi, fra le macchine che hanno completato il percorso c'era la Fulvia di Mehta e forse è stata l'ultima volta in cui abbiamo visto questo modello iscritto ufficialmente.

David Hodges

COPPA DEL MONDO UDT-5- 25 maggio - Rally internazionale

LA CLASSIFICA

1. Welinski-Tubman-Reddix (Citroen DS 23) 15 ore 27"; 2. Dacremont-Vanoni (Peugeot 504) 43.55"; 3. Neyret-Terra-Morsi (Peugeot 504) 61.26"; 4. Trautmann-Desvignes (Peugeot 504) 78.35"; 5. Ingleby-Ingleby-Smith (Jeep CP6) 123.58; 6. Vanson-« Jacquy » (Citroen DS 23) 212.40"; 7. Jackson-Bean (Ford Escort) 235.35"; 8. Sipahi-Avcioğlu (Murat-Fiat 124) 245.20"; 9. Wadman-Hiller-Lentz (Peugeot 504) 245.45"; 10. Laurent-Marche (Citroen GS) 249.21"; 11. Golz-Baker (BMW 2002) 263.29"; 12. Ising-Ludorf (Range Rover) 287.25"; 13. Green-Bryson (Leyland P75) 294.48"; 14. Whitcombe-Kimbrell (Rover 3.5) 296.09; 15. Cowan-Syer (Ford Escort) 311.20; 16. Weck-Muller (Volkswagen Brazil) 324.11"; 17. Reinhardt-Pederson (BMW 2002) 351.02"; 18. Tullett-Gaunt (Ford Capri) tempo non dato.

Barchetta a gonfie vele

FRANCIA - Criterium de l'Anguille - Rally

1. Gerbout (Gerbout Ford).

Gerbout si è nettamente imposto su una barchetta Ford, da lui stesso elaborata. Sul piccolo e tortuoso percorso si è avvantaggiato di quasi 7" sulla Carrera di Pigeon e sull'Alpine di Coeuille.

Pilota ignorato

FRANCIA - Ronde du Haut Bugey - Rally

1. Chalon-Lois (buggy Pachiaudià).

Nonostante la netta vittoria di Chalon, con 3'13" di vantaggio sul secondo arrivato, ha soprattutto fatto effetto l'efficacia del suo prototipo, che ha messo in luce una grande maneggevolezza.

Senza pietà

FRANCIA - Criterium de l'Ouest - Rally

1. Chasseuil-Baron (Porsche).

Non c'erano più dubbi sulla vittoria di Chasseuil, dopo che aveva dimostrato la sua superiorità nelle due prove in circuito a La Baule e a Le Mans, staccando di oltre 30" gli avversari nella prima e di oltre 25" nella seconda.

Opel per un pelo

FRANCIA - Ronde de Printemps - Rally

1. Meyer-Sailleau (Opel).

Percorso molto selettivo e trenta chilometri di prove speciali sono stati favorevoli alla Opel dei vincitori, che hanno preceduto, anche se di poco, l'Alpine di Guillou-Menoret.

RALLIES marca ASCONA

con ROHRL nell'ESSEN

BAD HERSFELD, (Germania Occ.) - La coppia tedesca formata da Walter Rohrl e Jochen Berger si è aggiudicata su Opel-Ascona il Rally automobilistico dell'Hessen disputato su un tracciato di 930 chilometri. Al secondo posto con un distacco di circa sei punti un'altra Opel-Ascona, quella affidata a Lars Carlsson e Peter Pedersen. L'equipaggio italiano di Vanni Tacchini ed Alberto Mantegazza su Fiat-Abarth spider è giunto dodicesimo.

Alla corsa che ha preso il via venerdì 24 hanno partecipato 178 concorrenti. Tra coloro costretti al ritiro i favoriti della vigilia i tedeschi occidentali Knorr e Speck su Porsche-Carrera e i più agguerriti degli italiani, cioè Maurizio Ambrogetti ed Enrico Gigli su Lancia Fulvia.

RALLY HESSEN - Gara internazionale - Bad Hersfeld, 24-26 maggio 1974 - 1. prova Mitropa Cup LA CLASSIFICA

1. Rohrl-Berger (Opel Ascona) 7.236 punti; 2. Carlsson-Petersen, (Opel-Ascona) 7.542; 3. Andersson-Mertz, (Toyota Corolla) 7.607; 12. Tacchini-Mantegazza, (Fiat Abarth spider); 19. Pittoni-Vanzi (Porsche Carrera); 48. Antonio Carello-Novarese (Lancia Beta coupé).



con BOMPANI in CAMPANIA

NAPOLI - Ancora una volta l'Opel Ascona trionfa nel rally della Campania. Un anno quella di Zandonà, quest'anno quella dei modenesi Bompani-Rossi, i quali hanno lottato duramente con la Lancia Fulvia HF di Ravaioli-Scaioli, che hanno tentato disperatamente di sopravanzarli dando vita ad una lotta molto aperta ed appassionante, tutta concentrata sul monte Faito. Ma il responso della terribile, triplice scalata del monte non ha cambiato nulla: aveva già deciso la tenuta Schiavone, scenario della prima P.S.

I concorrenti quest'anno hanno affrontato un rally per modo di dire: il percorso non presentava alcuna difficoltà, non un bivio da segnare, né uno sterrato da superare. Gli unici tratti di strada che avrebbero potuto creare qualche difficoltà, quelli della strada privata del Vesuvio, sono stati «tagliati», per via dei permessi negati dalle autorità locali.

Dante Salvay, d'accordo con i colleghi del «Roma», che indicano annualmente questa manifestazione nel quadro della loro «settimana dell'automobilista», ha deciso di far disputare, dopo la P.S. di Tenuta Schiavone, ormai tradizionale sul percorso della Campania, ben tre salite del Monte Faito. Il rally è diventato una gara di velocità, un «concentrato» di pista e salita, che ha snaturato la competizione, deludendo molti puristi della specialità, e accontentando anche, però, alcuni habitués dei circuiti e delle cronoscalate, che si sono presentati agguerriti al via, credendo di essere favoriti.

La supposizione si è rivelata fondata, in parte, per Nappi e Grilli e lo sarebbe stata anche per il sorrentino Terminiello, che ha disputato una buona prova al volante di un'Alfa GT 1600, ma che ha avuto la sventura di rompere un cerchio proprio nel corso dell'ultima scalata del Faito. Cosa davvero strana, visto che la cronoscalata non presentava difficoltà, se non

quelle imposte dall'oscurità e dall'affaticamento dei motori.

La prima PS — dicevamo — ha creato già una bella selezione: Bompani è stato l'unico ad andare sotto i 15 minuti (14'55'') ed ha vinto precedendo Ravaioli di 7''. Alle spalle la battaglia è stata durissima. A parte i regolari Debesi e Saccone, classificati nell'ordine, entrambi con le HF 1-6, più indietro son successe molte cose degne di rilievo. Innanzitutto Del Carlo (Kadett), che ha interrotto la sua prova per via di un carabiniere che l'ha fermato, chissà poi perché, mentre era sotto gli occhi di un commissario di percorso. Questi interveniva subito per farlo continuare. Del Carlo protestava e alla fine gli facevano fare 2 giri «a parte» accogliendo le sue rimostranze.

Strepitoso Fragola, con la Simca R 2. Superava un avversario che lo precedeva, poi faceva un errore di percorso, e con tutto questo rimediava un tempo «monstre», che lo piazzava 6. nella prima P.S. Lo tradirà poi il cambio sul Faito, a 600 m. dalla fine.

Ruggiero (Cooper) pure avrebbe fatto cose egregie, nel prosieguo del rally, se non l'avessero attardato noie alla carburazione. Dietro la Simca e la Mini, Terminiello e Nappi, che correva con la BMW «pistaola», addirittura con le slicks (poi ha montato cerchi e gomme «strette», per il Faito), in un via vai di controsterzi, con grande sforzo delle braccia e spreco di cavalli.

Nella prima prova scompariva Monaco (124 Abarth) che andava dritto alla prima curva, rendendo inutilizzabile la sua «ufficiale». De Vivo, con la Beta coupé dimostrava di poter fare qualcosa di buono, ma due testa-coda compromettevano irrimediabilmente la sua classifica. «Oacus» (Escort-Supercar), veniva tradito prima da una foratura, poi dal surriscaldamento della pompa della benzina; Squillace (BMW), è rimasto con la leva del cambio spezzata; Giachetta ha incidentato la sua fiammante Ascona. Nella prima P.S. ci ha rimesso le penne anche Di Gioia, vincitore al Salento, che ha rotto un cerchio della sua Porsche Carrera contro una radice sporgente, ed ha perso molto tempo. Sul Faito, tentando una rimonta difficile, è rimasto fermo dopo pochi tornanti e si è ritirato.

Il Faito non ha cambiato molte cose: Ravaioli ha tentato il tutto per tutto, salendo col serbatoio semivuoto, e rifornendosi in cima al monte. Il giochetto gli è servito per recuperare 6 dei sette secondi di ritardo, nella prima scalata. Nella seconda però Bompani ha preso il volo, approfittando con Debesi e Lobello (anche loro degni di merito) dei problemi di surriscaldamento accusati dal rivale. Così Ravaioli si è dovuto accontentare ancora una volta del secondo posto, come nella prima prova del girone Sud, dove comunque era «fuori zona». Stesso discorso per Bompani e Debesi, 1. e 3. a Napoli.

Il migliore dei «sudisti» è stato il napoletano Lobello, quarto, come due anni fa. Nelle classi, di rilievo, infine, le prove di Langella (Fiat 127), di Volonnino, che ha preceduto Coppola nella 1150 (ma il napoletano avrebbe fatto anche meglio se non fosse stato attardato da un concorrente più lento sul Faito), di Nesti e «Scorpione» (1300), e di Grilli, che in coppia con un navigatore d'eccezione, Cosimo Turizio, è stato il migliore del gruppo 2-4 (classe 1300).

Sergio Troise



La Opel Ascona ha fatto il bis al Rally della Campania, vincendo quest'anno con la coppia Bompani-Rossi. A sinistra, la Fiat 128 di Grilli e Turizio

SKODA da rally con ORMEZZANO e TROMBOTTO

GROPPELLO CAIROLI - Arrivi alla rally-pista pavese per la presentazione dello Skoda Rally Team Italia e ti trovi davanti le facce di Luciano Trombotto e Federico Ormezzano. Difficile stabilire chi è più sorpreso: se tu di ritrovarti all'improvviso nell'ambiente o se loro di esserci, entrambi con i giacconi verde-giallo della nuova squadra corse creata per far gareggiare in Italia le quattro porte costruite a Mlada Boloslav.

Dice Ormezzano: «Mi hanno contattato per telefono proprio ieri, sai? E' stato facile trovare l'accordo ed eccomi qui. E' un pezzo che non corro e ne ho una voglia grossa così».

Dice Trombotto: «Quando c'è la passione è difficile stare fuori dal giro. Il lavoro non mi lascia troppo tempo ormai per le corse ma appena mi hanno proposto di far parte della squadra per tutto l'anno ho accettato».

Il Dott. Invernizzi, responsabile della conduzione tecnico-sportiva del team ascolta compiaciuto e sottolinea la sua legittima soddisfazione: «Siamo stati fortunati a trovare subito due piloti come Trombotto ed Ormezzano per dare il via alla nostra avventura corsaiola. La loro collaborazione ci sarà preziosissima non solo per portare la macchina in gara ma anche per migliorarne al massimo la competitività con la loro esperienza».

L'iniziativa nata per interessamento dei concessionari di Pavia e di Brescia con l'appoggio della stessa importatrice italiana Motorest e della Casa cecoslovacca (rappresentata a questa «vernice» da alcuni funzionari) non manca di coraggio in un momento di crisi per il nostro mercato automobilistico soprattutto per chi vende prodotti stranieri.

Il debutto avverrà per il rally delle «Quattro Regioni» con almeno tre macchine: una 120 S sperimentale di gruppo due per Ormezzano (che correrà con Cartotto) e due 110 LS gruppo uno per Maggi e per Paroli. Non ci sarà ancora Trombotto presato com'è da impegni lavorativi. «Luki Rombo» per contro correrà al Rallyé della Lana (22-23 giugno) ed alle Alpi Orientali.

I programmi più immediati prevedono la partecipazione ai restanti sei rallies internazionali, al Trofeo Internazionale Rallypista Marlboro e da qualche TRN.

Insieme alla squadra ufficiale italiana verrà curato il settore clienti sportivi. Per loro la Skoda prevede diverse facilitazioni. Così avranno i ricambi forniti ad effettivi prezzi di costo e la mano d'opera scontata, l'assistenza gratuita alle gare dove sarà presente la squadra e l'estensione delle sponsorizzazioni contattate dal Team.

3. RALLY NAZIONALE DELLA CAMPANIA - TROFEO MARLBORO - valevole per il girone sud - Napoli, 22-23 maggio 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. Bompani-Rossi (Opel Ascona) penalità 59'49''; 2. Ravaioli-Scaioli (Lancia HF) 1.00' e 15''; 3. Debesi-Cecchetti (Lancia HF) 1.01'03''; 4. Lo Bello-Ragosta (Lancia HF) 1.02'05''; 5. Scudieri-Perri (Fiat 124 Sp.) 1.02'27''; 6. Nappi-Addati (BMW) 1.02'32''; 7. Saccone-Di Guida (Lancia HF) 1.03'08''; 8. Dal Carlo-De Beaumont (Opel Kadett C.) 1.03'39''; 9. Grilli-Turizio (Fiat 128 C. 1.3) 1.03'53''; 10. Nesti-Ammassari (Simca R 2) 1.04'03''; 11. De Vivo-De Nittis (Lancia Beta C.) 1.04'23''; 12. Tagliaferri-Tollis (A.R. GT) 1.05'39''; 13. «Scorpione»-«Jacky» (Simca R 2) 1.05'57''; 14. «Imperial»-Gorgoretti (Opel Ascona) 1.06'57''; 15. Migliozi-Buonocore (Lancia Fulvia 1.3) 1.08'35''; 16. Volonnino-Marcone (Fiat 128) 1.09'14''; 17. Sticchi-Sticchi (128 C 1300) 1.09'14''; 18. Coppola-Gargiulo (128 C 1100) 1.09'16''; 19. Balestra-Mitrugno (Lancia HF) 1.10'04''; 20. Spagnuolo-Spagnuolo (Fiat 124 Special) 1.11'34''; 21. Oliviero-Buonanno (Fiat 128) 1.11'37''; 22. Simeone-Franco (128 C 1100) 1.11'48''; 23. Valentini-Forte (Lancia Montecarlo) 1.12'25''; 24. Russo-Russo (Fiat 128) 1.12'44''; 25. Langella-Flurio (Inn. Cooper) 1.13'15''; 26. Tufino-Di Monaco (Inn. Cooper) 1.13'48''; 27. Caracciolo-Carelli (Fiat 127) 1.14'26''; 28. Rigone-Allegria (Fiat 127) 1.14'43''; 29. Di Tonno-Casillo (128 C 1100) 1.14'43''; 30. Donato-Torchio (Autobianchi

- A111) 1.14'51''; 31. Terminiello-Carrota (A. R. GT) 1.15'09''; 32. Di Giovanni-Giordano (Abarth A112) 1.15'36''; 33. Ruggiero-Portito (Inn. Cooper 1.3) 1.17'52''; 34. Marfella-Caiazzo (Fiat 128) 1.19'38''; 35. Bianco-Antonacci (Inn. Mini) 1.20'19''; 36. De Dominicis-Memoli (A.R. GT 1.3) 1.20'34''; 37. Merola-Pasquariello (A.R. GT 1.3) 1.26'52''; 38. Tamborino-Shaft (Fiat 127) 1.27'22''.

PROVA SPECIALE A - Tenuta Schiavone - Km. 10, tempo imposto 12'. 1. Bompani penalità 2,55; 2. Ravaioli 3,02; 3. Debesi 3,16; 4. Sacconi 3,29; 5. Del Carlo 3,33; 6. Fragola 3,51; 7. Ruggiero 3,55; 8. Terminiello 3,59; 9. Nappi 4,02; 10. Grilli 4,03.

PROVA SPECIALE B - Prima salita del monte Faito - Km. 8,900, tempo imposto 10'41''. 1. Ravaioli penalità 3,28; 2. Bompani 3,34; 3. Debesi 3,53; 4. Lobello 3,55; 5. Nesti 4,00; 6. Scudieri 4,01; 7. Nappi 4,12; 8. Saccone 4,12; 9. Fragola 4,22; 10. Grilli e «Imperial» 4,23.

PROVA SPECIALE C - Seconda salita del monte Faito, Km. 8,900, tempo imposto 10'41''. 1. Bompani penalità 3,22; 2. Debesi 3,35; 3. Lobello 3,40; 4. Ravaioli e Nappi 3,46; 6. Scudieri 3,48; 7. Nesti 3,59; 8. Del Carlo 4,06; 9. De Vivo 4,12; 10. Saccone 4,15.

PROVA SPECIALE D - Terza salita del monte Faito, Km. 8,900, tempo imposto 10'41''. 1. Bompani 3,29; 2. Ravaioli 3,30; 3. Lobello 3,34; 4. Debesi 3,40; 5. Scudieri 3,41; 6. Nappi 3,49; 7. Nesti 3,54; 8. Grilli 4,01; 9. Saccone 4,06; 10. De Vivo 4,11.

Le ORE di gara

Venerdì 31 a Pavia: ore 8,15 verifica tecnico-sportiva; ore 17,31 partenza da Piazza Castello.
Venerdì 31 a Salice Terme: ore 18,31 partenza del primo giro.
Sabato 1 giugno a Salice Terme: ore 2,00 arrivo del primo giro; ore 3,00 partenza del secondo giro; ore 11,00 arrivo finale.

QUADRI VAGITO del coupé BETA

Le STRATOS da battere nel «4 REGIONI» a Pavia La carica dei 230

PAVIA - Oltre ogni previsione: 230 equipaggi, nuovo record assoluto hanno già inviato la loro adesione al «Quattro Regioni» ed altri hanno annunciato che lo faranno entro la mezzanotte di lunedì ventisette, data fissata per la chiusura delle iscrizioni, ma verranno iscritti solo come riserve. La cosa ha reso euforici gli organizzatori pavesi pur creando loro qualche problema. Ad esempio li ha costretti ad una ristampa del Radar, una volta esaurita la prima edizione di 150 copie. Al via di Piazza Castello, il 31 maggio, ci saranno praticamente tutti i big del rallysmo nostrano, a cominciare da «sua maestà» SANDRO MUNARI, che si ripresenta in una corsa italiana dopo una assenza assai lunga. Il «drago» diventerà la prima Stratos iscritta dalla Lancia-Marlboro col solito MANNUCCI. Un mezzo uguale lo avranno anche BALLESTRIERI-

MAIGA mentre CAMBIAGHI avrà l'onore di condurre in gara il primo «gruppo cinque» commercializzato dalla Lancia. Nello stesso gruppo correranno anche PREGLIASCO-GARZOGGIO e BONETTI-SIMONI (su Beta coupé però) nonché gli uomini FIAT (per la prima volta il concorrente è «FIAT RALLY» PAGANELLI-RUSSO (Fiat Abarth rally potenziata) e PIANTA-SCABINI (X-1/9 con propulsore 1800 quattro valvole). Il doppio menu offre anche abbondantissimi motivi di interesse per la contesa tricolore da cui restano esclusi i prototipi. Dopo tre gare la situazione è favorevolissima a VERINI-MACALUSO che hanno nove punti di vantaggio sulla Porsche Carrera gruppo tre di DE ECCHER-SALVADOR.

Alla gara pavese ci saranno entrambi e ci saranno anche le Fiat-Abarth di BISULLI-ZANUCCOLI, BACCHELLI-ROSSETTI,

mente asfaltate, sei al cinquanta per cento circa e due interamente sterrate) ma non esasperatamente veloce. Un tracciato per intenderci più movimentato di quelli adottati a San Marino ed in Sicilia, congnato in modo da presentare due giri identici e con qualche prova speciale di giorno.

Si comincia da «ROCCA-SUSELLA» (H. 19,34; H. 4.04 nel secondo giro) forse la più difficile del rally, comunque quella che raccoglie meno simpatia fra i piloti. Tutta asfaltata presenta una sequenza di saliscendi su strade strette. Da Rocca Susella a «POMETO» (H. 20,21; H. 4,31) strada abbastanza larga ed ancora saliscendi con le parti iniziali e finali su asfalto e quella intermedia su terra.

Tutta terra nella terza prova, «CA' DEL DIAVOLO» (H. 22,24; H. 5,54) con salita iniziale e discesa finale. Un paio di frane

Ecco i NUMERI dei «BIG»

- 1 Munari - Mannucci Lancia Stratos gruppo 5
- 2 Paganelli - Russo Fiat 124 Abarth gruppo 5
- 3 Verini - Macaluso Fiat Abarth 124 gruppo 4
- 4 Ballestrieri - Maiga Lancia Stratos gruppo 5
- 5 Pianta - Scabini Fiat Abarth 1800 gruppo 5
- 6 Pregliasco - Garzoglio Lancia Beta coupé gruppo 5
- 7 Bisulli - Zanuccoli Fiat Abarth 124 gruppo 4
- 8 Pelganta - Orlando Lancia Stratos gruppo 5
- 9 Bacchelli - Rossetti Fiat Abarth 124 gruppo 4
- 10 Cambiaghi - Bertocchi Lancia Stratos gruppo 5
- 11 Tominz - Mamolo Fiat Abarth 124 gruppo 4
- 12 L. Pittoni - Bottini Porsche Carrera 2700
- 13 Carlsson - X Opel Ascona gruppo 2
- 14 Ambrogetti - Gigli Lancia Fulvia HF gruppo 3
- 15 Bray - «Rudy» Opel Commodore gruppo 1
- 16 Rossetti - Simoni Lancia Beta Coupé gruppo 5
- 18 Dall'Ava - Maiga Lancia Fulvia HF gruppo 3
- 19 V. Tacchini - Mariani Fiat Abarth 124 gruppo 4
- 20 De Angelis - Caielli Lancia Fulvia HF gruppo 4
- 21 F. Carello - Falletti Lancia Fulvia HF gruppo 4
- 22 Biasuzzi - Brusati Lancia Fulvia HF gruppo 4
- 23 Svizzero - X Opel Ascona gruppo 2
- 24 Perazio - Rossi Lancia Fulvia HF gruppo 3
- 25 «Baffor» - Cartotto Skoda 120 SL gruppo 2

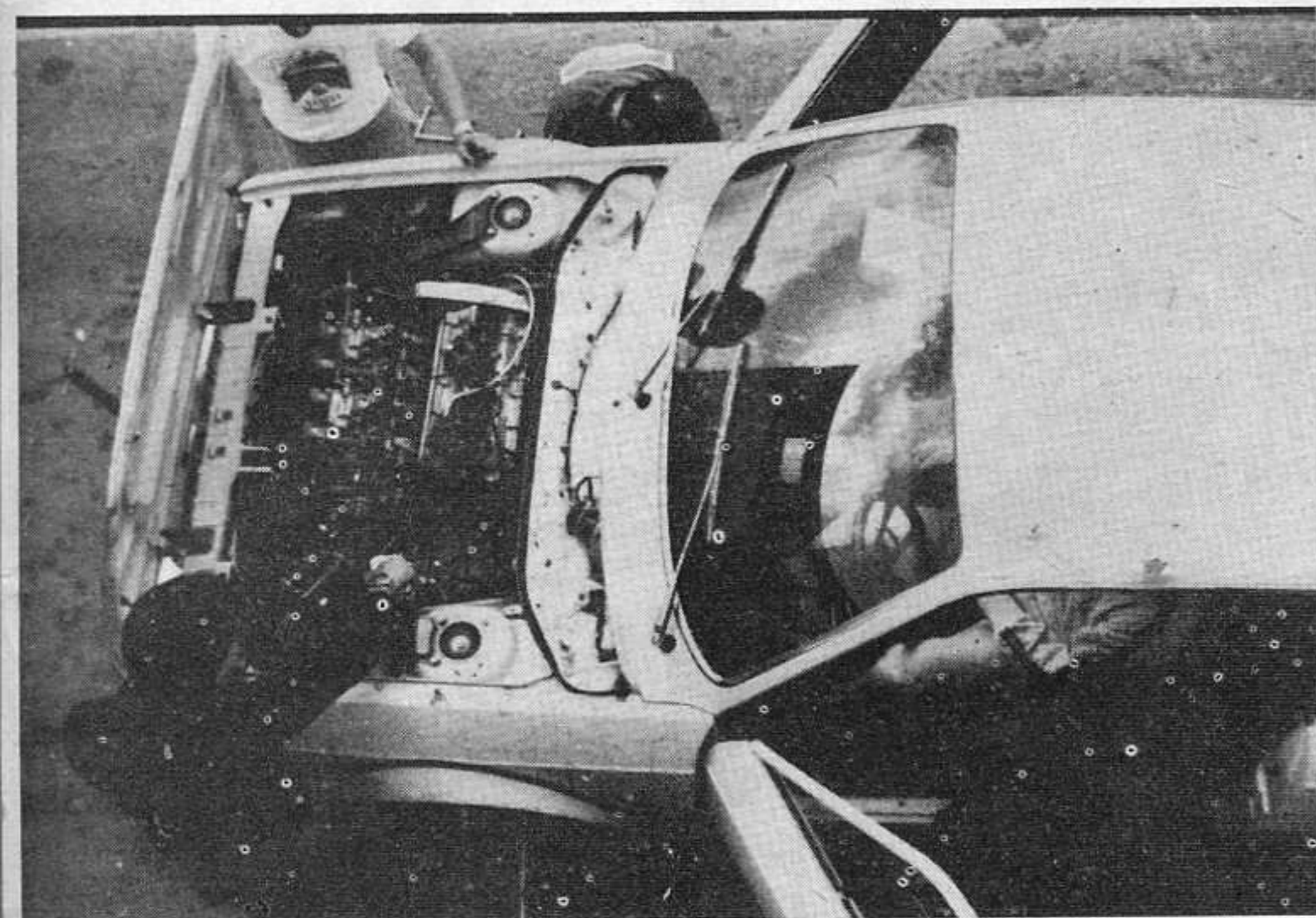
e delle triestine TOMINZ-MAMOLO. Sul fronte Porsche annunciata anche la presenza della Carrera (gruppo quattro) di «ICCDURAC»-DEFENDENTI e di PITTONI-BOTTINI. Più sostanziosa che altre volte la presenza delle Alpine. Ne sono iscritte quattro esemplari per «TONY», ROMBOLOTTI, ALBERTI e GOI, tutti mezzi curati dalla Giada Auto. Negli altri gruppi solita abbondanza di Fulvia HF in gruppo tre e di Opel in gruppo uno e due. Molte Ascona ed anche la Commodore di BRAY-«RUDY» sempre più impegnati nella rincorsa a PRESOTTO-PERESSINOT che nella classifica di gruppo 1 li precedono di sette punti. Il tedesco CARLSSON con l'Opel ASCONA (e con il n. 13) è il solo straniero in gara.

Centocinquantesi chilometri di prove speciali su un percorso totale di 688 chilometri fanno del «Quattro Regioni» un rally indubbiamente nervoso. L'aspetto è quello di una gara classica con buona percentuale di asfalto (sette prove intera-

riducono la sede stradale complessivamente larga. Molto bella la prova del «CERRO» (H. 21,53; H. 6,28) praticamente una corsa in salita su un percorso largo e tutto asfaltato. Asfalto e terra a «PRADOVERA» (H. 22,00; HV e terra 6,30) con doppia salita e discesa. Particolarmente impressionante quelle sulla terra con diverse visioni aeree e sede stradale stretta.

Salita asfaltata nella prima metà della prova di «OTTONE» (H. 23,18; H. 7,46) salita, pianura e discesa nella seconda metà su terra. Ancora una discesa mozzafiato che ricorda quella sanremese del famigerato Toglia. A «PIAN DELL'ARMA» (H. 0,26; H. 8,56) tutto asfalto e strada abbastanza larga. Del tutto identico il secondo giro con l'aggiunta finale della prova di «S. PAOLO» (H. 10,30) tutta su asfalto. Anche qui doppia sequenza salita discesa su strada che da larga diventa strettina nel finale.

Guido Rancati



CASALE - Presente in pista sia come responsabile e super visore del nutrito staff Lancia che come... pilota, l'ing. Mike Parkes (che ha rinunciato ad un giorno tecnicamente succulento a Montecarlo) ha assistito personalmente i primi «quadrivagiti» del Beta Coupé. Qualche assaggio alla mattina di Maglioli che con la solita sagacia puntigliosa verifica che tutto funzioni a dovere. Anche Pregliasco effettua qualche giro di ricognizione prima di mezzogiorno: tutto bene il motore spinge, l'assetto, pur alto, si rivela buono (Dunlop intermedie) (7" x 13 cerchi) da pista permettendo un girar piatto quanto mai promettente, qualche natore che nonostante tutte le «preghiere» si rifiuta di caricare. Nel primo pomeriggio gran diluvio e freddo, le prove continuano ugualmente anche se meno indicative. Mike Parkes, staccato il casco dal chiodo, si cimenta in una serie di tornate sull'acqua che confermano la vena mai sopita del lungo tecnico «driver» albanico e naturalmente della nuova Beta Coupé a quattro valvole.

Il motore a carburatori seppure ancora in fase sperimentale, eroga con bella vivacità e spregiudicatezza oltre 200 HP a 7500 giri. L'adattamento nella Beta non ha posto problemi, anzi la testa compatta a V stretto tra le valvole permette l'adozione di carburatori a condotti più idonei.

Per far maggior spazio ai carburatori è stato modificato il cofano e adottato un radiatore a sezione rettangolare (tipo Stratos). Durque una vettura quanto mai pro-

rallies e in pista la sua illustre discendente che non mancherà di rivelare nei za (Lancia). Sulle Beta Coupé, come sulle Stratos, è montata l'accensione elettronica ELECTRONIC RACING CON SPECIALE LIMITATORE DI GIRI.

Sono state anche provate nell'occasione le Stratos per la Sicilia e per Pavia.

g. r.

• Il GRUPPO PILOTI RALLIES dell'ANCAI ha indetto una riunione presso l'Hotel Salus di Salice Terme per le ore 18 di giovedì 30 maggio in occasione del «Rally delle 4 Regioni». Nel corso della riunione verranno trattati diversi argomenti (anche esistenziali) del G.P.R. per cui è attesa una partecipazione nutrita di piloti.



MOMO

LINEA SPORT

ROSSI

PORTA PORTESE 6 AUTOACCESSORI ROMA TEL. 5806812 5891274

Campagnolo



Proprio mentre la CSI ha convalidato a SOFIA il meccanismo del DOPPIO MONDIALE MARCHE la FERRARI sembra già decisa al «rientro» con



QUANDO?

La CSI a Sofia non ha chiarito tutti i dubbi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Quello che gli ancora abbozzati regolamenti definiscono il «futuro G. 5» (senz'altro meglio conosciuto come «silhouette») ha ricevuto l'imprimatur definitivo nella riunione plenaria che le S. Commissioni della CSI hanno tenuto a Sofia all'inizio della scorsa settimana. Prossimamente, dunque, il mondiale marche sarà aperto a queste pseudo-derivate dalla serie che del modello originario (proveniente dai gruppi 1, 2, 3 e 4) conserveranno solo l'aspetto esteriore ed il monoblocco. Lo stesso campionato sarà aperto, pur con classifiche di gara naturalmente separate, alle macchine dei primi quattro gruppi e non comprendiamo veramente la ragione che ha consigliato questa trovata.

In futuro i gruppi 2 e 4 subiranno l'auspicata restrizione regolamentare, tanto che un abisso dividerà le «silhouettes» dalle macchine di serie, preparate e no. Sarà particolarmente sentito il problema dei sorpassi e sotto il profilo dello spettacolo un simile raggruppamento finirà per frastornare il pubblico che sarà interessato solo alle macchine più veloci.

E che fine faranno l'Euroturismo e l'EuroGT, aperti appunto ai gruppi 2 e 4? Non è dato di saperlo, anche perché l'ingegnere Rogano ed il dottor Saliti, tornati da Sofia e ripartiti immediatamente per Montecarlo, hanno limitato le loro dichiarazioni al minimo indispensabile.

Dei problemi discussi a Sofia (futuri campionati gr. 2, 4, 5 e 6; nuovo regolamento Can-Am ed istituzione di gruppi di lavoro per i problemi della F. 1 e per le conseguenze dell'austerità) si è preferito divulgare solo quelli la cui soluzione era in pratica nota da tempo e per i quali era stata tenuta in considerazione la proposta italiana.

Vale a dire l'istituzione di un secondo campionato marche aperto alle future G. 6 (sport-prototipo stradale) il cui regolamento è ancora in



La versione corsaiola della recentissima Dino 308, fotografata mentre esce dai cancelli della fabbrica, a Maranello, per recarsi nel vicinissimo autodromo privato di Fiorano. Il 308 ha un motore 8V tre litri, trasversale



gestazione e sarà discusso dalla S. C. regolamenti tecnici della CSI il 29 maggio a Ginevra (al pari dei regolamenti definitivi del G. 5 e della Can-Am, che dovrebbe essere vincolata dalla imposizione di utilizzare monoblocchi di serie) e reso finalmente noto in settembre.

A proposito di questo campionato del G. 6, non si fa alcun cenno alla idea primigenia che voleva ammettere anche le G. 7 che, nettamente favorite in partenza, avrebbero ucciso sul nascere le possibilità delle case interessate ai proto-stradali, vale a dire Alfa Romeo, Ferrari e Matra. Speriamo che l'assurda miscelazione sia rientrata e che queste «sport ricondotte alle origini» partano con il piede giusto anche se non sono pochi i dubbi sulla validità del doppio campionato.

Anche la data di inizio delle doppie ostilità non è stata precisata. A Parigi in dicembre comunque si

era parlato chiaramente del '76 e crediamo che, nonostante la crisi energetica abbia consigliato dei leggeri ritardi, il mondiale marche vecchio stile abbia ancora un solo anno di vita. Nessuna rivelazione infine è stata fatta attorno ad alcuni importantissimi dettagli dei due futuri campionati: correranno assieme le G. 5 e le G. 6 con classifiche separate? Quali gare verranno assegnate ai due gruppi e soprattutto a chi saranno riservate le prove più classiche, come la 24 Ore?

Sono problemi di non facile soluzione per la molteplicità di fattori in causa ma è auspicabile che la CSAI, una volta sentito il parere dei nostri costruttori interessati, porti sul tavolo delle trattative quell'autorevolezza che non è stata la sua caratteristica nel recente passato.

La cosa sarà ora facilitata dall'assenza del barone Von Henstein che, da sempre legato alla Porsche, ha

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MARANELLO - Ha fatto la sua comparsa sulla pista di Fiorano una Dino 308 prototipo con tutte le caratteristiche richieste per la omologazione del Gruppo 4 (una volta che ve ne saranno 500): l'alettone posteriore, lo spoiler abbondante nel basso frontale, i bocchettoni per la benzina in alto sui fianchi, le prese d'aria all'altezza delle ruote posteriori. Insomma la «grinta» veramente agonistica, fa pensare che, direttamente o indirettamente, la Ferrari possa impegnarsi in questo settore dove finora ha sempre le Daytona.

Il «DINOTTO» (del quale già anticipammo la possibilità che potesse costituire il progetto-Silhouette Ferrari) è uscito in gran segretezza dallo stabilimento e con un collaudatore ha percorso parecchi chilometri sulla pista di Fiorano, proprio nei giorni in cui l'attenzione di tutti era distratta dal GP di Montecarlo.

Non vi sono comunicazioni ufficiali, perciò tutto quanto si può dire, oltre farvi constatare visivamente la «realtà» di questa costruzione Ferrari, è che varie sono le ipotesi. La più concreta potrebbe essere quella che questa vettura sia destinata in assaggio a una scuderia privata, ad esempio la NART di Luigi Chinetti, il quale ha iscritto a Le Mans quest'anno due 365 GTB.

di gran lunga favorito i piani tecnici di questa casa. Il barone tedesco non presiede più la S.C. regolamenti sportivi che è stata affidata al belga Ugeux con Lurani alla V. presidenza. Cambio della guardia anche alla S.C. regolamenti tecnici: il tedesco SCHILD succede al francese DELAMONTE con HEBERT alla v. presidenza mentre nella Sottocommissione circuiti e sicurezza è stato confermato l'americano BINDFORD con SCHMITZ suo vice. Per la CSAI l'ingegnere NOSETTO fa parte di queste due ultime commissioni.

A Sofia infine di è discusso sul futuro del rally di Montecarlo: anche per volontà della CSAI la classica competizione riacquisterà nel '75 la validità per il campionato del mondo e naturalmente non ammetterà più alla partenza i prototipi come nella edizione del '74 che comunque non ha avuto luogo.

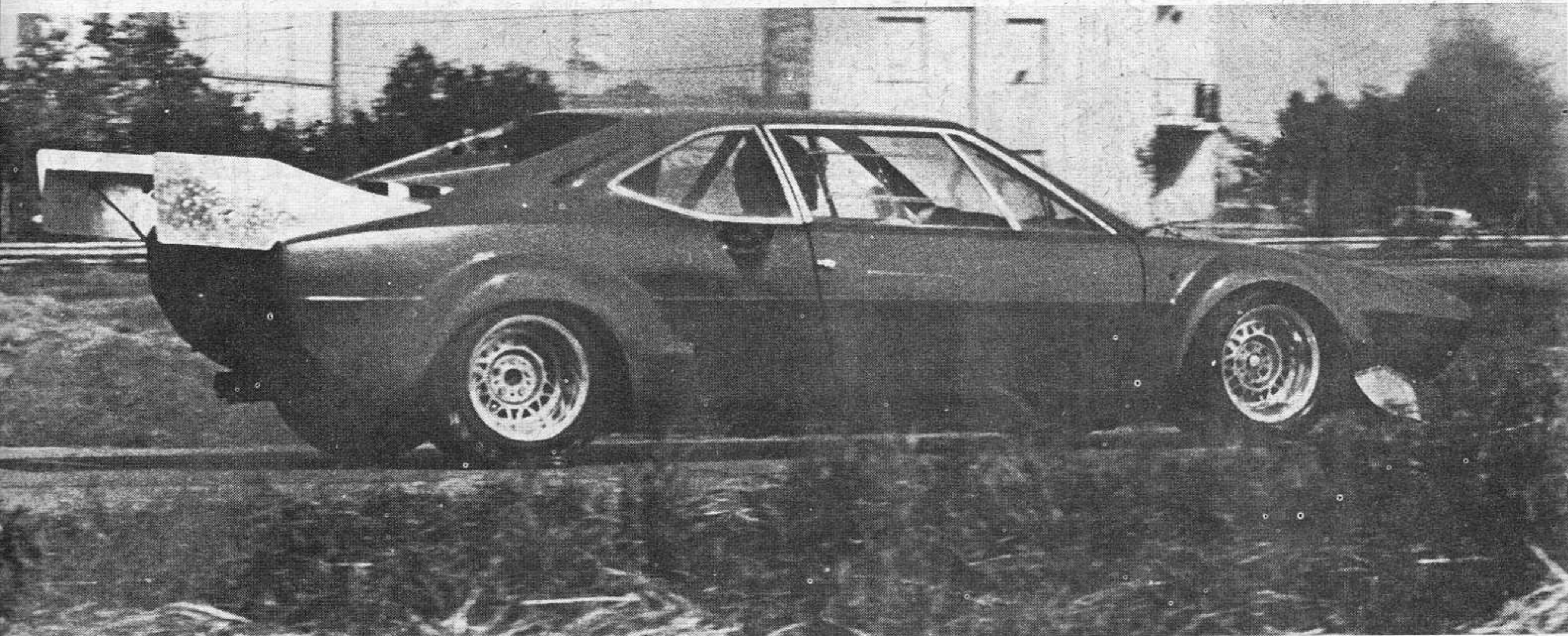
buzz.



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



la «silhouette» DINotto



Ecco la «silhouette» della futura Ferrari «Silhouette», cioè la 3 litri Dino 308. Dalla carrozzeria di Bertone sono «spuntati» spoiler ed alettoni

Stava per saltare il finanziamento della ripescata «classica» siciliana

La Regione contesta la mini-TARGA

PALERMO - Per tutta la scorsa settimana Jean-Claude Andruet ha inanellato giri su giri di Targa Florio al volante di una Fiat 127 presa a noleggio, studiando — come lo scorso anno — metro per metro (da buon rallyman) i 72 chilometri del percorso della Targa Florio, tutti annotati sul suo taccuino in vista dell'ormai imminente prova del 9 giugno. Da lunedì prossimo riprenderanno sulle Madonie i collaudi con la Stratos, e Andruet (che ha preso alloggio al Club Mediterraneo di Cefalù) ha già deciso che si fermerà in Sicilia fino al giorno della corsa. Più avanti poi, dopo il Rally delle 4 Regioni, lo affiancheranno anche Munari e Ballestrieri oltre che Gerard Larrousse.

Ma questa settimana non è stata solamente occupata dalle ricognizioni dell'ultimo vincitore del Rally di Montecarlo. Martedì 21 maggio infatti, nei locali palermitani della Camera di commercio si è svolta una estemporanea conferenza stampa congiunta dell'assessore al turismo della regione siciliana on. Pasquale Macaluso e del presidente dell'Automobile Club Palermo avv. Nino Sansone, che ha messo fine a una serie di voci di corridoio che davano «in forse» il finanziamento regionale di 35.000.000 alla luce della ventilata partecipazione, necessariamente in tono minore per quest'anno, alla gara siciliana del 9 giugno prossimo di piloti e macchine.

In effetti, nel corso dell'incontro, si è appreso che il 30 aprile scorso l'AC Palermo nel richiedere il contributo all'assessorato, aveva affermato in una propria lettera che «saranno sicuramente presenti alla prossima edizione i piloti stranieri provenienti dalla Germania, dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Finlandia, dalla Normandia, dall'Olanda, dalla Svizzera e dagli Stati Uniti, e cioè Elford, Hezemans, Muller, Hermann, van Lennep, Vendt, Larrousse, Lins, Kinnunen... mentre gli Italiani andranno da Adamich a Merzario, Munari, Nanni Galli, Andretti, Alberti, Lauda, Regazzoni».

C'era in effetti, fra i nomi letti dall'assessore Macaluso, quasi tutto il Gotha dell'automobilismo sportivo, che difficilmente avrebbe potuto essere sulle Madonie il 9 giugno visto la concomitanza col G.P. di Svezia di Formula Uno o altre gare titolate; così il 18 maggio l'AC invia-

va all'assessore una nuova lettera in cui ridimensionava sensibilmente le «adesioni» pervenute e cercava di far rientrare le «perplexità» circa il finanziamento a una manifestazione di dubbio valore turistico e sportivo.

«Io non firmerò — aveva esordito l'on. Macaluso all'inizio della riunione — nessun documento ufficiale che finanzia con 35 milioni la Targa Florio se non ho quel minimo di garanzia che la Targa Florio sia una "Targa", una corsa cioè che non abbia il valore di distruggere una tradizione, una storia, una cosa egregia come è la Targa Florio».

L'avvocato Sansone, nel rispondere dettagliatamente all'assessore Macaluso, ri-

attingendo protagonisti generosi — ha detto Sansone — ancora una volta del fertile vivaio dei «nostri» piloti siciliani.

Comunque è stato confermato che oltre alle due Stratos per Munari-Andruet, Larrousse e Ballestrieri ci saranno un paio di Porsche 908/3 per Joest-Casoni e Venturi-X, una Pantera, quattro Alpine (con Schon, Monti, Ivana Giusti e Rampa), sette Carrera RSR con gli specialisti Schickentanz, Keller, Brambring, Stekkonig, Monticone.

Nelle Sport, le due litri potrebbero tenere banco. Già iscritti figurano le Chevron di Eris Tondelli e di Anastasio, 3 Abarth Osella col «ritirato» Nanni Galli, «Mici» e Boeris, oltre alle Lola di Musato e la 3000 di Pianta-Pica.

Di contro si è avuta la conferma — nonostante siano state fatte avanzare ufficialmente pressioni anche dal ministro delle partecipazioni statali, il siciliano Gullo (Quello che fece liquidare Luraghi) — che l'Alfa Romeo non potrà schierare neppure una 33t12. Quasi certamente, a rappresentarla simbolicamente ci sarà (ma su una... Lola) Carluccio Facetti, mentre anche la Porsche Martini ha cortesemente declinato l'invito degli organizzatori.

Nel corso della stimolante riunione, alla quale ha anche partecipato Nino Vaccarella (dalle cui parole traspare la malcelata possibilità di imitare l'episodico rientro di Nanni Galli se potesse disporre di una vettura competitiva), l'assessore al turismo non ha mancato di far trasparire la possibilità che, visti gli impasse in cui si è imbattuto l'AC Palermo nel portare avanti il progetto dell'autodromo delle Madonie, sia direttamente la Regione Siciliana (e senza partners) a realizzare l'impianto. Inoltre, nel confermare l'impegno a finanziare con 35 milioni l'edizione di quest'anno, Macaluso ha detto chiaramente che già dal '75 il suo dicastero prenderà in considerazione solo una edizione che sia valida per il campionato del mondo marche (la Targa Florio '75 è già in calendario con tale validità a condizione che si disputi sul circuito di Pergusa n.d.r.).

Ma ecco il comunicato conclusivo emesso dall'assessore regionale al termine della fin troppo vivace riunione:

«Ho confermato l'impegno a finanziare la Targa Florio — ha detto Macaluso —

consapevole del grandissimo richiamo popolare che la competizione esercita. Naturalmente mi rendo conto che la declassazione della "Targa" — speriamo momentanea — poteva essere di ostacolo alla migliore riuscita di questa edizione. Davanti al dilemma: fallimento o sopravvivenza della gara, ho scelto la via che porta a soddisfare le attese dei siciliani. Siamo stati rassicurati dall'AC di Palermo che il 9 giugno sui tornanti delle Madonie, rivedremo ugualmente alcuni validi piloti alla guida di vetture competitive il che dovrebbe garantire il successo di questa edizione.

«La nostra decisione, si sostanzia pure nella certezza che le centinaia di migliaia di sportivi, turisti e appassionati, si daranno appuntamento sul tracciato della gara più antica e suggestiva gara del mondo. A questo punto debbo però chiaramente ribadire che due sono i punti fermi per il futuro prossimo: che la Targa torni ad essere prova valida per il mondiale marche e che, per rendere possibile questo atto di giustizia sportiva, siano rimossi tutti gli ostacoli, da un anno in qua frappostisi alla realizzazione dell'autodromo, che sorgendo sulle Madonie, riprodurrà nel modo più fedele, i motivi tecnici che del circuito madonita hanno fatto un percorso unico al mondo».

Giulio Mangano

La MASERATI prova di notte una nuova «quattro porte»

MODENA - In tutta segretezza sta «nascondendo» una nuova «quattro porte» costruita dalla Maserati. La vettura è stata vista percorrere i viali della città in ore notturne, certamente per evitare la curiosità dei cronisti. Non si hanno informazioni dirette e pertanto non si possono conoscere le caratteristiche di questa vettura che, a giudicare dall'estetica, sembra una macchina molto imponente, azionata da un motore di cilindrata elevata.

La SILA il 7 luglio

• La recentissima attribuzione della validità per il Campionato d'Europa della Montagna, ha imposto agli organizzatori della 25. COPPA SILA un cambiamento di programma. Infatti, contrariamente a quanto pubblicato due settimane fa, la data di effettuazione della classica cosentina è stata spostata al 7 LUGLIO, che è poi in pratica la ex-data della Cesana-Strriere, di cui la Sila «rileva» la validità europea.

dimensionando le presunte inadempienze dell'AC Palermo, ha assicurato che in ogni caso la Targa Florio di quest'anno non sarà peggiore di altre edizioni minori, seppure titolate, del passato ed è riuscito a strappare al rappresentante del Governo regionale una promessa di finanziamento — successivamente ribadita da una dichiarazione alla stampa che riportiamo più avanti — anche per l'ormai prossima edizione del 9 giugno. Ridotta a soli sette giri (contro i tradizionali 11) e a 60 partenti (contro gli 80 degli anni passati) nel tentativo di limitarne la pericolosità.

La Targa Florio dunque si farà certamente il 9 giugno pur senza i molti «grossi nomi» a cui ci aveva abituato, ma

Il titolo europeo
alla più vera delle
nostre promesse

LE
PROSSIME
GARE



2 giugno, AUTODROMO NIVELLES (Belgio) - 2. prova Campionato d'Europa; 2, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Campionato Regionale; 8, PISTA S. PANCAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 9, CIRCUITO DI MORCIANO - gara int. classi A e C; gara naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 (2. cat.) 125, 2. prova Camp. Regionale; 9, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Camp. Regionale; 13, PISTA TRI-COLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 15, PISTA HAPPY VALLEY - Cervia - gara naz. cl. 100 e 125 cc notturna; 16, PISTA GIALLA - Giulianova - 4. prova Camp. Scuderie cl. 125 cc; 16, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 16, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

CHEEVER cresce mondiale

IESOLO - Edy Cheever, il prodotto più genuino del karting italiano, uno dei tanti giovani venuti prepotentemente alla ribalta in questi ultimi due anni, ha vinto nel modo più brillante la terza Coppa dei Campioni d'Europa. Ha vinto si può dire in scioltezza facendo suo ogni traguardo, anche se ha dovuto duramente lottare per rintuzzare gli attacchi degli avversari di turno, ma in modo particolare quelli del risorto Riccardo Patrese, che ha fornito sulla pista di Jesolo a lui tanto congeniale, una prestazione di altissimo livello, ma ancora una volta sfortunata.

Sono scomparsi subito dalla lotta per il primato, piloti del calibro di Gorini, Necchi e Fullerton, per avarie meccaniche, ma possiamo tranquillamente affermare che tanto, ha sì influenzato lo spettacolo, senza scalfire però le risultanze sportive. Cheever a Jesolo poteva essere solo impegnato sino allo spasimo, ma difficilmente battuto dai vari Gorini, Necchi, Fullerton, se all'apice delle loro prestazioni.

Jesolo ha poi consacrato le risultanze della politica sportiva giovanile perseguita dalla FIK, nei suoi riflessi nazionali ed internazionali. Purtroppo, e le avvisaglie risalgono già al 1973, c'è ormai un divario così netto di valori sportivi, da poter tranquillamente constatare e le risultanze ci confortano, che dopo i nostri piloti (parliamo dei giovanissimi) c'è il vuoto. Si salva in un certo senso la Francia, che sia pure in ritardo, ha iniziato sul nostro filone.

In campo nazionale poi la constatazione è ancora più marcata. I giovanissimi che seguono Cheever e Patrese, come Gabbiani, Rovelli, De Angelis e Venturi, lanciati in un contesto così impegnativo, solo piccole disavventure li vede classificati entro i primi dieci, ed è già un gran merito, altrimenti sarebbero a ridosso di Cheever. Tutti questi giovanissimi tra qualche gara non avranno nulla da chiedere a Necchi e Gorini se non di cedere le posizioni di privilegio.

Preoccupa invece l'aspetto internazionale del karting, specie quello tedesco, svedese ed inglese con l'unica eccezione del pur anziano Fullerton, che non ha ricambi validi. Preoccupa la mancanza di una politica internazionale giovanile CIK, che è restia ad accettarla non sappiamo per quali specifiche ragioni. Eppure a Wohlen i reggitori dello sport internazionale hanno potuto assistere alla caduta di tante stelle. Speriamo in bene dopo la seduta di Nivelles (Belgio).

La terza Coppa dei Campioni ha infine chiaramente dimostrato che è tempo anche di cambiare in un certo senso la formula, rendendola più aderente alle nuove esigenze tecniche e sportive. In proposito gli organizzatori hanno già allo studio un nuovo programma ed una regola-

mentazione che soddisfi le varie componenti dello sport. Inutile dire della perfetta organizzazione, di un'affluenza di pubblico, tipo partite di calcio, del clima agonistico distensivo, di una certa fratellanza sportiva internazionale che spinge i piloti ad assistersi scambievolmente sino all'assurdo del prestito di motori.

Sono del resto queste constatazioni un corollario voluto e, che non possono non accompagnare una classifica come la Coppa dei Campioni, nata con quei presupposti. Chiude un ciclo per aprirne uno nuovo nel 1975, la Coppa dei Campioni d'Europa, da tutti ritenuta la più bella gara karting del mondo. Ritourneremo con più calma e dopo la seconda prova del Campionato d'Europa a Nivelles, in programma il 2 giugno sull'autodromo di Nivelles per esaurire gli altri riflessi importanti.

La lezione è servita nella «SOLE»

FIRENZE - L'andamento della seconda prova del Campionato Regionale, tanto sentito in Toscana, ha avuto una tale serenità, sulla pista del Sole di Firenze, che ad un certo punto c'era da chiedersi se i piloti, tanto risiosi e polemici della prima erano gli stessi o meno e se gli organizzatori (che nel lunedì di Pasqua avevano fatto miracoli per colmare le assenze degli ufficiali di gara, riuscendo a metà) erano ancora loro oppure altri.

Il cast piloti ed organizzatori era quasi lo stesso, ma da quella infuocata giornata, pur essendo trascorso poco tempo, un intervento alquanto drastico della FIK che ha ricondotto i piloti sul terreno dello sport e gli organizzatori ad un senso non diciamo più responsabile, (perché lo sono sempre stati) ma più realistico e meno approssimativo.

Leopoldo Picchioni è stato il solito mattatore nella 125 1. categoria senza mai contenere ed annullare la forza d'urto di due piloti quali Biancalani e Zullo, che visto che nulla potevano contro il capofila, hanno disputato una gara gomito a gomito e nelle gomitate intervenivano anche le ruotate, pur di assicurarsi la poltrona d'onore.

La classe 100 in quarantena ancora la terza categoria per le note vicende tecniche in via di sistemazione, ha vissuto solo per la seconda categoria. Anche in questa gara duello tra Edgardo Bianchi e Bruno Giuggioli per l'intero arco dei venticinque giri. Una corsa che ha avuto un andamento velocissimo risoltasi infine, dopo diverse alternative, a favore di Bianchi.

LE CLASSIFICHE

Classe 125, 1. cat. - 1. Picchioni; 2. Volta; 3. Del Vecchio; 4. Natali; 5. Monti.
Classe 125, 2. cat. - 1. Menoni; 2. Brandilani; 3. Zullo; 4. Oppi; 5. Sani.
Classe 100, 2. cat. - 1. Bianchi E.; 2. Giuggioli; 3. Ercolini; 4. Menoni; 5. Natalini.

A Castiglione Teverina l'apertura dei circuiti laziali

CASTIGLIONE TEVERINA - Si è aperta la stagione dei circuiti dell'alto Lazio, circuiti divenuti ormai il pascolo preferito dei piloti toscani, che oltre a partecipare in massa, raccolgono anche risultati sportivi di rilievo. E' un incontrarsi spesso tra romani e toscani in un clima che a furia di avvicendamenti si va sempre più rasserenando.

La classe 100 seconda categoria è stata infatti un gara tutta toscana con Giuggioli ed i due fratelli Beligni, Fosco e Vasco, in lotta dal primo all'ultimo dei giri pur di assicurarsi la vittoria, arriva infine a Giuggioli con i due fratelli a seguito.

Musica romana invece nella terza categoria della stessa classe con vittoria di Pirro su Terenzio Piccirilli, Sacchini e Fabbri dopo una complessa eliminazione.

Le due categorie della classe 125 1. e 2., hanno assegnato le vittorie a Biancalani Bruno e Giancarlo Naddeo. Il primo è un pilota particolarmente dotato nei circuiti cittadini, che rappresentano il suo pasto sportivo preferito e spesso volte un pasto bagnato con spumante della vittoria.

Aile sue spalle Osvaldo Poli che non ha certo nulla lasciato per rendere difficile la vittoria di Biancalani.

Per Giancarlo Naddeo tutto un discorso a parte. E' la sua prima vittoria dopo il rientro nel suo sport d'origine. Una vittoria riportata alla Naddeo, senza cioè perplessità, ma con il solito cipiglio autoritario

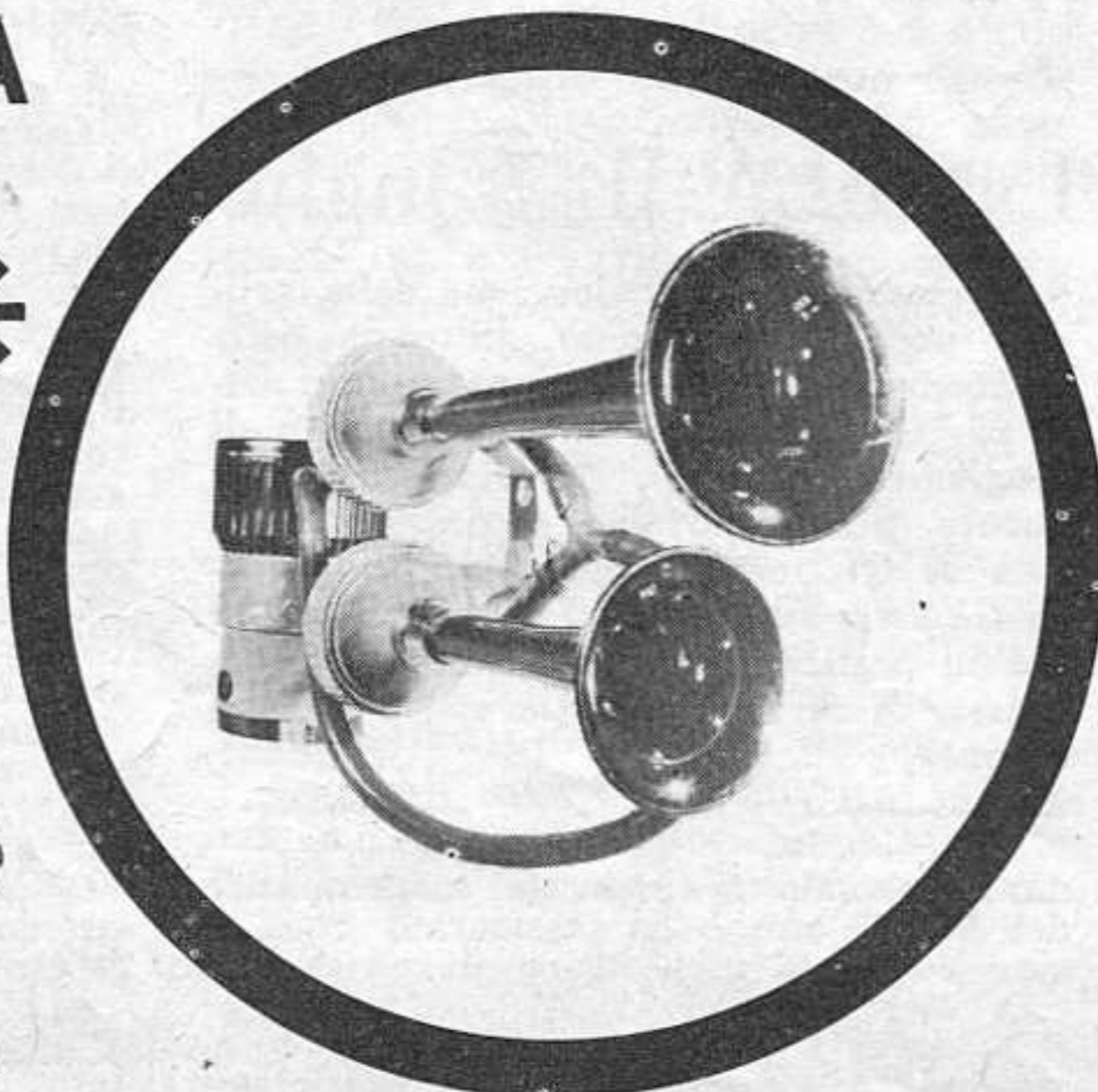
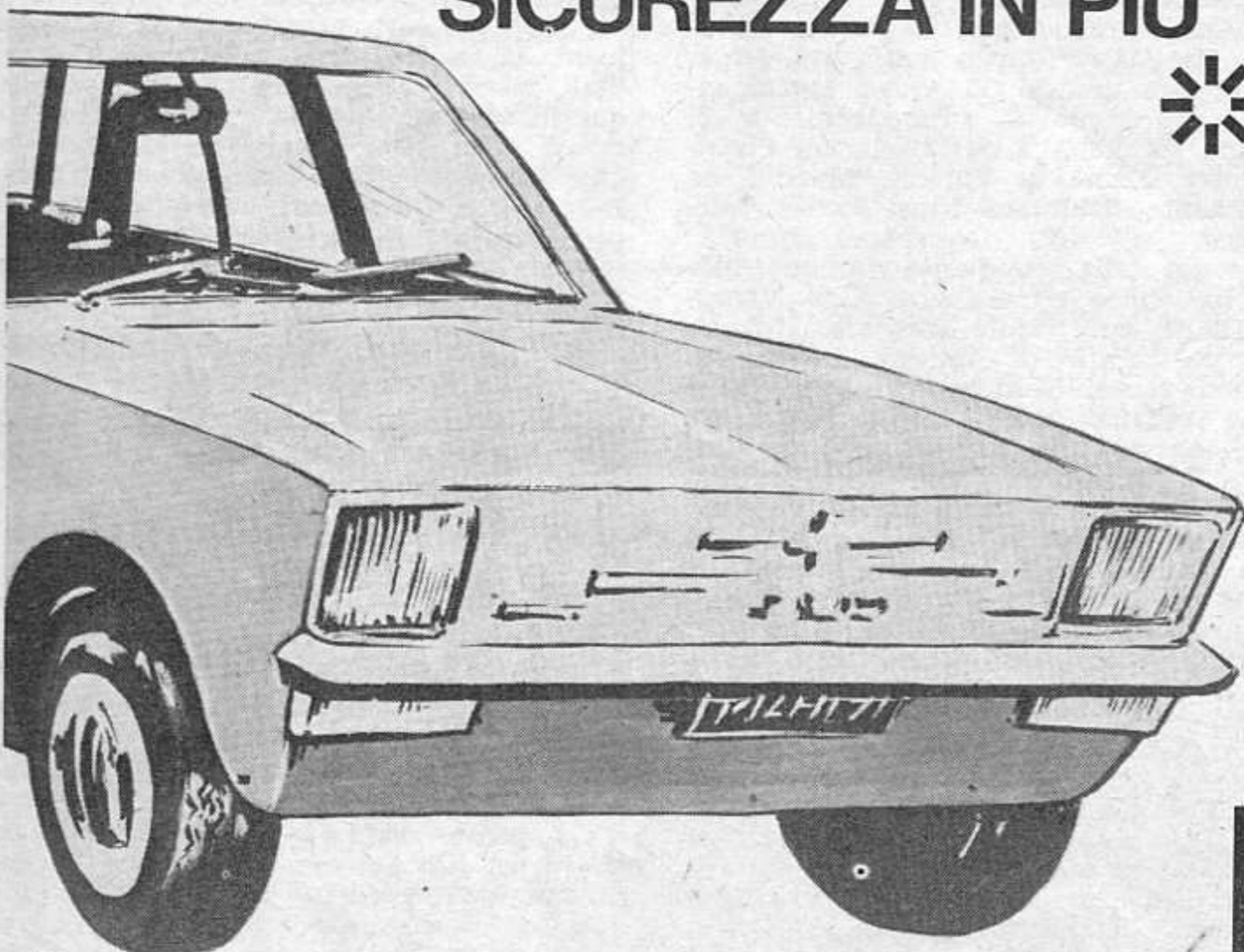
LE CLASSIFICHE

Classe 100, 2. cat. - 1. Giuggioli; 2. Beligni F.; 3. Beligni V.
Classe 100, 3. cat. - 1. Pirro; 2. Piccirilli; 3. Sacchini; 4. Fabbri; 5. Todini.
Classe 125, 2. cat. - 1. Biancalani; 2. Poli; 3. Manzotti; 4. Piccirilli A.; 5. Soldateschi.
Classe 125, 1. cat. - 1. Naddeo; 2. Liberati; 3. Tarulli; 4. Piccirilli.

3.a COPPA DEI CAMPIONI - Jesolo 18-19 maggio '74

N.	Pilota	Karts	Finali			TOT.
			1e	2e	3e	
1.	CHEEVER (I)	BIREL-PARILLA	0	0	6	6
2.	SANTINI (I)	BIREL-PARILLA	6	4	0	10
3.	BEGGIO (I)	BIREL-PARILLA	4	3	10	17
4.	GABBIANI (I)	TAIFUN-BM	3	16	2	21
5.	BOUSQUET (F)	BIREL-KOMET	10	6	7	23
6.	GIUGNI (I)	GIUGNI-PARILLA	5	14	4	23
7.	PATRESE (I)	BIREL-KOMET	2	2	27	31
8.	VENTURI (I)	BM-BM	9	12	12	33
9.	DE ANGELIS (I)	BIREL-PARILLA	8	5	20	33
10.	NECCHI (I)	BM-BM	22	9	3	34
11.	ROVELLI (I)	BIREL-PARILLA	21	8	5	34
12.	FULLERTON (GB)	BIREL-KOMET	12	7	15	34
13.	DUMOULIN (F)	TAIFUN-KOMET	16	11	8	35
14.	TERREAUX (F)	NISARG-KOMET	28	10	9	47
15.	GYRIN (DK)	LZ-DAP	7	21	23	51
16.	MAZZOTTI (I)	TAIFUN-PARILLA	20	20	13	53
17.	NILSEN U. (DK)	TAIFUN-KOMET	15	13	26	54
18.	KORTEN (A)	MARK-KOMET	24	15	16	55
19.	HAGENBUCH (CH)	MARK-KOMET	17	28	11	56
20.	GORINI (I)	BM-BM	14	22	21	57
21.	SALA (I)	BIREL-KOMET	11	17	29	57
22.	ZOSERL (A)	TAIFUN-KOMET	13	25	19	57
23.	LARSSON (S)	TAIFUN-BM	18	23	17	58
24.	BLEYLER (A)	TAIFUN-KOMET	26	18	18	62
25.	HETSCHER (D)	MARK-KOMET	25	19	25	69

DATE ALLA VOSTRA AUTO UNA
SICUREZZA IN PIÙ



FIAMM

TROMBE
ELETTR
PNEUMATICHE

CONTRO I RISCHI DELLA STRADA

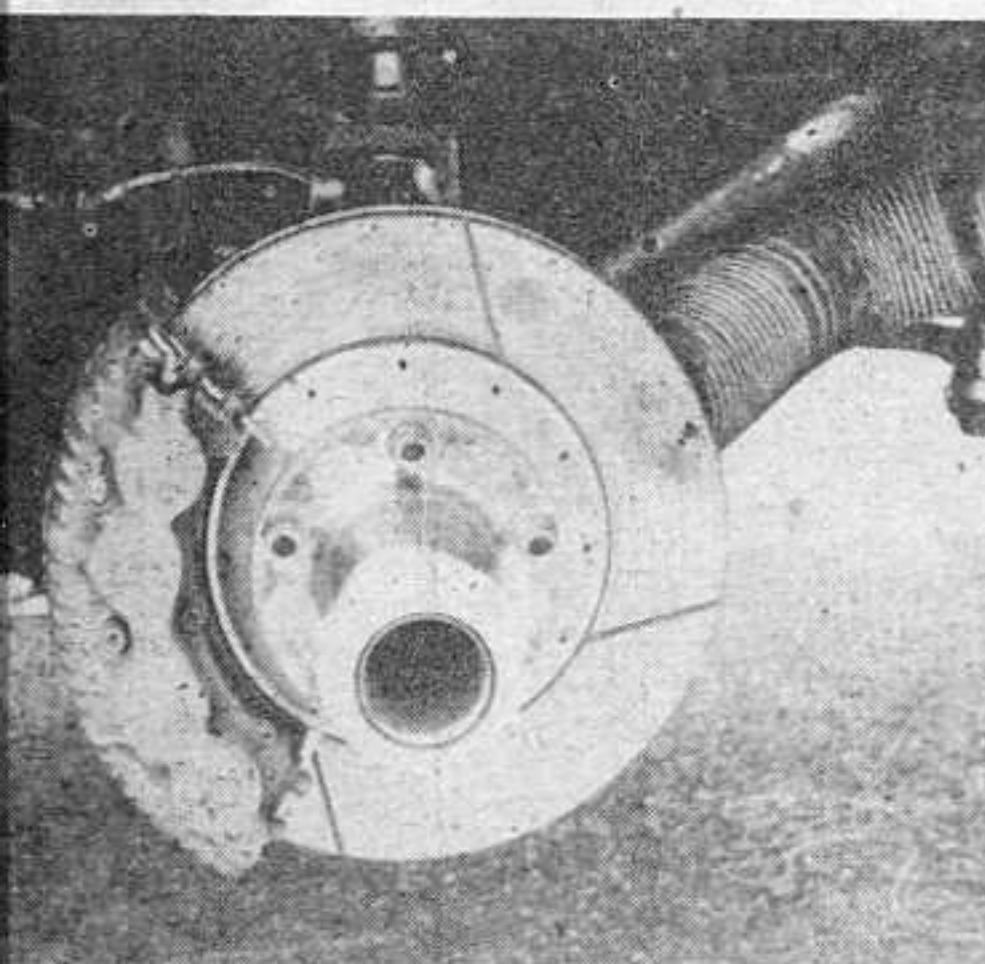
VALLELUNGA euroturismo

Le pinze a «8» segreto CAMARO



La sorprendente Ford Escort RS preparata dalla Zakspeed, guidata da Heyer e Kautz, terza assoluta a Roma. A sinistra, le enormi e specialissime pinze freno anteriori costruite dalla Lockheed per fermare la Chevrolet Camaro

ROMA - «E' ingombrante, è antiquata, non tiene la strada». Questo ed anche di peggio si era sempre pensato da noi delle Chevrolet Camaro che in Italia non sono mai apparse in forma competitiva. In realtà, se in una pista tortuosa come Vallelunga solo Lafosse con una BMW veramente a punto riusciva a segnare un tempo migliore dell'1'22"1 di Gardner, molte opinioni devono essere corrette sul conto del bestione nord-americano. Il più sorpreso della nostra sorpresa era proprio mister Chambers, il manager della londinese scuderia SCA che è finanziata dall'omonima ditta di trasporti che ha una sede anche a Milano. «Corriamo con la Camaro — ha detto — perché la GM non in-



terviene direttamente alle gare e sarebbe seccante avere l'handicap delle macchine ufficiali uguali alle nostre. Non è vero che la macchina non sia competitiva: riusciamo a difenderci anche dove la media è molto bassa tanto che con Gardner abbiamo già vinto diversi campionati tra cui quello assoluto inglese e quello del Commonwealth. A Monza abbiamo avuto difficoltà alla guarnizione delle teste mentre a Salisburgo, pur con lo svantaggio di una quarta troppo corta abbiamo segnato il tempo migliore tra i privati. Ecco, il cambio GM di serie che non ha soluzioni è proprio il particolare che ci dà più noie. Per il resto la macchina è eccezionale anche se non è certo facile da guidare».

Il problema più grosso restava la frenata ma la casa ha provveduto facendo omologare e costruire dalla Lockheed delle impressionanti pinze ad otto pompanti per i dischi anteriori mentre posteriormente vi sono pinze a quattro pompanti. Di potenza infine ve n'è da vendere. Il motore Chevrolet da sette litri alimentato da quattro Weber 48 IDO ed elaborato dallo specialista Smith eroga tranquillamente 550 CV a 6700.

Gli italiani meritevoli

• Dobbiamo fare un doveroso cenno ai numerosi piloti italiani che hanno partecipato con alterna fortuna alla gara romana. Molto bello ad esempio la gara di Gallo-Loatelli che avevano in affitto una Escort 1700 (ex-Capietti). Dopo 60 giri la coppia romana-milanese era a pari giri con Finotto-«Pooky» e poteva quindi aspirare al secondo di classe se guai elettrici non l'avessero tolta di mezzo verso la fine. Ed ancora De Antoni-Bruno con la BMW 2 L. di quest'ultimo molto veloci all'inizio e poi attardati dalla bruciatura della guarnizione della testa. Regolarissima invece la marcia di Sebastiani-«Rara» con una Alfa GTV 1600 dodicesimi assoluti su 16 classificati.

• Il catanese MARIO LITRICO ha visto premiata la sua fedeltà triennale all'Alfa Romeo. I suoi rapporti con l'Autodelta sono sempre più stretti e la macchina con la quale sta disputando il campionato italiano è «piuttosto ufficiosa». Non a caso a Vallelunga era venuto a «dargli una mano» per la 500 Km Teodoro Zecoli assieme a due meccanici che probabilmente rivedremo in qualche altra corsa di durata. Di sicuro Litrico farà parte della squadra ufficiale che alla 24 Ore di Spa cercherà di vincere per l'ennesima volta la Coppa del Re con le GTV G. 1. Per la gara di Vallelunga del 9 giugno la GTA 1300 del catanese avrà invece la famosa testa a quattro valvole pronta da tempo. Per ora la potenza di oltre 180 CV ha ancora una erogazione un po' brusca ma la messa a punto è vicina.

• L'ESCORT del preparatore polacco-tedesco Zakowsky è veramente formidabile (273 CV ad 8500 giri con potenza che inizia a 6000) però lo stesso ha tenuto a precisare che la Ford-Colonia lo finanzia appositamente e lo aiuta per conseguire i migliori risultati. Altrettanto pagato è il pilota di punta, l'ex kartista Hans Heyer che soltanto quando guida abbandona un buffissimo (e vecchissimo) cappelluccio tirolese con piumetta.

• L'ormai classica Alfa GTV 1600 è una delle più economiche Gr. 2 in circolazione, ma il pilota preparatore Bruzese ha pensato ugualmente di montare sulla sua macchina l'iniezione indiretta studiata dall'ingegnere Mastropaolo e che si era già vista su una 500 di Romeo Ferraris. La pompa è posta nel V degli assi a camme (lato interno) ed è comandata da una cinghietta mossa da quello di destra.



La «Valchiria» della Capri

VALLELUNGA - Alta, leggermente miope, i lunghi capelli che escono dall'integrale; la tedesca Waltraud Odenthal è una delle sempre più numerose ragazze della pista che sanno emergere in uno sport ancora prettamente maschile. E' stata un po' la simpatica sorpresa della 500 Km ed il suo giro migliore in 1'28"5 non è solo merito dell'ottima Capri 3 litri (ex-«casa») '73 che divideva con Klaus. Ha 26 anni ed abita a Colonia dove il padre ha una agenzia di vendita della Ford ed ha anche costituito una scuderia dove la figlia è la prima guida. Corre dal '70 sempre con macchine Ford G. 2 ed anche per il futuro prevede di continuare in questo modo.

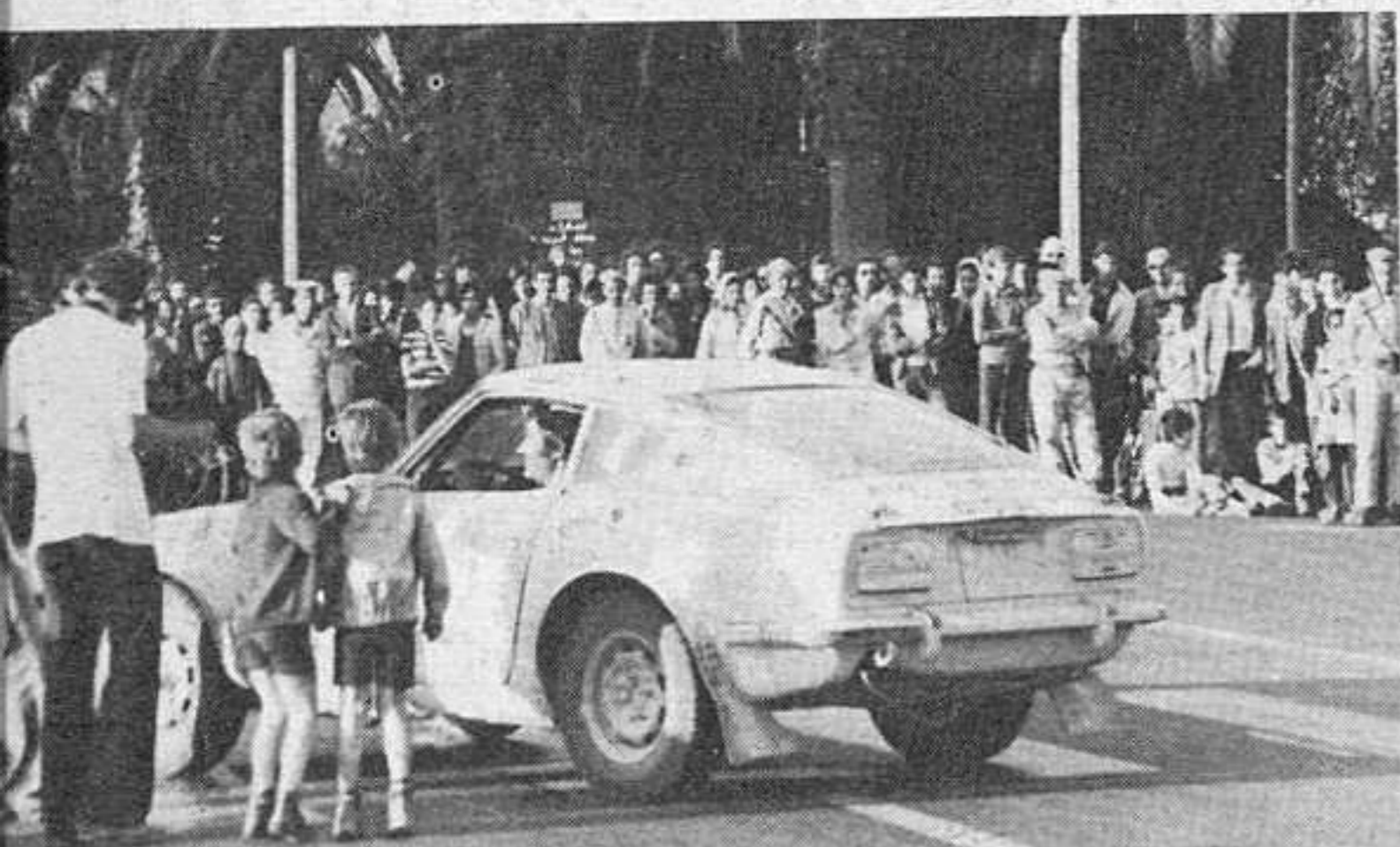
Commissari da... spiaggia

• Abbiamo già scritto che la situazione dei COMMISSARI di percorso di Vallelunga non è certo brillante ma con uno di questi si è verificato veramente un caso limite. In occasione della gara del 5 maggio il giovanotto era stato allontanato per incapacità da un commissario sportivo e rimpiazzato con un collega che per caso si trovava in tribuna. Nessuna preoccupazione comunque. Lo stesso è stato invitato a svolgere le sue mansioni ad una gara internazionale come se nulla fosse stato e per meglio lavorare si è presentato all'ingresso della pista con un ombrellone da spiaggia! Inviato alla «Roma» non si avvedeva che il pilota Frason chiudeva la traiettoria alla 128 di Pezzella (da qui l'incidente con la mac-

china di quest'ultimo distrutta sul guard-rail del traguardo) tanto che il collega che gli stava vicino era costretto a presentare un rapporto alla direzione. Per non parlare infine di quell'altro commissario all'ingresso del tornantino che durante la 500 KM si è disteso tranquillamente supino per riposarsi! Sappiamo che stare in pista tante ore costa molta fatica, ma le responsabilità sono altrettanto precise.

Tutto sommato comunque la direzione della gara ha lavorato egregiamente anche se la giornata è stata campale. L'unica topica (e grossa) è stata quella relativa alla Capri della scuderia Blue Team squalificata e poi rispedita in pista con tante scuse. Ci è stato riferito che il responsabile dell'errore è il commissario sportivo Roberto Causo ed è un peccato che sia accaduto perché la macchina poteva puntare al secondo posto di classe.

L'estenuante gimkana marocchina



All'arrivo a Casablanca del Rally del Marocco, grandi festeggiamenti per Bertrand, che in coppia con Marie-Christine Palacio è arrivato sesto assoluto con la Datsun, e per « Le Tahitien », terzo assoluto e primo dei locali, che provvede personalmente alla tradizionale inaffiata di champagne



CASABLANCA. E' stato giustamente definito « una prova internazionale per buoni camionisti » questo 17. Rally del Marocco, un anno ancora chiaramente dominato dalle Alpine ufficiali, presenti con ingenti mezzi alla conquista di un risultato che da tempo sfuggiva loro nelle diverse prove internazionali già disputate. E questa definizione proviene direttamente dalla bocca di alcuni partecipanti a questa prova, unica nel suo genere, che del rally, almeno come lo intendiamo noi in Italia, non ha proprio niente.

Con questo non vogliamo dire che il Rally del Marocco sia una prova inutile e vana: tutt'altro. Solamente che richiede, a differenza di altre prove, una organizzazione e una preparazione completamente diversa, appositamente e meticolosamente studiata su quello specifico percorso. Qui il problema non è più guadagnare qualche secondo in una « speciale », ma solamente portare al termine la vettura ancora in grado di respirare.

Forse più che ad una corsa si tratta di una estenuante gimkana, fra una serie di ostacoli pazzeschi ai quali nessuna macchina può certamente essere preparata. A questo punto sorge la necessità di una assistenza coi fiocchi, in grado di sostenere qualsiasi tipo di riparazione, o meglio di completo assestamento della macchina che via via perde pezzi in maniera così preoccupante da non garantire mai l'arrivo a qualche controllo (abbandonandoti allegramente nel bel mezzo di un immenso deserto).

Si può ben capire che a questo punto, l'impiego di piloti velocisti come Nicolas o Therier sia per lo meno sprecato: in questo caso le loro vere capacità non sono certamente sfruttate in questa chilometrica lotteria dove certamente sono più utili doti come conoscenza del percorso nei minimi particolari e grande esperienza specifica per questo tipo di prove, meglio paragonabili a raid tipo Parigi-Pechino.

Naturalmente si obietterà perché allora Nicolas ha vinto, e Therier è arrivato secondo: ma le ragioni sono poi altrettanto evidenti. Certamente le macchine erano le meglio preparate, oltre ad essere le più veloci (qualità utile più nei trasferimenti che nelle speciali, dove la maggior parte procedeva a passo d'uomo) e naturalmente le meglio assistite: tutto ciò, sommato alle caratteristiche umane dei piloti, che tra l'altro avevano radar particolareggiati e potevano avvertire le assistenze mediante radiotelefonici, hanno fatto sì che almeno il 50% dello squadrone francese abbia potuto portare a termine la prova nel migliore dei modi.

Per lo stesso motivo si spiegano quindi le buone prestazioni dei locali « Le Tahitien » e Heyder che pur disponendo di vetture private, e quindi con una assistenza che per forza era limitata, sono riusciti a portare a termine con piazzamenti lusinghieri una prova che « bisogna vedere » e seguire completamente prima di giudicare e confrontare con le altre prove meglio conosciute in Europa.

can.

Il cifrario delle P.S.

P.S. n. 1: El Khatouat - 95 km

1. Darniche (Alpine Renault) 1.10'31"; 2. Piot (Renault 17) 1.10'56"; 3. Therier (Renault 17) 1.12'18"; 4. Nicolas (Alpine Renault) 1.12'27"; 5. « Le Tahitien » (Alpine Renault) 1.15'16"; 6. Bochnicek (Alpine Renault) 1.16'18"; 7. Turcot (Alpine Renault) 1.17'31"; 8. Noujaim (Datsun 240 Z) 1.18'09"; 9. Hoepfner (Renault 12 G) 1.19'10"; 10. Dorche (Porsche 911 S) 1.19'41"; 11. Merlone (Volvo 142) 1.20'05"; 12. Dall'Ava (Lancia HF) 1.20'15".

P.S. n. 2: Col du Zeggota - 30 km

1. Darniche (Alpine) 14'01"; 2. Nicolas (Alpine) 14'24"; 3. « Le Tahitien » (Alpine) 14'32"; 4. Piot (Renault 17) 14'44"; 5. Therier (Renault 17) 15'10"; 6. Bochnicek (Alpine) 15'33"; 7. Hoepfner (Renault 12 G) 15'47"; 8. Turcot (Alpine) 16'12"; 9. Dorche (Porsche) 16'40"; 10. « L'Algerien » (Alpine) 16'48"; 11. Heyder Bruckner (Alpine) 16'56"; 12. Bergerot (Volvo 142) 17".

P.S. n. 3: Bab Berred - 40 km

1. Nicolas (Alpine) 21'22"; 2. Piot (Renault 17) 22'30"; 3. Therier (Renault 17) 22'37"; 4. « Le Tahitien » (Alpine) 22'58"; 5. Bochnicek (Alpine) 23'27"; 6. « L'Algerien » (Alpine) 24'36"; 7. Turcot (Alpine) 24'43"; 8. Dall'Ava (Lancia HF) 24'51"; 9. Bergerot (Volvo 142) 25'13"; 10. Hoepfner (Renault 12 G) 25'14"; 11. Merlone (Volvo 142) 25'16".

P.S. n. 4: Souk El Had - 30 km

1. Nicolas (Alpine) 16'10"; 2. Piot (Renault 17) 16'52"; 3. Therier (Renault 17) 16'54"; 4. Bochnicek (Alpine) 17'25"; 5. Dall'Ava (Lancia) 18'19"; 6. Turcot (Alpine) 18'25"; 7. « L'Algerien » (Alpine) 18'28"; 8. Dorche (Porsche 911 S) 18'55"; 9. Bergerot (Volvo) 18'55"; 10. Hoepfner (Renault 12 G) 18'57"; 11. Merlone (Volvo 142) 19'05".

P.S. n. 5: Missouri - 175 km

1. Piot (Renault 17) 2.06'37"; 2. Nicolas (Alpine) 2.07'31"; 3. Bochnicek (Alpine) 2.07'49"; 4. Therier (Renault 17) 2.13'45"; 5. Bertrand (Datsun) 2.15'21"; 6. Hoepfner (Renault 12) 2.16'36"; 7. Merlone (Volvo) 2.18'17"; 8. Heyder Bruckner (Alpine) 2.19' e 18"; 9. Prive (Range Rover) 2.22'47"; 10. « Le Tahitien » (Alpine) 2.24'27"; 11. Salvia (Peugeot 504) 2.26'48"; 12. « L'Algerien » (Alpine) 2.28'12"; 13. Bos (DS 21) 2.34'; 14. Dall'Ava (Lancia) 2.41'16".

P.S. n. 6: Rich - 250 km

1. Therier (Renault 17) 2.53'11"; 2. Piot (Renault 17) 2.53'38"; 3. Nicolas (Alpine) 2.54'45"; 4. Bochnicek (Alpine) 3.00'18"; 5. « Le Tahitien » (Alpine) 3.07'04"; 6. Merlone (Volvo) 3.14'06"; 7. Heyder (Alpine) 3.19'05"; 8. Hoepfner (R 12 G) 3.30'33"; 9. Prive (Range Rover) 3.31'04"; 10. Turcot (Alpine) 3.32'46".

P.S. n. 7: Tizi N'Test - 90 km

1. Nicolas (Alpine) 1.00'26"; 2. Piot (Renault 17) 1.01'51"; 3. Therier (Renault 17) 1.02'04"; 4. « Le Tahitien » (Alpine) 1.04'18"; 5. « L'Algerien » (Alpine) 1.06'54"; 6. Bochnicek (Alpine) 1.07' e 55"; 7. Heyder (Alpine) 1.07'56"; 8. Hoepfner (Renault 12 G) 1.09' 03"; 9. Le Gall (Peugeot) 1.11'02"; 10. Bergerot (Volvo 142) 1.12'09"; 11. Flottard (Ford Escort) 1.12'22"; 12. Bertrand (Datsun) 1.12'51"; 13. Merlone (Volvo 142) 1.12'54".

P.S. n. 8: Foun ZG ID - 200 km

1. Nicolas (Alpine) 3.14'03"; 2. Therier (R 17) 3.25'31"; 3. Prive (Range Rover) 3.31'04"; 4. « Le Tahitien » (Alpine) 3.34'26"; 5. Heyder (Alpine) 3.34'46"; 6. Bertrand (Datsun) 3.41'29"; 7. « L'Algerien » (Alpine) 3.41'45"; 8. Chamagne (Peugeot) 3.51'41"; 9. Flottard (Ford Escort) 3.53'18"; 10. Hoepfner (Renault 12 G) 3.55'59".

P.S. n. 9: Tazenabt - 90 km

1. Nicolas (Alpine) 54'14"; 2. Therier (R 17) 55'57"; 3. « Le Tahitien » (Alpine) 56'45"; 4. Hoepfner (R 12) 56'58"; 5. Heyder (Alpine) 57'45"; 6. Bertrand (Datsun) 57'47"; 7. Puigsegur (Peugeot) 1.09'37"; 8. Boucham (Peugeot) 1.11'21"; 9. Nachat (R 16 TS) 1.12'42"; 10. Pena (DS 23) 1.15'49".

P.S. n. 10: Tansikht - Rissani - 240 km

1. H. Bruckner (Renault) 2.54'12"; 2. Bertrand (Datsun 240 Z) 2.56'04"; 3. « Le Tahitien » (Alpine) 2.59'21"; 4. Therier (Renault 17) 3.02'23"; 5. Nicolas (Alpine) 3.08'12"; 6. Prive (Range Rover) 3.13'45"; 7. Flottard (Ford) 3.20'13"; 8. Nachat (Renault 12 G) 3.24'37"; 9. Hadley (Opel Ascona) 3.25'27"; 10. Chamagne (Peugeot) 3.26'08".

P.S. n. 11: Rich - Tizi N'Isly - 205 km

1. Hoepfner (Renault 12 G) 3.17'08"; 2. Therier (Renault 17) 3.17'39"; 3. Nicolas (Alpine) 3.19'34"; 4. « Le Tahitien » (Alpine) 3.33'29"; 5. H. Bruckner (Alpine) 3.34'33"; 6. Bertrand (Datsun 240 Z) 3.41'15"; 7. Puigsegur (Peugeot) 3.42'23"; 8. Flottard (Ford) 3.58'17"; 9. Pena (Citroen DS 23) 4.00'49"; 10. Hadley (Opel Ascona) 4.04'03".

I funamboli di MOSPORT

Nelle foto a destra, alcune immagini dell'impressionante — ma incruento — « mucchio » di Formula Ford a Mosport. La Lola gialla è quella di Dave Webber, mentre la Titan blu è quella di Mitchell, che ha creato l'incidente subito dopo la partenza

C'era anche un italiano in questo caos

MOSPORT PARK - Dopo sei lunghi mesi di sosta forzata la pista di Mosport ha riaperto i battenti con la prima delle sette prove in programma del campionato Bulova di F. Ford e Turismo di serie gruppo 1. Mai come quest'anno si è avuto un afflusso così numeroso, sia di concorrenti, che di pubblico alla prima manifestazione della stagione. Ciò è dovuto certamente alle condizioni ambientali non comuni per questo continente, che hanno fatto registrare nientemeno che 22 gradi centigradi.

Dev'essere stato il lungo letargo invernale a dar la carica al folto gruppo di piloti della F. Ford oltre che all'ambito premio di correre in Europa per una annata intera come sta facendo tuttora il campione in carica: Danny Burrit. Molti di questi piloti, specie novellini, sono stati coinvolti nella più grande carambola che si sia mai vista su questo circuito quando ben 14 vetture sono state eliminate alla prima curva subito dopo il via. Tutto è accaduto nella finale delle due batterie cui erano iscritti in totale 47 vetture. La prima batteria è andata a favore di Rod Bremner su Crossle 25F, sempre in testa con il compagno di squadra Don Sobering. La seconda contava decisamente il gruppo dei più veloci fra questi: Luke de Sadeleer su Titan, vincitore di questo campionato nel '72 e al posto d'onore nel 1973. All'abbassarsi della bandiera, Dave Webber, (Lola T340) prendeva il comando. Ma al termine del primo giro incappava in un testa-coda e fortunatamente veniva scansato in tempo da un gruppetto di inseguitori. Webber, nonostante l'uscita di strada, dalla settima posizione in cui veniva a trovarsi riusciva di giro in giro a guadagnare piazza su piazza per passare al comando quando mancava appena mezzo giro al termine della gara aggiudicandosi così la prova.

Dopo due giri al seguito della vettura pilota, le vetture si lanciavano per la finale e all'entrata della prima curva, Mitchell, con la sua Titan, urtava la parte posteriore della Lola di Webber catapultandolo in aria e da questo partiva il caos che vedeva 14 delle vetture più veloci aggrovigliate contro il guard-rail di sinistra e fra queste la Crossle 16F dell'italiano Donato Ziccardi. Fortunatamente, nessuno dei concorrenti riportava nemmeno la minima graffiatura. Ripulita la pista, dopo un notevole ritardo riprendeva la corsa con i pochi superstiti rimasti dalla finale con l'aggiunta di coloro che per questa non erano riusciti a qualificarsi. Per Luke de Sadeleer, ormai senza antagonisti, è stato abbastanza facile aggiudicarsi la finale e quindi 9 punti per la classifica finale.

C'è stata una corsa Turismo con 24 vetture. Nessuna novità particolare tranne il miglioramento delle Datsun 510 e di quella del campione in carica: Paul Lambke in particolare che ha conquistato così la prima affermazione della stagione battendo di misura l'americano Peter Schwartzott pure su Datsun 510. Constatato un peggioramento invece della Fiat 124 Sport Coupé di Giorgio Comacchio, che ha però l'attentante di non aver avuta la vettura a posto perché sta preparandone una di nuova con il propulsore di 1800 cc. Comacchio si è preso una sportellata da una Mini Cooper S all'abbassarsi della bandiera del via e poi si vedeva scoppiare il motore (che aveva appena terminato di montare) dopo appena 300 metri.

Gilberto Gatto

LE CLASSIFICHE di MOSPORT

Finale della F. Ford (20 giri pari a km 79,120) - 1. Luke de Sadeleer (Titan 52) in 33'21"9; 2. Gough (Crossle 25F) a 53 secondi; 3. Bremner (Crossle 25F) a 55 secondi; 4. Beyea (Lola T340) a 55'6; 5. McManus (Hawke DL2B) a 1'7"5.

Turismo di serie gruppo 1 (20 giri pari a km 79,120) - 1. Paul Lambke (Datsun 510) in 34'25"4; 2. Schwartzott (Datsun 510) a un secondo; 3. Gudzus (BMW 2002) a 40"2; 4. Topolay (Datsun 510) a 1'16"1; 5. Johnson (Ford Capri) a 1'18"4.



Alfetta Gt

4. per 4 posti (veri) in coupé

SPECIALE PER AUTOSPRINT

FONTEBLANDA - Disegnata ma non firmata da Giugiaro, in disaccordo con il centro stile dell'Alfa Romeo che gliel'ha troppo « ritoccata », ecco la nuova Alfetta GT. A meno di due anni dalla presentazione della berlina (un successo di vendite su tutti i mercati, tanto che al momento attuale ne sono state vendute 65.000) l'Alfa Romeo continua nei suoi programmi prefissati prima del « ricatto arabo del petrolio » e quando era ancora Presidente della Casa il dr. Giuseppe Luraghi.

Il coupé fa subito pensare ad una macchina dalle prestazioni corsaiole, con una abitabilità ristretta a due persone (magre). Invece il nuovo GT dell'Alfa ha sì prestazioni se non proprio corsaiole, certo molto brillanti, come è costume e caratteristica dei suoi modelli. Ma ha anche una abitabilità « vera » per quattro persone. Non « due + due » sacrificato, ma quattro persone anche se alte-magre o piccole e grasse trovano posto nei sedili anteriori e posteriori. Una dimostrazione pratica l'abbiamo avuta quando si è seduto dietro il pilota dell'Alfa de Adamich che sfiora il metro e novanta. Egli ci stava come un pascià. La linea è abbastanza pulita. Posteriormente la coda è tronca, con un ampio portellone che, aprendosi, solleva una paratia a coprire il vano bagaglio di facile accesso e spazioso, tanto che la sua capacità è di 370 dmc.

Anteriormente un cofano dalla linea molto bassa e sfuggente con quattro fari incorporati, mentre al centro vi è lo scudetto classico dell'Alfa Romeo. Tutto il complesso della linea è molto filante. Alle prove in galleria ne è risultato un CX molto buono, pari a 0,39, la nota « sportiveggiante » è data dallo spoiler anteriore che assicura



Non ostante la sua linea laterale estremamente aerodinamica, l'Alfetta GT coupé ha un'abitabilità posteriore eccellente. L'ingresso ai sedili dietro è facilitato anche dallo scorrimento automatico in avanti dei sedili. Il prezzo del nuovissimo coupé è stato fissato in L. 4.150.000, IVA compresa

una maggiore aderenza all'avantreno.

Il cruscotto è il motivo più scioccante, di tutta l'Alfetta GT. La strumentazione è raccolta al centro della plancia, e comprende tachimetro, contachilometri totale e parziale, indicatore livello di carburante, termometro acqua e manometro olio. Il contagiri, lo « strumento principe » delle sportive è solo soletto piazzato davanti al guidatore, per permettere di guidare la vettura con la stessa « intelligenza tenica » del collaudatore e degli ingegneri quando provano le vetture sulla pista sperimentale di Balocco.

L'idea è buona. Oltre tutto in Italia, con il limite a 120 Km/h, il tachimetro non serve quasi più mentre

è indispensabile il contagiri che avverte il limite minimo di coppia, sotto il quale è indispensabile cambiare marcia, e il massimo « economico » che si aggira (con l'attuale limite di velocità) attorno ai 3600 giri.

Il volante, come già sull'Alfetta berlina, è regolabile in altezza, mentre la completezza della strumentazione è data anche dalla presenza di « spie » per la pressione dell'olio e della carica della batteria, la riserva di carburante, l'eventuale inefficienza dell'impianto frenante e l'inserimento dello starter e del freno a mano. Oltre, naturalmente, ai soliti d'obbligo, e gli indicatori di direzione, luci di posizione, fari abbaglianti, ventilatore riscaldamento, e del lunotto termico inse-

rito. Il tergilcristallo e l'elettroventilatore sono a due velocità, riscaldamento e ventilazione hanno un doppio comando mentre l'accendisigaro è di obbligo in una vettura di una classe come questa.

Il posto di guida è molto comodo e « tiene » lateralmente, mentre l'accessibilità ai posti posteriori è molto facilitata da un brevetto Alfa Romeo. Esso fa sì che, con il ribaltamento in avanti del sedile, questi automaticamente ha una escursione in avanti di 105 mm e allarga di altrettanto il passaggio ai posti posteriori. Sono gli stessi sedili primi in classifica fra le auto di tutto il mondo, presi in esame da due ricercatori inglesi Cyriaks e Watkin in funzione della conformazione anatomica.

I sedili posteriori, profondamente sagomati, permettono di viaggiare in tutta comodità, mentre anche per i passeggeri posteriori è possibile abbassare i cristalli. Anche a finestrini chiusi si viaggia con più che sufficiente aereazione perché i comandi sul cruscotto sono sdoppiati per il guidatore e per il passeggero al suo fianco e perché il ricircolo dell'aria è facilitato dalle feritoie d'uscita sui montanti posteriori.

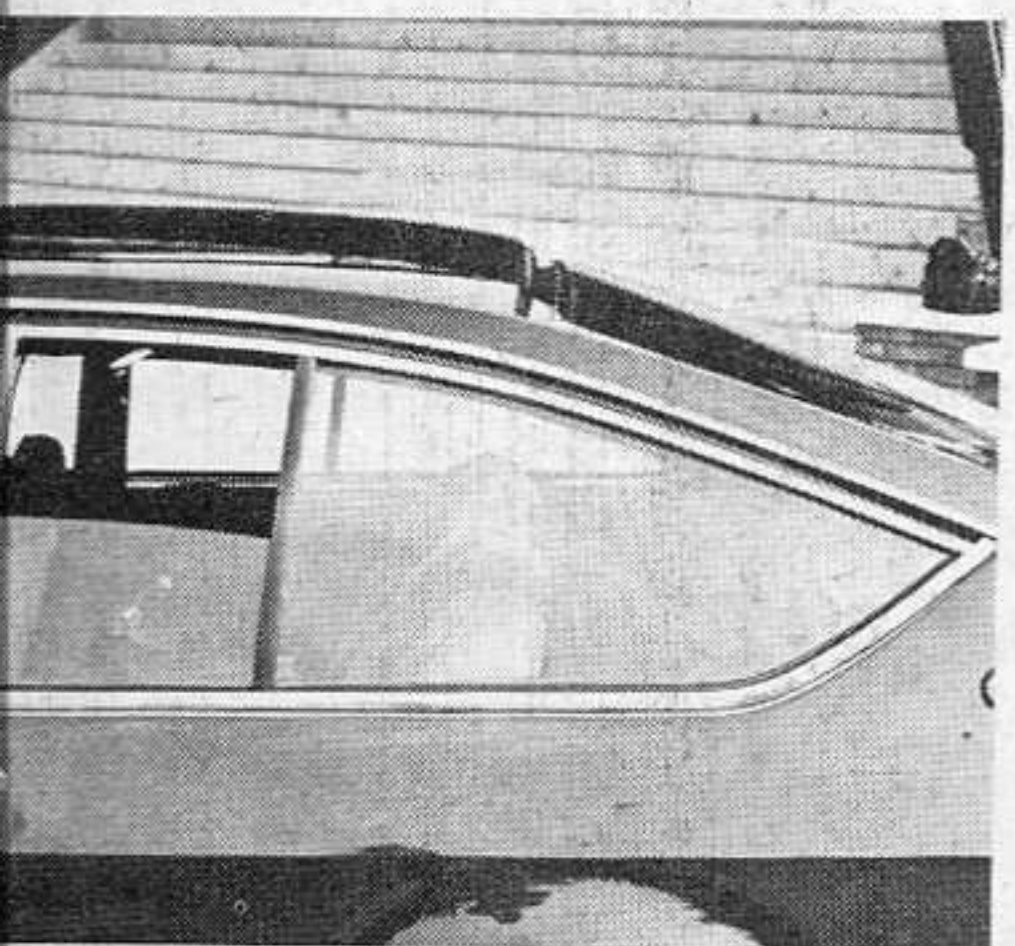
Motore e gruppi meccanici sono eguali all'Alfetta berlina, mentre il complesso della vettura è stato accorciato di 110 mm rispetto alla berlina: risulta infatti di 2400 mm in luogo dei 2510.

Una macchina indovinata. La parte meccanica è indiscutibile perché collaudatissima, la linea è bella, anche se è facile trovare delle somiglianze con altre vetture. Ma il tema di una vettura nuova è eguale per tutti, quattro ruote... con quello che viene dietro, e fare qualcosa di totalmente diverso oggi è difficilissimo. Anzi impossibile.

Giancarlo Cevenini



Una vista frontale dell'Alfetta GT ed uno scorcio della fanaleria, doppia. A destra, il posto di guida, molto razionale, con il volante regolabile ed il contagiri messo di fronte al pilota



A sinistra, i passeggeri posteriori hanno a disposizione vetri abbassabili. A destra, sollevando il lunotto si scopre anche il vano bagagli. Sotto, la coda con un leggero spoiler. Anche davanti c'è un deflettore inferiore



Cilindri, n. 4 in linea - **Alesaggio per corsa**, mm. 80x88,5 - **Cilindrata**, 1779 cmc - **Potenza**, 122 CV DIN a 5500 giri - **Passo**, mm. 2400 - **Carreggiata ant. e post.**, mm. 1360/1358 - **Lunghezza**, mm. 4190 - **Larghezza**, mm. 1664 - **Altezza**, mm. 1330 - **Alimentazione**, due carburatori doppio corpo - **Capacità serbatoio carb.**, litri 54, ri-

serva litri 8 - **Distribuzione**, alberi a camme in testa - **Frizione**, monodisco a secco - **Cambio**, 5 marce + RM - **Sospensione ant.**, a ruote indipendenti, barre di torsione, e barra stabilizzatrice - **Sospensione post.**, assale De Dion con due puntoni longitudinali, ancoraggio con parallelogramma di Wat, barra stabilizzatrice

Si guida
come



un... go-kart

L'Alfetta GT ha ereditato le parti meccaniche e la stabilità della berlina. In più, ha il passo un poco più corto. Risultato, una stabilità in ogni condizione al di sopra di critiche

FONTEBLANDA - Sessantacinquemila berline dopo, eccoci al volante dell'Alfetta GT. Da tempo se ne parlava come di una « bomba », stilisticamente parlando, dalle prestazioni eccezionali. Finalmente l'abbiamo presa in consegna, e abbiamo visto che la linea era molto bella ma di carattere classico-moderno, mentre l'interno, appena ci siamo seduti al volante, ci ha subito soddisfatto.

Elegante e raffinato, con sedili comodi che tengono bene lateralmente nelle curve sia il passeggero che il guidatore, e con poggiatesta di serie che, oltre ad essere molto belli stilisticamente, danno una nota di sicurezza in più che non guasta.

Al volante abbiamo fatto presto a trovare la giusta posizione per noi, anche grazie al volante registrabile e alla millimetrica possibilità di muovere il sedile per trovare la posizione che più aggrada. Le portiere si chiudono con un rumore ovattato, così come è ovattato il mormorio del supercollaudato motore Alfetta quando partiamo.

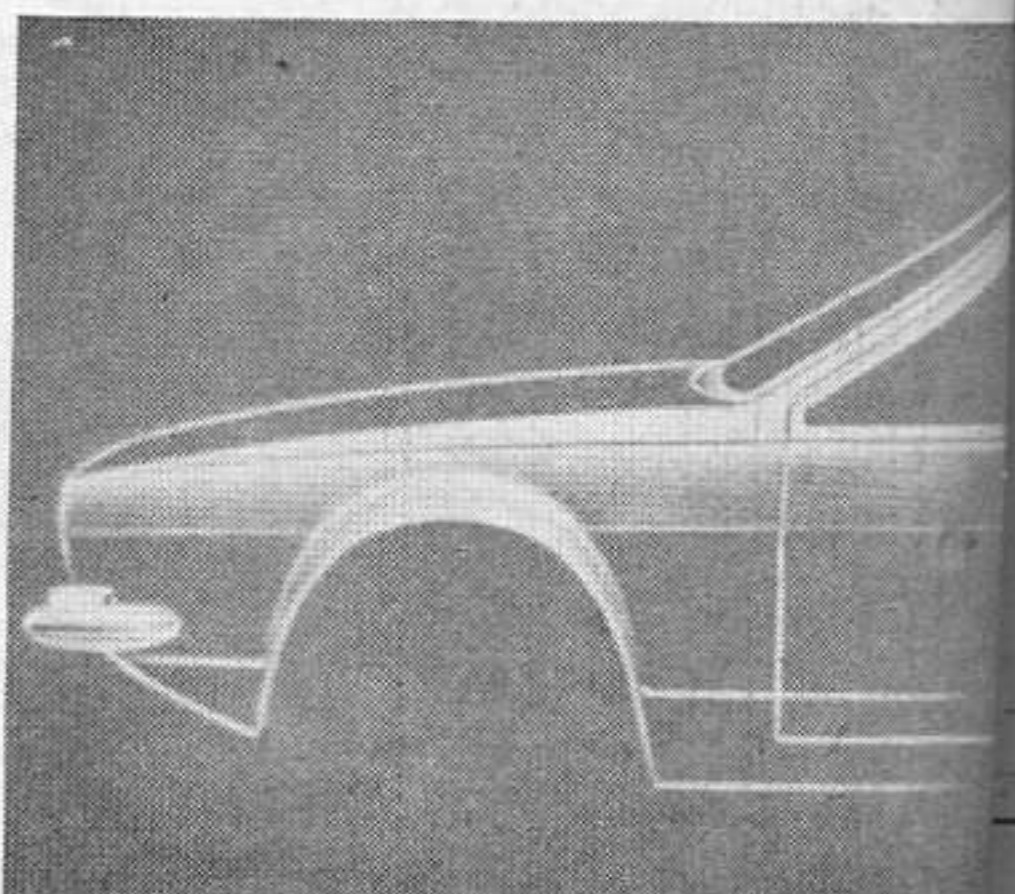
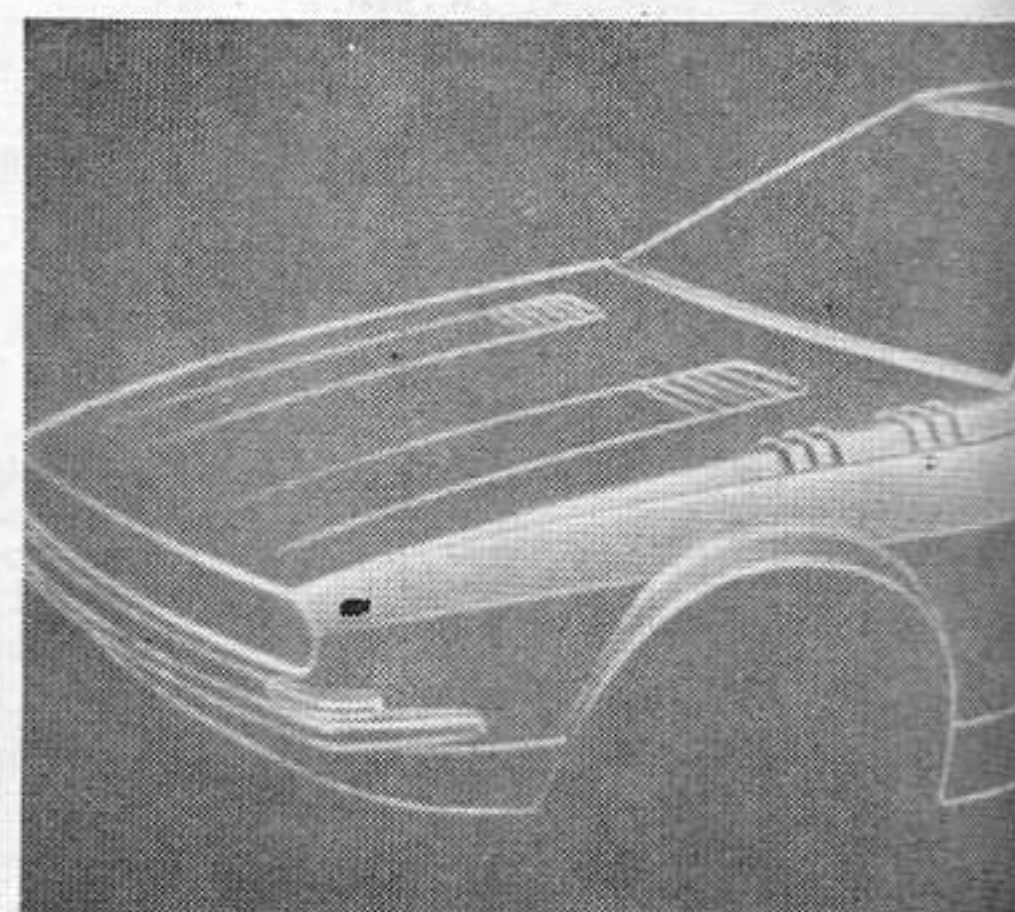
Il percorso della nostra prova comprende un tratto di superstrada, strette stradine di montagna, salite e discese che fanno apprezzare la stabilità della vettura. Al volante di questa ultima nata dell'Alfa Romeo si apprezza subito la soluzione dell'unico strumento (il contagiri) davanti al guidatore, anche se avremmo apprezzato che unito a questo ci fosse il manometro per la pressione dell'olio. Nonostante le riserve che avevamo prima di adoperare la vettura ci siamo ricreduti quando abbiamo constatato che la strumentazione al centro è egualmente ben visibile per il guidatore, mentre anche il passeggero può eventualmente dare una mano controllando le spie.

Leggermente più corta della berlina, l'Alfetta GT entusiasma per la sua maneggevolezza e stabilità. E' un luogo comune dire che la macchina sembra incollata sull'asfalto, ma non lo è per l'Alfetta che ti permette allegramente di sbagliare, tanta è la prerogativa che ha in se stessa di restare attaccata alla strada.

Al volante, una sensazione bel-

lissima: il cofano anteriore molto basso e aerodinamico sembra di non averlo davanti in marcia. Si ha l'impressione di essere su un go-kart vedendo l'asfalto che ti sfugge via da sotto con incredibile velocità. Accelerazione migliorata rispetto alla berlina, anche se la macchina è invariata grazie ai chili in meno che il GT ha. La visibilità è ottima, sia anteriore che posteriore e di lato.

La velocità, grazie alla profilatura più aerodinamica, è superiore a quella della berlina ma per le ragioni della legge che vieta agli oltre sessantacinquenni e a chi non ha compiuto 21 anni di guidare auto che superino i 180 kmh, in teoria l'Alfetta GT non li supera. Nella realtà, lungo la superstrada che porta a Grosseto abbiamo sfiorato i 200 kmh. Viaggiando a finestrini chiusi il ricambio dell'aria è buono, mentre la rumorosità è ridotta al minimo anche andando forte. La possibilità di abbassare i finestrini posteriori è un grande van-



ce - Ponte posteriore, gruppo frizione cambio differenziale collegato direttamente alla scocca mediante tamponi in gomma - Guida, piantone sterzo regolabile in altezza realizzato in due tronchi collegati tramite giunti cardanici ed uno elastico - Freni, a disco sulle 4 ruote con doppio circuito frenante e servofreno a

depressione - Ruote, cerchi 5½ J 14, pneumatici 185/70 HR 14 - Carrozzeria, 2 porte, quattro posti monoscocca portante a struttura progressivamente differenziata - Km da fermo, 31" - Consumo a 120 kmh, litri 9,48 per 100 km. - Velocità teorica, 192 kmh. - Prezzo L. 4.150.000, IVA compresa.



taggio che abbiamo apprezzato quando ci siamo seduti dietro e abbiamo constatato come non si muore dal caldo, oltre all'aver notato l'effettiva possibilità di viaggiare comodamente in quattro persone.

Abbiamo fatto alcune prove di accelerazione sotto l'occhio benevolo della Pol-strada e abbiamo impiegato a percorrere il km da fermo 30" netti, più che sufficienti per una macchina della classe dell'Alfetta GT.

I responsabili dell'Alfa Romeo non hanno però pensato solamente alle prestazioni, alla linea e al lusso degli interni nel programmare questa vettura che, nata sì quando il petrolio costava poco, vede la luce in un momento di crisi, con il prezzo del carburante alle stelle e che tende ancora ad aumentare. Così per le prerogative del generoso motore, che come idea base, è sempre quello ideato dall'ing. Satta recentemente scomparso, l'Alfetta GT a 120 kmh (che

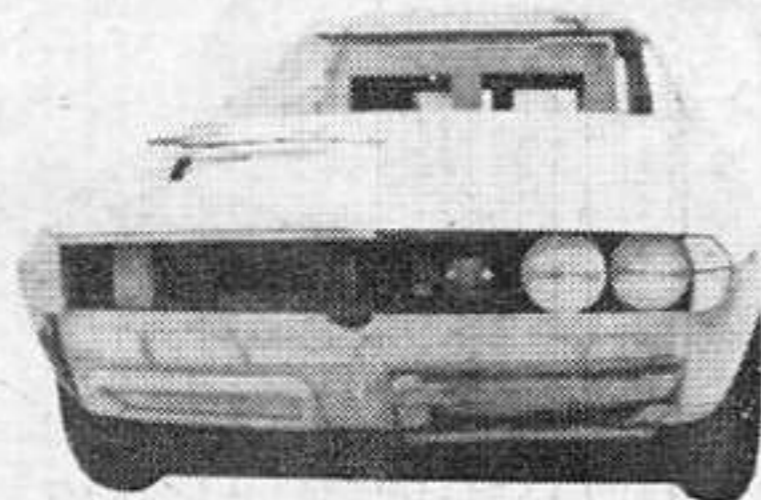
è la velocità massima consentita in autostrada per legge) consuma 9,48 litri per 100 km. Un risparmio in tutta sicurezza a bordo di una GT di classe.

Leggera e facile da guidare (la si prende subito in mano), l'Alfetta GT grazie alle sospensioni indipendenti e al ponte De Dion posteriore è una delle vetture più stabili che ci sia capitato di guidare in tutta facilità e cosa molto importante offre vero divertimento a guidarla in tutta sicurezza, sia attiva che passiva, nervosa e agile in salita, un cambio perfetto dagli innesti precisi, una frenata eccezionale senza mai l'ombra del «fading», sono tutte note positive sull'ultima nata in casa Alfa Romeo.

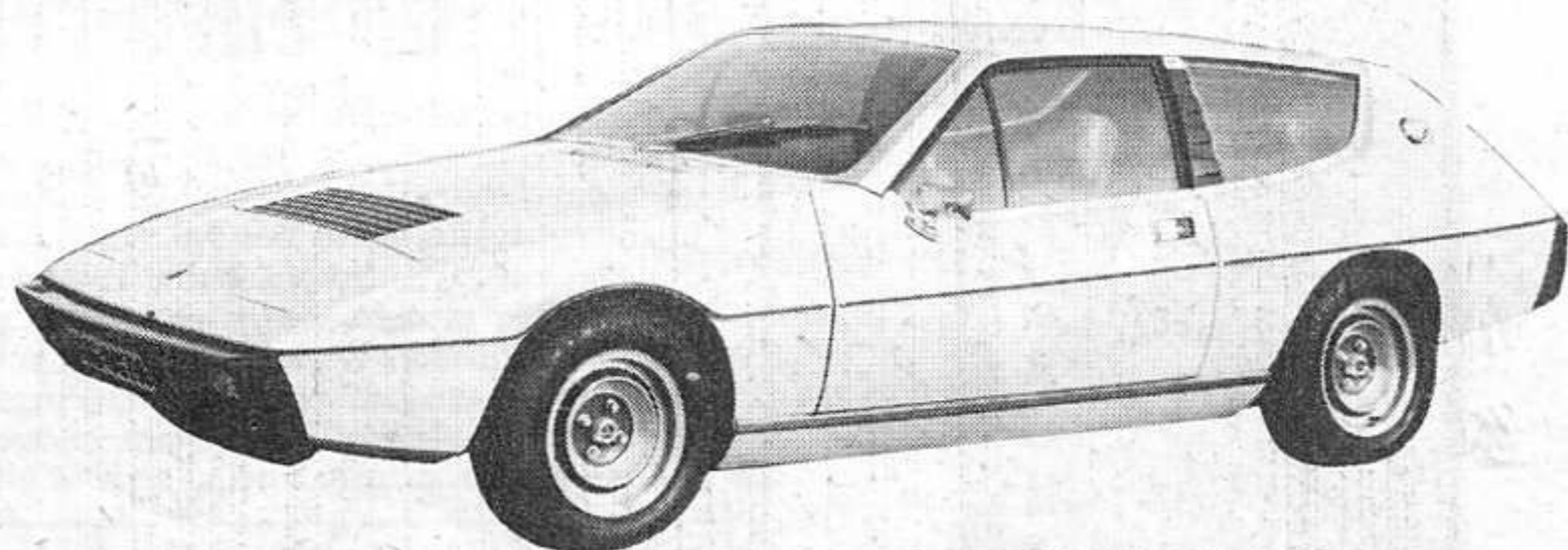
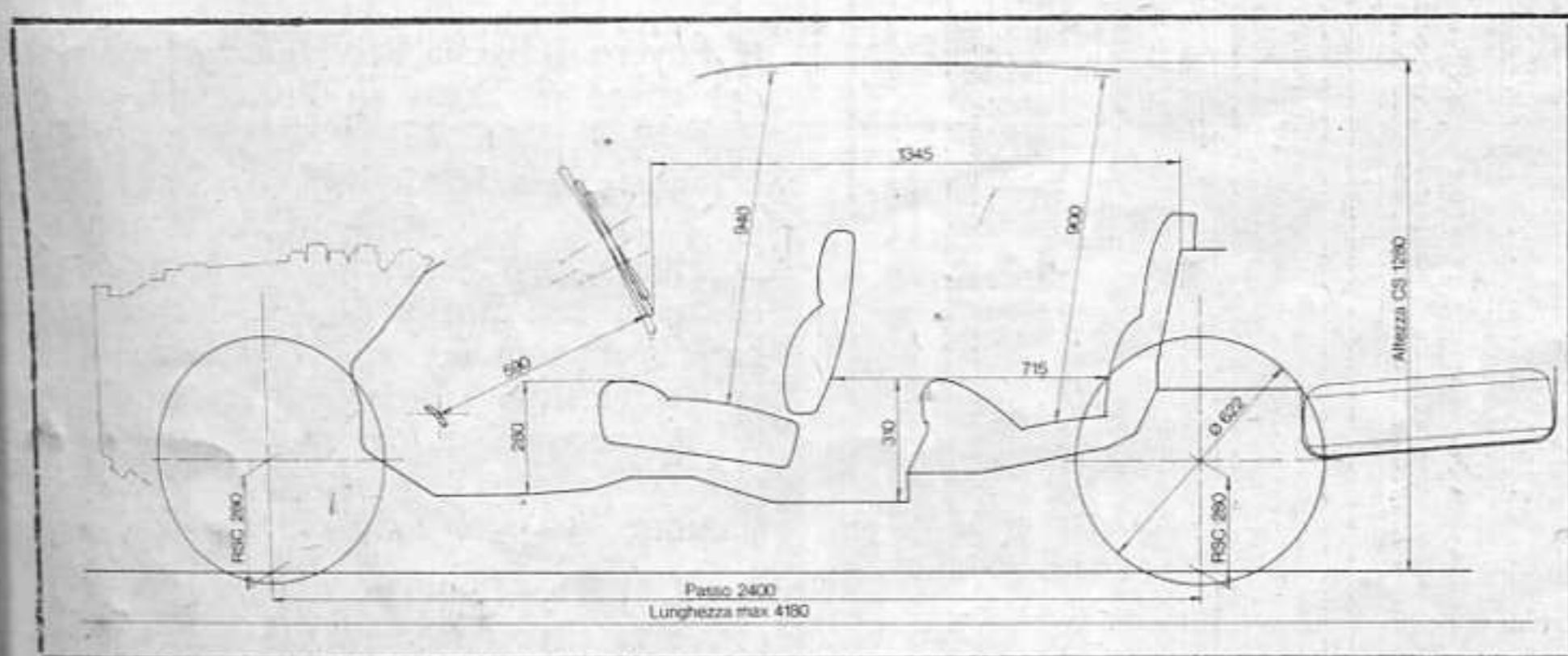
L'Alfetta GT non sostituirà la GT 2000, ma dovrebbe affiancarla. Certo che, con le sue qualità, si può essere profeti a pronosticargli un successo commerciale pari alla berlina...

g. c.

GIUGIARO
l'aveva
vista così...



Alcuni schizzi e studi stilistici per l'Alfetta GT fatti da Giugiaro, che però alla fine si è rifiutato di mettere la sua «firma» alla vettura definitiva, per via di qualche cambiamento apportato dal centro stile Alfa. Qui sotto, gli schemi di abitabilità e le relative quote millimetriche



L'ELITE La LOTUS che smentisce la LOTUS

LONDRA - Finalmente la Lotus ha varato la nuova Elite, che in complesso segue le linee che già da mesi si conoscevano o si prendevano per scontate. Questa vettura segna un altro passo nella politica della Lotus, consistente nel costruire macchine pensando al mercato, cioè che si staccano dall'«immagine» della tradizionale vettura sportiva. Adirittura, si sa che Chapman ha detto di avere accettato con piacere l'occasione per chiamare le sue Grand Prix «John Player Special» per il semplice motivo che uno stretto rapporto corsaiolo avrebbe potuto dare un'idea sbagliata sulle Lotus stradali. Non si può fare a meno di chiedersi se ha mai pensato che le corse non paiono avere rappresentato un handicap per le vendite della Ferrari 365 GTB.

L'Elite è una vettura decisamente moderna, con motore anteriore, a quattro posti, dalle caratteristiche e dall'aspetto che danno una certa garanzia di non invecchiare rapidamente. Segue l'abitudine della Lotus, cioè ha un telaio a trave centrale su cui sono montati il motore, il treno della trasmissione e le sospensioni, ma per soddisfare le esigenze della sicurezza ha longheroni, in acciaio. La carrozzeria stampata in plastica rinforzata con vetro, un materiale con il quale la Lotus si è fatta una grande esperienza e questo si nota nel piacevole aspetto della vettura.

Il motore è anteriore e qui occorre rilevare che la Lotus ha abbandonato il consueto sistema da corsa. Il muso è il più possibile basso, restando entro le restrizioni internazionali (pare che avrebbe infatti potuto essere più basso) e sono quindi montati fari a scomparsa (non più eleganti di altri di questo tipo

quando estratti). La presa d'aria del radiatore ha un condotto sotto il muso, progettata in modo da dare caratteristiche anti-beccheggio e il foro d'uscita è in cima; una certa quantità d'aria passa sopra la sospensione anteriore da questa presa d'aria, e attraversa il telaio a trave centrale per raffreddare il cambio e il differenziale.

Il motore è il «907» Lotus «1973», a quattro cilindri, con quattro valvole per cilindro; eroga 155 HP a 6500 giri/min. Il cambio è a cinque marce e la quinta è in realtà un overdrive. La velocità massima dichiarata in quarta è di 205 orari (velocità confermata da prove indipendenti).



L'interno della nuova Elite della Lotus che ha un'abitabilità per quattro

L'interno è di Giugiaro, con quattro sedili anatomici individuali e offre effettivamente spazio per quattro persone, mentre non si può dire altrettanto per alcune 2+2. In complesso, si tratta di una vettura a un tempo pratica e di lusso.

David Hodges



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

giannini

PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI **ESSO**
CANDELE **MAGNETT MARELLI**

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



V8/Blog scans

Gli euro-rallies del '75

PARIGI - La FIA ha scelto i rallies che saranno validi per il campionato marche e mondiale e per il campionato europeo 1975. **Marche:** febbraio, Rally di Svezia; **marzo**, Rally TAP, East African Safari; **aprile**, Rally Marittimo Nordland; **maggio**, Rally del Marocco, Rally di Cipro, Rally dell'Acropoli; **luglio**, Rally Heatway; **agosto**, Rally 1000 Laghi, Rally Total; **settembre**, Rally Alpi Austriache; **ottobre**, Rally di San Remo, Laghi Rideau, Giro di Corsica; **novembre**, Press on Regardless, Rally del RAC, Rally di Catalogna. Le prove del campionato europeo piloti saranno praticamente quelle di quest'anno, con pochi cambiamenti. Il Rally di Cipro si svolgerà nella serie « marche » se si correrà dal 16 al 18 maggio, nella serie « piloti » se avverrà in settembre.

- Oltre a dare grossi premi in denaro per il Rally di Scozia, la Distilleria White-Horse iscriverà anche una Hillman Avenger GT nel gruppo 2 per Waugh-Handy. La vettura sarà al suo debutto.

- Heini Mader, meccanico di Bonnier, che prima aveva lavorato per Siffert e per Ligier, ha rilevato le officine Bonnier a Gland, Svizzera, ove mette a punto motori, specializzato soprattutto in Ford, BMW e Super V.

- La gara nazionale di velocità « Salita di Monte S. Angelo » valevole per il Trofeo della Montagna, iscritta a calendario per il 2 Giugno 1974, si svolgerà il giorno 8 Settembre 1974.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

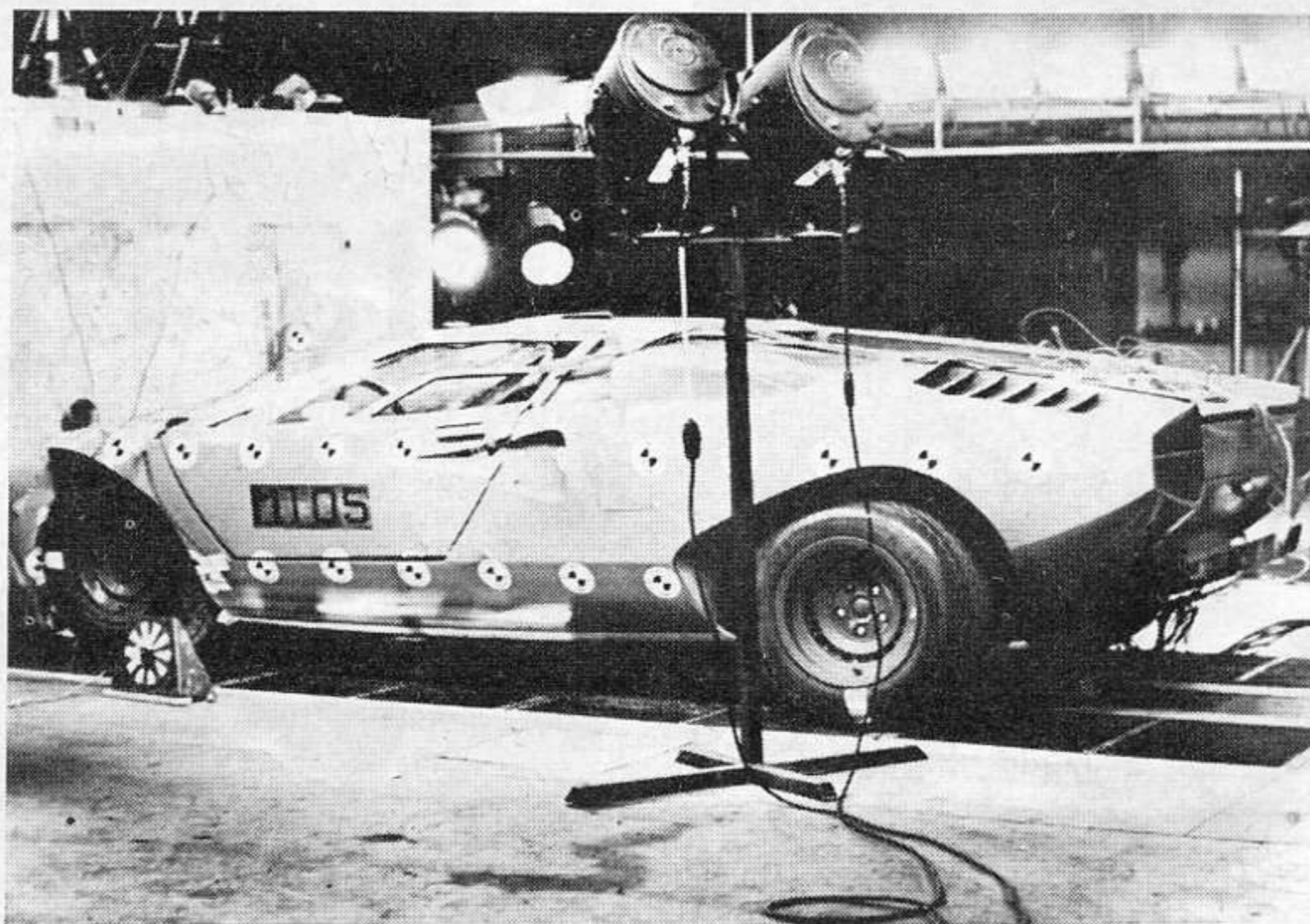
La FITTI PALDA

- Il progettista della « Fittipaldi », Richard Divila, è stato vicino ad Emerson da quando questi correva in Formula Ford. Fino a poco fa aveva ben tre progetti per la F. 1 (in testa, naturalmente) tutti con qualche analogia con quattro F. 1, comprese la Tyrrell e una Lotus 72. La vettura che sta prendendo forma a São Paulo, somiglierà però quasi certamente alla McLaren. Emerson ha sempre detto che non tenterà mai di gareggiare e dirigere una squadra contemporaneamente, ma Wilson non ha remore del genere. Appena la « Fittipaldi » sarà pronta, si metterà a farla girare e girare sulle piste brasiliane per svolgere prove approfondite.

- Da quattordici anni eravamo abituati a vedere la firma « Maxwell Boyd » nella rubrica automobilistica del Sunday Times, ma dovremo abituarci a non vederla più perché Boyd, uno dei migliori giornalisti inglesi dell'automobile, ha lasciato il giornale. Fu « Maxi » a convincere, nel 1963, la direzione del giornale a patrocinare una vettura nella 24 Ore di Le Mans. Si trattava dell'AC Cobra con la quale Sanderson e Bolton si piazzarono settimi.

HULME limone

- L'associazione internazionale della stampa automobilistica ha assegnato i premi « Arancio e limone » per il 1973. Migliori organizzatori di grandi premi sono stati giudicati Francia e Belgio; il Nurburgring si è preso un « limone » dato che su quel circuito la stampa è tollerata, più che benvenuta. Limone anche alla Olanda, soprattutto per via dell'incidente mortale occorso a Williamson. Fra i teams il più cordiale è stato giudicato quello della Brabham, il meno cordiale quello di Tyrrell. Limone di nuovo per Hulme, fra i piloti, e il conduttore più popolare è stato considerato Emerson Fittipaldi.



LONDRA - La LAMBORGHINI LP 400 « COUNTACH » ha superato così la prova d'urto sostenuta qualche tempo fa a Nuneaton in Gran Bretagna. Una prova resasi necessaria ai fini dell'omologazione della vettura in tutti i paesi d'Europa e che ha permesso di constatare come la LP 400 oltre ad essere un'automobile molto bella e molto potente, è anche molto sicura. Un risultato di valore inestimabile per la fabbrica di Sant'Agata Bolognese che vede così premiato il lavoro d'avanguardia alla continua ricerca del nuovo, che oltre ad avere creato un telaio in tubi leggeri con collegamento tra rivestimento e telaio di tipo aeronautico, hanno anche in casa, primo esempio in una casa costruttrice di vetture di prestigio dalle caratteristiche sportive, fabbricato tutta la carrozzeria, realizzata in stretta collaborazione con Bertone.

- Il 19 luglio 1974 prenderà il via da ISTANBUL il 4. Rally Internazionale Aegean che si svolgerà in due tappe, su un percorso di 2.500 km. con 20 prove speciali e 59 controlli orari. L'Aegean Rally è valido per la classifica europea conduttori.

- La segreteria della scuola di pilotaggio di Henry Morrogh ha un nuovo numero di telefono: 06-484429. Per 24 ore su 24 funziona poi la segreteria telefonica automatica componendo il seguente numero: 06-484583. Per quanto riguarda i corsi di guida, Morrogh farà scuola a Vallerlunga in giugno nei giorni 1-2, 15-16 e 22-23. Quindi sarà a Monza dal 13 luglio al 15 agosto, tutti i giorni tranne il lunedì. La scuola di Morrogh dispone anche di vetture F. Ford per gare di campionato da affittare, con trasporto da Roma su tutti i campi di gara.

SCHNITZER da CHEVRON

- Sono stati diramati particolari sul team **Baty Chevron** di F. 2. E' confermato che le B27 avranno motori ufficiali Schnitzer. Probabilmente Hunt farà sette gare per la squadra (compresi Mugello, Enna e Vallerlunga) iniziando a Rouen il 30 giugno. Gethin piloterà per il team quando glielo consentiranno i suoi impegni in F. 5000, iniziando a Salisburgo il 2 giugno. Il terzo pilota, Kazato, parteciperà se pensa a una decina di gare. Le prove iniziali della vettura sono state svolte dal progettista-direttore della Chevron, Bennett, e da Gethin.

La MAKI F.1 appena F.A

- La Maki di Formula 1 ha effettuato le prime prove a Silverstone, dando l'impressione che occorrerà molto lavoro di messa a punto prima che la vettura diventi competitiva. I migliori tempi ottenuti alla prima uscita sono stati quelli generalmente segnati nella Formula Atlantic.

- Il taglio che si è notato nei circuiti, da parte del Motorcraft — cioè semplicemente che ai recenti Gran Premi non era presente nessun tecnico — ha indotto a pensare che le attività corsaiole di questa sussidiaria della Ford siano state ridotte (esatto), che cesseranno completamente (inesatto) e che questo implica tagli generali da parte della Ford (esatto forse soltanto in minima parte). La Motorcraft non fornirà più un servizio sul circuito, però terrà fede ai contratti per quanto riguarda la fornitura di candele, il pagamento di premi e così via, per quest'anno; pare probabile, tenendo conto della continuata concorrenza di Case come la Champion che rinnoverà i contratti anche per l'anno prossimo. La Ford non può assolutamente tagliarsi fuori dallo sport automobilistico, come ha fatto la consorella americana, anche ammesso che lo lo desiderasse. Non è però un segreto che l'ufficio contabilità ha tenuto attentamente d'occhio le spese. Si potrebbe per esempio presumere, tirando a indovinare, che abbia chiesto se è veramente necessario avere sotto contratto tanti piloti da rally scandinavi. Si può anche pensare che, probabilmente, non si vorrebbero perdere i servizi di un certo Markku Alen, che, ironico a dirsi, è balzato alla ribalta proprio sotto il patrocinio della Motorcraft. Comunque, ripetiamo, si tira a indovinare...

ROOS in F.1

- E' quasi certa la partecipazione al G.P. di Svezia, in programma ad Anderstorp il 9 giugno, di **Bertil Roos**, il giovane pilota svedese di F. 2 Roos dovrebbe debuttare nella massima formula con una UOP Shadow. Non si sa ancora se sostituirà uno dei due piloti ufficiali della Shadow (Jarier e Redman) o se le Shadow al via svedese saranno tre.

- Povero **JORGE PINHOL**. Al momento del colpo di Stato in Portogallo, gli occorreva soltanto un'altra firma per concludere il patrocinio per una stagione in F. 2. Anzi, il mattino in cui è scoppiata la rivoluzione è andato all'aeroporto di Lisbona, con l'intenzione di recarsi a Jarama per prendere gli ultimi accordi per la sua vettura. L'aeroporto era però chiuso! Il portoghese, comunque, non ha rinunciato, anche se purtroppo per lui la stagione sta scorrendo via rapida.

- **CLARK** e **PORTER** hanno pilotato in gara una Escort RS 2000 il 18-19 maggio, vincendo il Mintex Dales Rally, prova del campionato inglese.

ZUMM (brev.)

scarico - idea/salva paraurti nuovo da

ANSA marmitte



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



per la RENAULT 5

Un raduno auto-motociclistico di nuovo genere avrà vita per l'organizzazione della Historica, nei giorni 20, 21 e 22 settembre 1974 a Castiglione della Pescaia, e più precisamente nell'interno della tenuta « Le Mortelle ». Un raduno che coinvolgerà soltanto automotoveicoli ex militari, con anno di costruzione antecedente l'anno 1945. Il programma del raduno prevede un'escursione collettiva attraverso itinerari della Maremma toscana e una prova comparativa fra i diversi tipi di automezzi su un percorso fuoristrada. Per maggiori delucidazioni, rivolgersi alla Organizzazione Historica, via Mascarella 83 - 40126 Bologna.

V8/Blog scans L'escalation prezzi auto

NEW YORK - La General Motors ha annunciato oggi di aver aumentato il prezzo di vendita dei modelli 1974, attualmente in corso, di 105 dollari circa a vettura. Secondo la grossa Casa costruttrice di Detroit l'aumento comprende soltanto l'1,9 per cento di aumento, oltre a dieci dollari a veicolo di aumento di tassa di trasporto da Detroit a New York. La Ford aveva già annunciato un eguale aumento in media di circa 145 dollari a veicolo oltre 23 dollari per la tassa di trasporto in più del normale, spesa che comunemente, per lo stato di New York si aggira intorno ai 125 dollari. Da notizie non ufficiali si è anche appreso che i modelli del 1975 saranno fatturati con un aumento di 150 dollari in media onde sopperire al continuo aumento del caro vita.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

5.000.000 di G. M.

• Come nel 1972, anche nel 1973 General Motors, Ford e Toyota hanno occupato i primi tre posti nella classifica dei maggiori costruttori di automobili. General Motors: 6.514.633 autoveicoli e 5.253.138 vetture. Ford: 3.442.554 autoveicoli e 2.495.867 vetture; Toyota: 2.108.098 autoveicoli e 1.631.940 vetture.

• Nel corso del mese di febbraio 1974 la Chrysler France ha prodotto 46.350 unità, contro 49.477 del febbraio dello scorso anno. Le esportazioni sono state di 28.286 unità.

• In un'isola canadese le nuove targhe delle automobili portavano la scritta: « Questo è il luogo ove trovarsi nel 1974 ». Soltanto quando le targhe sono state distribuite, un locale uomo politico ha posto la domanda: « Che cosa penseranno i turisti, vedendo queste targhe sulle vetture della polizia, sulle ambulanze e sui carri funebri? ».

L'autobus silenzioso

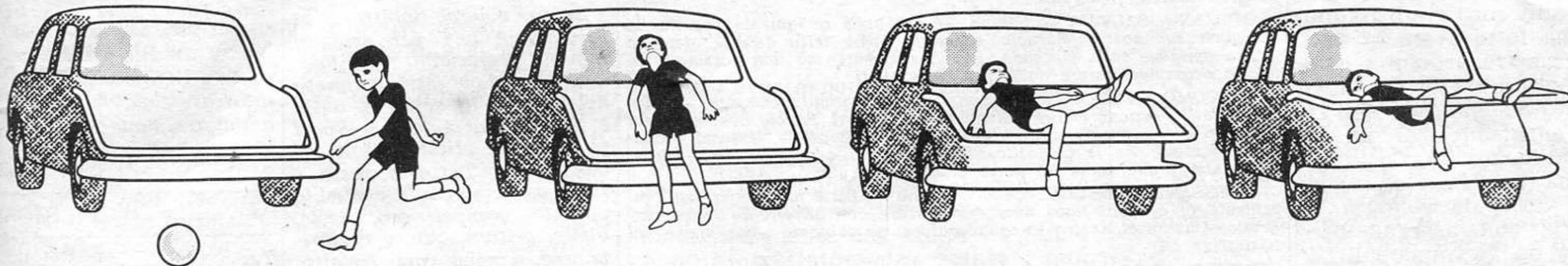
• Nei prossimi mesi entrerà in servizio a Manchester un autobus a batterie, a cinquanta posti, con velocità massima di kmh 64,3. Si chiamerà « Silent Rider », perché ne è garantita la grande silenziosità.

• I ricercatori della Lucas hanno realizzato un « mini ordinatore » (studiando il problema della distanza di sicurezza in autostrada) che potrà forse evitare molti incidenti. Si basa su un'apparecchiatura radar che agisce sul freno e sull'acceleratore.

• L'Italia è al terzo posto nella graduatoria mondiale dei paesi che destinano all'esportazione grandi quote delle vetture prodotte. E' preceduta dalla Germania e dalla Francia e, a sua volta, precede il Giappone, la Gran Bretagna e gli Stati Uniti.

Ecco il salvapedone

LONDRA - Ecco il funzionamento del nuovo sistema « prova pedone » attualmente allo studio alla British Leyland e che verrà presentato alla conferenza ESV di Londra dai primi di giugno.



❶ Una palla ruzzola in strada, inseguita da un bambino che ha gli occhi fissi sul suo giocattolo che rotola... non vede quindi la vettura che gli sta arrivando addosso. Non è però detto che il risultato debba essere un altro tragico incidente, se il lavoro di ricerca verrà applicato alle future vetture di serie.

❷ All'urto il bambino si gira per forza nella stessa direzione della vettura. Il basso paraurti, con dispositivi che assorbono appunto l'urto, fa inclinare il bambino all'indietro. Al tempo stesso un sensore incorporato nel paraurti fa scattare in fuori una barra.

❸ Il bambino cade all'indietro suluscio cofano a cuneo e la barra si alza sotto le sue gambe, sollevandogliele.

❹ Dopo che il bambino ha urtato il cofano, la barra, ora nella posizione più alta che possa raggiungere gli impedisce di scivolare in avanti, cioè a terra.

La multa souvenir

• Un turista americano ha chiesto a un vigile di un villaggio inglese, in che punto avrebbe preso una multa parcheggiando. Ottenuta l'informazione ha subito parcheggiato nel luogo indicato, ottenendo appunto il foglietto della multa. Ha poi spiegato che voleva un ricordino da riportare a casa.

• Dopo i recenti aumenti del prezzo della benzina, i gestori di stazioni di servizio hanno avuto un calo delle vendite di oltre il 25%.



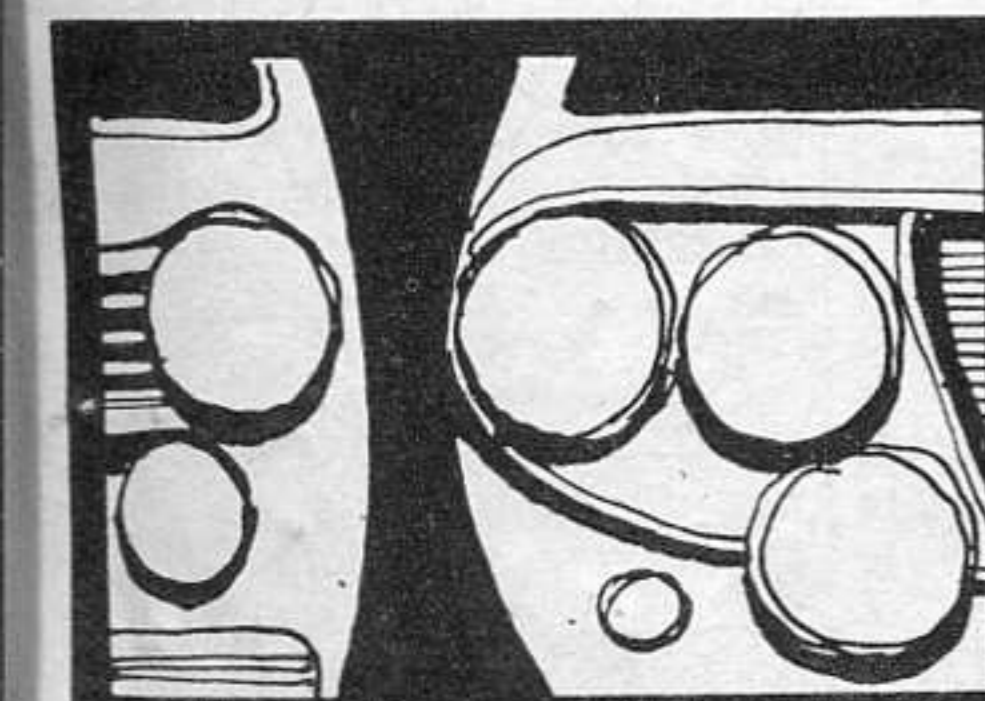
• Con le condizioni del traffico sempre peggiori nella Germania orientale, la polizia ha reclutato « aiutanti » civili. Infatti a Berlino est ora i tassisti hanno diritto di arrestare chi non rispetta il codice stradale.

15 milioni di MAGGIOLINI

• Pare ormai certo che la VW creerà sue linee di montaggio negli Stati Uniti. Gli stabilimenti potrebbero essere tre: sulla costa orientale, in California e nel centro degli Stati Uniti. Il modello di vettura scelto è la Golf i cui prototipi sono da poco stati presentati in Germania. (Nella foto sinistra intanto si è festeggiato il 15. milionesimo MAGGIOLINO prodotto).

• Il più recente acquisto per il Museo di DONINGTON è una Ferrari 312B 1970-71, ritirata recentemente dalle officine in perfette condizioni. Con una Cooper Bristol 1953 e una Bugatti 1947, ora le vetture esposte nel bellissimo museo di Wheatcroft hanno raggiunto più o meno il numero 70. Fra parentesi, il museo ha rivolto un appello per ottenere un originale misuratore di pressione per una Ferrari 125 del 1951. Chiunque ne abbia

uno in giro, dunque... Quanto al circuito, parte della superficie è stata rifatta e questo tratto di un chilometro è stato usato da clubs minori per prove e concorsi, oltre che dal preparatore Alan Smith per provare una F. 5000. Le corse stanno dunque lentamente tornando a Donington. Ora si aspetta il permesso delle autorità per completare la pista principale (si tratta soltanto di applicarvi l'ultimo strato superiore).



PIU' LUCE, MA...

MAZDA

L'AMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto

