

Nella domenica tutta-blu anche la «perla» sicula



CERDA - La felicità, si dice, è fatta di piccole cose. La felicità di Amilcare Ballestrieri, invece, è fatta di una sola, grande cosa: la vittoria nella Targa Florio. Non sta più nella pelle il bravo Amilcare. Lui, «povero» pilota da rally, abituato ad imprese quasi anonime, faticando di notte su strade di montagna, impervie e difficilmente raggiungibili, quasi non crede di aver impresso il suo nome nell'albo d'oro di una corsa che ha sempre una fama leggendaria.

A trentotto anni suonati, ha fatto centro nel suo primo impegno veloccistico di una certa importanza: e scusate se è poco. «Sono contento anzi contentissimo — dice — e desidero esprimere tutta la mia stima per Gerard Larrousse, che ha condotto una corsa stupenda e al quale evidentemente quest'anno l'Italia porta fortuna. Dopo Imola, adesso la Targa Florio. Nessun problema per quel che riguarda la macchina: potevo girare molto meglio, ma mi è stato imposto di andar piano, considerato l'andamento della corsa. E così ho fatto».

Larrousse è di poche parole. Massaggiandosi il volto congestionato con un panno umido dice: «Fino allo scorso anno avevo partecipato a quattro "Targhe" e non ero riuscito a finirne una. Nel '71 addirittura con la Porsche 908 fui costretto al ritiro per lo scoppio di un pneumatico quando ero al comando. Alla quinta mi è andata bene e non posso non essere soddisfatto».

Ecco Cesare Fiorio: tra Rally di Sicilia e Targa Florio, da qualche anno nelle Madonie di Casa, è diventato quasi un elemento caratteristico del paesaggio. La sua analisi della corsa è, al solito, molto lucida ed incisiva:

«Un solo brivido: quando, subito dopo il ritiro di Sandro Munari, c'è stato quel piccolo incidente durante il rifornimento. Abbiamo rischiato di perdere entrambe le Stratos nello spazio di pochi minuti. Sarebbe stata

Temuta la beffa al secondo giro per le STRATOS



Poco prima del via, Sandro Munari spinge la sua Stratos sulla linea di partenza. Secondo gli ordini di Fiorio, il «drago» ha dato battaglia immediata

una beffa, anche perché credo che abbiamo mostrato la nostra superiorità nei confronti della Lola. Nel primo giro, Pianta è stato superato proprio in tromba sia da Munari che da Larrousse e anche quando Munari è tornato a piedi, in testa era sempre Larrousse».

«Ciò non vuol dire che non esisteva un "pericolo Lola": tanto è vero che, subito dopo le indicazioni fornite dalle prove, abbiamo deciso di montare il motore a quattro valvole pure sulla seconda vettura. Il che ci

ha permesso di scatenare Munari e di non lasciare respiro alla Lola appiccicandole dietro pure Larrousse. Loro sono stati sfortunatissimi, è vero, ma non credo che oggi la vittoria ci sarebbe sfuggita, anche se la Lola avesse tenuto fino in fondo».

«Per il futuro nulla cambierà: continueremo con i rallies dove siamo ai vertici e tendiamo a rimanerci. Per il resto, parteciperemo solo alle corse di velocità su strada e useremo magari più spesso il motore a quattro valvole che ha dimostrato ormai

di aver raggiunto la piena maturità».

Sandro Munari ha assaggiato, proprio lui, il «drago», il sapore dell'amarezza. «Ho partecipato a otto "Targhe" — dice — ed è la prima volta che non riesco a concludere la corsa. Proprio quest'anno che potevo vincere. Pazienza, comunque, non può andare sempre per il meglio».

Pianta e Pica hanno la sconfitta disegnatasi in faccia. Con una eloquente smorfia, dicono: «La macchina andava benissimo, aveva solo qualche piccolo problema di sospensione. Purtroppo, quella dannata gomma doveva scoppiare, e proprio quando la macchina era al limite, circa 280 kmh, nel rettilineo di Bonfornello, poco prima dell'ultimo ponte a due chilometri dal traguardo. Una vera disdetta, che ci ha impedito di vincere una corsa così prestigiosa come la Targa. Fosse stato il motore (che era nuovo) a eliminarci, l'avremmo digerito meglio, ma un banalissimo scoppio...».

Amilcare Ballestrieri non è il pilota più felice della giornata: la palma la divide con Raffaele Restivo e con «Apache» secondo assoluto. Il miraggio, la vittoria alla Targa, per i due piloti palermitani, era là, a portata di mano, un altro colpo della fortuna e sarebbe stata fatta. Il risultato strepitoso non è venuto, ma la gioia per il secondo posto è ugualmente grande:

«Come posso dire di non essere contento? — dice Restivo — sì, un pensiero al primo posto l'abbiamo fatto, ma abbiamo preferito affidarci al buon senso ed evitare di forzare. Se avessi insidiato la Stratos, tra l'altro, l'andatura dei battistrada sarebbe certamente aumentata, e, in fondo a portare le macchine al limite potevamo perderci soltanto noi. Così, abbiamo preferito concludere senza follie sperando magari in un altro miracolo che comunque non è arrivato. Pazienza, sono felicissimo anche così».

Giuseppe Corona

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CERDA - Incredibile Targa Florio! Quando ormai tutti, e prima di ogni altro il «suo» pubblico accolto quest'anno in non più di centomila persone le sei-settecentomila degli anni precedenti, la davano superata ed esaurita, scaduta tanto di tono da non aver quasi più nulla da dire, eccola venire fuori con una edizione pepata ed esaltante come se ne vedevano da tempo che, sebbene necessariamente mortificata da una partecipazione limitata quantitativamente e qualitativamente (un titolo mondiale perduto implica inevitabilmente un sensibile abbassamento dello standard di una competizione) ha finito per tenere avvincenti, con la sua mutevolissima dinamica agonistica, i «fedelissimi» che anche questa volta erano accorsi sulle Madonie per celebrare il rito di primavera. Inoltrata, per una volta tanto.

Qualcuno fra i più romantici ha anche chiamato in causa lo spirito buontempone di «Don Vincenzo» Florio che avrebbe dall'aldilà «organizzato» una gara scintillante e



Ad una settimana di distanza da Imola, Gerard Larrousse, occasionale pilota Lancia, si è ripetuto in Targa con la Lancia Stratos assieme ad Amilcare Ballestrieri. Eccoli, i vincitori, a sinistra sul podio con Daniele Audetto

Larrousse pure in Targa!

movimentata quasi in polemica contrapposizione con la prova di sette giorni prima a Imola, una gara apparsa in definitiva monotona e che molti «madoniti» hanno inconsciamente interpretato come l'usurpatrice del titolo mondiale sottratto alla Targa Florio.

Ma al di là delle elucubrazioni soggettive anche questa volta sulle Madonie abbiamo visto una corsa assai interessante, con due isolati e valorosi piloti — Giorgetto Pianta e Pino Pica — impegnati al massimo per contrapporre la superiorità puramente velocistica della loro Lola tre litri all'efficienza organizzativa di una Casa ufficiale come la Lancia, venuta dichiaratamente in Sicilia col preciso intento di scrivere il proprio nome, per la quinta volta, nell'album d'oro della Florio. E il successo ha arriso all'impegno del team torinese, che per riprendere l'ideale eredità delle grosse sei cilindri degli anni cinquanta ha portato in Sicilia le due Stratos (guarda caso anche loro sei cilindri...) con i rinnovati motori a quattro valvole, 300 cavalli e con una squadra di quattro moschettieri del calibro di Munari, Andruet, Ballestrieri, e l'occasionale Larrousse.

E lo sforzo è stato premiato. Una macchina vicinissima alla produzione di serie, appena adattata alle esigenze tipicamente corsaiole, ha ottenuto nella più caratteristica ed antica delle prove stradali quel successo che risulterà in definitiva il miglior biglietto di presentazione in questo momento di commercializzazione e, soprattutto certamente invoglierà parecchi «privati» ad orientarsi nella direzione Stratos, continua ricerca di una macchina competitiva.

Partito con il chiaro intento di dare battaglia a Pianta, Sandro Munari balzava subito al comando, dando fondo alle capacità della vettura e alle sue risorse personali e fors'anche approfittando del rallentamento della Lola il cui pilota — Pianta nella fattispecie — era costretto ad occuparsi di una bomboletta di anidride carbonica vagante nell'abitacolo. Ma dopo sette Targhe Florio portate brillantemente a termine (compresa

quella del '72 vinta con Merzario sulla Ferrari o quella dello scorso anno, quando con la Stratos e Andruet finì secondo assoluti), anche per Munari era giunto il momento... restare per strada. Così un'impatto al sistema di alimentazione (si è parlato di «vapour lock» o di guai alle canalizzazioni) lo ha fermato alla discesa di Cammarosa. Passato il «testimone» della staffetta alla seconda Stratos ci si rendeva conto, complice un distacco di battistrada a 280 kmh al rettilineo di Bonfornello che la tenuta alla di-

stria della Lancia dovesse essere sofferta. Durante un rifornimento alla fine del quarto giro, e quando già Larrousse era salito a bordo della vettura al posto del «Balestra», la benzina che veniva immessa nei serbatoi — incredibilmente senza i bocchettoni di sicurezza ma con le tradizionali e antiquate manichette — prendeva fuoco, e solo l'intervento deciso e tempestivo degli addetti al rifornimento evitò il peggio.

Larrousse riprendeva con circa un minuto e mezzo di ritardo e si limi-

MERZARIO col «ditone» non prova a ZELTWEG

ZELTWEG - Da martedì l'Alfa Romeo è in prova all'Osterreichring, in vista della 1000 Km d'Austria in programma il 30 giugno prossimo. Della spedizione Autodelta fanno parte Stommelen e Reutemann, che si è unito alla spedizione in un secondo tempo. Non c'è Merzario, che ha fatto sapere a quelli dell'Alfa di non sentirsi ancora in grado di pilotare, soprattutto dopo il provino negativo nelle prove del G.P. di Svezia. E così lascerà a riposo la mano infortunata per i 15 giorni prescritti.

A proposito dell'infortunio patito ad Imola da Merzario, da sottolineare la sollecitudine con cui la CSAI ha «vietato» al pilota italiano di correre inviando un telegramma a lui ed uno agli organizzatori svedesi. Sollecitudine tanto più singolare in quanto mai applicata in altre numerose e forse ben più importanti occasioni «telegrafiche».

stanza della LOLA era ancora un fatto da dimostrare.

Pica, incappato nel pericoloso incidente alla gomma posteriore sinistra, riusciva a tenere la macchina in strada, ma l'esplosione del battistrada metteva KO il parafango e il radiatore della sua Lola, spegnendo i sogni di successo dei generosi e validissimi portacolori della Torino Corse.

A questo punto la corsa si sarebbe potuta trasformare in una galoppata solitaria e senza problemi di Ballestrieri e Larrousse verso il successo, ma era scritto che la vit-

tava a controllare il distacco degli incalzanti Restivo-«Apache». A questo punto se si esclude un'altra breve sosta a Polizzi per bloccare il cofano anteriore della Stratos di Larrousse, la vittoria non ha avuto più ulteriori complicazioni per gli uomini di Cesare Florio.

Ovviamente, il fatto di tornare a Torino con un successo tanto altisonante è per la Lancia motivo di legittima soddisfazione anche se la

Giulio Mangano

58. TARGA FLORIO - gara internazionale di velocità in circuito valevole per i campionati italiani GT e Sport - Circuito delle Madonie, 9 giugno 1974

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Larrousse-Ballestrieri (Lancia Stratos) 4.35'02"6, media 109,945 kmh; 2. Restivo-«Apache» (Porsche Carrera RSR) 4.37'57"6;
3. Boeris-Soria (Abarth Osella 2000) 4.40'17"8;
4. (4) Pajeari-Pregliasco (Lancia Stratos) 4.44'41"2; (5) Mussa-Galimberti (GRD S74) 4.49'01"6; (6) Capra-Lepri (Porsche Carrera) 4.49'40"0;
7. Anastasio-«Gianfranco» (Chevron Ford 2000) 4.59'16"9;
8. Fossati-Moia (Porsche) 5.01'43"1; (9) «Iccudrac»-«Frederic» (Porsche Carrera) 5.03'35"3; (10) Coggiola-Monticone (Porsche RSR) 5.03'58"5; (11) De Luca-La Mantia (A.R. GTA 1600) 5.05'16"4;
12. Patané-Scalia (Abarth 1000) 5.08'50"4;
13. Pesenti-Rossi-«Alval» (De Tomaso Pantera) 5.09'09"7; 14. Mirto-Randazzo-Vassallo (A.R. GTA 1600) 5.11'35"9; (15) «Bramen»-Nesti (AMS Ford 1300) 5.12'13"8; (16) Monaco-Guadagnini (Fiat 124 Rally Abarth) 5.25'03"7; 17. Iacono-Cilia (Chevron 1600) 4.30'52"2 a 1 giro; 18. Donato-Donato (A.R. GTV 2000) 4.30'29"3 a 1 giro; 19. «Cam»-Micangeli (Porsche 914/6) 4.32'24"6 a 1 giro; 20. Coco-Dini (A.R. GTA 1600) 4.37'06"0 e 7 a 1 giro; 21. Fioravanti-Spataro (Alpine Renault 1600) 4.40'30"6 a 1 giro; 22. Gallo-Martignone (De Tomaso Pantera) 4.44'03"6 a 1 giro; 23. Iemma-Grimaudo (Fiat 124 Abarth) 4.44'27"4 a 1 giro; 24. Cucinotta-Consolo (Alpine Renault 1300) 4.44'46"5 a 1 giro; 25. Sanson-Arnaud (Renault Alpine 2000) 4.46'37"0 a 1 giro; 26. Casiglia-Marino (Alpine A 110 1300) 4.48'23"5 a 1 giro; 27. Petrolà-Federico (Lancia Fulvia 1300) 4.52'02"3 a 1 giro; 28. Garufi-Spatafora (Porsche 2400) 4.53'53"2 a 1 giro; 29. Crescimanno-Giambanco (Lancia Fulvia 1300) 4.54'10"6 a 1 giro; 30. Giorlando-Pirrello (A.R. GTV 2000) 4.56'42"8 a 1 giro; 31. Calicetti-Monti (Alpine Renault 1600) 3.34'36"9 a 2 giri; 32. Lo Iacono-Accardi (Lancia Fulvia 1300) 3.54'10"2 a 2 giri; 33. «Karpoff»-«Saint Clair» (Fiat 124 Abarth) 3.56'19"3 a 2 giri; 34. Dal Ben-Besenzoni (Fiat 124 Abarth) 4.03'40"0 a 2 giri; 35. Piraino-«Freeman» (BMW 2002) 4.21'18"9 a 2 giri; 36. «Poker»-Galmozzi (Abarth OTS 1000) 4.32'38"5 a 2 giri; 37. «Popsy Pop»-Ceraolo (AMS 1000) 4.34'09"2 a 2 giri; 38. Tondelli-Frank Mc Boden» (Chevron B 26 1300) 2.42'31"4 a 3 giri; 39. Pantò-Bonaccorsi (Opel GT) 2.59'56"2 e 2 a 3 giri; 40. Brancato-Domante (Abarth Osella 1300) 3.03'28"0 a 3 giri.
- Sport 3000:** 1. Larrousse-Ballestrieri (Lancia Stratos) 4.35'02"6; 2. Pajeari-Pregliasco (Lancia Stratos) 4.44'41"2. **Giro più veloce:** il 2. Pianta-Pica (Lola) in 37'36"2 media 114,883 kmh.
- Sport 2000:** 1. Boeris-Soria (Abarth Osella) 4.40'17"8; 2. Anastasio-«Gianfranco» (Chevron Ford) 4.59'16"9. **Giro più veloce:** il 3. di Boeris-Soria in 38'15"3 media 112,926 kmh.
- Gran Turismo oltre 2000:** 1. Restivo-«Apache» (Porsche RSR) 4.37'57"6; 2. Capra-Lepri (Porsche Carrera) 4.49'40"0; 3. Fossati-Moia (Porsche CRS) 5.01'43"1; 4. «Iccudrac»-«Frederic» (Porsche Carrera) 5.03'35"3 e 3; 5. Coggiola-Monticone (Porsche CRS) 5.03'58"5; 6. Pesenti-Rossi-«Alval» (De Tomaso Pantera) 5.09'09"7; 7. Gallo-Martignone (De Tomaso Pantera) 4.44'03"6 a 1 giro; 8. Garufi-Spatafora (Porsche) 4.53'53"2 a 1 giro. **Giro più veloce:** il 3. di Restivo in 38'11"3 media 113,123 kmh.
- Sport 1600:** 1. Mussa-Galimberti (GRD S74) 4.48'01"6; 2. Iacono-Cilia (Chevron) 4.30'52"2 a 2 a 1 giro. **Giro più veloce:** il 2. di Galimberti in 38'46"8 media 111,397 kmh.
- Gran Turismo 2000:** 1. Monaco-Guadagnini (Fiat 124 R Abarth) 5.25'03"7; 2. «Cam»-Micangeli (Porsche 914/6) 4.32'24"6 a 1 giro; 3. Iemma-Grimaudo (Fiat 124 Rally Abarth) 4.44'27"4 a 1 giro; 4. «Karpoff»-«Saint Clair» (Fiat 124 Spider) 3.56'19"3 a 2 giri; 5. Dal Ben-Besenzoni (Fiat 124 Abarth Rally) 4.03'40"0 a 2 giri; 6. Pantò-Bonaccorsi (Opel GT) 2.59'56"2 a 3 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Schon-Vasari (Alpine) in 41'15"0 media 104,701 kmh.
- Sport 1300:** 1. «Bramen»-Nesti (AMS Ford) 5.12'13"8; (2) Tondelli-Frank Mc Boden» (Chevron B26) 2.42'31"4 a 3 giri; (3) Brancato-Domante (Abarth Osella) 3.03'28"0 a 3 giri. **Giro più veloce:** il 4. di Tondelli in 39'31"3 media 109,308 kmh.
- Gran Turismo 1600:** 1. De Luca-La Mantia (A.R. GTA) 5.05'16"4; 2. Mirto-Randazzo-Vassallo (A.R. GTA) 5.11'35"9; 3. Coco-Dini (A.R. GTA) 4.37'06"7 a 1 giro; 4. Fioravanti-Spataro (Alpine Renault) 4.40'30"6 a 1 giro; 5. Sanson-Arnaud (Alpine Renault) 4.46'37"0 a 1 giro; 6. Calicetti-Monti (Alpine Renault) 3.34'36"9 a 2 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Litrico (A.R. GTA) in 40'21"9 media 107,023 kmh.
- Sport 1000:** (1) Patané-Scalia (Abarth) 5.08'50"4 e 4; (2) «Popsy Pop»-Ceraolo (AMS) 4.34'09"2 e 2 a 2 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Ceraolo in 41'26"2 media 104,255 kmh.
- Turismo speciale 2000:** 1. Donato-Donato (A.R. GTV) 4.30'59"3 6 giri; 2. Giorlando-Pirello (A.R. GTV) 4.56'42"8; 3. Piraino-«Freeman» (BMW 2002) 4.21'18"9 a 1 giro; 4. Romano-Di Giuseppe (A.R.) 3.32'57"1 a 2 giri. **Giro più veloce:** il 3. di Romano in 43'32"2 media 99,226 kmh.

MUNARI attacca e rompe: brivido LOLA in rettilineo

CERDA - Alle nove, come da regolamento, sotto un cielo che promette sole, viene dato il via alla 58.a edizione della Targa Florio, con il solito sistema delle partenze intervallate. Potenziato il servizio di sicurezza, con 140 commissari di percorso, dislocati a coppie, ogni chilometro circa: dispongono di estintore, bandiere di segnalazione e radio ricetrasmittenti per collegarsi con la direzione corsa, situata sopra i boxes di Cerda. Inoltre, tredici posti radio sono collegati, con la centrale operativa.

Grazie al miglior tempo fatto registrare nelle prove, la Lola T 284 di Giorgetto Pianta, transita per prima davanti alle tribune, già affollate di spettatori. Poi, nell'ordine, le Lancia Stratos di Munari e Larrousse, la Porsche Carrera RSR di Restivo, la GRD 1600 di Galimberti, la Chevron B 26 di Tondelli e la Chevron B 23 di «Amphicar».

Si fermano subito ai box l'Alfa Romeo 2000 di Di Giuseppe, per un guasto alla pompa elettrica, e la numero 40, la Chevron 1600 di Iacono per noie all'accensione. Ripartiranno entrambe molto attardate. Il distacco alla partenza fra la Lola di Pianta-Pica e la Stratos di Munari-Andruet è di 19"4. L'ordine di scuderia, tassativo, per Sandro Munari, è quello di «attaccare» subito la Lola battistrada e il pilota di Cavarzere è ligio alle consegne, tanto da transitare alla fine del primo giro in vantaggio (38'04"5, media 113,460) sulla Stratos di Larrousse (38'38"2) e sulla Lola di Pianta (38'44"4).

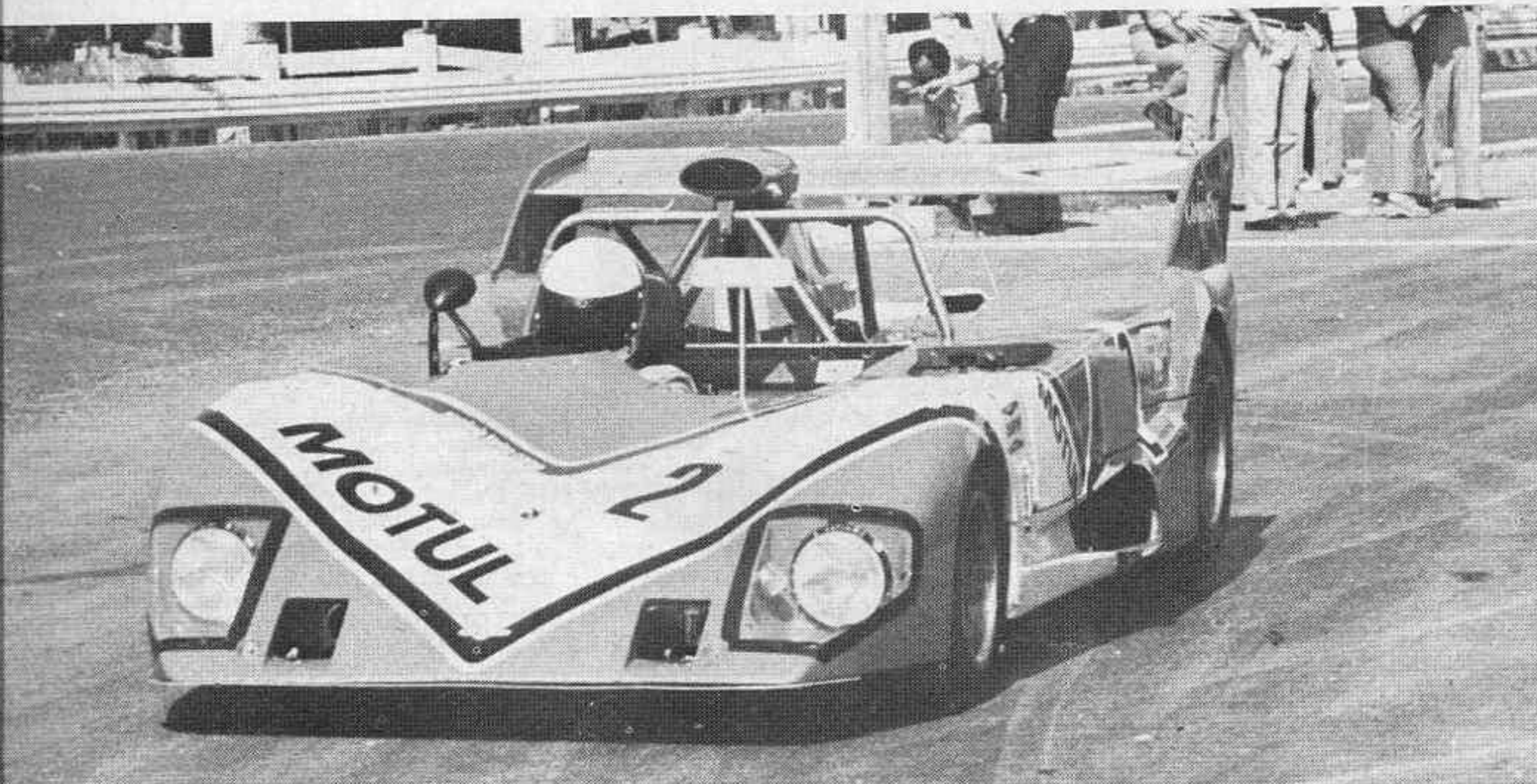
Il vice presidente nazionale dell'associazione conduttori automobilistici, a conclusione del primo giro, fa una sosta ai box, per rifornimento di carburante e per cedere il posto di guida a Pica. Pianta è nervoso poiché non riesce a darsi pace che l'estintore di bordo si sia staccato im-

provvisamente dal proprio alloggiamento. L'inconveniente ha favorito di certo, a sentire lui, la manovra di sorpasso di Munari.

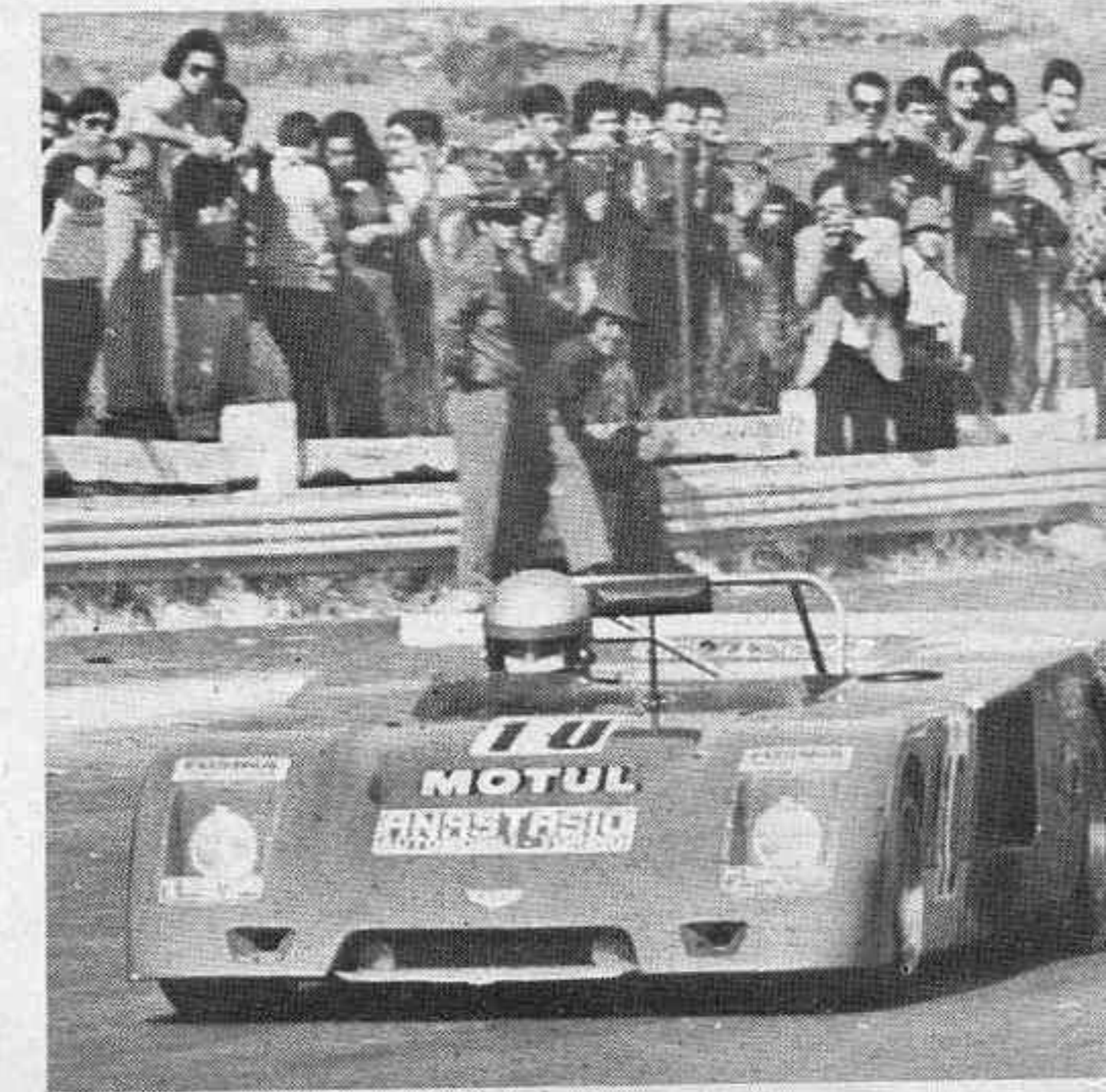
Super lavoro quindi sulle sospensioni dell'Alfa Romeo GTA del catanese Litrico. Nelle altre classi della Sport, figurano in buona posizione, la Chevron B 23 di «Amphicar»-Savona, nonostante qualche perdita di olio nelle prove (40'18"4) la GRD di Mussa-Galimberti (41'05"9) la Chevron B 26 1300 di Tondelli-«Frank Mc Boden» (42'23"5) e la AMS 1000 di «Popsy Pop»-Ceraolo (42'22"6).

Prima della Gran Turismo è la Posche Carrera RSR preparata da Strahle, di Restivo-«Apache» (40'37"7). Frequenti le soste ai box: la inculcente Porsche 910 di Pucci-Maione, per la sostituzione del collettore di scarico, l'Alfa Romeo GTA di Bono-De Bartoli per sostituire la ruota anteriore sinistra e riparare il fissaggio della batteria, la Fulvia HF di Cuttitta-Della Vedova, per il cambio delle candele. Ferma a Collesano, per un guasto meccanico, rimane la Porsche di Bonaccorso-D'Asta. Vicino all'abitato di Cerda, è capotata una Porsche 914: il pilota, Geraci, rimane illeso.

Colpo di scena, al secondo giro, dopo 144 km di gara: in testa è ora la Stratos di Larrousse-



Magnifica la corsa della Lola-3 litri di Pino Pica e Giorgio Pianta, che dopo l'exploit delle prove è stata una spina nel fianco della squadra Lancia fino al momento in cui è stata costretta al ritiro



Molto buona anche la prova della Chevron di Anastasio-«Gianfranco», molto in alto nell'assoluto

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

vocazione della Stratos resta quella rallistica. Ma certamente, clienti più o meno privati — proprio sul tipo dei bravissimi Pregliasco e Paleari, autori di una gara notevole (finendo quarti assoluti al primo contatto con la Stratos e rallentati da varie difficoltà da cui il cambio di una ruota per foratura) — potranno ottenere nelle prove in circuito o nelle cronoscalate risultati lusinghieri dalla nuova nata di Casa Lancia.

Per restare in tema di prestazioni lusinghiere il discorso deve finire sui palerminati Restivo-«Apache» autori di una gara tanto redditizia quanto intelligente. Senza abboccare all'amo della sconsideratezza e della immediata ricerca del successo i due piloti dell'Ateneo, alla guida di una efficientissima Carrera di tre litri, preparata da Strahle, si sono limitati a controllare il risultato finale, consapevoli che contro lo strapotere di Larrousse e Ballestrieri e l'efficientissima rete di collegamenti della Lancia, con controlli disposti lungo tutto il circuito, c'era poco da fare, e al tempo stesso costretti a non strafare per una leggera avaria allo scarico.

Assai incisivi anche i regolarissimi torinesi Boeris-Soria (Nord-Ovest) con un due litri di Osella. Del quarto posto, alle loro spalle, di Pregliasco e Paleari abbiamo già detto mentre la GRD 1600 di Mussa e Galimberti ha confermato di avere notevoli qualità intrinseche.

Diversi incidenti nelle PROVE: choc per GUAGLIARDO PICA a 124: allarme LANCIA

CERDA - Prove al cardiopalmo il venerdì: quando già tutti davano una ideale «pole position» alle due biancorosse berlinette di Cesare Fiorio, Pino Pica — che in mattinata aveva dovuto lavorare intensamente insieme al Giogino Pianta per portare l'assetto spiccatamente pistaiole della loro Lola tre litri a una condizione stradale, adatta alle «bozze» e ai saliscendi delle Madonie, oltre che a un impianto di alimentazione bizzoso — arrivava ai box, a pomeriggio inoltrato, facendo fermare i cronometri su un sorprendente 34'35" 2/10 corrispondente a una media di 124,837 kmh.

Ma già, al momento in cui si veniva a conoscenza dell'exploit della sport della Torino Corse le partenze erano state sospese e d'altra parte gli uomini della Lancia avevano da tempo concluso le prove ritenendosi paghi delle prestazioni realizzate.

In effetti le quattro Stratos presenti ai box (più quella — bellissima esteticamente — di Paleari Pregliasco, preparata da Facetti, sponsorizzata da una marca di profumi, la «Adam» e iscritta per i colori della scuderia Ateneo-Jolly Club) avevano girato senza troppo impegno per tutta la mattinata, tanto i due muletto che le vetture per la gara. Quella di Munari era l'unica vettura a montare il motore a quattro valvole (290 CV a 7800 giri contro i soliti 250 CV a 7400 giri) e aveva palesato solo qualche eccessiva «sofficità» dell'avantreno e una certa tendenza al blocco delle ruote posteriori in frenata.

Così il crescendo degli uomini della Lancia (a parte Ballestrieri che nel suo giro di prova prima forava e poi, col muletto, finiva per attestarsi sull'ordine dei 39') vedeva in testa Munari (36'33"1), seguito da Larrousse (37'54"5) e da Andruet (37'58"1). Ma, secondo i rilevamenti effettuati ai box torinesi, il tempo del «Drago» era in effetti di circa 36'10".

Comunque, la secca replica di Pino Pica non ammetteva eccessive evasioni, anche in considerazione che il tempo della Lola è stato ottenuto con partenza da fermo e dopo aver «bruciato» una decina di secondi per una falsa partenza col cambio... in folle.

A titolo puramente indicativo va segnalato che se Pica fosse stato presente sulle Madonie nelle prove dello scorso anno avrebbe ottenuto il terzo tempo assoluto dietro alla Ferrari di Merzario (33'38"5) e alla Alfa 33tt12 di Regazzoni-Facetti (34'20"8). Inoltre quest'anno, per ammissione comune dei piloti, la strada è più scivolosa e ondulata in alcuni punti e, immediatamente, più lenta di una trentina di secondi.

Alle spalle della Lola e delle due Stratos finivano i sorprendenti palermitani Restivo-«Apache» con una Carrera RSR preparata da Strahle e «sponsorizzata» da una boutique palermitana (39'26"8) che ottenevano il tempo migliore proprio con Restivo alla guida. Singolare il fatto che il pilota della scuderia Ateneo guidava per la prima volta la vettura arrivata dalla Germania e aveva preso parte

solo alla seconda sessione di prove.

Quindi, fra i tempi migliori, un ottimo 39'34"9 ottenuto dalla GRD 1600 di Mussa-Galimberti che precedeva Eris Tondelli e «Frank Mc Boden» (39'59") con la Chevron B 26 di 1300 cc. Più dietro i palermitani «Amphicar»-Savona col B 23 Chevron (40'22"5), quindi l'AMS 1300 di Nesti-«Bramen» (40'42"1), l'Alfa GTA 1600 di Spartaco Dini e Vito Coco (40'47") e infine la Chevron B 23 di Florida-Veninata (40'57"4) che chiudeva la passerella dei dieci migliori. La terza Stratos, quella di Paleari-Pregliasco, si classificava con l'undicesimo tempo (40'00"1) dopo aver brigato per tutte le prove prima con un cerchio rotto e poi con problemi di alimentazione.

Alle due sessioni di prove (8,30-11,30 e 13,30-16,30) avevano preso parte una novantina di vetture dalle quali sono venute fuori le 60 ammesse a prendere il via domenica mattina.

Come sempre numerose le uscite di strada e i capottamenti, tutti comunque senza eccessive conseguenze per i piloti. La più spettacolare ha avuto a protagonista la Porsche 911 del palermitano Guagliardo, andatosi a schiantare contro un muretto e rimanendo seriamente danneggiata. Per Guagliardo, che già l'anno scorso aveva avuto un incidente dopo le prove ufficiali della Targa mentre guidava la vettura da traino per riportare ai box la sua Porsche, c'è stato solo un leggero stato di choc subito passato.

g. m.

Ballestrieri, sulla Lola di Pianta-Pica. Nella discesa fra gli abitati di Collesano e Campofelice, Sandro Munari, deve gettare la spugna: è andata infatti KO qualcosa nell'impianto dell'alimentazione. Raggiungerà a passo d'uomo «Floriopoli»; poi, cinquanta metri prima dei box, si accorge che anche il filtro dell'aria è in fiamme e viene spento da un commissario. A piedi dopo essere sceso dalla Stratos, raggiunge il team Lancia accompagnato da scroscianti applausi. In otto edizioni della Targa, questo è il suo primo ritiro.

In terza posizione transita la Chevron B 23 di «Amphicar»-Savona, precedendo la Porsche Carrera RSR di Restivo-«Apache» e la Stratos privata di Pregliasco-Paleari iscritta dall'ateneo Jolly-Club. Il vantaggio di Larrousse su Pianta è di un secondo e frazione. Vittima di una foratura, Pregliasco. Ripartirà in ritardo dopo aver sostituito da solo la ruota a Bonfornello, subito dopo il ponte.

A conclusione del terzo giro, posizioni immutate, con Larrousse-Ballestrieri (1H 55'51") mentre arretra di qualche posizione la Chevron di «Amphicar»-Savona. Terzo è Restivo-«Apache» (1H 57'38"). Sulla Lola di Pica, sul rettilineo di Bonfornello, in seguito al dechappamento del

pneumatico posteriore sinistro, mentre filava a 280 kmh si sfondava letteralmente il parafango superiore sinistro, ma la vettura rimaneva miracolosamente in carreggiata. La sport inglese, raggiungeva i boxes, con l'alettone ancora stranamente fissato, ma con il radiatore distrutto: non c'era più una goccia d'acqua. E' finita.

Sono rimaste in gara quarantanove vetture. Suspense, nella successiva sosta ai box, della Lancia Stratos di Larrousse-Ballestrieri, per un principio d'incendio, durante il rifornimento di benzina, subito domato dagli uomini di servizio dell'Agip. Un inconveniente che non si sarebbe verificato se ci fossero stati i bocchettoni di sicurezza omologati in tutto il mondo invece delle antiquate manichette. Abbandona per una «capiola» senza conseguenze per il pilota, la Fulvia HF di Casarotto-Arena. Le posizioni, nelle varie classi e categorie, si vanno ormai delineando, anche perché le vetture doppiate crescono, come numero, progressivamente.

Al quarto giro, dopo il ritiro della Lola, dietro la Stratos di Larrousse-Ballestrieri, che conduce con quasi cinque minuti di vantaggio. C'è la Porsche di Restivo-«Apache», e poi la Abarth Osella due litri di Boeris-Soria, mentre dall'ottavo posto, è risalita in quarta posizione, la Chevron nu-

mero 64, grazie all'incisiva e spericolata guida del palermitano «Frank Mc Boden». Dopo un doppio testa-coda, l'Alfa Romeo GTV 2000 di Trapani-Cottone, al km 34, danneggia irrimediabilmente la carrozzeria. Pur arrivando ai box, i meccanici allargano le braccia.

Si arriva così al termine della Targa Florio, senza mutamenti di sorta, per quanto concerne le prime posizioni dell'assoluto. «Apache», secondo, con la Porsche, non è andato oltre i 5500-6000 giri, nel corso del quinto giro, avendo perso un terminale degli scarichi. Di una pericolosissima manovra è stato autore, il catanese Pantò, con l'Opel GT: ha fatto marcia indietro sul percorso all'altezza dell'ingresso dei rifornimenti. I commissari lo hanno squalificato in un baleno. Anzi, si è sentito gridare il direttore di corsa aggiunto: «Mi dia subito la licenza».

Costretta infine al ritiro, la Chevron B 23 mentre era alla guida Savona; un sorpasso non riuscito ha posto fine alla sua prova. Larrousse, nell'epilogo, è stato costretto ad una sosta imprevista, per chiudere il cofano della Stratos, che aveva aperto su strada per staccare i fili dell'avvisatore acustico che suonava all'impazzata.

Vincenzo Bajardi

GULF e PORSCHE anti-MATRA a LE MANS '74

LE MANS - A contrastare il passo alle Matra-Simca, le lanciatisime dominatrici della prima parte del Mondiale Marche, saranno a Le Mans solo le squadre ufficiali della Gulf e della Porsche, nella 24 Ore che è in calendario il prossimo fine settimana.

Sulla carta, non si tratta di una concorrenza molto agguerrita, anche se proprio le Gulf sono state ad un passo dal successo sulle Matra, a Spa, e non sono certo vetture da sottovalutare. Anche perché la squadra inglese avrà al via due vetture molto ben preparate, per perfezionare le quali ha disertato la 1000 KM di Imola, al volante delle quali saranno la coppia ufficiale, cioè Bell-Hailwood, e Schuppan-Wisell, chiamato quest'ultimo al suo esordio stagionale nel Mondiale Marche, nel quale vanta una lunga esperienza anche nella gare di 24 ore.

Dal punto di vista meccanico, le due Gulf «anti-Matra» sono state equipaggiate con lo stesso cambio ZF a 5 velocità sincronizzate che sarà adottata dalle rivali francesi. Il cambio tedesco è meno «veloce» dello Hewland, ma più robusto e più docile da usare.

Molto interessante, nel quadro generale dei partenti dominati dalle vetture già dette in senso qualitativo, e delle vetture Porsche GT in senso quantitativo (fra le Porsche, oltre alle Martini-Turbo, vi sono anche le 908-3), sarà l'esordio, da noi anticipato, di una Ferrari Dino 308, acquistata ed iscritta alla gara francese dalla NART di Luigi Chinetti. Sarà interessante rilevarne le prestazioni, sempre che giunga alla corsa sufficientemente a punto, almeno in confronto alle Carrera RSR ed alle Turismo-mostro come le Capri e le BMW ufficiali.

A proposito di vetture Turismo, è confermato che Carlo Facetti sarà al via a Le Mans in un equipaggio che disporrà di una BMW 3500: è questo l'unico addentellato che l'Autodelta manterrà con la gara francese, che non era nei suoi programmi non ostante i magnifici risultati nelle prove preliminari di fine marzo.

● La procura di Monza ha aperto un'inchiesta sull'incidente che ha causato ad un mese dall'accaduto, la morte di Silvio Moser. In particolare si cercherà di stabilire, anche sentendo il costruttore della Lola, se deficienze costruttive sono la causa del tragico sbandamento sul finire della 1000 KM di Monza.



Presenti, come al solito, alla Targa, anche molti esemplari artigianali. Quello fotografato è il prototipo con meccanica Alfa Romeo dell'officina Pastorello di «Diablo»-Di Gregorio: tipo Can-Am

Nella 200 MILWAUKEE ANDRETTI ancora K.O.

RUTHERFORD si ripete anche lui

MILWAUKEE - Deciso, poderoso, padrone della situazione, il 39enne pilota della McLaren «official» Johnny Rutherford ha vinto la 200 Miglia di Milwaukee nel Wisconsin, battendo un compatto, agguerrito plotone che non ha ceduto molto terreno all'ex vincitore della recente 500 Miglia di Indianapolis.

Rutherford, forte della sua macchina che «suonava come un violino» per dirla con le stesse parole del vincitore, ha girato sull'ovale del «Fair Ground» del Wisconsin dominando decisamente anche i più diretti avversari.

E' mancata ancora una volta la «performance giusta» di Mario Andretti che ha dovuto abbandonare a metà gara per il surriscaldamento del motore.

«Qualcuno ha azzardato di dire a Mario di andare da qualche strega onde sfatare la cattiva sorte, ma Mario ha replicato filosoficamente: sono fantasie che appartengono ai miei trisavoli. Se la macchina ti lascia a metà corsa, non vi sono streghe che reggono».

«Andremo a Pocono (30 giugno prossimo) — ha detto l'asso di Nazareth — con la speranza che l'aria di casa (Mario vive in Pennsylvania) mi dia ragione».

La corsa odierna è stata carica di inseguimenti, di «sprint» mozzafiato ed alla fine

gli assi di un tempo hanno avuto la meglio grazie anche e soprattutto al mezzo superiore.

Più fortunato di Mario Andretti è stato il compagno di scuderia Al Unser che si è piazzato in quinta posizione, dopo aver comandato parte della gara che ha richiamato oltre 35 mila spettatori. Unser e Mario Andretti saranno a Pocono insieme al giovane Jan Opperman il quale, piazzatosi 21. ad Indy, sta rimpiazzando il vecchio Joe Leonard che si fratturò una gamba lo scorso marzo durante la 500 Miglia di Ontario.

«Se riuscirò a vincere a Pocono, pista molto amica alla mia McLaren — ha detto Rutherford — forse potrò assaporare il dolce di un titolo nazionale».

Da segnalare la tenuta di gara di Bill Vukovich che è rimasto sempre alle calcagna del texano e spesso ha tentato anche di superarlo senza peraltro riuscirci.

I. m.

200 MIGLIA - Gara velocità MILWAUKEE WISCONSIN categoria USAC. 1. Johnny Rutherford (McLaren) alla media di 124.987 miglia; 2. Bill Vukovich (Eagle Offy); 3. Gary Bettenhausen (Eagle Penske); 4. Dick Simon (Eagle Offy); Al Unser (Eagle Parnelli).

VALLELUNGA - Chiusura della prima parte della stagione a Vallelunga con la 3. Coppa Autodromo, patrocinata dalla Rothmans e valida per il Campionato di F. Italia (numeri dispari), il trofeo della F. 850 ed il Campionato italiano G. 2, classi fino a 1150.

Ha vinto di nuovo FARNETI in F. ITALIA: ma per merito dei commissari di percorso

SOTTANELLI paga il «tappo»

ROMA - Colpo di scena in F. Italia prima ancora che prendesse il via la prima batteria. Mancava un minuto alla partenza quando Bossoni, migliore tempo in prova, veniva fatto uscire dallo schieramento perché la sua cintura di sicurezza era del tipo a cinque punti e non a sei. Riusciva a ripartire con un giro di ritardo ma naturalmente era compromessa la posizione per la finale.

Al via era stato Sottanelli ad andarsene decisamente trascinandosi un grintoso Gunnella. Quest'ultimo cercava tutti i buchi per passare ma il termano della Svizzera si faceva sorprendere solo una volta al decimo giro. Alla tornata successiva però tornava in testa e manteneva la posizione fino alla fine. Alle loro spalle la gara era intanto piuttosto lineare con Pizzi e Cesarini sempre vicinissimi e Mastrodonato che fungeva da battistrada al gruppo sgranato.

Ancora più bella la seconda batteria con Farneti e Regosa che si alternavano continuamente al comando. Era un vero «botta e risposta» ed è un peccato che la zona dei Cimini, dove la lotta era più vivace, sia pressoché invisibile a tutti. Al settimo giro era in testa Regosa ma il ragazzo di Brescia si girava al tornante e per Farneti la strada della vittoria diventava di colpo facile. A quel punto l'attenzione del pubblico si spostava su Grimaldi, «Il Liscio» e Coloni, a lungo in bagarre fra loro.

Finale al calor bianco con Farneti, Sottanelli e Gunnella che si staccavano immediatamente dal gruppo guidato da Pizzi, anch'egli leggermente staccato, e da Regosa. I tre di testa non adottavano certo la tattica temporeggiatrice e lo spettacolo era assicurato. Iniziava Sottanelli, che si portava in testa alla «trincea» mentre poco dopo Gunnella infilava Farneti al semaforo. Al sesto giro però il ternano rovinava tutto con testa-coda alla «Roma», ed il discorso per la vittoria era riservato solo ai due di testa.

Intanto emergeva Cesarini che suppliva come poteva ad una macchina incidentata in prova per un contatto con una macchina in testa-coda. Dal sesto posto si portava in terza posizione e vi restava fino al termine. A due giri dal termine per Sottanelli la

gara sembrava compromessa. Era in testa, ma, a causa di una assurda ostruzione del doppiato Faberi, doveva rallentare cedendo il posto a Farneti. Per poco comunque perché dai Cimini era ancora Sottanelli ad uscire primo e per Farneti il discorso pareva chiuso.

Al contrario veniva riaperto dai commissari di percorso, finalmente all'altezza del loro compito, tutti concordi nel segnalare manovra ostruzionistica del vincitore nei confronti di Farneti. Sottanelli molto sportivamente ammetteva i fatti, ma il delegato CSAI Amendola ed il direttore di gara Fazio erano costretti a toglierlo dalla classifica.

Sempre vivace la F. 850

Che fine farà la F. 850 nel '75? Come al solito piloti e preparatori vivono in una atmosfera di dubbio dal momento che la CSAI, dopo avere rimandato ogni discussione al convegno di metà anno che doveva tenersi in questo periodo, non sa pronunciarsi perché il convegno non si fa. Intanto i piloti cercano di difendere la «loro» formula con l'unica arma a loro disposizione, quella della persuasione. Questa quarta di campionato è stata del tutto degna della tradizione della 850: vivace e combattuta dall'inizio alla fine.

Partiva al palo il rientrante Verrelli tornato «una tantum» ai vecchi amori. Toccava invece a Fidotti (De Sanctis-Del Giovane) condurre il primo giro ma il campione d'Italia '73 si fa subito sotto ed infila il romano ai Cimini. Non è che l'inizio comunque: Verrelli si sbilancia al semaforo e torna in testa Fidotti seguito da una scatenato Fasanella (Lucky-Brunetti) che sulla linea del traguardo riesce ad insediarsi al primo posto. Dopo il quinto giro la gara si fa ancora più movimentata perché gli immediati inseguitori riescono a riportarsi sul gruppo di testa. Si forma così un «serpente» formato oltre che dai tre piloti già citati, da Venanzi (Tecno-Zedde), Conti (Del Giovane), Tomassini (Lucky-Tomassini), Del Fante (Lucky-Colombo) e Ballarino (Biraghi).

3. COPPA AUTODROMO - gara nazionale di velocità in circuito - Vallelunga, 9 giugno 1974

LE CLASSIFICHE FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Dino Sottanelli 17'16"9, media 133,286 kmh; 2. Gunnella 17'17"4; 3. Pizzi 17'22"3; 4. Cesarini 17'22"8; 5. Mastrodonato 17'44"8; 6. Bossoni 17'46"6; 7. Magnani 17'52"1; 8. Lelli 17'53"6; 9. Fadini 18'34"8; 10. «Emiliano» a 2 giri. Giro più veloce: Bossoni 1'25" alla media di 135,529.

2. batteria: 1. Roberto Farneti 17'14"9, media 133,555 kmh; 2. Regosa 17'20"9; 3. Grimaldi 17'29"7; 4. «Il Liscio» 17'32"5; 5. Coloni 17'32"8; 6. Corradetti 18'08"4; 7. Faberi 18'20"8; 8. Giordano a 2 giri; 9. Vitale a 5 giri; 10. Paganelli a 8 giri. Giro più veloce: Regosa e Farneti 1'25" alla media di 135,529 kmh.

Finale: 1. Sottanelli 25'44"4, media 134,323 kmh (tolto dalla classifica per condotta pericolosa); 2. Farneti 25'44"4; 3. Cesarini 25'55"1; 4. Pizzi 25'26"7; 5. Bossoni 25'57"3; 6. Grimaldi 25'59"8; 7. Regosa 26'00"1; 8. Mastrodonato 26'11"9; 9. Gunnella 26'18"5; 10. Coloni 26'23"6; 11. Magnani 26'24"1; 12. Corradetti 26'55"7; 13. Giordano 27'01"1; 14. Faberi a 1 giro. Giro più veloce: Gunnella in 1'24"3 alla media di 136,654 kmh.

Formula 850: 1. Annino Conti (Del Giovane) 37'30"1, media 122,880 kmh; 2. Verrelli (BWA) 37'32"1; 3. Tomassini (Lucky) 37'37" e 6; 4. Santone (Lucky) 38'12"6; 5. Toti (De Sanctis) 38'23"2; 6. Dattoli (De Sanctis) a 1 giro; 7. Torricelli (G.S.C.) a 2 giri; 8. Dema (Dema) a 3 giri; 9. Ballarino (Biraghi) a 4 giri; 10. Capponi (De Sanctis) a 5 giri; 11. Giobatta (Tecno) a 5 giri; 12. Fasanella (Lucky) a 8 giri; 13. Bruscolotti (Poponi) a 8 giri; 14. Franchini (Biraghi) a 8 giri; 15. Fidotti (De Sanctis) a 12 giri; 16. Venanzi (Tecno) a 12 giri. Giro più veloce: Tomassini in 1'31"8 alla media di 125,496 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: (tutti su Fiat Giannini): 1. Franco Squarise 26'17"2, media 102,234 ne 26'31"5; 4. Battilani 26'45"8; 5. Drovandi 26'48"5; 6. Lavazza 27'08"5; 7. Amighini 27'13"1; 8. Capri 27'16"2; 9. «Giorda» 27'38"1; 10. Angelucci 27'58"1; 11. Puccini a 1 giro; 12. Blasetti a 1 giro; 13. «Wanes» a 1 giro; 14. Di Francesco a 4 giri; 15. Simonini a 6 giri; 16. Giordano a 7 giri. Giro più veloce: «Gastone» il 10. e l'11. in 1'50"8, media 103,271 kmh (n. r.)

Classe 600: (tutti su Fiat Giannini): 1. «Yankee» 26'23"9, media 109,056 kmh; 2. «Gin Tonic» 26'43"1; 3. «Enrico VIII» 27'04"9; 4. Gasperini 27'05"9; 5. Guarnieri 27'50"7; 6. Maldini a 1 giro; 7. «Tibeli» a 3 giri; 8. Martino a 8 giri; 9. Ricci a 8 giri. Giro più veloce: «Yankee» 1'42"8 alla media di 112,062.

Classe 700: 1. Aldo Fina (Fiat A.) 26'08"7, media 109,939 kmh; 2. Carena (Fiat G.) 26'24"8; 3. «Kalogher» (Fiat A.) 26'39"4; 4. Nocci (Fiat A.) 26'52"1; 5. Padrone (Fiat A.) 26'55"5; 6. Pizzi (Fiat A.) 27'44"1; 7. Gattafini (Fiat G.) a 3 giri; 8. Proietti (Fiat G.) a 7 giri; 9. Scarinzi (Fiat G.) a 7 giri; 10. Busi (Fiat G.) a 8 giri. Giro più veloce: Fina in 1'42"1 alla media di 112,830 kmh.

Classe 850: 1. Arnaldo Savoia in 27'06"9, media non comunicata; 2. Viotto a 1 giro; 3. Scalabrini a 1 giro; 4. Bruno a 2 giri; 5. Biselli a 3 giri (tutti su Fiat-Abarth 850). Giro più veloce: non comunicato.

Classe 1000: 1. Rino Amighini in 25'34"6, media 120,064 kmh; 2. Binati 26'59"5; 3. Righi a 1 giro (tutti su Fiat-Abarth 1000). Giro più veloce: Amighini, in 1'33", media 123,870 kmh.

Classe 1150: 1. Rosario Pezzella in 26'04", media non comunicata; 2. «Gilena» 26'28"1; 3. Siliprandi 27'17"7 (tutti su Fiat Giannini 128); 4. Vailati (Daf 66) a 1 giro. Giro più veloce: non comunicato.

Ben otto piloti dunque in lotta pressoché ravvicinata che ancora hanno identiche possibilità di vittoria. Lo scambio di posizioni è veramente continuo, tanto che nella parte centrale della corsa (prevista sulla distanza di 24 giri) la ricerca delle scie impediva al pilota di testa di condurre per più di un giro. Al sesto giro tornava in testa Fasanella, ma dopo poco era la volta di Venanzi che cercava immediatamente la soluzione di forza. Il romano di Rieti non avrà fortuna ed a causa di un testa-coda al semaforo sarà il primo pilota ad uscire dalla lotta.

Ne approfitta quindi Verrelli, ma al giro successivo sarà Conti ad iniziare una ascesa che lo porterà ad inserirsi con decisione tra i candidati per la vittoria. Non avrà comunque la vita facile e dopo tre giri dovrà cedere la posizione a Verrelli mentre Del Fante (forse toccato da Fidotti) abbandona le sue possibilità di reinserirsi fermandosi alla Roma.

Intanto in testa Conti, Fasanella e Verrelli sembravano che avessero cominciato la gara in quel momento tanto la bagarre era accesa ed è un peccato che a sette giri dal termine Fasanella sia stato costretto a fermarsi per guai meccanici. A questo punto il suo posto veniva preso dal coriaceo Tomassini autore di una bella rimonta che gli varrà anche la momentanea prima posizione. A due giri dal termine però Conti riusciva ancora una volta a recuperare e conduceva fino alla fine.

Un «Doppio Rhum» per «GASTONE»

Decisamente bella e movimentata la gara delle 500 con Lavazza (Lavazza), Squarise (Angelino), «Doppio-Rhum» (Castelli), «Gastone» (Tamburini) e Amighini (Garavello) che si staccavano subito dal gruppo. Era questa la posizione al terzo giro ma a quel punto la gara si faceva ancora più vivace con i piloti che si alternavano al comando. Amighini (fratello minore del più celebre Rino) si girava al tornante ed anche Lavazza era costretto ad andare per prati finendo fuori causa.

Intanto i tre di testa sono sempre in lotta ravvicinatissima ma dopo 18' «Gastone» passa decisamente all'attacco. Demolisce il record sul giro e sembra avere la gara in mano. All'ultimo giro invece il colpo di scena: forse troppo sicuro di se stesso diminuisce il ritmo e subito «Doppio-Rhum» torna alle sue spalle. Entrambi però si scompongono al tornante e per Squarise si apriva la strada di una vittoria inaspettata ma comunque non demeritata.

«PAPERONE» non ce la fa

Subito dopo, sono in pista le classi 600 e 700. Per quattro giri era «Yankee» (Lanini) che accontentava la platea conducendo la gara a ritmo serratissimo. Il pilota (tra l'altro con un motore vecchio tipo per guai in prova) era poi pago della dimostrazione e si accontentava di vincere tranquillamente la 600 lasciando il compito di condurre alle macchine della 700. Per molti giri la lotta era molto aperta tra Carena (Garavello), Proietti (Falessi) e Fina (Saccione) ma dopo metà gara Proietti era costretto a fermarsi e Fina se ne andava decisamente. A sua volta Carena con guai elettrici rallentava un po' il ritmo e il ragazzo di Marsala concedeva il bis dopo la sua sonante vittoria di due settimane fa.

Ultima gara in programma quella riservata alle classi 850, 1000 e 1150. Questa volta Amighini, con l'Abarth 1000 di Garavello, concedeva a Binati (Abarth-Baistrocchi) di seguirlo per un giro poi il veronese se ne andava secondo il suo solito ed il discorso per la vittoria era chiuso. Troppo poco purtroppo è durato il duello tra Pezzella (128 Galmozzi) e «Paperone» (128 Trivellato). Infatti questo ultimo era costretto a fermarsi con la frizione fuori uso ed il pescarese Pezzella non faticava ad aggiudicarsi la terza vittoria in questa stagione.

Daniele Buzzonetti

FORNOVO - MONTE CASSIO - Gara nazionale di velocità in salita - Parma, 9 giugno 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Pier Giorgio Tortoroli (Fiat 850) 9'58"39, media 78,222; Bolognesi (Fiat 850) fuori tempo massimo.

Classe 1000 (tutti su A. 112): 1. Carlo Sidoli 9'25"21, media 82,802; 2. Bonvicini 9'30"46; 3. Campani 9'44"88; 4. Ferraro 9'46"84; 5. Ferrari 9'48"16; 6. Coppi 10'09"79; 7. «Mik» Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Giorgio Giorgi 9'13"04, media 84,736; 2. Bottazzi 9'17"89; 3. Bertolotti 9'21"36; 4. Paris 9'31"07; 5. Civolani 9'40"24; 6. Barbero 9'40"31; 7. Ceccuzzi 9'45"46; 8. Filippi

Classe 1300: 1. Bruno Bocconi (Simca R 2) 9'03"32, media 86,140; 2. Baresi (Simca R2) 9'07"93; 3. De Santis (Simca R2) 9'09"58; 4. Torelli (Simca R2) 9'09"66; 5. Rabitti (Simca R2) 9'16"54; 6. Garrone (Simca R2) 9'23"51; 7. Negro (Simca R2) 9'23"15; 8. Tenchini (Simca R2) 9'24"61; 9. Canepa (Simca R2) 9'32"19; 10. Bernacchi (Simca R2)

Classe 1600: 1. Oreste Lucini (AR GTV) 9'55"70, media 78,655.

Classe 2000: 1. «Roan» (AR GTV) 8'55"06, media 87,470; 2. Calzi (Ford Mexico) 9'23"95.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (Fulvia HF) 9'25"11, media 82,816; 2. Salamina (Fulvia HF) 9'26"40; 3. Flocchini (Matra Simca) 9'38"74.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine Renault) 8'21"73, media 93,282; 2. Pescina (Alpine R.) 8'25"92; 3. Rua (Alpine R.) 9'06"44; 4. Guastavigna (Fulvia HF) 9'36"45.

Classe 2000: 1. Francesco Lottici (Alpine R.) 9'33"08, media 81,661.

Classe 3000: 1. Pier Bartolomeo Calò (Pantera De Tomaso) 8'20"75, media 93,463; 2. Bocchi (Porsche Carrera) 8'41"51.

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Gino Gasparini 10'01"37, media 77,688; 2. «Palvo» 10'05"49; 3. Di Pasquale 10'11"46; 4. Lombardi 10'29"77; 5. Fusco 10'55"15.

Classe 600: 1. Carlo Bettazzi (Giannini) 9'05"48, media 86,585; 2. Piroli (Abarth) 9'13"01; 3. Segalini (Giannini) 9'33"58; 4. Franchini (Giannini) 9'49"20; 5. Tanghetti (Abarth) 9'52"95; 6. Caligaro (Abarth)

Classe 700: 1. Luciano Baldazzi (Abarth) 9'25"34, media 82,784; 2. Fabbri (Giannini) 9'34"82; 3. Pezzola (Giannini) 9'37"69; 4. Colla (Giannini) 9'37"84; 5. Grilli (Abarth) 9'41"07; 6. Gerardi (Abarth) 9'46"43.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth): 1. Sergio Bigliardi 8'56"88, media 87,169; 2. Castelli 9'02"93; 3. Coroni 9'03"84; 4. Carbone 9'07"42; 5. Gatti 9'10"89; 6. Pieraccini 9'25"25.

Classe 1000: 1. Vittorio Grassi (A. 112) 9'09"68, media 85,149; 2. Scapini (Fiat Abarth) 10'08"23; 3. Pierantonio (Fiat 127)

Classe 1150: 1. Giacomo Botti (Fiat G.) 8'26"49, media 92,398; 2. Bormolini (Fiat G.) 8'39"64; 3. De Martino (Fiat 128) 8'50" e 15; 4. Satta (Fiat 128) 8'58"63.

Classe 1300 (tutti su AR GTA): 1. Giordano Perego 7'55"85, media 98,345; 2. Tali 8'11"70; 3. Mercandino 8'32"99; 4. De Renzo 9'23"42.

Classe 1600: 1. Paolo Pozzi (Opel Ascona) 8'39"68, media 90,052; 2. Zini (AR GT) 8'46"82.

Classe 2000: 1. Giuseppe Confortola (AR GTV) 8'02"66, media 96,967; 2. Freschi (Ford Escort) 8'09"01; 3. Tabacco (AR GTA) 8'10"66; 4. Pedrotti (AR GTA) 8'55"15.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. «Pikimos» (Fiat Abarth) in 9'36"86, media 81,134; 2. Brambilla (Abarth OTS) 9'46"24; 3. Perissi (Fiat 850 sport) 11'11"92.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Alpine Renault) 8'22"76, media 93,080; 2. Ivana Giustri (Alpine R.) 8'34"39; 3. Saccomanno (Fulvia) 8'41"44.

Classe 1600: 1. Giulio Rossi (AR GTA) in 8'20"43, media 93,521; 2. Lucini (GTA) 8'47"33; 3. Volonterio (HF) 10'12"84.

Classe 2000: 1. Carlo Rebai (Porsche) in 8'10"40, media 95,432.

Classe 3000: 1. Giovanni Borri (Porsche Carrera RS) 7'19"07, media 106,587.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Andrea Bonvicini (Abarth Barchetta) 7'41"44, media 101,426; 2. «Ragast» (Dallara) 7'51"71; 3. Carletti (Dallara) 8'03"69; 4. Guidetti (Ferraris) 8'07"05; 5. Rebai (Abarth) 8'09"15.

Classe 1300: 1. Paolo Pogliano (Abarth Osella) 7'40"98, media 101,517; 2. «John-John» (Dallara) 7'57"96; 3. Cormio (Lola) 8'11"56.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 7'29"25, media 104,171; 2. «Roberto» (Lola) 7'29"98.

Classe 2000: 1. Giovanni Morelli (Lola 2000) 6'55"32, media 112,686; 2. Bettoni (Chevron B 23) 7'41"51.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Giovanni Morelli 6'55"32, media 112,686; 2. Borri 7'19"07; 3. Savoldi 7'29"25; 4. «Roberto» 7'29"98; 5. Pogliano 7'40"98; 6. Bonvicini 7'41"44; 7. Bettoni 7'41"51; 8. «Ragast» 7'51"71; 9. Perego 7'55"85; 10. «John-John» 7'57"96.

Strapazza anche il record MORELLI nella FORNOVO-MONTECASSIO



Un secondo al Km. più veloce!

Giovanni Morelli, con la sua Lola 2000, affronta i tornanti delle «Scale» di Piantonia, un tratto caratteristico della classica Fornovo - Montecassio

PARMA - Giovanni Morelli della Scuderia S. Michele di Parma, si è aggiudicato a tempo di primato la ventesima edizione della classica corsa in salita Parma-Poggio di Berceto, sul tratto Fornovo-Montecassio. Il pilota locale ha preceduto l'altro parmense Giovanni Borri che era alla guida di una Porsche Carrera RSR. La Lola 2000 del vincitore è salita in 6'55"32, migliorando di oltre 10" il precedente record stabilito lo scorso anno dal torinese Pilone su Abarth Osella 2000, che aveva fermato il cronometro sul tempo di 7'05"9. Morelli quindi è andato più veloce di quasi un secondo al chilometro e il fatto, già di per sé notevole, deve essere ulteriormente sottolineato in quanto Morelli aveva avvertito un notevole calo del motore a un paio di chilometri dall'arrivo. Tutto secondo pronostico, quindi.

Anche nelle prove infatti la Lola 2000 del parmense era stata la più veloce davanti alla Chevron B 23 del reggiano Marzi che si era scatenato con l'avversario più difficile per lo stesso Morelli. Marzi però non è partito. Prima della partenza il reggiano nello scaldare le gomme, ha bruciato la frizione e non ha quindi potuto prendere il via. Sparito dalla scena Marzi, Morelli ha vinto in scioltezza. Borri, che montava gomme da gara di durata, non ha infatti potuto fare di più per contrastare il passo all'avversario. Anche Bettoni, che aveva a disposizione una Chevron B 23 2000, non ha fatto di meglio.

Molti altri piloti hanno avuto modo di mettersi in luce. Per esempio, Giordano Perego, nono assoluto, che con un'Alfa GTA 1300, ha tenuto testa anche a vetture più potenti della sua; Andrea Bonvincini, che con una vecchia Abarth «barchetta» ha battuto le Dallara di «Ragastas» e Carletti.

Ma andiamo per ordine. Il per-

corso, definito dagli stessi piloti «uno dei più belli d'Italia», era in condizioni perfette. C'era il tempo che preoccupava non poco gli organizzatori. Un'ora prima della partenza, posticipata alle 15, aveva cominciato a piovere, ma poi è tornato il sole e le apprensioni sono scomparse. Sono quindi salite le vetture del gruppo 1. A questo punto vorremmo aprire una parentesi. Morelli, al termine della gara, si lamentava del fatto che le sport vengano fatte sempre partire per ultime. Secondo il pilota parmigiano dovrebbero essere proprio le vetture più potenti ad aprire la gara, così verrebbe diminuita la percentuale di

Facilitato un ritardatario: RECLAMO

● Per un « caso » nella classe 1300 gruppo 3, Giovanni Salamina ha presentato reclamo avverso a una decisione del direttore di gara. Salamina infatti aveva avuto un numero superiore a quello di Frisiani, che nelle prove aveva ottenuto il miglior tempo. Quando il pilota si è accorto che l'avversario non si era presentato alla partenza, è salito — secondo quanto ha detto lo stesso Salamina al termine della gara — senza forzare, anche perché era convinto della vittoria. Frisiani però si è presentato alla partenza in ritardo, proprio quando le ultime vetture del gruppo 3 stavano prendendo il via. A questo punto il direttore di corsa chiedeva allo stesso Frisiani se appartenesse alla classe in partenza. Ad una risposta positiva, il direttore abbassava la bandiera e Frisiani poteva partire e stabilire il miglior tempo della classe 1300 con 9'25"11. L'errore va quindi ascritto al direttore di corsa, che alla fine lo ha ammesso, adducendo come scusa di aver interpretato male l'affermazione dello stesso Frisiani che pure aveva ammesso il proprio ritardo.

rischio rappresentata dalle numerose macchie d'olio.

Nella 850 la vittoria è andata a Tortoroli che ha ottenuto un buon tempo. Nella 1000 il reggiano Sidoli con un 9'25"21 ha vinto in scioltezza sullo stesso Bonvincini. Nella 1150 la vittoria è andata all'altro reggiano Giorgi, mentre il parmense Bruno Bocconi superava il limite dei 9' con una Simca R2. Poi si sono succeduti Lucini, Roan (buono il suo 8'55"06) e Torelli, che è stato il migliore di categoria con un 8'42"78. Nella classe 1300 ha vinto Frisiani su Salamina, ma la classifica non è ancora ufficiale per un episodio che spieghiamo a parte. Nella classe 1500 Regis vinceva il duello con Pescina per una manciata di secondi mentre Lottici non aveva problemi essendo solo. Calò chiudeva la fila delle vetture del gruppo 3 con la migliore prestazione 8'20"75, che denota i problemi della vettura parmense.

Nel Gruppo 2 classe 500 Gasparini ha preceduto «Palvox», favorito, di 2", mentre Bettazzi si è scatenato nella classe 600 rifilando un distacco di 8" a Piroli, di quasi mezzo minuto a Segalini. Baldazzi ha vinto nella classe 700 ma il suo tempo non è dei migliori solo se si confronta con quello di Bettazzi. Buone quindi le prestazioni di Bigliani nella classe 850, di Botti nella 1150 e del già ricordato Perego. Nel Gruppo 4, a parte le prestazioni di Borri, sono piaciuti Caffi nella 1300 e Rossi, vincitore della 1600.

Sono quindi salite le vetture sport. Molto bravo il reggiano Bonvincini, prima della classe 1000, che è salito con una vettura vecchia ma dotata di un motore molto buono. Bello anche il duello fra Savoldi e «Roberto», che è terminato con soli 7/100' di distacco; quindi il trionfo di Morelli.

Gianluca Bacchi Modena

LODOLA il «MEXICANO» di Morrogh

MAGIONE - Sono stati finalmente comunicati, dalla scuola di Pilotaggio di Henri Morrogh, i risultati della finale del concorso per l'assegnazione di una Ford Escort Mexico fra gli allievi della scuola stessa, tenutasi a Magione il 15 maggio scorso.

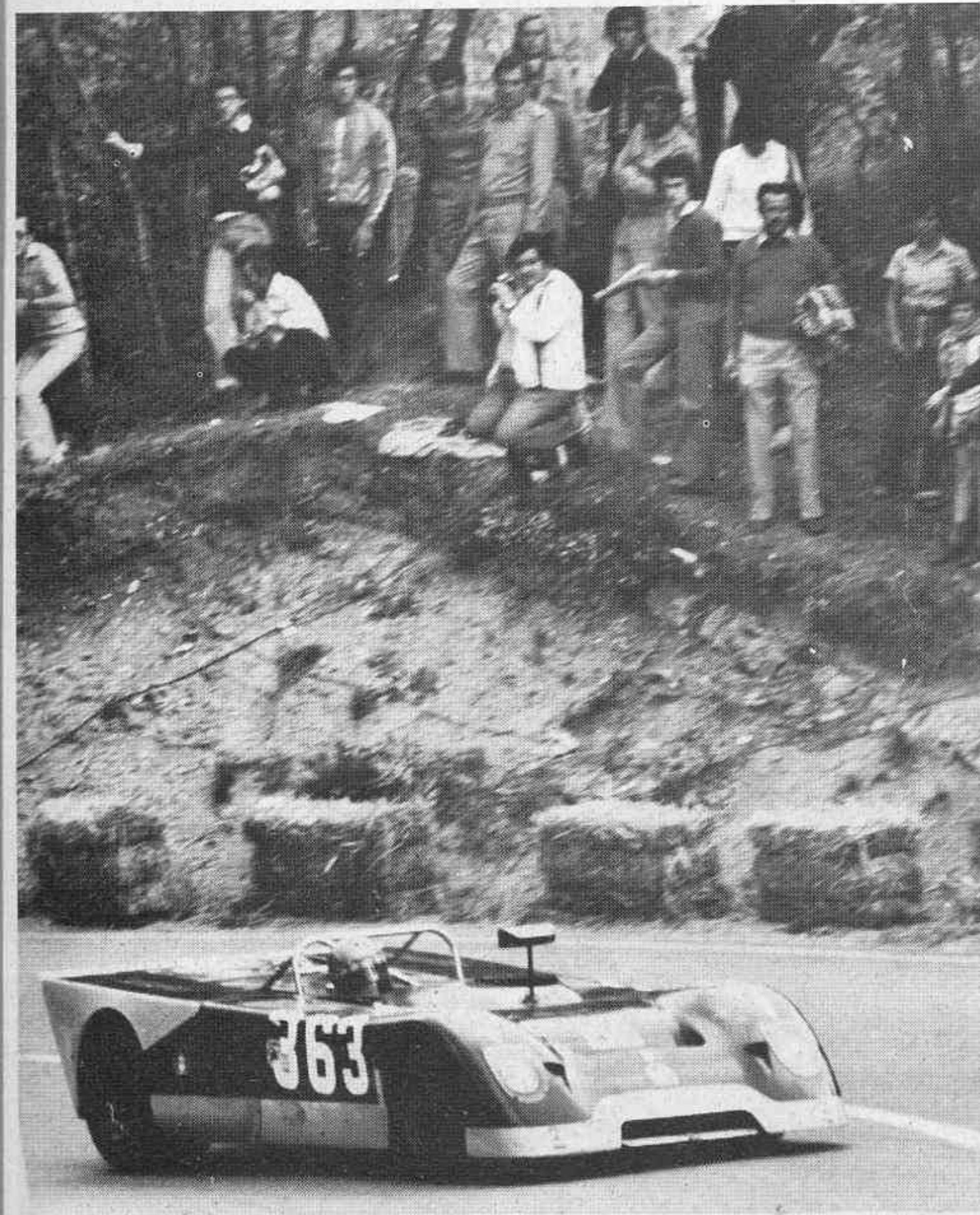
Alla prova finale, erano stati messi sei vincitori delle eliminatorie svoltesi nei mesi precedenti fra Vallelunga, Magione e Casale, ma solo cinque erano presenti in quanto l'austriaco Rohraher era stato trattenuto da impegni. Sono state fatte disputare due serie di 5 giri cronometrati, la seconda essendosi resa necessaria per verificare le capacità dei primi tre con vetture scambiate.

La prima prova è stata vinta da Stefano Prandi, mentre Ronconi e Lodola, alla guida della seconda vettura, gli sono giunti alle spalle. Nella riprova, a vetture invertite, è emerso definitivamente il milanese Renzo Lodola, che così si è guadagnato sul campo i galloni per pilotare la Ford Mexico in almeno tre gare, fra cui sicuramente la 4 Ore internazionale del Mugello in coppia con Nisini. Se darà buona prova, Morrogh ha intenzione di far poi debuttare Lodola con la Formula Ford Lotus della scuola.

Finale Concorso Ford Escort Mexico - Magione, 15 maggio 1974.

1. prova: 1. Stefano Prandi, 5'20"2, giro più veloce 1'03"7; 2. Ronconi, 5'20"7 (1'03"8); 3. Lodola 5'21"4 (1'03"6); 4. Punzi 5'29"6 (1'05"5); 5. Rossi 5'33"1 (1'04"8).

2. prova: 1. Renzo Lodola 5'14"7 (1'02"4); 2. Ronconi 5'15"3 (1'02"6); 3. Prandi 5'18"0 (1'03"0).



SCOLA senza avversari sullo SPINO (in tono minore) SABOTATA una BMW: «fuori»!

AREZZO - Un'ennesima vittoria, questa volta molto facile, di Domenico Scola nella decima edizione della Pieve Santo Stefano-Passo dello Spino, disertata purtroppo dai piloti più validi e svoltasi decisamente in tono minore. L'unico pensiero per il pilota cosentino poteva venire da Laureati, secondo miglior tempo in prova ma che ha rotto una sospensione poco prima di prendere il via, mentre scaldava la sua Lola-Abarth. Sempre da battere il record di Ortner (1971) di 6'00"5 su Abarth.

Scola ha così bissato il successo ottenuto lo scorso anno (sulla Chevron) con la March BMW, ma con un tempo superiore a quello del 1973 ed anche alle prove di vigilia. Scola ha vinto in 6'09"4 alla media di 121,800, mentre in prova aveva fat-

to segnare quasi quattro secondi in meno. Ciò è dovuto alla pioggia iniziata poco prima della partenza delle vetture sport, mentre correvano le 1600 gr. 4. Ciò ha falsato parte della gara imponendo alle vetture più veloci andature prudenziali, anche in considerazione, come hanno rilevato i piloti, delle caratteristiche del fondo stradale in molti tratti tutt'altro che regolare.

Se Scola ha rallentato il ritmo, sotto la pioggia è invece andato più forte Santamarianova con l'Abarth Osella, più veloce di circa tredici secondi rispetto alle prove, ma senza comunque impensierire Scola facendo segnare 6'32"3. Cocchetti con la Chevron si è inserito al 3. posto nella classifica generale, ciò anche in seguito al fatto che il pilota della Biondetti-Corse è stato l'ultimo a correre sull'asciutto. Bogani comunque aveva fatto suo anche il miglior tempo, quarto assoluto, nelle prove, al rientro da una non breve pausa nell'attività sportiva. Un altro GTA, questa volta il 2000 gruppo 2 di Sacchini si è piazzato al 5. posto assoluto, davanti alla AMS di Paganucci.

Se la cronaca sportiva non offre molti spunti, uno ce lo dà invece la cronaca «gialla». Il livornese Cipriani è infatti finito fuori strada col suo BMW 2002 in seguito al taglio del pneumatico posteriore destro, senza conseguenze. Ma la causa del taglio non pare naturale: appare infatti ribattuto con un martello l'attacco sotto la carrozzeria del parafrangente ed in modo da divenire una specie di coltello sulla gomma. Così infatti si è verificato alla prima curva impegnativa che ha visto «caricata» la ruota.

Niente di tutto questo nelle prove e Cipriani sostiene che si tratta di sabotaggio: infatti ha subito sporto denuncia contro ignoti e del caso si sono interessati subito i responsabili del servizio d'ordine. Un fotografo ha preso foto. La denuncia è corredata delle foto del pezzo così trattato e piegato orizzontalmente invece che verticalmente nella parte sinistra.

Per quanto riguarda la gara, iniziata con molto ritardo così come le prove, da rilevare la lotta lungo i 12,500 chilometri di Boldrini e Gonzi staccati di soli tre decimi, del successo di Chianucci fra le Simca rally; di quello di Capponi su GTA nel gruppo 2 davanti a Riccitelli su Simca R2 autore di una valida prova; nelle sport 1000 il duello tra le AMS di Gonfiotti e Stefanelli si è risolto a favore del primo, per un secondo e mezzo. Nelle altre classi netti distacchi imposti dai vincitori.

Marco Grandini

Alessandro Cochetti, con la Chevron B 21 due litri, è giunto terzo assoluto

PIEVE S. STEFANO - PASSO DELLO SPINO - Gara nazionale di velocità in salita - Arezzo, 9 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

- GRUPPO 1**
Classe 850: 1. Giuliano Peroni 8'28"2; 2. Bonechi 8'30"2; 3. «Cloubar» 8'35"8; 4. Ghini 8'36"1; 5. Fruzzetti 8'44"3; 6. Cresci 8'50"7; 7. Campana 9'11"5 (tutti su Fiat 850).
Classe 1000: 1. Adriano Boldrini 7'52"2; 2. Gonzi 7'52"3; 3. Compagnoni 7'57"3; 4. «Bazooka» 8'08"8; 5. Brenti 8'21"7; 6. Boncompagni 8'22"4; 7. Bisio 8'31"9 (tutti su A. 112).
Classe 1150: 1. Franco Betti 7'52"3; 2. Simeone 8'11"9; 3. Donnini 8'16"2; 4. Braga 8'31"8; 5. Droandi 8'33"9; 6. Fiore 8'39"3; 7. De Lorenzi 8'58"6 (tutti su Fiat 128).
Classe 1300: 1. Rosaldo Chianucci (Simca R) 7'47"2; 2. Riccitelli (Simca R) 7'48"2; 3. D'Elba (Simca R) 7'53"4; 4. Marino (Simca R) 7'55"3; 5. Schermi (Simca R) 7'57"5; 6. Bruni (Simca R) 7'57"7; 8. Benedetti (Simca R) 8'04"2; 9. «Scorpione» (Simca R) 8'04"4; 10. Menichetti (Fiat 128) 8'33"4; 11. Menichetti (Simca) 8'49"2; 12. Pieratoni (Simca) 9'02"2.
Classe 1600: 1. Franco Brocchi (AR GT) 7'47"5; 2. Croci (AR GT) 7'58"2; 3. Brucolini (AR GT) 8'06"5.
Classe 2000: 1. Massimo Aglietti (AR GTV) 7'45"1; 2. Ceccarelli (AR GTV) 7'50"4; 3. Tisci (AR GTV) 8'07"2; 4. Carisdeo (AR GTV) 8'09"4.
Classe 3000: 1. Claudio Zanucoli (Opel Commodore) 7'40"3.
- GRUPPO 2**
Classe 500: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia Fulvia) 7'42"2; 2. Canicchi (Matra Simca) 7'58"9; 3. Anna Dionisi (Lancia Fulvia) 8'17"1; 4. Scognamiglio (Fiat X 1/9) 8'18"9; 5. Fiaschi (Lancia Fulvia) 8'40"8; 6. Panichi (Lancia Fulvia) 8'49"6.
Classe 1600: 1. Attilio Salvatori (Alpine) 7'07"8; 2. «Dinos» (Alpine) 7'15"4; 3. Rossi (Alpine) 7'45"1.
Classe 2000: 1. Giulio Boninsegni (Fiat 124) 7'30"4; 2. Ripani (Lancia Beta C) 7'33"2; 3. De Vito (Lancia Beta C) 7'50"3; 4. Salvi (Fiat 124) 8'15"7; 5. Volpi (Fiat 124) 8'17"3.
Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini (Porsche) 7'11"5.
- GRUPPO 3**
Classe 500: 1. «Sassa Roll Bar» 8'18"2; 2. «Razzolino» 8'27"5; 3. Bacci 8'27"6; 4. Curti 8'35"5; 5. Spinucci 8'45"6; 6. Rotti 8'47"7; 7. Barbarossa 8'52"5; 8. Sistelli 8'55"6; 9. Fiorucci 9'07"4; 10. Ceconi 9'39"3; 11. Fiorelli 10'04"1 (tutti su Fiat 500).
Classe 600: 1. Armando Sbrilla 8'04"8; 2.



Mimmo Lo Bello ha portato ancora in gara la vecchia «barchetta» F&M

- Casciano 8'08"2; 3. Rafanelli 8'09"9; 4. Rossi 8'11"4; 5. Fracassini 8'19"9; 6. Orzioli 8'35"6 (tutti su Fiat Giannini).
Classe 700: 1. Aldo Bigazzi (Fiat Abarth) 7'50"2; 2. Romoli (Fiat Abarth) 7'59"2; 3. «Lug» (Fiat Abarth) 8'22"9.
Classe 850: 1. Attilio Brucolini (Fiat Abarth) 8'05"9; 2. Braccini (Fiat Abarth) 9'06"1.
Classe 1000: 1. Franco Palumbo (Fiat Abarth) 7'43"1; 2. Rosati (Fiat Abarth) 7'46"2; 3. Santandrea (Cooper) 7'58"3; 4. Baggiani (Fiat Abarth) 8'12"3; 5. Larini (A 112) 8'30"1; 6. Paganelli (Cooper) 8'31"8.
Classe 1150: 1. Emilio Gonnelli (Fiat 128) 7'40"2; 2. Vecchione (Fiat 128) 7'45"2; 3. Cappellini (Fiat 128) 7'51"9; 4. Volpi (Fiat 128) 8'18"1.
Classe 1300: 1. Paolo Capponi (AR GTA) 7'04"7; 2. Riccitelli (Simca) 7'05"4; 3. Diaz (AR GTA) 7'24"5; 4. «Pipino» (Mini Cooper) 8'05"7; 5. Ghignoni (AR GTA) 8'07"4; 6. Boccilucci (NSU TT) 9'05"4.
Classe 1600: 1. Antonio Conducci (BMW) 7'01"2, media 106,837; 2. Iacoangeli (AR GTV) 7'06"9; 3. Patangio (AR GTV) 7'38"4; 4. Turi (AR GTV) 8'47"8; 5. «Katia» (Fiat 124) 8'58"6.
Classe 2000: Sacchini (AR GTA) 6'49"9, media 109,782 kmh; 2. Guarducci (Opel Ascona) 8'01"7; 3. Marioli (Ford Escort) 8'02"4.
- GRUPPO 4**
Classe 1300: 1. Antonio Palmas (Fulvia Z)

- 7'05"5; 2. Chieli (Lancia R.) 7'17"6; 3. De Ruggiero (Fulvia Z) 8'22"4; 4. Di Marco (Simca) 8'31"3.
Classe 1600: 1. Ettore Bogani (AR GTA), 6'47"8, media 110,348 kmh; 2. Madia (Fulvia) 7'00"3; 3. Maretti (Fulvia) 8'03"5.
Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche) 7'29"1; 2. Zoppis 7'32"6.
Classe oltre 2000: 1. Gianni Sani (Porsche) 8'30"7.
- GRUPPO 5**
Classe 1000: Ildo Gonfiotti (AMS) 7'06"0, media 105,630; 2. Stefanelli (AMS) 7'07"5; 3. «X X» (Abarth) 7'16"9; 4. Muccini (Ford) 8'03"7; 5. Merendi (Bandini) 8'26"2; 6. Carmignani (ATS) 8'31"7.
Classe 1300: 1. Renato Arfe (AMS) 6'58"5, media 107,500; 2. Giovannelli (Abarth) 7'24"2.
Classe 1600: 1. Paganucci G. (AMS) 6'57"1, media 108,887; 2. Lo Bello (Lancia F.) 7'59"2.
Classe 2000: 1. Domenico Scola (March BMW) 6'09"4; 2. Santamarianova (Abarth) 6'32"3; 3. Cochetti (Chevron) 6'41"3.
- CLASSIFICA ASSOLUTA**
 1. Domenico Scola (March BMW) 6'09"4, media 121,800; 2. Santamarianova (Abarth Osella) 6'32"3; 3. Cochetti (Chevron B 21) 6'41"3; 4. Bogani (AR GTA) 6'47"8; 5. Sacchini (AR GTA) 6'49"9; 6. Paganucci (AMS) 6'57"1.

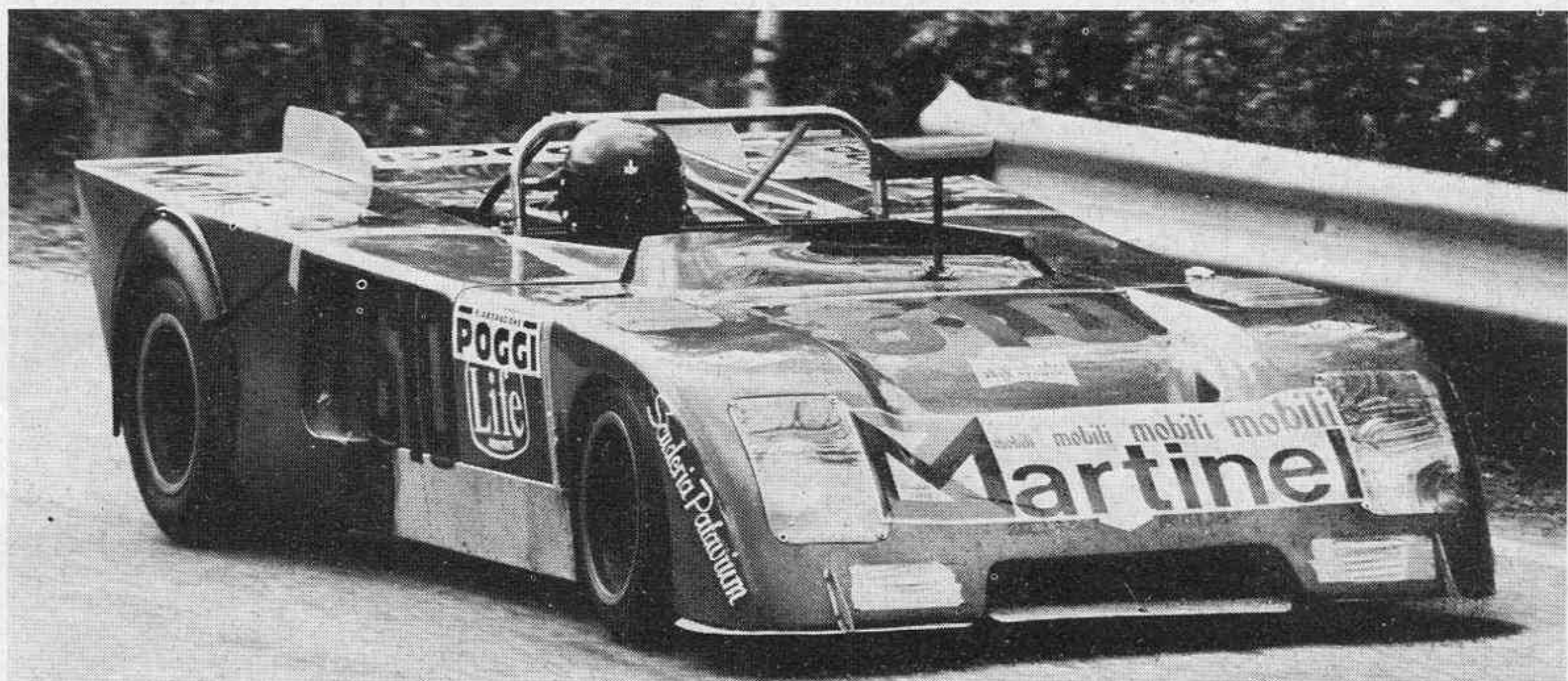
Anche F.ITALIA per il battesimo del MUGELLO

FIRENZE - Anche le monopo-
posto Formula Italia corre-
ranno il 23 giugno sul Mu-
gello in occasione della inau-
gurazione del nuovo autodro-
mo, secondo quanto disposto
dalla CSAI in seguito al rin-
vio di altre due gare di que-
sta classe. Pertanto salgono
ad undici le corse in pro-
gramma sul Mugello il 23 in
quanto vi saranno due batte-
rie Formula Ford e finale,
due batterie Mexico e finale,
due manches della 5000 e le
due batterie e la finale Italia.
Verifiche e prove di qualifi-
cazione venerdì e sabato. Do-
menica le gare inizieranno al-
le ore nove con la Formula
Italia prima batteria ed alle
9,30 la seconda. Poi le batte-
rie F. Ford e Mexico. Al-
le ore 15 prima manche 5000,
poi finale Ford, finale Mexi-
co, finale Italia ed alle 18,30
la seconda manche 5000.

● La Scuderia Mugello co-
munica che la gara di regola-
rità « Coppa della Consuma »,
in calendario il giorno 21 lu-
glio, è stata rinviata al primo
settembre per ragioni orga-
nizzative.

Il recordman della BRESSANONE - S. ANDREA (Bruno BONACINA) non è riuscito a resistere a RANZOLIN vincitore al ritmo di 7" in meno

Battuto due volte



Giuseppe Ranzolin, alla guida della Chevron 1300 con motore Armaroli-Negrini, nuovo recordman della gara

BRESSANONE - L'attesa degli ap-
passionati non è andata delusa per
quanto riguarda la prova di velo-
cità in salita valevole per il Cam-
pionato Triveneto della specialità,
Trofeo Città di Bressanone e Trofeo
Tony Pelizzoni, organizzata con la
consueta partecipazione e perizia
dal Moto Auto Club di Bressanone
e dall'Automobile Club di Bolzano.
L'attesa non è andata delusa giac-

ché il record del tracciato della
Bressanone-S. Andrea, considerata
una tra le più interessanti corse in
salita, detenuto dal torinese Bru-
no Bonacina, ottenuto nella prece-
dente edizione col tempo di 3'44"8
alla media di 80,07 è stato nettamen-
te battuto.

Protagonista della brillante im-
presa è stato Giuseppe Ranzolin del-
la Scuderia Patavium che su Che-

vron ha abbassato di quasi 7" il li-
mite precedente portandolo esatta-
mente a 3'36"99 alla elevata media
di 82,60 kmh.

La prova è stata caratterizzata da
un'appassionante lotta tra il torine-
se Bonacina, detentore del record
del tracciato e Giuseppe Ranzolin.
La battaglia è stata avvincente e
ricca di spunti. Lo stesso Bonacina,
che pilotava un'Abarth Osella ha

fatto registrare un tempo di rilievo
(3'37"88) superiore di quasi un se-
condo a quello ottenuto da Giusep-
pe Ranzolin classificatosi primo del-
la classe 2000-3000 del gruppo 5. Lot-
ta serrata anche per le altre posi-
zioni di primo piano della classifica
assoluta.

Al terzo posto si è classificato Lu-
ciano Lovato della Peg Pordenone
su Lola, primo della classe 1600
Gr. 5 protagonista di una prova ri-
marchevole.

Sensibilmente superiori i tempi
fatti registrare dagli altri piloti co-
me Franco Zaniratti, dell'Automo-
bile Club di Firenze su Abarth Ose-
lla, « Carter » della Conegliano Cor-
se su Alpine Renault, primo nella
classe 1600 gr. 4 e di Mario Ruoso
della Peg Pordenone su Ford Escort,
primo nella classe 2000 Gr. 2. Le
condizioni atmosferiche fortunatata-
mente non hanno ostacolato questa
bella competizione nazionale di ve-
locità in salita sia nelle prove uffi-
ciali che durante la corsa.

Lungo il tracciato di gara dello
sviluppo complessivo di cinque chi-
lometri con partenza dalla località
Millan e arrivo a Sant'Andrea, una
piccola frazione divisa in due lun-
go la strada che porta ai campi di
sci della Plose, si sono assiepati nu-
merosissimi appassionati provenien-
ti da ogni parte delle tre Venezie ed
anche da oltre confine.

Da segnalare la nutrita parteci-
pazione di piloti a conferma dell'in-
teresse della competizione e la per-
fetta riuscita della gara, premio del-
l'impegno e del lavoro che hanno
dovuto affrontare gli organizzatori,
in testa ai quali i dirigenti del Moto
Autoclub di Bressanone e dell'Auto-
mobile Club di Bolzano.

A completamento della manife-
stazione in serata, presso il teatro
Chopin di Bressanone, presenti au-
torità civili e sportive della pro-
vincia di Bolzano e della zona, ha
avuto luogo la cerimonia delle pre-
miazioni con la consegna degli ar-
tistici trofei e delle numerose tar-
ghe.

Attilio Trivellato

5. BRESSANONE-S. ANDREA - gara nazionale
di velocità in salita - Bressanone, 9 giugno
1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Luigi Carletto (Fiat 850)
4'47"82; 2. Predonzan (Fiat 850) 4'48"53;
3. Spiller (Fiat 850) 4'50"18; 4. Ragazzi
(Fiat 850) 4'53"68; 5. Bortolomazzi (Fiat
850) 4'54"39; 6. Cinel (Fiat 850) 4'54"51;
7. Accorsi (Fiat 850) 4'55"79; 8. Vicenzi
Classe 1000: 1. Elio Riganti (A-112) 4'32"25;
2. Baribbi (A-112) 4'34"14; 3. Dallavecchia
(A-112) 4'36"66; 4. Veschetti (A-112) 4'38"
01; 5. « Piromax » (A-112) 4'44"63; 6. Dell'
Antonia (A-112) 4'44"92; 7. Piva (Fiat 850
Coupé) 4'57"82; 8. Mestrinar (A-112)

Classe 1150: 1. Pier Luigi Grassetto (Fiat
128) 4'28"20; 2. Bortolani (Fiat 128) 4'33"
e 15; 3. Bradaschia (Fiat 128) 4'34"16; 4.
Picco (Fiat 128) 4'38"32; 5. Concina (Fiat
128) 4'42"83; 6. La Valle (Fiat 128) 4'45"34;
7. Modesto (Fiat 128) 4'49"36; 8. Rossi
Classe 1300: 1. Erich Angerer (Simca Rally)
4'14"55; 2. Palombi (Simca Rally) 4'21"23;
3. Accorsi (Simca Rally) 4'26"74; 4. « Pigi »
(Simca Rally) 4'28"43; 5. D'Agata (Simca
Rally) 4'28"72; 6. Thun (Simca Rally) 4'29"
e 16; 7. Ranzato (Simca Rally) 4'29"70;
8. Callegaro (Simca Rally) 4'30"01; 9.
Proslaker (Simca Rally) 4'30"77; 10. Cogato
Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali (Alfa Ro-
meo) 4'13"12; 2. Tacchini (Alfa Romeo)
4'15"79; 3. « Igor » (Alfa Romeo) 4'23"58;
4. Cipolat (Fiat 124) 4'38"49; 5. Sola
(Alfa Romeo) 4'49"03; 6. Kuntner (BMW)
4'51"49.

Classe oltre 2000: 1. « Sprintino » (BMW)
4'21"46.

Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (Alfa Ro-
meo) 4'25"36; 2. Chidini (Alfa Romeo)
4'28"21; 3. Crivellaro (Alfa Romeo) 4'34"
4. Profunser (Alfa Romeo) 4'35"28; 5. Bri-
gantini (Alfa Romeo) 4'36"75; 6. Kircher
(Alfa Romeo) 4'38"05; 7. Chiaro (Alfa Ro-
meo) 5'19"19.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Franco Lutmann (Fiat 500)
4'43"75; 2. Nerini (Fiat 500) 4'44"92; 3.
Zanoni (Fiat 500) 4'48"22; 4. Fontana (Fiat

500) 4'51"13; 5. Nicodemi (Fiat 500) 4'55"
e 82; 6. Ferrario (Fiat 500) 5'38"46.

Classe 600: 1. Albino Togni (Fiat 600)
4'39"48; 2. « Ciarli » (Fiat 600) 4'45"67;
3. Pavan (Fiat 600) 4'46"73; 4. Parlato (Fiat
600) 4'49"71; 5. Pavanello (Fiat 600) 4'50"44;
6. Della Ca (Fiat 600) 5'10"72.

Classe 700: 1. Antonio Valente (Fiat) 4'28"
e 93; 2. Menapace (Fiat) 4'29"41; 3. Cara-
maschi (Fiat) 4'31"81; 4. Girlando (Fiat)
4'33"21; 5. Nardi (Fiat) 4'48"46.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat 850)
4'12"03; 2. Carlini (Fiat 850) 4'25"15; 3.
Pace (Fiat 850) 4'51"23; 4. Fantinel (Fiat
850) 5'12"19.

Classe 1000: 1. Jolao Strenghetto (Fiat A-
barth) 4'00"88; 2. Trolese (NSU TT) 4'22"
e 88; 3. Liotta (Fiat 127) 4'37"52; 4. Sar-
tori (Fiat 127) 4'48"91; 5. Fusaro (A-112)

Classe 1150: 1. Antonio Bommartini (Fiat
128) 4'11"44; 2. Pettenu (Fiat Giannini)
4'25"18; 3. Rasa (Fiat 128) 4'27"93.

Classe 1300: 1. Silvano Pittini (Alfa Romeo)
3'58"19 alla media di 75,567 kmh; 2. Gar-
gan (Fiat 128) 4'03"86; 3. Hanny (Fiat 128)
4'04"45; 4. Menon (Alfa Romeo) 4'43"25.

Classe 1600: 1. Elio Filipuzzi (Alfa Romeo)
4'00"43; 2. Campesan (BMW) 4'02"99; 3.
Pellanda (BMW) 4'04"93; 4. Baldan (BMW)
4'16"61; 5. Rigolo (Alfa Romeo) 4'23"23;
6. « Rubio » (Alfa Romeo) 4'35"92; 7.
Cenini (Alfa Romeo) 4'45"41; 8. Busacchi
(Renault Gordini) 4'46"10.

Classe 2000: 1. Mario Ruoso (Ford Escort)
3'50"23, media 78,193 kmh; 2. Brunner
(Alfa Romeo) 3'55"16; 3. Mastrocola (BMW)
4'23"14; 4. Nobite (Opel Ascona) 4'29"14;
5. Toajari (Ford) 4'32"03.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Alberto Peroni (Lancia Ful-
via) 4'35"16; 2. Del Mas (Lancia Fulvia)
4'35"27; 3. Facco (Fiat X 1/9) 4'38"02; 4.
De Zen (Lancia Fulvia) 4'39"62; 5. Dal
Bello (Lancia Fulvia) 6'32"88.

Classe 1600: 1. Mario Donà (Alpine Ren-
ault) 4'01"24; 2. Busa (Alpine Renault)
4'04"02; 3. Campaci (Alpine Renault) 4'05"
e 43; 4. Baso (Alpine Renault) 4'05"46; 5.
Cipriani (Alpine Renault) 4'06"18; 6. Ber-
gamaschi (Alpine Renault) 4'14"23; 7.
« Winchester » (Alpine Renault) 4'17"06; 8.

Aguzzoni (Alpine Renault) 4'20"59; 9. Fi-
lipuzzi (Lancia HF) 4'36"04.

Classe 2000: 1. « R.B. » (Alpine Renault)
4'07"76; 2. Siena (Fiat 124) 4'15"40; 3. Za-
nini (Fiat 124) 4'17"06; 4. Toffoli (Fiat 124)
4'18"62; 5. « Lorenzo » (Fiat 124) 4'31"11;
6. Ferlito (Fiat 124) 4'33"78; 7. Accorsi
(Fiat 124) 4'40"41.

Classe oltre 2000: 1. Ruggero Parpinelli (De
Tomaso) 3'58"25; 2. Simeaner (Porsche)
4'11"66; 3. Saage (Porsche) 4'28"57.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Abarth OT)
4'19"22; 2. Azzalini (Abarth OT) 4'23"11.

Classe 1300: 1. Gian Carlo Bonchi (Lancia)
4'10"60; 2. « Edi » (Lancia) 4'25"48; 3.
« Archimede » (Fiat X 1/9) 4'31"77.

Classe 1600: 1. « Carter » (Alpine Renault)
3'49"77 media 78,32 kmh; 2. « Brunone »
(Alfa Romeo) 4'03"75; 3. Daniele (Alfa Ro-
meo) 4'08"16; 4. Da Lio (Lancia) 4'25"58.

Classe 2000: 1. Massimo Ronconi (Porsche)
4'14"36; 2. Chiandusi (Opel GT) 4'45"50.
Classe oltre 2000: 1. Ottorino Zarattin (Por-
sche) 4'28"80.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. « Alan » (Fiat Abarth) 3'50"
24, media 78,12 kmh; 2. Patù (Fiat Abarth)
3'56"23; 3. Vannini (AMS) 4'01"50; 4. Bru-
neta (Fiat Abarth) 4'01"75.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron)
3'36"99, media 82,95 kmh; 2. Marzotto (Hait)
3'55"08; 3. Tullio (Fiat) 4'29"31.

Classe 1600: 1. Luciano Lovato (Lola) 3'41"
52, media 81,25 kmh; 2. Sanetti (Alfa Ro-
meo) 3'52"27; 3. Niccolosi (Chevron) 3'58"
e 23; 4. Baldo (Chevron) 4'13"13.

Classe 2000-3000: 1. Bonacina Bruno (Abarth
Osella) 3'37"88, media 82,60 kmh; 2. Za-
niratti (Abarth Osella) 3'44"97.

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Giuseppe Ranzolin (Chevron) 3'36"99,
media 82,95 kmh (nuovo record); 2. Bo-
nacina (Abarth Osella) 3'37"88; 3. Lovato
(Lola) 3'41"52; 4. Zaniratti (Abarth Osella)
3'44"97; 5. « Carter » (Alpine Renault) 3'49"
e 77; 6. Ruoso (Ford Escort) 3'50"23; 7.
« Alan » (Fiat Abarth) 3'50"24; 8. Sanetti
(Alfa Romeo) 3'52"27; 9. Alviee 3'55"08;
10. Brunner (Alfa Romeo) 3'55"16.

Non cambia la jella in
F. 5000 a Zandvoort

PILETTE fora GETHIN o.k.

ZANDVOORT - Il vincitore 1973 del campionato Rothmans di F. 5000, Teddy Pilette, quest'anno non ha molta fortuna nella serie. In Olanda ha vinto Gethin, ma si deve proprio dire che in ogni round il belga è considerato il favorito, giudizio giustificato dai suoi tempi più veloci in prova e dalle posizioni al palo.

Al via della gara, che prevedeva 30 giri, Pilette ha subito preso il comando precedendo Gethin, Evans, Edwards su Lola, Craft, Wunderink, entrambi su Chevron B24, Ashley su Lola, Holland su Trojan, Magee e Lella Lombardi, tutti e due su Lola T330. Seguivano altri diciannove concorrenti (al via era assente la Lola T332 di Schuppan che, dopo avere rotto il motore in prova, si era ritirato non essendo disponibile un motore di ricambio).

Dopo un paio di tornate, Pilette, Gethin ed Evans si sono staccati dagli altri ed è stato subito evidente che la lotta si sarebbe svolta fra questi tre piloti, più o meno a parità di meriti. Talmente a parità che i tentativi sia di Gethin che di Evans di superare Pilette erano privi di possibilità di riuscita. Alle loro spalle si era presto creata una situazione chiara, col conduttore in quarta posizione, Edwards, l'unico capace di tenere nella sua visuale i leaders, da una distanza di circa trenta metri; staccato di 3" seguiva Craft che si era aperto un varco con i battaglieri Wunderink, Ashley e Holland, mentre Lella Lombardi occupava un solitario nono posto, staccata di 15" dai tre. Magee si era già ritirato al quarto giro, per rottura di un pistone.

All'ottavo giro Pilette è riuscito ad aprirsi un piccolo ma solido distacco di vari metri, nei confronti dei suoi due inseguitori, e lo ha conservato fino alla quindicesima tornata, quando di nuovo il destino avverso lo ha colpito: ha forato ed è quindi dovuto andare al box per cambiare la ruota destra anteriore. Il lavoro è stato svolto rapidamente, ma ciononostante il belga, quando è tornato in pista, si è trovato in ottava posizione, dietro a Lella Lombardi, a Wunderink e Holland che duellavano ancora, a Craft, ad Edwards e ai due principali avversari, Evans e Gethin. Nei restanti quattordici giri Gethin è riuscito a stare davanti a Evans, il cui motore Chevrolet messo a punto da Smith non era assolutamente abbastanza potente per avere la meglio sulla Chevron B28 con motore Chevrolet Morand di Gethin.

Terzo e quarto al traguardo Edwards e Craft, dopo una corsa regolare, mentre uno scoraggiato Pilette ha occupato il quinto posto, essendo riuscito a portarsi davanti a Wunderink e a Lella Lombardi. Holland, quinto agli inizi, aveva rinunciato al ventesimo giro, quando si era rotto un pistone.

Nonostante problemi di carburazione (durati per tutta la gara) per i quali il motore perdeva potenza accelerando in uscita delle curve, Lella Lombardi (che trovava il circuito difficile, anche se le piaceva) si è piano piano portata quasi contro la coda della Chevron di Wunderink, ma la gara non era abbastanza lunga perché la ragazza potesse superare l'ormai stanco olandese. Ottavo il compagno di squadra di Lella, Ian Ashley, seguito dal pilota olandese di Formula Ford Verhoeven.

Chiel van der Heyden

Gara di F. 5000 - Zandvoort - 3 giugno - Corsa valevole per il campionato Rothmans di F. 5000

LA CLASSIFICA - 30 giri
1. Gethin (Chevron B28) 42'19"4, media kmh 179,827; 2. Evans (Lola T332) 30 giri; 3. Edwards (Lola 332) 30 giri; 4. Craft (Chevron B24) 30 giri; 5. Pilette (Chevron B28) 30 giri; 6. Wunderink (Chevron B24) 30 giri; 7. Lombardi (Lola 330) 30 giri; 8. Ashley (Lola T330) 29 giri; 9. Verhoeven (Lola T330) 29 giri; 10. Robinson (Robinson-McLaren) 28 giri; 11. Luyendyk (Chevron B24) 28 giri; 12. Have (McLaren) 28 giri; 13. Wattiez (Lola T330) 27 giri.

E' fallita la gestione di NIVELLES (ma c'è anche retroscena politico)

BRUXELLES - Le Coppe Benelux rappresentano una delle grandi manifestazioni automobilistiche della stagione belga. Infatti, non sono forse valevoli per il campionato europeo GT? Ebbene, gli organizzatori hanno preso una decisione grave, annullando semplicemente la prova, senza fornire un motivo e limitandosi a dire che le ragioni sono indipendenti dalla loro volontà.

La faccenda sembra chiaramente molto semplice: forse anche un po' troppo semplice, essendo questa decisione indubbiamente nata soprattutto per via delle nuove difficoltà che affronta attualmente il circuito di Nivelles, ove doveva svolgersi la manifestazione.

Bisogna anche aggiungere che all'ultimo minuto gli organizzatori hanno visto sparire bruscamente la loro speranza di ottenere un aiuto economico. La soppressione della corsa è resa ancor più triste dal fatto che si aggiunge ai problemi di fronte ai quali si trova oggi lo sport automobilistico belga in generale e, in special modo, le competizioni previste per il circuito di Nivelles.

Il circuito di Nivelles, stando a quanto asseriscono tutti i piloti, soprattutto quelli di F.1, è, insieme con quello del Castellet, uno dei più sicuri del mondo. Si ricorderà che non molto tempo fa fu posto in stato fallimentare dal tribunale commerciale di Nivelles. Il curatore designato non impedì lo svolgimento delle gare previste, far le quali il GP del Belgio che, del resto, ottiene un ottimo successo. Nel frattempo, però, una nuova minaccia si è abbattuta sul circuito e oggi ci si chiede come finiranno le cose.

Robert Benoit, amministratore della Capenib, soicetà che gestiva il circuito messo in fallimento era anche amministratore di una impresa per lavori di asfaltatura,

«Entreprises Benoit», che è stata a sua volta dichiarata fallita dal tribunale del commercio. E qui è necessario dire che uno dei principali creditori del circuito fallito era appunto questa impresa e che il suo fallimento dipende ovviamente dall'altro.

Si è ben lungi dal conoscere tutti i retroscena della faccenda, che diventa sempre più tenebrosa, per non dire sordida. Infatti, anche se è certo che Benoit ha commesso qualche sbaglio, ciò non toglie che ci si è accaniti per rovinarlo e ci si è riusciti, tanto per quanto riguarda il circuito che la sua impresa privata.

Non sarebbe del resto sorprendente che sotto c'entrasse anche la politica. Resta il fatto che in tutta questa storia lo sport automobilistico belga non fa una bella figura, tutt'altro anzi. Sul piano sportivo, quello che c'interessa maggiormente, è chiaro che le conseguenze sono molto gravi. E qui occorre dire, tra l'altro, che erano gli operai dell'impresa a occuparsi permanentemente della manutenzione del circuito, con materiale moderno appartenente appunto all'impresa. Dopo il fallimento alcuni di questi operai sono stati ringraziati e licenziati mentre altri sono sotto inchiesta.

Anche se il circuito non è ancora completamente abbandonato, ci si chiede fino a quando non lo sarà. Bisogna sperare che le cose precipitino di nuovo, però questa volta nel senso buono.

Aspettando, la situazione di Nivelles permane drammatica tanto più che il circuito rappresenta un complesso di grande interesse, uno strumento fuori del comune e di sicurezza assoluta. Detto questo, potrebbe sempre succedere che un gruppo finanziario lo rilevasse, ma in ogni modo le soluzioni non sono molto numerose.

a. r.

Una seria ipoteca sul titolo di «CADETTO 1974»

GIANOLI bis d'autorità

MONZA - Il brianzolo Anacleto Gianoli comincia a fare sul serio. Aveva già vinto una gara, e ora ha fatto il bis. Entusiasmo alle stelle per i suoi numerosissimi fans e soprattutto una seria ipoteca sul titolo «cadetto 1974». E' forse ancora un po' troppo presto per poterlo affermare categoricamente (mancano ancora sei gare prima della conclusione della decima edizione del Trofeo cadetti Agip), è certo comunque che l'alfiere della scuderia Allegrini appare il più autorevole candidato a scrivere il proprio nome sull'albo d'oro della serie. Una serie di gare sempre più seguita dal pubblico che accorre numerosissimo la sera per assistere alle evoluzioni sulla pista junior dell'autodromo di Monza di un nugolo di giovincelli che credono nello sport dell'automobile forse anche troppo. Anche questa sera infatti gli iscritti erano numerosi (ben 81) e questa è l'ulteriore conferma di una «formula» che evidentemente ha una sua validità.

Ventidue vetture schierate per la prima batteria. In prima fila la Grasselli di Pessina (il vincitore della terza prova) e la Mig di Mercatelli (il vincitore della prima prova del Trofeo). L'avvio è piuttosto convulso. Alla variante, infatti, già al primo giro una decina di vetture restano coinvolte in una serie di testa-coda. A metà dei dodici giri di corsa è la Repetto di Luciano Cairoli che rimane sola al comando e che terrà fino alla conclusione.

Anche per la seconda batteria sono ventidue le vetture che si schierano. In prima fila la RGB di Anacleto Gianoli e la Lab di Franco Bosio. Ben presto la corsa diventa un fatto personale tra la Melesi di Bruno Ottini e la RGB di Gianoli. I due staccano nettamente il gruppo che compone questa batteria. Solo Franco Bosio e Gerolamo Boschini su vettura denominata Califfi riescono a «tenere» in qualche modo se pure molto staccati per poter aspirare al successo. La

Melesi e la RGB si avviano così a disputare l'inevitabile volata conclusiva. Prevale per un decimo di secondo l'alfiere della scuderia meneghina davanti a quello della scuderia Allegrini.

La terza batteria è ugualmente avvincente. Ventidue i partenti con Miragliotta e Macchi in prima fila. Sarà proprio Macchi a far sua la partita nonostante la strenua resistenza del sempre più bravo Leo Bartoli, un pilota che vedremo molto meglio al volante di vetture di formula superiore.

Ed eccoci alla finale che come nelle precedenti occasioni si rivela ricca di agonismo. Come accennavamo all'inizio il successo va al pilota della RGB, quell'Anacleto Gianoli che ora diventa la lepre da inseguire a tutti i costi se i vari Bartoli, suo più accanito rivale, Ottini, Cairoli, Bosio non vogliono definitivamente accantonare ogni speranza di concludere vittoriosamente la decima edizione del Trofeo cadetti Agip. Non sarà facile per questi piloti recuperare il terreno perso. E Gianoli del resto oltre a mettere sulla bilancia la sua indiscussa bravura può anche contare su un mezzo meccanico che i fratelli Ragaiolo curano perfettamente. Ma nello sport, si sa, l'imprevedibile è sempre lì in agguato, per cui non è detto che quello che oggi appare abbastanza definito possa essere rimesso di nuovo tutto in discussione. Ci vorrà solo un po' di pazienza per sapere come andrà a finire.

Roberto Andreis

«TROFEO CADETTI AGIP» - Quarta prova - Autodromo di Monza - 6 giugno 1974

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

1. Luciano Cairoli (Repetto) in 15'25"6, media 112,247 kmh; 2. Brioschi (Repetto) 15'29"; 3. Bionda (Lab) 15'29"; 4. «Gioris» (Repetto) 15'32"9; 5. Filippini (Lab) 15'33"4; 6. Mae-

stri (Lab) 15'36"6; 7. Cappellotto (Repetto-SLA) 15'36"7; 8. Frigerio (Pozzoni-Repetto) 15'58"9; 9. Serafini (De Rui) 16'02"4; 10. Sario (Vigezzi) 16'02"6; 11. Pessina (Grasselli) 16'06"; 12. Ozzello (Santandrea) 17'07".

2. BATTERIA

1. Bruno Ottini (Melesi) 15'00"6, alla media di 115,336 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'00"7; 3. Bosio (Lab) 15'15"; 4. Boschini (Califfi) 15'32"4; 5. Seresina (Melesi) 15'32"5; 6. Teli (Frimar) 15'35"; 7. Capra (Daco) 15'37"; 8. Ceria (Repetto) 15'47"4; 9. Cascone (Melesi) 15'51".

3. BATTERIA

1. Antonio Macchi (Repetto) in 15'19"2, alla media di 113,028 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 15'19"8; 3. Miragliotta (Melesi) 15'24"6; 4. Bianchi (Melesi) 15'33"; 5. Piccaluga (Sace 72) 15'43"2; 6. Brosadola (Santandrea) 15'55"5; 7. Mandelli (Repetto) 15'55"7; 8. Minellono (Lab) 15'55"8; 9. De Amicis (Santandrea) 16'24"9; 10. Chiorazzo (Vargiu) a 1 giro.

FINALE

1. Anacleto Gianoli (RGB) 24'55"8, alla media di 115,704 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 24'57"2; 3. Cairoli (Repetto) 24'57"2; 4. Bosio (Lab) 25'39"; 5. Miragliotta (Melesi) 25'39"4; 6. Bionda (Lab) 25'40"8; 7. Cascone (Melesi) 25'49"8; 8. Brioschi (Repetto) 25'54"; 9. Maestri (Lab) 26'03"5; 10. Ceria (Repetto) 26'09"4; 11. Mandello (Repetto) 26'09"; 12. Cappellotto (Repetto-Sala) 26'09"4; 13. Sofia (Sofia) 26'10"2; 14. Boschini (Califfi) 26'17"5; 15. Macchi (Repetto) a 1 giro; 16. «Gioris» (Repetto) a 1 giro; 17. Piccaluga (Sac 72) a 1 giro; 18. Teli (Frimar) a 1 giro; 19. Filippini (Lab) a 1 giro; 20. Capra (Daco) a 7 giri.

CLASSIFICA TROFEO CADETTI

(dopo la quarta prova)

1. Gianoli punti 20; 2. Miragliotta 12; 3. Pessina 12; 4. Bosio 9; 5. Mercatelli 9; 6. Bartoli 6; 7. Macchi 6; 8. Bionda 4; 9. Cairoli 4; 10. Carini 4; 11. Ottini 4; 12. Sario 4; 13. Bianchi 2; 14. Minellotto 2; 15. Missaglia 1; 16. Quartera 1.

CLASSIFICA CONDUTTORI

1. RGB punti 20; 2. Melesi 18; 3. Lab 12; 4. Grasselli 12; 5. Repetto 10; 6. Mig 9; 7. Santandrea 4; 8. Vigezzi 4; 9. Maco 1.

Nella 12 ORE IXELLES

Vince anche in Belgio la 124 Abarth

BRUXELLES - Questa settimana prova del campionato belga dei rallies vinta da Didi-Lopes, non ha riscosso tutto il successo previsto dagli organizzatori. Trattandosi di una gara internazionale, si sarebbe potuto in effetti prevedere una partecipazione straniera più massiccia. Comunque, anche se al via erano pochi — 37 vetture in tutto — e se i forestieri erano meno numerosi del solito, erano però di « qualità », fatto che serviva a compensare la quantità.

La fama della « 12 Ore di Ixelles » (prova annullata alla fine del 1973 per via delle restrizioni petrolifere), è nota da tempo, prima di tutto perché i suoi organizzatori conoscono bene il loro mestiere, inoltre perché, nella maggioranza, si tratta, di ex rallyisti. In poche parole, per l'edizione 1974 si è scelto un percorso molto interessante, molto selettivo e privo di qualsiasi tratto facile.

Poiché la corsa comprendeva un « prologo » che conduceva gli equipaggi da Bruxelles a Sombrefe, prima si svolgeva una prova speciale, che precedeva il via verso il circuito di Nivelles ove c'era una corsa con partenza individuale, di dieci giri. Dopo i concorrenti si portavano a Rebecq, che si potrebbe definire il « centro » della competizione, con l'avvio delle tre « boucles » di km. 116, ognuna con una tappa speciale. A Sombrefe i più veloci erano i tedeschi Brink e Idel, su Porsche Carrera. A Nivelles, ove non è mancata la pioggia all'appuntamento, la pista molto scivolosa ha permesso di assistere ad un vero festival di derapate. Pedro e Delferier (vincitori del recente Rally del Marocco) davano le migliori prestazioni assolute, al volante della loro BMW speciale. Precedevano Didi-Lopes (Fiat-Abarth spider) e Moortgat-Audy su Escort.

Venivano annunciati due ritiri e alla conclusione erano 35 le vetture che si presentavano al via alla prima delle tre « boucles ». Esaminando i carnets si rilevava però che Pedro era penalizzato... per anticipo! A questo punto la preferito rinunciare. Gustafson-Declercq (BMW), altri favoriti, erano costretti all'abbandono da una foratura. Quanto a Plas-Maes, leaders del campionato belga dei rallies, alla loro Gordini si rompeva il ponte, mentre Moortgat-Audy, che avevano preso il comando, venivano a loro volta penalizzati per anticipo, arretrando così al quinto posto e lasciando la prima posizione a Didi-Lopes su Fiat Abarth. Non fosse stato per quell'errore, Moortgat sarebbe stato l'unico a coprire tutto il percorso stradale senza un solo minuto di ritardo. Quanto a Brink-Idel, anch'essi realizzavano prestazioni abbastanza notevoli, classificandosi al terzo posto.

Soltanto diciotto vetture portavano a termine la difficile competizione, il cui tracciato si snodava su strade che non davano respiro né ai piloti né ai coequipieri. Con il ritiro di Plaes-Maes, la corsa al titolo di campione del Belgio è dunque ora di nuovo assolutamente aperta e forse la decisione definitiva sull'assegnazione di questo titolo, potrebbe emergere alla prossima 12 Ore d'Ypres del 30 giugno, prova internazionale valevole per il campionato europeo.

André Royez

12 Ore di Ixelles - 9 giugno - Rally valevole per il campionato belga

LA CLASSIFICA

1. Didi-Lopes (Fiat Abarth 124) 565,9; 2. Gilet-Derosée (Simca 1000 TI) 682,2; 3. Brink-Idel (Porsche Carrera) 741,8; 4. Magkelaes-Erculisse (Alfa Romeo 2000) 1028,6; 5. Moortgat-Audy (Ford Escort) 1112,8; 6. Darimont-Mys (Fiat Abarth 124) 1145,6; 7. Lacassaigne-Cassart (Volvo 144) 1183,4; 8. Leeson-Picry (Vauxhall) 1562,7; 9. Dupon-Oscar (Volvo 142) 1577,2; 10. Jacquemin-Juen (Simca R2) 1661,0.
Gruppi 4 e 5: Didi-Lopes
Gruppo 3: Brink-Idel
Gruppo 2: Moortgat-Audy
Gruppo 1: Goblet-De Rosée

• Il Rally di Sangiacomo non deve essere congeniale alla signora Magnano, moglie del promotore del rally se « capotata » in prova senza conseguenze, era poi in gara costretta al ritiro per una disattenzione del suo pilota che non consegnava la tabella ad un controllo.

DE STEFANO si è arreso nel S. GIACOMO solo nel finale

PELGANTA sa anche vincere con cambio e freni avariati

SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. GIACOMO - Cinquanta chilometri all'ora può essere una media da fare sorridere i vari Lauda, Regazzoni, Merzario e compagni, padreterni della velocità, ma si è dimostrata un vero banco di prova per uomini e mezzi che hanno partecipato al secondo Rallye di S. Giacomo.

Articolata su sette prove speciali, la gara, diciamo subito, ha confermato le promesse della vigilia marciando sempre sul metro dell'interesse e dando nuova prova delle possibilità delle nuove leve del rallyismo italiano.

La classifica, come in tutti i rallies, è maturata lentamente con le conferme dei migliori, i quali, quasi tutti, non hanno mancato al nuovo appuntamento del Trofeo CSAI prima zona. La battaglia è stata sempre incerta ed ha fatto sperare sino all'ultimo chi era stato tradito nella parte iniziale.

Sei soli secondi, poco più che un

biale « grinta » soprattutto nella prima parte della gara quando la sua HF denunciava noie al cambio ed ai freni. La vittoria è stata allora un premio meritissimo che (se mai fosse stato possibile), avremmo visto volentieri condividere con Boretto, l'altro splendido dominatore di questa corsa che si è visto privato di un possibile successo a causa della mala sorte che si è manifestata in una malaugurata foratura proprio nel corso dell'ultima prova speciale (ed a quel punto stava conducendo nettamente).

Ma la lotta continua fino all'ultimo, non si è limitata a questi equipaggi. Montaldo e Filippi, ad esempio, hanno colto un quarto posto ex-aequo (non erano state previste discriminanti) che non fa che confermare tutto il bene che si dice in giro di questi due piloti.

Poi la lotta per la conquista della prima piazza nel gruppo uno risoltasi a favore di Mondino con la sua Opel Ascona con appena 1'2" sul giovane portacolori della Torino Fal-

«Latitano» i delegati CSAI

• Ci sono modi e modi per mettere i bastoni tra le ruote di coloro che con passione, diligenza e competenza si occupano di organizzazioni automobilistiche. Ma quelli escogitati dalla CSAI e dal delegato cuneese della F.M.S. ci sono apparsi i più « eclatanti ». La CSAI designa per il rally di San Giacomo i due commissari nazionali ma nessuno dei due, né il tecnico Mantovani, né lo sportivo Rosso sono presenti alla apertura delle verifiche tecnico-sportive. Passa un'ora e gli organizzatori preoccupati cercano di mettersi in comunicazione telefonica con i due commissari. Trovano il solo Mantovani che fa loro presente di avere due settimane fa avvertito telefonicamente la CSAI della sua impossibilità ad essere presente alla gara mentre Rosso non è rintracciabile. Gli organizzatori si rivolgono allora alla CSAI che dichiara di aver provveduto ad altre nomine e che evidentemente deve esserci stato un disguido postale.

Non meno « eclatante » il modo di agire del delegato di Cuneo della F.M.S. che dopo aver provveduto a rilasciare il nulla osta sanitario alla gara ed aver provveduto alla nomina del medico sportivo non si era però premurato di ottenere la conferma e rintracciato telefonicamente verso le 11,30 di domenica si limitava ad invitare gli organizzatori a valersi di un medico locale essendo lui impossibilitato a rintracciare un medico sportivo (non poteva prendersi l'incarico egli stesso?). Sta di fatto che le verifiche che avrebbero dovuto avere inizio alle 9, prenderanno il via soltanto all'una grazie alla comprensione del membro della sottocommissione Rally Rava che rintracciato telefonicamente a Sanremo si addossava il duplice incarico di commissario sportivo e tecnico.

battito di ciglia, hanno permesso all'alfiere della Grifone Erg Pelganta, di bissare il successo ottenuto nel « Rally Team '71 » ed aggiudicarsi questa seconda edizione della gara di San Giacomo; solo sei secondi lo separavano all'arrivo del compagno di scuderia De Stefano che però si è battuto come un leone, alzando la bandiera bianca alla resa nel corso delle due ultime prove speciali a lui non congeniali, e soprattutto per il tempo perso nella sesta prova per un « testa-coda » di Sciascia che lo precedeva.

A San Giacomo, Pelganta ha confermato le sue doti e si è guardato bene dall'offrire il fianco ai suoi avversari senza abbandonare la prover-

ly, Cerrato, al suo primo prestigioso risultato in un rally italiano (decimo assoluto). Sarebbe però ingiusto ed ingeneroso dimenticare le prove di Viccardi, Ardizzoia, Carello, Gerbino, De Ce', Andyson, Lorenzelli, Polledro, Sciascia, Moirelli, Luzzato, Corazza (1. del gruppo 2), Berruto, Boero, Del Prete (1. del gruppo 3) che ci hanno offerto una dimostrazione mirabile non soltanto di potenzialità fisica e stilistica, ma anche di aggressività e di mordente, racchiusi come sono nel classico fazzoletto rappresentato dai 3'07" che dividono il 7. arrivato Viccardi del ventiduesimo Del Prete.

Carlo Burlando

2. RALLY DI SAN GIACOMO - valevole per il Trofeo nazionale rallies - S. Giacomo 8-9 giugno 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. Pelganta-Orlando (Lancia HF 1600) 43'48"; 2. Di Stefano-Grasso (Lancia HF 1600) 44' e 42"; 3. Boretto-Benente (Lancia HF 1600) 44'47"; 4. Montaldo-Pozzi (Lancia HF 1600) 45'09"; 5. Dilippi-Barattero (Lancia HF 1600) 45'09"; 6. Mondino-Costamagna (Opel Ascona) 45'43"; 7. Viccardi-Viccardi (Fiat 1500 SS) 45'52"; 8. Ardizzola Berbasconi (Lancia HF 1600) 46'28"; 9. Carello-Oberti (Lancia HF 1600) 46'51"; 10. Cerrato-Cerri (Fiat 125 S) 47'06"; 11. Gerbino-Girardi (Fiat 1600 SS) 47'11"; 12. De Ce-Viscomi (Alpine 1800) 47'32"; 13. «Andyson»-«VY» (Fiat 124 SS) 47'38"; 14. Lorenzelli-Prato (Fiat 1600 SS) 48'05"; 15. Luzzato-Collaraffi (Opel Ascona 1900) 48'07"; 16. Polledro-Polledro (128 Fiat C) 48'25"; 17. Sciascia-Bullani (Lancia HF 1600) 48'32"; 18. Morielli-Zomanaro (Lancia HF 1600) 48'39"; 19. Corazza-Bartolini (Gordini R12) 48'44"; 20. Berruto-Bidone (Fiat 1600 ST) 48'52"; 21. Boeri-Avenoso (Opel Ascona) 48'54"; 22. Del Prete-Ballariano (Lancia HF) 48'59"; 23. Servetti-Aria (125 S Fiat) 49'19"; 24. Bonora-Tommasi (Fiat 124 SS) 49'34"; 25. Carelli-Dalla Valle (Opel Ascona) 49'49"; 26. Muscionico-Muscionico (Fulvia HF) 50'19"; 27. Cola-Barbieri (Fiat 128 C) 50'20"; 28. Meucci-Maltese (Fiat 124 ST) 50'22"; 29. Ferri-Poet (Simca R 2) 50'46"; 30. Ferrari-Scigliano (Fiat Abarth) 51'; 31. Grandin-Abrate (Gordini R 12) 51'; 32. Caneglia Colucci (Opel Ascona 19 SR) 51'20"; 33. Tadone-Trucco (Gordini R 12) 51'30"; 34. Carnino-Battiato (Lancia HF 1600) 51'34"; 35. Pons-Preta (Simca 1300) 51'36"; 36. Bosio-Bruna (Fulvia HF) 51'37"; 37. Doderoperano (Opel Ascona) 51'46"; 38. Lanaro-Bionaz (Lancia HF 1600) 52'18"; 39. Berruto-Menghi (850 Fiat Sport) 52'19"; 40. Pons-Vinotti (Fulvia HF) 52'28"; 41. Marengo-Battiato (Fulvia Coupé) 52'57"; 42. Pereno-Cavallari (Opel Ascona 1900) 53'; 43. Odetto-Piccato (Fiat 127) 53'07"; 44. Tarasco-Riva (Fiat 128 coupé) 53'28"; 45. Barbero-Turco (Lancia HF) 53'49'8; 46. Zuccarello-Morano (Fiat 128) 53'53"; 47. Arroni-Oddo (Fiat 128 C. SL) 54'09"; 48. Casanova-Carrera (Fiat 128) 54'09"; 49. Spiez-Moro (BMW 1600) 54' e 10"; 50. Ravinale-Boggio (Fiat 128) 54' e 28"; 51. Arditi-Capello (Fulvia Coupé) 54'34"; 52. Eolo-Livia (Lancia HF 1600) 54'41'6; 53. Scardua-Poggi (Opel Kadett) 54'57"; 54. Zorzato-Barello (A.R. GTA) 55'16"; 55. Ameglio-Boeri (A-112) 55'59"; 56. Bosca-Chiarle (Simca Rally 2) 56'16"; 57. Icardi-Patarino (Escort 1300) 56'24"; 58. Bay-Zip (A.R. Jun. Zagato) 56'31"; 59. Bacchella-X (128 Rally) 57'01"; 60. Caputo-Vighieri (Fiat 127) 57'19"; 61. Cirio-Fossarello (A.R. GTC 2000) 57'22"; 62. Boretto-Lanternino (Fiat 127) 57'41"; 63. Cavalli-Passerano (A-112) 57'44"; 64. Filippa-Filippa (Fiat 128) 57'48"; 65. Montabone-Morisso (Fiat 128) 58'01"; 66. Allemanno-Allemanno (A-112) 58'09"; 67. Gambera-X (Fiat 128) 58'35"; 68. Ciravegna-Tropini (A-112) 59'04"; 69. Bona-Tarditi (Lancia HF) 59'05".

RUSSLING facilitato in Jugoslavia da 76 ritiri

BELGRADO - Nel rally jugoslavo valevole per il campionato europeo piloti, erano al via novanta equipaggi di cinque paesi e vincitore è risultato Russling su Porsche Carrera. Il percorso prevedeva km. 2000 molto probanti per vetture e piloti, tanto che soltanto quattordici equipaggi sono arrivati al traguardo. Il vincitore ha però detto di non avere trovato la competizione dura, ammettendo tuttavia che la sua vittoria è stata agevolata dai numerosissimi ritiri.

T RALLY YU - 30/5-2/6 - Rally valevole per il campionato europeo piloti

LA CLASSIFICA

1. Russling (Porsche Carrera); 2. Zockl (BMW); 3. Einberger (BMW) 4. Simek (Skoda); 5. Srnsky (Soda); 6. Frantisek (Skoda).

RALLY NAZIONALE - 3. Coppa Città di Modena - 3. Trofeo Messaggeria Emiliana - 2. Trofeo Marlboro - 1. Trofeo Città di Serramazzoni - 1. Trofeo Ansa Marmitta - Km 180 - Serramazzoni 8-9 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Pittoni-Pittoni (Porsche Carrera) pen. 170; 2. Stagnani-Zanelli (HF 1600) 200; 3. Sansone-Masetto (Porsche Carrera) 222; 4. Cantelli-Paccagnella (HF 1600) 227; 5. Ravaioli-Scafoli (HF 1600) 264; 6. Michelucci-Frison (Gordini R 12) 275; 7. « Walter » Barlotti (Fiat 128) 281; 8. Bompani-Rossi (Ascona) 282; 9. Baldacci-Zafferani (Fiat 128) 283; 10. Cavoli-Pancaldi (HF 1600) 288; 11. Volpi-Giulianelli (HF 1600) 296; 12. Mancini-Martinelli (Fiat 128) 346; 13. Legnani-Pozzi (Simca R 2) 352; 14. Riccardi-Terreni (Ascona) 382; 15. Facchini-Marini (Simca R 2) 389; 16. Amadori-Amadori (AR 1600) 402; 17. Pedrelli-Barlotti (Mini Cooper) 407; 18. Ricci-Masi (Lancia C) 410; 19. Venturelli-Marosti (A.112 Abarth) 410; 20. Vanni-Sama (Ascona) 423; 21. Pantaleoni-Repetto (Fiat X 1.9) 429; 22. Accorsi-Bartolini (Fiat 128) 533; 23. Giovanardi-Orlandi (Lancia Beta) 434; 24. Aggazzotti-Poluzzi (A.112 Abarth) 448; 25. Biccitti-Biccitti (Simca R 2) 449; 26. Cipriani-Sportolani (Fulvia MC) 450; 27. Morisi-Malmusi (Fulvia HF 1600) 451; 28. Bendini-Bendini (Fiat 128) 455; 29. Montorsi-Maioli (Fiat 128 C) 459; 30. Prandini-Mongiorgi (A.112, Abarth) 468; 31. Puccetti-Lucchesi (Fiat 124 S) 475; 32. Mantellini-Simoncelli (A.R. GTV) 480; 33. Gazzotti-Ferroni (Opel GT 1900) 510; 34. Chiarini-Sorci (Fiat 128 S) 511; 35. Conti-Rancati (Fiat 127) 515; 36. Berlini-Montaguti (NSU TT) 577; 37. Ferrari-Ballestrazzi (Renault R8) 579; 38. Fornaciari-Marcolini (Mini Cooper) 587; 39. Bazza-Solzi (Fiat 127) 594; 40. Zoffoli-Pasolini (Mini Cooper) 605; 41. Signorini-Laschi (Mini Cooper) 607; 42. Cigarini-Bonzani (Simca R 2) 609; 43. Adani-Rondini (Mini Cooper) 654; 44. Zampighi-Saporetti (Mini Cooper) 663; 45. Lodi-Pagliari (Fiat 124) 677; 46. Fabbri-Milani (Gordini R12) 684; 47. Govoni-Jori (Fiat 128 C) 697; 48. Cavazzi-Morelli (Mini Cooper) 709; 49. Fochi-Meli (Simca R 2) 915; 51. Pancaldi-Franceschini (A.112 Abarth) 946; 52. Lancellotti-Delmonte (Fiat 128 R) 1022; 53. Dall'Agata-Bobo (R8) 1127; 54. Mucciolini-Parma (Fiat 128) 1307.

Ancora senza commissario CSAI (e con teppisti in agguato) spettacolare il RALLY di MODENA

Nemmeno i tronchi d'albero fermano PITTONI (e moglie)



Finalmente ce l'ha fatta, Leo Pittoni, a portare quest'anno al traguardo la Porsche. In coppia con la moglie Serena, ha vinto da dominatore il Rally città di Modena, quest'anno facente capo alla cittadina di Serramazzoni

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SERRAMAZZONI - E' stata una bella doppietta: successo di Pittoni (e della signora) e del sindaco di Serramazzoni, cav. Muzzarelli. Il vincitore l'ha fatta da padrone, mentre il primo cittadino di questo importante centro dell'Appennino ha passato felicemente il Rubicone, dalle due alle quattro ruote, dal motocross all'autorally. E questa sua gioia per il pien. e meritato successo deve essere condivisa dal presidente della Pro Loco dott. Venturelli e dagli altri, tutti degni di elogio.

Dunque, Pittoni non ha avuto avversari... cioè ne ha avuti in alcuni tronchi d'albero messi sul percorso da ignoti, dopo il primo passaggio nella seconda delle tre prove speciali a Gaiata; Pittoni si era aggiudicato le tre prime tornate e poi gli è capitato questo scherzo; si è rifatto nelle altre due « speciali ». Vincitore di cinque su sei prove speciali, a Pittoni non potevano sfuggire gli altri « passaggi obbligati » che diventavano per lui un gioco.

Bravo Pittoni e la sua signora, navigatrice dalle conoscenze rallistiche profonde; la Porsche Carrera, dotata di una marmitta Ansa inedita, è apparsa senz'altro la più idonea per un percorso interamente montano, non facile.

Stagnani-Zanelli, su Fulvia HF 1600 sono secondi; hanno azzeccato la seconda prova speciale B/E di Gaiata; complessivamente la loro macchina ha avuto un ottimo comportamento. Ma Pittoni era scatenato; niente da fare contro di lui. Molto forte sono andati Sansone-Masetto, seguiti da Cantelli-Paccagnella e da Ravaioli-Scafoli. E Bompani vincitore a Napoli? E' primo del gruppo 1. Estremamente regolare e corretta la sua prova con un'Ascona che non ha avuto cedimenti. Ma abbiamo detto

che le Porsche erano assai indicate per questo rally notturno.

I sanmarinesi « Walter » e Barlotti hanno tentato di insidiare il 6. posto a Michelucci-Frison ma non ce l'hanno fatta. Pantaleoni-Repetto di sponevano, per la prima volta, di una X1-9 messa a disposizione (ma soltanto dal venerdì) da Ceccato. E' stato un esperimento assai positivo, che darà certo risultati ancor più soddisfacenti.

Per conto suo la Modena Corse, brillante protagonista dell'organizzazione, si è inserita in una bella gara ingaggiata dai comuni della montagna per accaparrarsi il rally; ha avuto la meglio Serramazzoni, ma per il prossimo anno si vedrà. Questi sindaci che apprezzano lo sport (e sono pure politici) danno l'esempio ai grandi giudici di Roma che « odiano cordialmente » l'agonismo a quattro ruote. Il vincitore, va detto, ha gareggiato per la Modena Corse e figuratevi il delirio di De Niederhauser, Stefanini, Baldoni, che citiamo fra i primi preziosi artefici del successo. Giovanardi-Orlandi hanno portato felicemente al traguardo la loro Lancia Beta.

Pittoni, dopo il successo, ha detto: « Nonostante gli impegni in prove internazionali, ho voluto partecipare a Modena per l'interessante percorso in salita su tratti sterrati, in asfalto e ho voluto anche provare per la prima volta una speciale marmitta messami a disposizione, che permette di avere una coppia molto più bassa, potendo pertanto sfruttare meglio i cavalli del motore ».

Soltanto nove i ritirati C'è stato anche qualche fuori programma con uscite di strada e capovolgimenti. Uno di questi incidenti ha coinvolto il bravo Masala, ma tutto si è risolto senza conseguenze per gli equipaggi anche se in qualche caso i mezzi sono risultati... irriconoscibili. Quello

che doveva essere, secondo alcuni, un percorso da cimitero di macchine, è risultato perfettamente idoneo. Un tratto del fondovalle del Panaro era ostruito per lavori; il titolare dell'impresa non ha voluto concedere il passaggio per non assumersi delle responsabilità ed è stata quindi necessaria una deviazione che ha allungato il percorso di 25 km.

Stazione di cronometraggio perfetta. Naturalmente il solito inceppo CSAI: il commissario incaricato non è arrivato. E' risultato che aveva inviato da qualche giorno un telegramma a Roma, dichiarandosi impossibilitato ad intervenire e chiedendo la sua sostituzione. Pare che il telegramma sia rimasto intatto e invaso su un tavolo del supremo organo sportivo. E' venuto in soccorso l'ing. Becchi, modenese, che fu presidente dell'Associazione dell'automobile e progettista di macchine da corsa interessanti per il comm. Stanguellini. Ha tamponato la falla fino a quando non è arrivato il commissario CSAI, allorché la corsa era ormai in svolgimento.

Resta infine da far luce sul sabotaggio dei tronchi d'albero e dei massi di sasso posti sul percorso della prova speciale di Gaiata (secondo passaggio). Uno scherzo di cattivo gusto o un fatto teppistico? Pittoni, primo al via e al comando della gara, ne è stato subito la vittima: è arrivato contro i tronchi e... li ha scavalcato in bellezza. Ha immediatamente dato l'allarme ai commissari di percorso che hanno fermato gli altri. Poi tutto è ripreso normalmente. A Serramazzoni, che ospitava per la prima volta gare d'auto hanno passato la notte in bianco. Sembrava d'essere al Festival dei due mondi di Spoleto. Ospitalità ottima dell'Hermitage, quartier generale.

Mario Morselli

Si chiudono il 17 le iscrizioni al RALLY LANA

BIELLA - L'AC Biella, che anche quest'anno organizza il Rally Nazionale della Lana, alla sua seconda edizione, preoccupato giustamente della difficoltà dei partecipanti al Rally, di ricevere il regolamento e di far giungere in tempo utile le iscrizioni, causa la particolare situazione in cui versa oggi il servizio postale, tiene a far sapere che le iscrizioni al Rally, valido per il Trofeo Nazionale, 1.a zona e per il Trofeo Rally Simca Ausonia Kleber, si chiuderanno lunedì 17 giugno. Le vetture ammesse sono quelle dei gruppi 1, 2, 3, 4. Controlli e verifiche avverranno sabato 22 giugno in mattinata. La partenza del rally sarà data alle ore 21 di sabato 22 giugno. L'arrivo delle prime vetture è previsto per le ore 4 della domenica 23 giugno, al termine dei 180 km del percorso che prevede 8 prove speciali. La premiazione avverrà alle 15,30 del 23 giugno.

Corse spostate a GROPPELLO

per i mondiali-calcio

PAVIA - La concorrenza delle trasmissioni televisive dei mondiali di calcio ha fatto rinviare le prossime prove del Trofeo Rallypista Marlboro, a Groppello (una « p » sola, in effetti) Cairoli.

La prova di giovedì 13 giugno è stata spostata a domenica 16, in un orario piuttosto tardo si da evitare concomitanze televisive, mentre la prova in calendario il 7 luglio è stata rinviata ad una data che sarà stabilita in seguito.

● Ammiratissima al « Quattro Regioni » la Beta coupé del Gruppo cinque (ad iniezione) che Bosato ha curato per il presidente Bossetti. Il mezzo, dopo l'esordio elbano di Tacchini, ha subito numerose modifiche nei dettagli ed ora è già su un ottimo livello di competitività.

● Bruno Ferraris con la gara pavese ha dato praticamente l'addio al Gruppo tre. Già alle Alpi Orientali dividerà con Cianci una Beta coupé Gruppo quattro ritirata in questi giorni.

● Chi ancora sfoglia le margherite è « Speedy » Perazio. Il biellese (ora appassionatissimo anche di moto fuori strada) ha deciso di vendere il suo Gruppo 3 Fulvia ma non sa con quale macchina ripresentarsi in gara. La sua scelta dovrebbe cadere su un Beta coupé, se non sulla Stratos.

● Disavventure post-gara per il bravo Quaciarì (ventinovesimo assoluto e primo di classe con una 128 coupé Gr. 1 insieme a Di Nuzio). Mentre rientrava in albergo ha perso i sensi per una congestione, che ne ha obbligato il ricovero in ospedale da dove è stato dimesso ventiquattro ore più tardi.

Classifica del Campionato Italiano Rally dopo S. Marino, Sicilia, Elba, 4 Regioni:

1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) 74 (17+17+20+20);
2. De Eccher-Salvadori (Porsche-Carrera) 45 (15+15+15+0);
3. Tominz-Momolo (Fiat Abarth) 45 (14+0+14+17);
4. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 42 (7+10+13+12);
5. Ambrogetti-Gigli (Fulvia HF) 32 (0+9+10+13);
6. Svizzero-Strametto (Opel Ascona) 29 (0+14+0+15);
7. Brai-Rudy (Opel Commodore+Ascona) 23 (0+11+12+0);
8. Bagna-Sanfexront (Fulvia HF) 21 (11+0+0+10);
9. Ferraris-Ciangi (Fulvia HF) 21 (12+5+4+0);
10. Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth) 20 (20+0+0+0);
- Bacchelli-Torriani (Fiat Abarth) 20 (0+20+0+0).

DE ECCHER ambizioni compromesse per l'incidente nel « 4 REGIONI »

Gioco (quasi) fatto per Verini tricolore

PAVIA - Tutto deciso allora? Si direbbe di sì. Il « Quattro Regioni » non ha fatto che confermare la fisionomia che al Campionato italiano Rallies avevamo tracciato le tre prove precedenti.

Con l'omologazione della Stratos, che continua a farsi aspettare malgrado la vettura sia (finalmente) entrata in produzione e siano iniziate le consegne, proprio non si vede chi possa attaccare la posizione dell'accoppiata Verini-Macaluso con la Fiat-Abarth 1800. Indisturbati leaders a quota settantaquattro punti, hanno egregiamente sfruttato la forzata rinuncia di Claudio De Eccher per aumentare ancora il proprio vantaggio, ora di ventinove lunghezze, sullo stesso friulano e sulle amazzoni Tominz-Mamolo, a loro volta già virtuali vincitrici dell'ennesimo titolo femminile, visto che la buona stella non vuol brillare per Serena Pittoni e la Vanzì, a Pavia come altrove tradite dalla Fulvia.

Poca incertezza anche nei vari gruppi. In gruppo tre i quarantacinque punti accumulati da De Eccher-Salvadori a San Marino, in Sicilia ed all'Elba, costituiscono un bottino che permette all'equipaggio di punta della squadra « Bianco azzurro » di vivere di rendita per un pezzo, anche se l'incidente subito nelle prove del « Quattro Regioni » dovesse malauguratamente ritardare di parecchio il loro rientro in gara. Questo perché il più incisivo degli avversari di gruppo, dall'Ava, ha collezionato un altro ritiro ed Ambrogetti, malgrado i tredici punti rimediati in extremis sul traguardo di Salice, ha soltanto dimezzato il distacco in classifica.

In gruppo uno continua marcia dei « Jollini » Presotto-Perissinot, questa stagione nettamente i più regolari dello stuolo sempre più folto di piloti Opel-Ascona. All'ultimo appuntamento è mancata la Commodore (per la quale non erano pronte alcune parti delle sospensioni) e così per i campioni in carica Brai-« Rudy » non c'è stato che ripiegare sulla solita Ascona giallo-blu di Virgilio Conrero (ancora una volta presente alle verifiche post-gara con una macchina trovata al solito regolarissima) e poi costretti al ritiro per il distacco di un filo dell'impianto elettrico.

Di certo questa non è una stagione felice per i due simpaticissimi romagnoli ed ora il compito di rimontare nei confronti di Presotto appare difficilissimo.

Il Quattro Regioni 1974 resterà impresso nella memoria per diversi motivi. C'è stato il record assoluto di partenti (224 equipaggi) per un Rally Internazionale Italiano ed avrebbero potuto essere ancora di più senza i forfait dell'ultima ora, fra i quali quello di Carlsson, l'unico straniero presente nell'elenco degli iscritti. Ad ogni modo (ed anche questo è un fatto inusitato) le tasse di iscrizione finite nelle casse degli organizzatori sono state più numerose dei partenti stessi.

C'erano infine il debutto di una Stratos privata, quella di Pelganta, che ha denunciato qualche problema di messa a punto, soprattutto riguardo all'assetto prima di fermarsi contro un muro. Avrebbe dovuto esserci anche quella di « Bobo » Cambiaghi, cui era stata consegnata ancor prima che al protetto di Tabaton, ma il milanese non se l'è sentita di rischiarla prima che sia veramente a posto ed ha

ripiegato sulla Porsche 2400 di « Giubar », con la quale ha ottenuto tempi di rilievo nelle uniche due speciali che ha potuto fare, malgrado fosse al suo primissimo contatto con la macchina. Così la vedremo alla Alpi Orientali (29-30 giugno) dove si concluderà il primo gruppo di gare titolate.

A proposito di gare, un po' di apprensione c'è per quelle del secondo gruppo. Il calendario ne prevede cinque: ALPE DELLA LUNA, SAN MARTINO DI CASTROZZA, MEDIO ADRIATICO, SANREMO (con coefficiente doppio in quanto unica prova italiana del mondiale), 100.000 TRABUCCHI. Per il primo è già stato previsto il rinvio a data da destinarsi: nella migliore delle ipotesi la prova aretina si dovrebbe correre in settembre, recuperando cioè l'eventuale vuoto lasciato dagli organizzatori anconetani del Medio Adriatico. Come dire che almeno una delle due gare sembra (per quest'anno) condannata a sparire.

g. r.



Sempre positivi, Bompani-Rossi recenti vincitori del Rally di Napoli sono questa volta arrivati primi del gruppo 1, con la solita Opel Ascona 1900

Diversi esordienti nel « GANDOLFI » regolaristico

Fra i due litiganti spunta GARAFFA

FERRARA - Tra una gara soppressa ed un'altra rimandata si può a ragione sostenere che è saltato la VECCHIA GUARDIA quella che sopravvive e non si arrende. Il Trofeo Arrigo Gandolfi, alla sua nona edizione, organizzato in collaborazione con la Scuderia San Giorgio di Ferrara e col Patrocinio della Mobil Oil Italiana.

Fra i 55 iscritti fanno spicco i nomi dei migliori esponenti della regolarità italiana, ma si notano anche parecchi nomi nuovi di giovani che promettono bene e dimostrano che queste gare sono ancora gradite. E specialmente quando si riesce a trovare una formula che possa consentire anche ai debuttanti di farsi onore, di divertirsi, e soprattutto di non spendere troppi quattrini.

La classifica della gara è risultata da tre prove speciali, due delle quali basate su una regolarità veloce che non perdonava errori di guida. La terza prova, di regolarità pura era però tale, spazzando sovente il ritmo di marcia, da rendere assai difficile lo spaccare il centesimo. Il servizio di cronometraggio ha consentito di rispettare gli orari prestabiliti.

Ha vinto Garraffa inserendosi autorevolmente fra i « due litiganti », Pertusio e Santorum, attualmente

in testa per quanto riguarda il Trofeo della 1.a Zona Regolarità. Fra le signore la Imerito non ha ormai rivali, e sovente riesce a battere i migliori esponenti maschili. Oggi è risultata quarta assoluta.

Gli infaticabili onnipresenti organizzatori della San Giorgio, hanno voluto dare una ennesima prova di quanto valga l'entusiasmo e la buona volontà, consegnando alle verifiche un avanprogramma del Trofeo San Giorgio che, senza i « ma » e i « forse » che affliggono la maggior parte degli organizzatori italiani, si svolgerà certamente il 14 luglio al Lido delle Nazioni.

O. C.

9. TROFEO ARRIGO GANDOLFI - Gara di regolarità nazionale - Scuderia S. Giorgio - Ferrara - 9 giugno 1974

1. Garraffa Vincenzo (Fulvia) penalità 7,8;
2. Pertusio (Fulvia) 8,4;
3. Santorum (Fulvia) 9,9;
4. Pavanello (Fulvia) 10,8;
5. Panerai (Fulvia) 11,0;
6. Forato (Fulvia) 12,6;
7. Forato V. (Fiat 128) 12,8;
8. Faldini (Fulvia) 12,9;
9. Nosenzo (Fiat 128) 13,8;
10. Donini (A 112) 14,4;
11. Barbero (Fulvia) 15,4;
12. Aymone (Fulvia) 15,5;
13. Menichetti (Fiat 128) 15,6;
14. Testoni (Fulvia 1600) 17,9;
15. Simonini (A 112) 18,2;
16. Gibelli (Fulvia) 18,2;
17. Prandi (Fulvia) 18,3;
18. Leva (Fulvia) 20,9;
19. Petrucci (In. Mini Min.) 22,5;
20. Giudicello (Simca R 2) 23,7.



NIVELLES non riesce a bloccare la squadra italiana

**LE
PROSSIME
GARE**

Resistono anche alla jella gli azzurri

NIVELLES - Ambiente estremamente dimesso a Nivelles per la seconda prova del Campionato d'Europa. Una prova che sarebbe stato più produttivo trasferire altrove per non far soffrire lo sport a livello europeo di una approssimativa organizzazione, sino ad arrivare alla mancanza dei cronometristi ufficiali.

A Nivelles poi la Commissione di lavoro della CIK (badate che trattasi di una commissione che nulla può decidere, come la stessa CIK) si è presa il lusso di un'altra decisione sul rilevamento dei phon che amor di sport ci fa qualificare solamente avventata. Finita la « battaglia navale », combattuta nel solito bicchiere d'acqua dagli addetti ai lavori, si è finalmente passato a combattere quella vera, cioè la battaglia sportiva tra le squadre europee che a Nivelles sono aumentate di due con la gradita presenza dei norvegesi ed ancor più gradita e sentita dei polacchi per la prima volta in lizza fra le Nazioni aderenti alla FIA.

Inutile dire che la squadra italiana sin dal sabato pomeriggio, ha fatto valere le proprie qualità, per proseguire la domenica nei logoranti sei incontri di gruppo, durante i quali i nostri piloti hanno letteralmente dominato in lungo ed in largo prendendosi il lusso nel primo incontro di arrivare in fila indiana sino al quarto, avendo seminato gli avversari lungo il tracciato. Nel pomeriggio stessa musica nella prima finale: vittoria con alle spalle Francia, Germania, Belgio e via via le altre.

Nella seconda finale, invece, la più nera sfortuna perseguita la nostra formazione. Comincia Cheever nell'incorrere, in un testa-coda che lo costringe ad una faticosa rimonta. Seguita con la messa fuori causa di Necchi violentemente tamponato ed appiattito, continua con Gorini costretto ad abbandonare la seconda posizione a pochi giri dalla fine per rottura della gabietta della biella. Resta così con due piloti la squadra italiana con Riccardo Pratese in

fuga verso la vittoria e Cheever che effettua una rimonta spettacolare, e tale da non pregiudicare in modo rovinoso la classifica. Infatti la nostra squadra finisce in terza posizione ed è prima malgrado la malcelata gioia dei clan avversari per la sfortuna, a pari punti con la Germania. Non solo, ma in classifica assoluta dopo le prime due prove, abbiamo ancora guadagnato due punti, il che vuol dire che fortuna permettendo già a Thiverval il 23 corrente, la formazione italiana è già europea.

Dei nostri piloti, veramente risolto non solo, ma con sette spiriti, Riccardo Patrese; sempre all'altezza di Wohlen e trasformato Necchi, una certezza mondiale Gorini, brillante come sempre ma anche tanto nervoso e un poco montato, Cheever incorso in due scorrettezze inutili, una delle quali, lo stava portando alla squalifica. Sarebbe un peccato perdere una pilota della sua portata. Il « Pupo » prodigio ha bisogno di rientrare in sé. Non sempre si possono ripetere le gesta di Jesolo, specie poi tra piloti così agguerriti.

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Italia; 2. Germania; 3. Inghilterra; 4. Francia; 5. Svizzera; 6. Belgio; 7. Olanda; 8. Austria; 9. Danimarca; 10. Norvegia; 11. Polonia; 12. Lussemburgo.

2. manche: 1. Italia; 2. Germania; 3. Inghilterra; 4. Austria; 5. Francia; 6. Svizzera; 7. Belgio; 8. Olanda; 9. Danimarca; 10. Norvegia; 11. Polonia; 12. Lussemburgo.

1. finale: 1. Italia; 2. Francia; 3. Germania; 4. Belgio; 5. Austria; 6. Inghilterra; 7. Svizzera; 8. Danimarca.

2. finale: 1. Germania; 2. Francia; 3. Italia; 4. Svizzera; 5. Austria; 6. Belgio; 7. Inghilterra; 8. Danimarca.

Classifica dopo le 2 finali: 1. Germania; 2. Italia; 3. Francia; 4. Austria; 5. Belgio; 6. Svizzera; 7. Inghilterra; 8. Danimarca.

Classifica generale dopo due prove: 1. Italia p. 198; 2. Germania 195; 3. Austria 194; 4. Belgio 188; 5. Svizzera 186; 6. Francia 182; 7. Danimarca 182; 8. Olanda 179; 9. Lussemburgo 174; 10. Svezia 96; 11. Norvegia 87; 12. Polonia 86.

13, giugno, AUTODROMO VARANO MELEGARI (PR) - Formula 4 K 250, 3. prova Camp. Italiano; 13, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 13, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 13, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 16, PISTA GIALLA - Giulianova - 4. prova Camp. Scuderie cl. 125 cc; 16, PISTA PERGUSA - Enna - cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale; 16, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - cl. 100 (2. e 3.) e 125 (2.); 23, THIVERVAL - Francia - 3. prova Camp. d'Europa; 23, PISTA DEL SOLE - Firenze - Gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 23, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Camp. Regionale; 23, PISTA CALABRIA - Vibo Valentia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 23, CIRC. DI CAMISANO VICENTINO - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova camp. Regionale; 29, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI VITERBO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA DI RYE HOUSE - Inghilterra - incontro Int. Junior Inghilterra-Italia-Olanda; 30, CIRC. DI JESI - gara naz. cl. 125 cc e Formula 4 K 250; 30, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA KENNEDY - Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc.



Vincenzo Costanzo, brillante vincitore, in Germania, sul difficile tracciato di Erklenz nella classe 125

COSTANZO sbaraglia tutti in Germania

ERKLENZ - A Vincenzo Costanzo si addice l'aria agonistica tedesca. Evidentemente al pilota catanese, che è uno dei pochi piloti-gentlemen di vecchio stampo, piacciono le gare dure ed estremamente impegnative. Sulla pista di Erklenz, dove dovrà essere disputato il Campionato d'Europa 1974, Costanzo ha sbaragliato tutto il meglio del karting europeo della 125, riportando la più smagliante delle sue vittorie ed umiliando con il suo P.C.R. ideato da un geniale costruttore italiano, le Case tedesche presenti in forza a cominciare dalla Maico e Sachs.

Il tracciato della pista tedesca che in scala ridotta con salite, discese e salti ricomincia il Nurburgring, nei primi giri ha disorientato il pilota italiano abituato a circuiti piani e non eccessivamente veloci, ma la classe del catanese, la sua innata adattabilità a qualsiasi percorso ha avuto subito il sopravvento. I piloti tedeschi in particolare e, c'erano i migliori, hanno tentato il possibile e l'impossibile per impedire a Costanzo una vittoria così probante, ma infine hanno dovuto arrendersi e congratularsi con l'avversario. Era presente anche il romano Franco Gardelli

Classifica: 1. Costanzo; 2. Hacklander; 3. Brouwer; 4. Scharenberg; 5. Schneider; 6. Kron; 7. Wirths; 8. Von Ispelen; 9. Kleindienst; 10. Kooyman.

Tre corse titolate con queste scadenze

ROMA - La FIK ha emanato tre circolari per comunicare agli interessati gli orari e i termini di iscrizione per tre gare titolate. Si tratta della gara per il campionato italiano conduttori F. 4 K. 250 (13 giugno a Varano de' Melegari) con iscrizioni che si chiudono il 10 giugno (verifiche ore 9 - qualificazioni ore 11 - finale ore 16), della quarta prova del campionato Scuderie (Pista Gialla, Giulianova 15 e 16 giugno) alla quale parteciperanno 13 scuderie e 52 piloti già regolarmente iscritti, e della prova unica per il campionato conduttori classe 125 prima e seconda cat. (20 e 21 luglio, Pista del Mare a Fano) le cui iscrizioni debbono essere inviate entro e non oltre il 30 giugno.

DE BELLIS batte per due volte il « sen. » NADDEO

NAPOLI - Attività sportiva a ritmo sostenuto sulla Kennedy di Napoli. La terza prova del Campionato Regionale aveva reso l'ambiente alquanto teso. La presenza di piloti romani e calabresi ha dato tono alla manifestazione, anche se ha sacrificato le affermazioni dei piloti locali ancora su un piano tecnico non completamente soddisfacente.

De Bellis, ancora una volta non ha mancato il traguardo, vincendo sia nella prima categoria della 100 con alle spalle Caccamo e Ferrara, sia nella classe con cambio dove ha battuto per ben due volte Naddeo e Giacomo Compostella, due veterani della classe e non certo gli ultimi arrivati. Luigi Giannini, come al solito ha strafatto nella seconda categoria e questa volta ancor con cinghio più autoritario. Dietro il romano, ma ben distanziati Pizzo e Marino.

Nello Pizzo ha conseguito la prima vittoria nella seconda categoria cl. 100 e proprio su Gambardella che l'aveva sempre battuto sulle piste della Calabria. La terza categoria, ha gareggiato non con il crisma dell'ufficialità. Ha vinto semplicemente Esposito su De Mayo e Sicilia.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Cammamo; 3. Ferrara; 4. Morra; 5. Adaggio.

Classe 100 - 2. cat.: 1. Pizzo; 2. Gambardella.

Classe 125 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Naddeo; 3. Compostella; 4. Caccamo.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Giannini; 2. Pizzo; 3. Marino; 4. Piccirilli; 5. Ferrara.

Ha riaperto la pista « Ignazio GIUNTI »

FALERNA - L'attività calabra è tornata sulla pista « I. Giunti » di Falerna, che fu come ricorderete l'impianto che quattro anni fa fece scattare la molla sportiva del karting nell'estremo sud. Conforta inoltre come il lotto dei piloti calabresi, anche se rafforzati da alcuni siciliani e dall'onnipresente De Bellis, riesce ad essere autonomo nell'assicurare alle gare affluenza e piena validità.

Nella prima categoria della classe 100 cc. ha vinto ancora De Bellis con l'unica variante di essere seguito da Vesci e Donato anziché da Ceravolo alle prese con inconvenienti meccanici. Leotta, invece, nella seconda categoria, si è confermato il mattatore del 1974, anche se avversari come Gambardella, Serra e Pileggi riescono ad impegnarlo al massimo. Ceravolo si è riscattato nella 125 prima categoria vincendo su De Bellis che non riesce nella classe con cambio ad essere continuo nelle vittorie, così come Nello Pizzo che trova difficile l'inserimento tra i giovani della classe 100 cc e comincia a tentare con successo la variante della classe con cambio. Infatti ha vinto su Lucio Casciaro.

LE CLASSIFICHE

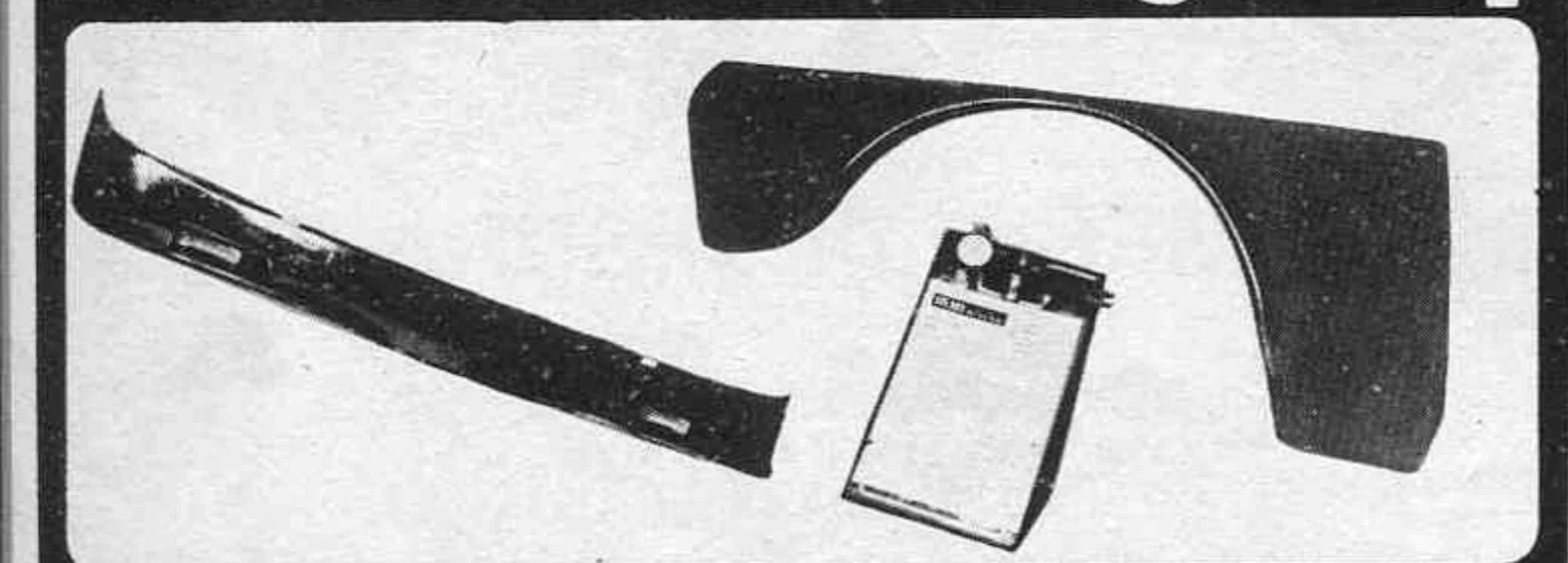
Classe 100 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Vesci G.; 3. Donato; 4. Ceravolo.

Classe 100 - 2. cat.: 1. Leotta; 2. Gambardella; 3. Serra; 4. Pileggi; 5. Paolo.

Classe 125 - 1. cat.: 1. Ceravolo; 2. De Bellis.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Pizzo; 2. Casciaro.

RENO BOLOGNA Racing shop



volanti in pelle - sedili anatomici - abbigliamento completo per piloti - parafanghi supplementari - roll-bar - tabelle per cronometraggio Heuer - cartelli segnalazione box - caschi integrali Bell - tute in FPT - SPOILER disponibili per qualsiasi auto

40122 Bologna - via Riva Reno 61 - tel. 26 55 45