

LEGGETE
SUBITO

I casi
nostri



DA PAGINA 5

Come
cambiano
le F.1

PAGINA 14

14 miliardi
di fanta-
SICURE



PAGINA 58

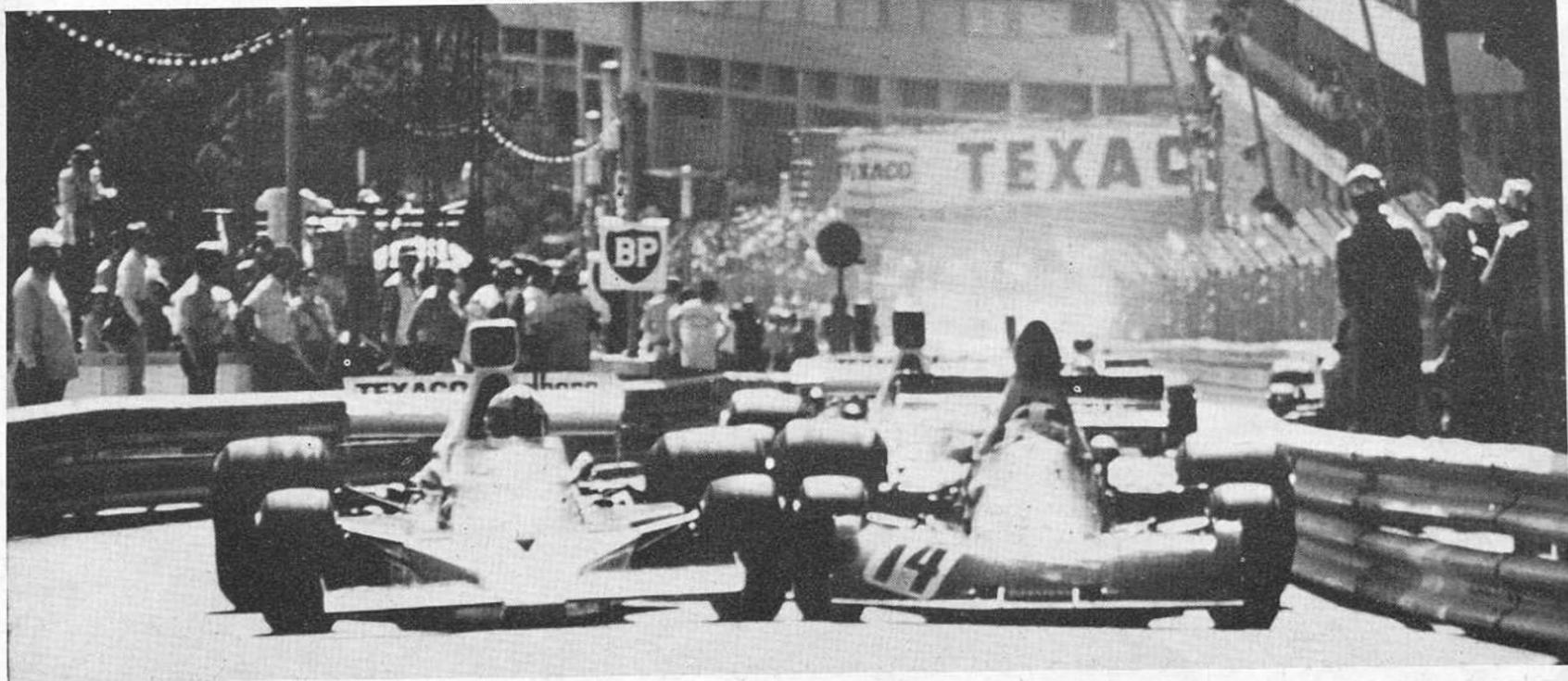
23 DOMENICA
SPRINT

46 KARTING
MOTORAMA

56 POSTA
ESPRESSO

64 TUTTE
SPRINT

66 MARKET
AUTO



BELTOISE stavolta ha ragione!

● La COPPA FLORIO, europeo GT organizzato dall'AC Palermo sull'autodromo di Pergusa, dovrebbe corrersi senz'altro. L'unico dubbio è la data. La CSI ha proposto il 18 agosto o il 22 ottobre. I siciliani vorrebbero il 29 settembre. La probabilità maggiore è per il 18 agosto, anche se c'è la coincidenza con il GP d'Austria.

● La Lancia non... ci ha ringraziato ma il risultato vittorioso della TARGA con la STRATOS lo deve anche un po' ad AUTOSPRINT. E' stata l'abilità di radiotecnico (amatore) del nostro Mangano che ha permesso di riattivare i contatti del servizio di collegamento radio speciale Lancia nel momento critico alla corsa!...

● Cesare Fiorio (non si sa — ormai — se più appassionato automobilista o «barchista») disputa una gara di Flying — dutchmann con l'ex olimpionico Nick Bianchi suo fedele scudiero nel team Lancia. Sul mare però le operazioni le dirige Nick.

● Come sempre quando ci sono anonimi di mezzo, nemmeno l'ANCAI è riuscita a venire a capo dell'identità degli estensori del telegramma rabbioso ricevuto dagli organizzatori della 1000 Imola alla vigilia della corsa.

Esso diceva: «presentata denuncia Procura Repubblica contro Beltoise essendo sprovvisto patente guida et inabile fisicamente stop. Responsabilizziamovi eventuale incidente stop. Firmato ANCAI ROMA».

L'ANCAI, a mezzo del Presidente Ceard, smentì subito e seccamente qualsiasi iniziativa. Nè alcun «ancaino» romano ebbe il coraggio di farsi avanti. E tantomeno vi erano denunce presso la Procura di Roma. Una sciocca bravata che in ogni modo è avvilente si manifesti (anonima) anche nell'ambiente di questo sport! Purtroppo è vero che ci sono stati altri (mortificanti) precedenti. Una volta per colpire Dragoni, e un'altra per inficiare i rapporti de Adamich-Ferrari ai tempi delle (scomode) vittorie del milanese col Dino F. 2.

● Si è detto che l'incidente del via a Montecarlo, sulla salita del Casinò, è finito davanti al «tribunale» della GPDA. Ma per l'associazione piloti F. 1, che forse era partita con l'intenzione di censurare il pilota francese Beltoise, pare ci sia stato poco da obiettare di fronte a questa realtà fotografica (che fa il paio con il documento imolese su Merzario-Galli). Si vede infatti benissimo che stavolta proprio il Jean Pierre blu non ha alcuna colpa: oltre il guardrail non può certo andare ed è piuttosto l'«orso» Denny Hulme che lo stringe e lo tocca causando tutto quel bel po' po' di pasticcio nel quale rimasero ingolfati anche Brambilla e Merzario. E' un dovere stavolta dare a Beltoise quello che è di Beltoise, anche perché su questa storia monegasca c'era stato persino il quotidiano bolognese che aveva (indirettamente) addebitato a Beltoise (per questo incidente) anche la... colpa della sconfitta Ferrari (cioè perché Regazzoni rimediando sulle gomme l'olio lasciato da quelle vetture incidentate avrebbe poi fatto quel famoso testacoda, ecc. ecc...). Aveva ben ragione perciò Beltoise e i giornalisti francesi presenti a Imola a prendersela per l'accusa ingiusta due volte. Per la cronaca: il documento fotografico è dell'operatore svizzero Spozio, un habitué delle corse.

Lo «sbilancio» 5000

● Un paio di settimane or sono, ed esattamente sul numero 22 di AUTOSPRINT, abbiamo stilato una specie di pagella degli Automobile Club italiani, distinguendo tra «buoni» (quelli che in ossequio alle norme statutarie dell'ACI organizzano competizioni automobilistiche o comunque incoraggiano lo sport del volante) e «cattivi» (quelli che, invece, ignorano tali attività).

Tuttavia, spulciando le attività dei «buoni» (e nel caso particolare si tratta di un AC classificabile fra gli « eminentemente » buoni), c'è una curiosa constatazione da fare. Ci riferiamo all'AC Milano che, come sapete, quest'anno dedicherà ancora il GP Lotteria alla Formula 5000. C'è da chiedersi, con i tempi che corrono, perché destinare un monte premi di lire sterline 7.040 (al cambio attuale L. 10.876.800 circa) a CONDUTTORI TUTTI STRANIERI con la sola eccezione dell'italiana LELLA LOMBARDI (salvo qualche ingaggio in extremis) e non tenere invece in considerazione altri, e più numerosi, conduttori nazionali che proprio quest'anno si sono dedicati ben in 7 alla F. 2, una volta tema tecnico del LOTTERIA? Ed inoltre: perché 7.040 sterline di monte premi, quando a Thruxton per lo stesso tipo di gara, valida fra l'altro per il Campionato Europeo Rothmans, sponsorizzato appunto dalla Rothmans (che crediamo paghi, e bene), erano in palio soltanto 3.520 sterline, esattamente la metà?

Si dà il caso che oggi, il responsabile del Team Italia F. 2 sia lo stesso dirigente dell'Ufficio Sportivo all'AC Milano: come si spiega questa « politica »?

● Dicono le cronache che gli organizzatori del GP Svezia hanno incassato 600 milioni di lire dai 70 mila spettatori paganti di Anderstorp. Tanti soldi in più del previsto da permettergli di regalare la metà dell'incasso per costruire una scuola nel paesino svedese. Il dubbio di sempre è solo uno: perché in Italia, sia pur a diverse proporzioni di paganti, gli incassi non debbono mai essere da « utile »?

● Qualcuno comincia a chiedersi se, perdendo le corse per un Dinoplex, per una sospensione rotta, per avarie ai cambi, abbia significato molto per la Ferrari impegnarsi nel '74 solo per la F. 1 dimenticando le sport? Dov'è il vantaggio della « concentrazione » su un solo programma con questo tipo di guasti banali che si ripetono lo stesso?

● Manfredini, dopo essersi scusato con Merzario (in separata sede) per l'incidente dell'ultimo minuto di prove a Imola (curva Tosa), girato l'angolo dei box Alfa, con alcuni giornalisti invece prese a inveire (anche lui) contro il comasco. Qualcuno, dopo, avrebbe ricordato (con malizia): ma saranno valide le prediche dal pulpito di... Caserta?

● Il «portavoce» CSAI, puntualissimo, si è fatto vivo con AUTOSPRINT, a proposito del telegramma « a Merzario » (si tiene a precisare) per « ricordargli » la norma sanitaria che gli vietava di correre nel GP SVEZIA esistendo un referto del medico di Imola che gli dava 15 giorni di ingessatura al dito, rotto nella 1000 km. Obietta Merzario: «ma perché la CSAI i telegrammi (in Svezia e a casa) me li ha fatti solo il giovedì-venerdì, quando io ero già ad Anderstorp. E poi: che sono un irresponsabile?» Per quanto ci riguarda continuiamo a stupirci per questo tipo di « interventi solleciti », mentre per altri si fa come le tre scimmiette. Per esempio l'importante era preannunciare che Merzario non corresse in Svezia, e non magari intervenire sul «perché» questo forfait è avvenuto...

Marcellino



DOVE

corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

GIUGNO

Le corse in calendario dal 20 al 29 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
20	Trofeo Cadetti AGIP	SIAS Monza	Autodromo di Monza pista Junior m. 2405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	Cavallini (Lab) in 25'30", media 113,216 kmh
20/22	Rally Zlanti Piassatzi	Bulgaria	Part. e arr. Zlanti Piassatzi - km 2055		●●● Camp. Europeo Cond. Rally	Rally	Barbasio-Macaluso (Fiat A-barth R)
21/23	Donegal Rally	Irlanda			●●●	Rally	
22	G.P. d'Olanda	Olanda	Circuito di Zandvoort m. 4193		●●● Camp. Mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Jackie Stewart (Tyrrel-Ford) in 1.39'12"45, media kmh 184,025 n.p. Sul giro: Peterson 1'20"31 media 189,432 n.p.
22/23	Trofeo d'Auvergne	Francia	Circuito di Clermont Ferrand - m. 8.055		●●● GT4, S Camp. Europeo 2 litri	Velocità in circuito	Edwards (Lola T.292) in 1.42'23"9, media 151,003
22/23	Pocono 500 - Qualificazioni	Stati Uniti	Catino di Pocono		●●● G. 9	Velocità in circuito	La gara (1-7-1973) fu vinta da A. J. Foyt (Coyote-Foyt) media 233,305 kmh
22/23	Corsa a Santa Pod	Gran Bretagna			●●● Dgt	Accelerazione	
22/23	Salita di Taubensuhl	Germania			●●● tg	Velocità in salita	
22/23	Salita di Cloneaux	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Mieusset (Chevron) 1'27"6
22/23	Salita di Mont Revard	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
22/23	Rally della Lana	AC Biella	Part. Biella Arr. Biella	ore 21 (22) ore 4 (23)	●	Rally	Perazio-Danasino (L. Fulvia 1600)
23	G.P. di Zolder	Belgio	Circuito di Zolder m. 4220		●●● FF, FV, FSV	Velocità in circuito	
23	G.P. Embassy	Belgio			●●● tg	Rallycross	
23	Salita de la Pommeraye	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Martin (McLaren) in 49"
23	Bolzano-Mendola	AC Bolzano			●●● T1, T2 GT3 GT4 S	Velocità in salita	Nesti (March BMW) 8'13"2, media 105,110 kmh
23	Mugello 5000	AC Firenze	Autodromo del Mugello m. 5.245	ore 9 ore 20	●●● F. 5000, F. It. (pari) FF, Mex.	Velocità in circuito	Si disputa per la 1.a volta. Inaugurazione autodromo
23	Trofeo d'Estate	Ass. Pro Varano	Autodromo di Varano m. 1800		● T2, F. It. (dispari)	Velocità in circuito	F. It.: Martini in 27'27"1, media 118,025 kmh T2: Mannini (Fiat 128) media 105,194 kmh
23	Trofeo Lagomarsino	Autocross Occhiobello	Pista di Occhiobello m. 900	ore 15	●	Autocross	
28/30	Rally 12 ore di Ypres	Belgio			●●● Camp. Europeo Condutt. Rally	Rally	Pedro-Jimmy (BMW 2002)
29	1. Trofeo Mugello Corse	Mugello Corse AC Firenze	Autodromo del Mugello m. 5245		● T1, GT3 (FISA) T2, GT4 (naz.)	Velocità in circuito	Si disputa per la 1.a volta.
29/30	Corsa all'Avus	Germania	Circuito dell'Avus		●●● T1, T2, GT3, GT4, F. 3, FSV	Velocità in circuito	
29/30	Corsa a Santa Pod	Gran Bretagna			●●● Dgt	Accelerazione	
29/30	Salita di Turkheim	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Martin (McLaren) in 3'09"2
29/30	Rally Friuli Alpi Orientali	AC Udine			●	Rally	Barbasio-Macaluso (Fiat A-barth R)

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

6-8 giugno: RALLY SEMPERIT - rinviato al 4-5 ottobre ● 8-13 giugno: RALLY DI SCOZIA - annullato ● 12-13 giugno: RALLY DEI RODODENDRI - rinviato al 20 luglio ● 13 luglio: TROFEO SALETTI - rinviato al 7 luglio ● 23 giugno: G.P. ZOLDER - tolta la F. 2 ● 23 giugno: SALITA AL MONT VENTOUX - annullata ● 23 giugno: SALITA AL MONTEPELLEGRINO - rinviata al 21 luglio ● 23 giugno: COPPA DELLA COLLINA - annullata ● 23 giugno: GARA A VALLELUNGA - annullata ● 29 giugno: COPPA PUTIGNANO - rinviata a data da destinarsi ● 29-30 giugno: CONTINENTAL 5000 SEARS POINT - annullata ● 29-30 giugno: TROFEO DEL VERDE - rinviato.

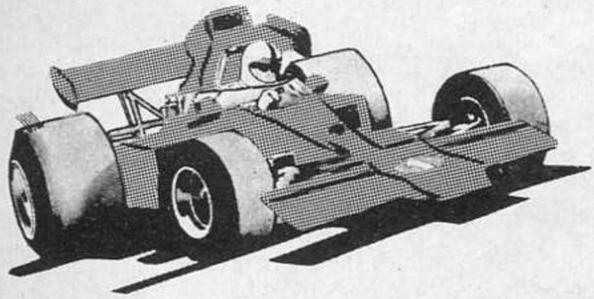
Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza. Ricordate: telefonate ad AUTOSPRINT.

(051) 46.56.24

FORMULA 5000



Labatt's Blue

TROPHY IN THE

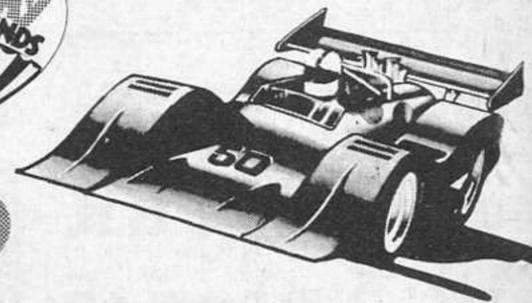
CAN-AM WEEKEND

CHALLENGE RACE

MOSPORT JUNE 14, 15, 16



CAN-AM



Una gomma toglie a FOLLMER la vittoria sul partner OLIVER

L'Ombra della CAN-AM

100 mila
per il recital
SHADOW

MOSPORT PARK - Sembrerà assurdo, ma per la prima volta nella storia di questo circuito 100 mila spettatori hanno invaso le colline del parco per assistere alla prima gara della Canadian-American Challenge Cup e questo proprio nell'anno che fa riscontrare una fase stagnante per lo sviluppo tecnico della serie.

21 vetture si sono presentate alla linea di partenza, per la prima manche con Jackie Oliver al palo, e se la vittoria delle Shadow è data già per scontata tutto rimaneva da decidere quale dei due piloti della funerea Shadow ce l'avrebbe fatta a tagliare per primo il traguardo. Oliver, balzava al comando all'abbassarsi della bandiera verde, seguito a ruota da Follmer e quindi nell'ordine da Scooter Patrick (McLaren M20), John Cordts (McLaren M8F), Lothar Motschenbacher (McLaren M8F), Bob Nagel (Lola T260), Eppie Wietzes con la Ferrari e quindi tutti gli altri già molto staccati.

Dopo appena tre giri, erano costretti ad abbandonare Cordts per lo staccarsi della calotta del distributore della corrente e Saville Peck (Costello SP8) con la macchina che si incendiava dopo aver toccato un'altra vettura. Sin dalle prime tornate, le due Shadow non avevano nessuna difficoltà nel porre un buon limite fra loro e Patrick, che seguiva in terza posizione tutto solo. Nel frattempo una bella lotta si scatenava fra Motschenbacher, Nagel e Wietzes con quest'ultimo che provava ripetutamente di passare Nagel senza però riuscirci.

Al quinto giro, Follmer passa con decisione Oliver e se ne va tutto solo mentre quest'ultimo tenta disperatamente di

MOSPORT PARK - Incredibile, e chi l'avrebbe mai detto? Le Uop-Shadow in questa prima gara di stagione della Can-Am non solo hanno trionfato ma lo hanno fatto alla maniera forte battendo nettamente il record sul giro di Mark Donohue e questo ad opera di George Follmer che consideriamo definitivamente il migliore dei due piloti ufficiali.

La corsa è stata vinta sì da Jackie Oliver ma abbiamo le nostre riserve a proposito perché una fermata ai box da parte di Follmer a metà gara per cambiare la ruota posteriore sinistra che si era afflosciata, ha fatto perdere a questi un mucchio di tempo, quasi un minuto e mezzo perché un meccanico continuava a far cadere il bullone centrale. Follmer merita però l'ammirazione dei tifosi perché ha condotto una gara superlativa dimostrandosi di gran lunga superiore a qualsiasi pilota in campo, e più ammirevole ancora è il fatto che — nonostante tutto — sia finito di un solo secondo e mezzo alle spalle del compagno di squadra.

E' ovvio che alla Shadow un buon lavoro è stato fatto dalla fine della stagione passata, specialmente se consideriamo che antecedentemente a questa corsa, per loro era già qualcosa portare a termine una gara. Ma passiamo alla gara stessa e a come si è svolta.

non perdere la scia del compagno, entrando in curva in maniera poco ortodossa tanto che dopo appena altri cinque giri esce di pista e seppur la vettura non dia segni di danni non ce la fa a ripartire ed è quindi costretto ad abbandonare. A metà gara, Follmer riesce a doppiare sia la Ferrari di Wietzes che Nagel e Motschenbacher; nel frattempo vengono a collisione Harry Bytzeck (Porsche 908) e Bill Overhouser (McLaren) e mentre Bytzeck è costretto ad abbandonare dopo essere rientrato ai box, Overhouser continuerà con pezzi di fiberglass a penzolari nella parte posteriore della vettura.

A due giri dalla fine, Nagel strappa il terzo posto a Motschenbacher mentre Wietzes con la vettura che scoppietta e perde colpi maledettamente sembra che non debba farcela a finire, ma fortunatamente ci riesce. Al momento si pensava che il canadese fosse rimasto senza carburante ma all'arrivo si è riscontrato che i serbatoi erano vuoti a metà, soltanto che le pompe non riuscivano a far arrivare la benzina.

La FERRARI lotta per il quarto

Fra la prima manche della Labatt' Blue Can-Am e la seconda (questa di 50 giri) vi sono state due gare supplementari una per la F. Ford e l'altra per vetture d'epoca e questo ha consentito ai contendenti che erano afflitti da guasti meccanici di apportare le necessarie riparazioni e quindi prendere il via. Con il cielo che ancora una volta minacciava di inondare l'entusiasmo dei 100 mila presenti, 20 vet-

ture scattavano dopo un giro di ricognizione.

Già al primo giro, Follmer guadagnava un secondo e mezzo su Patrick mentre Oliver, partito dalla penultima fila passava in terza posizione dopo Nagel e al giro successivo «infilava» anche Patrick per passare alla caccia del compagno di squadra. Nagel si manteneva in quarta posizione mentre Wietzes con la Ferrari passava di prepotenza Motschenbacher e si metteva ad inseguire Nagel che aveva un vantaggio di circa quattro secondi.

Follmer non ha difficoltà nel controllare gli inseguitori e al decimo giro conduce per 17 secondi su Oliver: Patrick tutto solo come nella prima manche non impegna nessuno e nemmeno viene impegnato facendo una corsa regolare tutta a sé. Wietzes, con la Ferrari, è però quello che entusiasma la folla riuscendo a ridurre il distacco da Nagel a soli due secondi e mezzo mentre un altro bel duello, nelle retrovie continua fra Gene Fisher e Durat.

Per diversi giri le posizioni sembrano stabilizzate, con la distanza che separa i primi quattro che continua ad allargarsi mentre Wietzes riesce di giro in giro a rosicchiare un po' di terreno a Nagel, tanto che al ventesimo giro viene a trovarsi a ruota di questo e la battaglia per la quarta piazza ha inizio.

A metà gara le posizioni sono le seguenti: Follmer conduce su Oliver, Patrick è in terza posizione quindi seguono Nagel, Wietzes, Motschenbacher, Fischer, Durat e poi tutti gli altri molto attardati. E' a questo punto che Follmer deve entrare ai box per una foratura e quindi con Oliver al comando la caccia ha inizio. Non bisogna però dimenticare che al suo rientro in pista Follmer ha un ritardo di quasi un minuto; ha quindi del fenomenale la sua ascesa che lo ha visto al termine della gara a solo un secondo e mezzo dal vincitore. C'è sempre da tener presente però la possibilità che Oliver abbia in parte aspettato il compagno per

passare davanti al traguardo quasi contemporaneamente e questo si capisce per ragioni pubblicitarie.

La Ferrari, come nella prima manche, al traguardo dei trenta giri ha cominciato a perdere colpi e per i tifosi è stata una doccia fredda dopo il duello entusiasmante con il quale aveva impegnato Nagel. A questo punto è fuori combattimento pure Gunn per lo scoppio del motore alla prima curva. Nonostante gli sforzi Wietzes non riuscirà a portare a termine la gara e al 44. giro entrerà ai box con il motore che va a singhiozzo.

Come abbiamo già detto, è stata veramente una bella gara nonostante le aspettative, con le Shadow di gran lunga più temibili di quelle che erano le previsioni. Ora che abbiamo visto questa prima gara possiamo dire che la Ferrari potrà ottenere sì dei buoni piazzamenti, ma vincere sembra quasi impossibile.

● Il parco della pista di Mosport sta assumendo un volto nuovo, forse non tanto piacevole per una certa categoria di spettatori, con la costruzione — ora in una fase già molto avanzata — di un muro in cemento alto circa 3 metri. Secondo le indicazioni fornite dai dirigenti della pista, in occasione del G.P. di F. 1 ben 30 mila persone avrebbero avuto libero accesso in pista scavalcando la rete di protezione.

● La corsa Trans-Am che avrebbe dovuto svolgersi domenica 9 giugno sulla pista di Sanair (40 miglia ad est di Montreal) è stata improvvisamente annullata il giorno 4 giugno, perché gli organizzatori non hanno depositato con dieci giorni di anticipo i 25 mila dollari del monte premi.

Forse riapre nel 1975 Mont Tremblant

MOSPORT - Stando a quanto dice Philippe Alary, portavoce di St. Jovite, il circuito di Mount Tremblant dovrebbe riaprire i suoi battenti il prossimo anno. Tre sono i fattori principali che, a quanto sembra, sono riusciti a cambiare la situazione finanziaria di St. Jovite. Innanzi tutto la provincia del Quebec darà un forte contributo, alleggerendo così il peso finanziario di miss Paradin, la quale ora sorride tutta soddisfatta, perché i vari Hall, Gurney, Hass etc, le telefonano per chiederle quando si avrà la prossima gara a St. Jovite.

Un altro fattore importante è che gli sponsor sono pronti ad investire più soldi sul circuito, al contrario degli anni passati, quando miss Paradin diventava matta nella ricerca di sponsor, ora sono loro che cercano lei. L'altro fattore importante che ha molto contribuito alla decisione di riaprire St. Jovite è senza dubbio quello che non sarà più la Provincia, bensì i vari Club ad organizzare le corse.

Per il momento a noi rimane solamente una domanda: siccome Mosport ha un contratto con la Labatt's per cinque anni per il G.P. di F. 1, quale tipo di gara organizzerà St. Jovite essendo i francesi molto esigenti?

LABATT'S BLUE CAN-AM (50 giri pari a km 199,00), gara internazionale valida quale prima prova del Challenge Can-Am - Mosport Park, 16 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

1. Jackie Oliver (Uop Shadow) in 1.05'52"2 alla media di 180,208 kmh; 2. George Follmer (Uop Shadow) 1.05'54"1; 3. Scooter Patrick (McLaren M20) 1.06'35"4; 4. Bob Nagel (Lola T260) ad un giro; 5. Lothar Motschenbacher (McLaren M8F); 6. Gene Fisher (Lola T222); 7. Dick Durant (McLaren M8R); 8. Harry Bytzeck (Porsche 908).

Giro più veloce (e nuovo record sul giro): George Follmer in 1'14"6 alla media di 190,923.

PRIMA MANCHE

(30 giri pari km 119,400)

1. George Follmer (Uop Shadow) in 37'53"3 alla media di 181,704 kmh; 2. Scooter Patrick (McLaren M20F) 38'25"1; 3. Bob Nagel (Lola T260) 38'47"5; 4. Lothar Motschenbacher (McLaren M8F) 38'47"6; 5. Eppie Wietzes (Ferrari Can-Am) 38'57"9; 6. John Gunn (Lola T260) ad un giro.

Giro più veloce: il 9. di Follmer in 1'16"4.

MOSPORT PARK - Poco prima della finale di F. 5000 ad una nostra domanda diretta, Mario Andretti ci ha detto di essere completamente demoralizzato dell'andamento delle gare di questi due ultimi anni: « Non me ne va bene una — ha dichiarato — e pensare che ho un contratto con Parnelli Jones per altri due anni, ma una via d'uscita dovrò ben trovarla ».

Possiamo comprendere la preoccupazione di Mario perché è ovvio che qualcosa non funziona in seno a quello che agli inizi era stato definito il « super-team ». Anche questa volta, una vittoria che dava l'impressione di essere a portata di mano dell'italo-americano è svanita a metà gara per il cattivo funzionamento di due pistoni, sarà che per il troppo lavoro Jones non riesce a curare le vetture a puntino come dovrebbe, però un progresso c'è stato rispetto alla gara di due settimane fa al Mid-Ohio — e questo se vogliamo essere ottimisti — perché se alla prima uscita la Lola ha resistito 18 giri, questa volta ha condotto per ben 25 dei 40 in programma riuscendo addirittura a portare al termine la gara in quarta posizione, e questo grazie al tremendo vantaggio che era riuscito ad accumulare nella prima metà della gara.

Una gara entusiasmante, che alla fine ha visto emergere vincitore David Hobbs con la Lola T330 dopo che vari colpi di scena hanno eliminato dalle prime posizioni contendenti di primo piano quali Brian Redman che si è visto tagliar la strada da Dunkel mentre lo stava doppiando all'interno ed è finito contro le reti di protezione passandone addirittura tre senza però conseguenze per sé stesso ma con grave danno per la vettura, che sembrava irrecuperabile.

Il fattaccio a Redman è capitato al 16. giro, dopo cioè che si era messo alla caccia di Mario Andretti senza però troppo successo, naturalmente: sarebbe stato interessante vedere cosa Redman sarebbe stato in grado di fare se, sin dall'abassarsi della bandiera, fosse stato capace di mettersi sulla scia di Mario ma è stato ostacolato per ben 6 giri da Hobbs che seguiva le più strane traiettorie per non farlo passare. Però si è visto che quando lo ha passato Redman se ne è andato senza nessuna difficoltà.

Due piloti sono emersi come future pre-

Aveva dominato nella prima batteria ma la corsa l'ha vinta David HOBBS

Andretti solo 4° (per un pistone) Redman «buca» 3 reti

messe di questo campionato: il canadese Eppie Wietzes, che per tutto l'arco della gara è stato attaccato ai tubi di scarico di Hobbs e che verso la fine, quando cioè avrebbe voluto dar battaglia si è trovato con l'assetto delle ruote non perfetto e questo forse, per aver toccato un po' troppo spesso i cordoli in cemento ai bordi della pista; ed anche Brett Lunger, il pupillo di Dan Gurney, che con la Jorgensen Eagle verso il termine della gara è riuscito a mettersi a ridosso dei primi due emergendo così a nostro avviso e data la giovane età come uno dei piloti da seguire per un prossimo futuro.

LE BATTERIE

MOSPORT - Dopo un'ottima giornata di prove, con un bel sole, la prima batteria della F. 5000 ha preso il via con un'ora di ritardo e sotto una pioggia torrenziale.

Dopo due giri di pista al seguito della vettura-pilota, veniva dato il via e le dieci vetture si lanciavano con Mario Andretti subito al comando con la Lola T332 mentre il canadese Horst Kroll entrava ai

box per farsi cambiare la visiera del casco. Al termine del primo giro, Andretti si gira alla penultima curva ma si riprende immediatamente tanto che davanti ai box passa appaiato a Garcia Veiga che era passato al comando con la Eagle; seguono quindi: Eppie Wietzes (Lola T332), John Woodner (Talon MK. 1), Brett Lunger (Jorgensen Eagle), Graham Mc Rae (Talon MK. 1) e James Dunkel (Chevron B24).

Ripreso il comando al secondo giro, Andretti non dovrà che stare attento ai sorpassi mentre riesce a dare ai suoi più diretti concorrenti nientemeno che 5 secondi al giro. Per tener testa a Mario non c'è nessuno in gara ed eliminato Veiga al secondo giro sempre per una uscita di strada, il canadese Wietzes farà pure la sua gara indisturbato al secondo posto anche se molto attardato. Se vi fosse stata una classifica per le uscite di strada ed i testa-coda questa sarebbe toccata a Mc Rae che su venticinque giri ne ha avute ben quattro, senza danni alla vettura ma che però gli sono costate il terzo posto.

In tempo per la seconda batteria smetteva di piovere, però la pista, molto bagnata, si manteneva pericolosamente scivolosa. David Hobbs e Brian Redman partivano appaiati però era il primo che riusciva a staccare tutti e con una grinta formidabile si portava ad una trentina di secondi di vantaggio su Redman in appena dieci giri. Come nella prima manche, anche, in questa molti piloti incapavano in diversi testa-coda sin dal primo giro e Tom Jones con la McLaren M22 finiva contro un guard-rail mentre Tony Settember si girava due volte.

A metà gara, Redman si lanciava all'inseguimento di Hobbs e dai 32 secondi in cui si trovava all'undicesimo giro, riusciva ad accorciare la distanza a 16 secondi alla ventesima tornata, uno sforzo inutile perché la vettura aveva delle difficoltà a mantenere le traiettorie tanto che anche Robinson, con la Eagle, a tre giri dalla fine ce la faceva a passarlo, e così per Redman non rimaneva che accontentarsi del terzo posto.

GARA DI FORMULA 5000 - Valida per il campionato L. e M. - Mosport, 15-16 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

Prima batteria (25 giri)

1. Mario Andretti (Lola T332) in 38'30"9; 2. Wietzes (Lola T332) 39'45"; 3. Lunger (Eagle) 40'07"8; 4. McRae (Talon Mk. 1) 40'10"3; 5. Dunkel (Chevron B24) 41'30"7; 6. Kroll (Lola T300) 50'07"6.

Seconda batteria (25 giri)

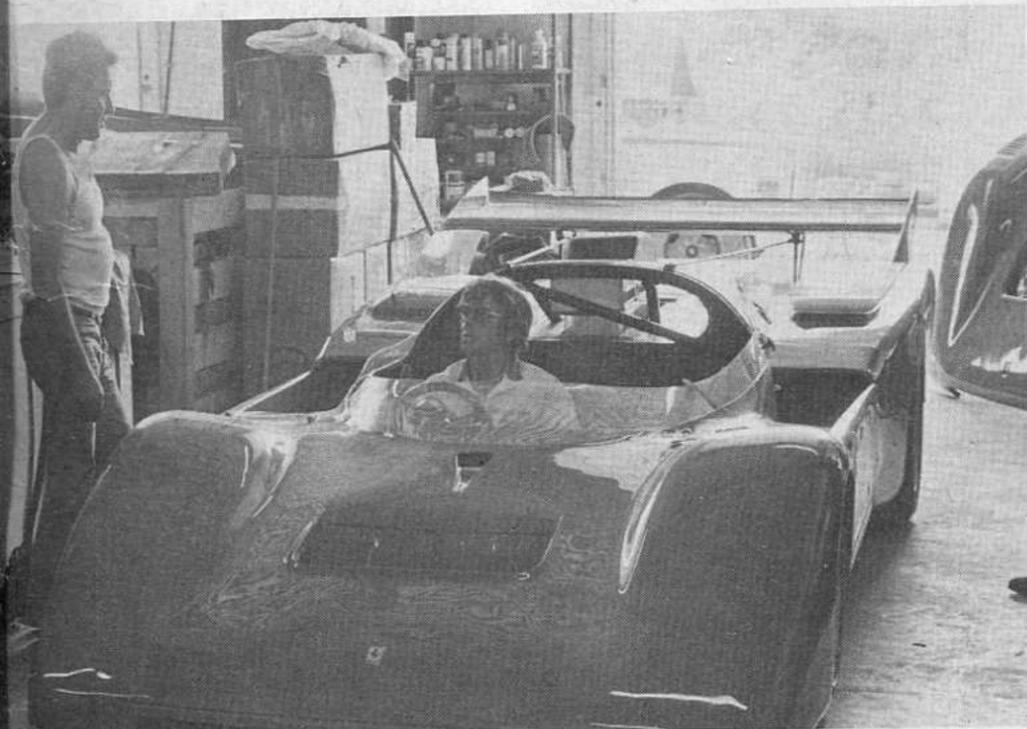
1. David Hobbs (Lola T330) in 42'50"5; 2. Robinson (Eagle) 42'57"2; 3. Redman (Lola T332) 43'05"9; 4. Posey (Talon Mk. 1) 43'06"7; 5. Harley (Lola T332) 44'46"4; 6. Gunn (March JGL); 7. Temper (March 73A).

Finale (40 giri pari a km 159,200)

1. David Hobbs (Lola T330) in 52'33"8, media kmh 180,658; 2. Wietzes (Lola T332) 52' e 42"; 3. Lunger (Eagle) 53'25"4; 4. Andretti (Lola T332) 53'25"4; 5. Gunn (March JG1) a 2 giri; 6. Garcia Veiga (Eagle) a 3 giri.

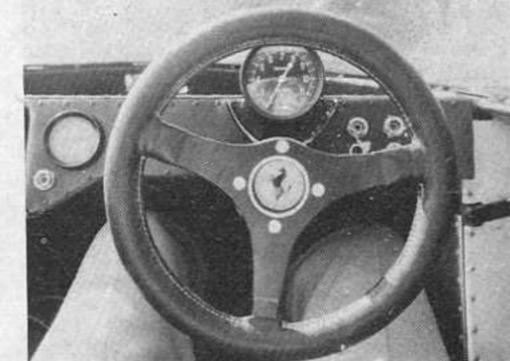
Giro più veloce: il 10. di Brian Redman in 1'16"2.

Il monte premi dei primi cinque arrivati è il seguente: Hobbs 16.850 dollari; Wietzes 8.450 dollari; Lunger 5.300 dollari; Andretti 4.250 dollari; Gunn 2.200 dollari.

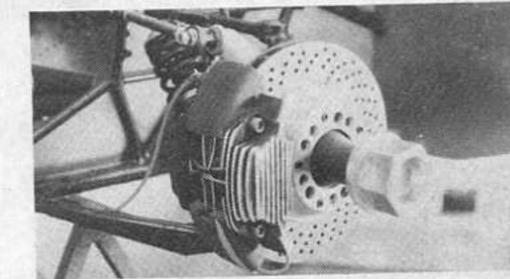


Vidotti assiste Wietzes (in vettura) nella messa a punto della Ferrari 512 M

**2 quintali
in più sono
troppi per
questa 512
«truccata»
da CAN-AM**



Al centro del volante, spicca il cavallino della Ferrari, ma i freni (foto sotto) sono quelli della Porsche



MOSPORT - Sarà questo l'ultimo anno per l'attuale formula della Can-Am? Speriamo di sì. Una revisione totale dei criteri che regolano l'ammissione delle vetture, le cilindrata, le categorie ammesse è assolutamente necessaria, ed è all'esame della FIA per salvaguardare questa serie che è fortemente in crisi: crisi che è stata creata dal razionamento della benzina e che ha costretto le Porsche con il turbo a dare forfait, mentre altre marche che su questo campo erano già ad uno stato avanzato hanno dovuta accantonare l'idea dopo una spesa inutile.

Con le Porsche fuori dei piedi, e le McLaren e Lola in gara, già fuori combattimento per l'età, le Uop-Shadow sono di gran lunga le favorite e non dovrebbero aver nessuna difficoltà ad aggiudicarsi il campionato a meno che fra queste non si « intrometta » l'ibrido Ferrari creato da Herbert Muller: ma questo si vedrà più avanti nella stagione ossia quando Muller scenderà in gara.

Non bisogna dimenticare però che il divario fra

Shadow e Ferrari è piuttosto notevole. La prima, che anche se meccanicamente non è per nulla cambiata dal modello '73, pesa soltanto 670 kg. opposta agli 850 della Ferrari e con una potenza di 735 cavalli contro i meno di 700 della vettura italiana. La Ferrari Can-Am, è una spider che utilizza la meccanica di base della 512 con le stesse dimensioni sia di passo che di carreggiata, con la differenza però che il telaio è stato interamente costruito dai meccanici di Muller in Svizzera. Il telaio è del tipo tubolare con pannelli in alluminio rivettati e la carrozzeria è in fibre di resina come il solito. Mentre il cofano posteriore è lo stesso della 512 al quale sono state applicate due enormi pinne laterali — alle quali è poi attaccato l'alettone in alluminio — il frontale e le fiancate hanno subito delle modifiche sia per aumentarne la penetrazione nonché per far posto alla maggiore superficie dei radiatori laterali dell'acqua.

I serbatoi del carburante, protetti in tutta la

lunghezza e nella parte più bassa da materiale anti-urto, si trovano ai fianchi del pilota e sono stati allungati rispetto al modello 512 coprendo l'intera lunghezza dalle ruote anteriori alle posteriori ed è appunto per questo che è stato necessario installare due pompe della benzina per ciascun serbatoio. I bocchettoni per il rifornimento poi, non si trovano più sul davanti del vano pilota, ma all'interno delle porte.

La vettura di Maranello, che prima della trasferta nel Nord-Africa ha provato nella pista privata della Porsche a Stoccarda, monta i freni della Porsche turbo. Il problema che si potrà avere durante la stagione sarà certamente dovuto alla mancanza di pezzi per il propulsore che da come abbiamo appreso sono pressoché introvabili. Per la gara di Mosport, la Ferrari monta il motore di 5 litri ma prima di ripartire da qui, e in preparazione per la gara di Road Atlanta, adotterà quello di 5600 cc.

Gilberto Gatto

Entusiasmante duello
Yarborough - Allison

Spettatori in piedi a Riverside

RIVERSIDE - Il percorso misto di Riverside è stato testimone di un entusiasmante duello che Cale Yarborough e Bobby Allison hanno inscenato in occasione della «Tuborg 400», terminata con la vittoria del pilota di Timmonsville nella Carolina del Sud. Yarborough infatti dopo una serie di attacchi e contrattacchi, di sorpassi continui e soste al box rapidissime, al 131. dei 138 giri assumeva il comando, approfittando di due secondi in più impiegati per un rifornimento finale da Allison e schizzava via verso la vittoria.

Dal canto suo però Allison non si rassegnava a tornare in gara per la conquista della seconda piazza, ma iniziava un inseguimento alla «lepre» riducendo da otto a 2 secondi e mezzo il distacco finale tanto da far esplodere letteralmente i 40 mila spettatori i quali alla fine si lasciavano andare in prolungati applausi per ambedue i protagonisti principali.

C'è stata battaglia anche nelle retrovie però. E Benny Parson con la sua Chevrolet Montecarlo è riuscito a tenere a bada la muta scatenata nella quale figuravano Cecil Gordon, James Hylton e Sunny Easley. Osservando l'ordine di arrivo si nota che le prime quattro piazze vedono due Chevelle 1974 e due Chevrolet Montecarlo le quali, a detta degli esperti, sembrano le più adatte per le gare Stock.

«TUBORG 400» STOCK CAR NASCAR - Riverside (California).

1. Cale Yarborough (Chevelle) alla media di 182,227 kmh; 2. Bobby Allison (Chevelle) a 2"; 3. Benny Parson (Chevrolet) a due giri; 4. Cecil Gordon (Chevrolet) a 4 giri; 5. Frank Warren (Ford) a 10 giri; 6. James Hylton (Chevelle); 7. Sunny Easley (Ford).

Quasi 400 kmh eguagliato il record drag

COLUMBUS (OHIO) - Il 33enne canadese Gary Beck ha guidato la sua Dragster «Top Fuel» sullo strip di Columbus, nell'Ohio, alla velocità di 247,25 miglia orarie, oltre 397 kmh eguagliando così il primato mondiale, in 6"05 secondi sui 402 metri. La straordinaria prova è stata osservata da oltre 30 mila spettatori che hanno ammirato il duello dell'uomo contro la folgore. Il muratore canadese di Edmonton a bordo della sua Keith Black, ha battuto il quotatissimo Carl Olson di El Toro in California il quale ha percorso il quarto di miglio in 6"26".

La manifestazione che ha richiamato i più grandi nomi delle «Drag Sters» e «Funny Cars», appartenenti alla National Hot Road Association, vedeva in palio 245 mila dollari di premi, 45 mila dei quali sono andati al canadese Beck che ha così guadagnato 7500 dollari, (circa cinque milioni) al secondo.

Mancava all'appello soltanto Don Garlitz «Big Daddy», il gran papà il quale, si apprende, sta costruendo una nuova Drag con innovazioni sensazionali da presentare presto.

l. m.

RUTHERFORD

pilota
USA dell'anno?

NEW YORK - Johnny Rutherford, vincitore della 500 Miglia di Indianapolis e della 200 Miglia di Milwaukee è stato dichiarato vincitore della seconda fase del trofeo «Martini e Rossi» che premia il «Driver of the year» ovvero il guidatore dell'anno.

Come è noto Rutherford (che ha avuto anche il voto di AUTOSPRINT) partì dalla 25. posizione ad Indy nonostante avesse compiuto la seconda qualificazione più veloce, e con una tenuta di gara spettacolare riuscì a tenere il comando distaccando l'agguerrito rivale Bobby Unser.

Il trofeo «M.R.» comprende quattro fasi durante l'anno. La prima vide trionfare Yarborough. Il vincitore finale riceverà 7.500 dollari. Al termine della seconda votazione si è avuto il seguente risultato: Rutherford 132 voti, Pearson 71, Yarborough 69, A. J. Foyt 30, Bobby Unser 20, Brian Redman 12. Nella foto sotto, Rutherford brinda con la moglie Betty alla vittoria di Indy.



GARA AC BERNA - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato Svizzero - Casale, 16 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

Classe 1000: 1. René Traversa (A.112 Abarth) 22'04"7; 2. David (Datsun Cherry 100 A) 23'13"4; 3. Dhinaut (Honda n 600) 23'24"6.

Classe 1300: 1. Michel Voirol (Simca R.2) 21'47"7; 2. Jaeggi (Simca R.2) 21'56"7; 3. Wengen (Simca R.2) 22'10"4; 4. Schweininger (Simca R.2) 21'58"7; 5. Hunermund (Simca R.2) 22'21"3; 6. Holend (Simca R.2) 22'36"7; 7. Duss (Simca R.2) 22'43"4; 8. Bacher (Simca R.2) 22'46"1; 9. Sahli (Morris Cooper) 23'02"4; 10. Hirter (Fiat 128 SL) 23'10"9.

Classe 2000: 1. Ernst Schneider (Dolomite sprint) 20'45"3; 2. Ramuz (Opel 1900 SR) a 1 giro; 3. Ulrich (BMW 2002 TI) a 1 giro; 4. Markstahler (BMW 2002 TI) a 1 giro; 5. Ogay (BMW) a 1 giro; 6. Beutler (BMW 2002 TI) a 1 giro; 7. Khasoff (BMW 2002 TI) a 1 giro; 8. Henzi (Toyota Celica GT) a 1 giro; 9.

Nemmeno le

BOMBE

tengono

lontani

gli svizzeri da CASALE

CASALE - Gli svizzeri si sono affezionati a Casale, in particolare al suo autodromo di Morano dove scendono spesso in massa a festeggiare nella assolata piana del Po le loro sagre automobilistiche. E' stato questa volta il turno dell'A.C. Berna presente in forze con una gran massa di piloti e ultravetture, ne fa fede il gran numero di F. 2 che hanno animato la gara più spettacolare alla presenza di un numeroso pubblico. Protagonista della giornata il bernese Roland Salomon su F. 2 March 732-BMW GS-Tuning che non ha problemi a scattare in testa e

CASALE - Stato d'allarme tra i carabinieri di Casale che, in occasione della gara degli svizzeri, assicurano il servizio d'ordine all'autodromo di Morano.

Una telefonata anonima avvertiva che nell'autodromo era sistemato un ordigno esplosivo. Grande affanno dei tutori dell'ordine a cercare, per fortuna inutilmente, alcunché di esplosivo in giro per angoli nascosti, soffitte, soppalchi e cespugli: nulla! Gran sospiro di sollievo e gare che iniziano regolarmente senza che nessuno, o quasi, si fosse potuto allarmare. Il presidente dell'Autodromo, dott. Luigi Donna ha così commentato:

«Si tratta sicuramente come è stato dimostrato, di uno scherzo di pessimo gusto, messo in opera da persone inqualificabili».

a vincere la gara e l'assoluto della giornata (suo anche il giro più veloce 1'1"1) eliminato subito Sigrüst (Brabham F-2 Ford), suo più pericoloso avversario, da una rottura di semiasse destro. Secondo, staccato di molto, è il pilota di Bienne, Affentranger su March F-2 712 Ford.

Molto combattuto è il terzo raggruppamento che vede una lunga e incerta lotta per il comando tra Wolf su Opel GT Irmscher e Hiltbrand su BMW 2002 preparata da Bülach. Più stabile l'Opel, più potente il BMW di Hiltbrand che va al comando ma esagera e scoppia il motore a pochi giri dal termine.

Bel «corpo a corpo» senza esclusione di colpi tra Rugg su Escort RS e Matter su BMW-Eidegger che si buttano fuori con cortesia senza danni se non per la classifica.

Nel primo raggruppamento, «en plein» di Simca Rally 2, gruppo 1 internazionale con Racing e super assetto; prevale dopo violente schermaglie iniziali il biennese Voirol su Jaeggi che supera Wenger all'ultimo giro. Un attimo di suspense per la uscita di Rolli in conseguenza di una perdita di una ruota. Nel quarto raggruppamento Gr. 2, monologo di König su BMW Eggemberger dopo una breve iniziale duello con Furrer (NSU TT Friedling).

Coraggiosa la gara di Lips che conclude con la marmitta staccata e su un cerchio dopo aver scoppiato la gomma posteriore destra su un cordolo. Nel quinto raggruppamento, Gr. 3, vince facilmente Spavetti su Porsche Carrera, eliminato in prova Comolli (Porsche Carrera) per esplosione di motore.

g. r.

Sinner (Alfa Romeo 1600 GTJ) a 2 giri.

GRUPPO 3

1. Willy Spavetti (Porsche Carrera) 19'43"8; 2. Steck (Renault Alpine 1600) 20'05"8; 3. Matter (Lotus Europe) 20'46"1.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Werner Fries (NSU TTS) 20'07"3; 2. Arber (NSU TTS) 20'19"4; 3. Peruset (Fiat Abarth TCR) 20'19"8; 4. Wittwer (NSU TTS) 20'54"7.

Classe 1300: 1. Werner Furrer (NSU TT) 20'03"4; 2. Lips (Fiat 128 Rally) 20'27"3; 3. Stockli (Morris Cooper S) 21'04"2; 4. Muller (NSU TT-Weiss) 21'11"7.

Classe 1600: 1. Armin König (BMW 1602) 19'46"4; 2. Gartner (Ford Escort) 20'11"7; 3. Antico (Alfa Romeo GTV) 20'56"3; 4. Marucelli (Renault R12 Gordini) a 1 giro; 5. Charpiot (Renault) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Ernst Rugg (Ford Escort RS) 19'23"9; 2. Pallavicini (BMW 2002) 19'32"7; 3. Matter (BMW Heidegger 2002) 19'44"3; 4.

Rochat (Alfa Romeo GTAm) 20'11"3; 5. Perisoli (BMW 2002) a 1 giro.

Classe oltre 2000: 1. Heiner Bosch (Opel Commodore Irmscher) 19'33"4; 2. Bongni (Ford Capri GT) a 1 giro.

GRUPPO 4

1. Peter Wolf (Opel GT Irmscher) 18'50"5; 2. Gantner (Lotus Elan) a 1 giro.

GRUPPO 5 e 7

1. Rolf Hadorn (Sauber C.3) 14 giri, 16'28"7; 2. Affentranger (Chevron B21) a 6 giri.

GRUPPO 8 e 9

Serie 1: 1. Heinrich Hoffmann (Tecno F. 3) 17'04"9; 2. Blatter (Tecno F. 3) a 1 giro; 3. Leuenberger (March F. 3) a 2 giri.

Serie 3-4: 1. Res Hangartner (March 712 F. 2) 16'47"1; 2. Huber (Tecno F. 2) 16'55"6; 3. Giger (Vileda LCR) a 1 giro; 4. Christen (Vileda LCR-GPGER SV) a 5 giri.

Serie 5: 1. Roland Salomon (Juvitol-March 732) 15'58"7; 2. Affentranger (March 712 F. 2) 16'37"7.

Giro più veloce: Roland Salomon in 1'1"1.



MUGELLO eccoci!...

LONDRA - Siamo più o meno a metà del campionato Rothmans di F. 5000, alla vigilia della prima gara di questa formula in Italia quest'anno e, quindi, si direbbe il momento adatto per fare una rassegna sulla situazione della formula...

L'anno scorso andò bene e fin ora, nel 1974, il campionato è stato un settore tutt'altro che disprezzabile sulla scena corsaiola. Quando Edwards ottenne la vittoria nell'ultima corsa del 1973, sembrava che ci fossero ottime prospettive perché la F. 5000 fosse interessante nel 1974. Il fatto che fin'ora lo sia effettivamente stata è in fondo piuttosto notevole. Questo perché si tratta del genere di competizione che più può soffrire per la tempesta creata dalla crisi del petrolio dell'inverno (come è stato largamente dimostrato in America, ove la serie di quest'anno ha preso l'avvio soltanto adesso) e perché è una categoria dalla grave inferiorità finanziaria, per lo meno giudicando dai livelli ritenuti « minimi » dall'Associazione dei Costruttori di F. 1!

In complesso una vettura nuova di F. 5000 costa poco meno, in fatto di lamiera di metallo, bulloni e così via, di una grand prix, eppure tutto il programma Rothmans si basa su una struttura di montepremi più o meno uguale a quanto occorre all'Associazione di F. 1 per soli tre grandi premi in Europa... da parte degli organizzatori, prima che si tenga conto di qualsiasi patrocinio, altri premi e così via.

Grosso modo, il 23 giugno al Mugello i concorrenti gareggeranno per un montepremi di circa 11 milioni di lire e al vincitore ne andranno circa due e mezzo. Giusto, c'è a disposizione una somma per le spese di viaggio e ci sono premi offerti da Case di pneumatici e così via, ma non ci sono premi di partenza e non esiste il tipo di situazione che si trova nel mondo dei grandi premi, ove ogni socio del « club » può prevedere che le sue spese saranno coperte, anche se il suo pilota meglio piazzato non prende punti di campionato. Al Mugello il conduttore che si piazzerà settimo s'intascherà un premio di mezzo milione.

Per fortuna i « parenti poveri » della F. 5000 sono un gruppo molto più cordiale. I piloti non spariscono dal raggio dei cacciatori d'autografi il più velocemente possibile, le squadre accolgono addirittura con piacere i giornalisti al loro box e, per forza di cose, si aiutano l'un l'altra. Si rendono conto che il futuro della F. 5000 dipende dalle loro prestazioni, prestazioni che miglioreranno soltanto se i piloti manterranno il livello che già hanno. E questo è un incentivo piuttosto forte, grazie al quale hanno tratto vantaggi quest'anno gli spettatori inglesi e olandesi. Speriamo che la calda temperatura italiana non butti all'aria quei cinque litri V8, come accadde negli anni passati.

Questo per quanto riguarda le polemiche dei retroscena. Ora passiamo alla meccanica e agli uomini. Ah, anche a una donna...

Quest'anno le vetture leaders nella F. 5000 sono le Chevron e le Lola (dalla foto

del Mugello presa dall'alto, pubblicata su Autosprint recentemente oserei fare il pronostico che i piloti della Chevron saranno avvantaggiati su quel circuito). In effetti è apparsa una sola Trojan Tlor e i problemi di Holland per metterla a punto sono stati perseguitati dalla iella. La solitaria, nuova March che ha gareggiato lo ha fatto in modo competitivo soltanto grazie all'abilità, allo spirito deciso e al coraggio di Mike Wilds; a volte la vettura aveva un aspetto veramente poco raccomandabile, ma per quanto riguarda il Mugello il discorso è probabilmente accademico perché, benché il team abbia pezzi di ricambio che potrebbero sostituire quelli

mente e Goodyear posteriormente, o viceversa. E, con tutto questo, non sono mai veramente a posto. La squadra del conte Van der Straaten è indubbiamente quella più riccamente equipaggiata in F. 5000 e si direbbe che abbia i migliori rapporti con la Morand, i cui motori utilizza. Qualcuno ha borbottato che esiste un grado di parentela (cugini vicini o lontani) che aiuta a « oliare » detti rapporti. In ogni modo saremmo sorpresi se sullo schieramento al Mugello in prima fila non ci fosse una Chevron VDS rossa.

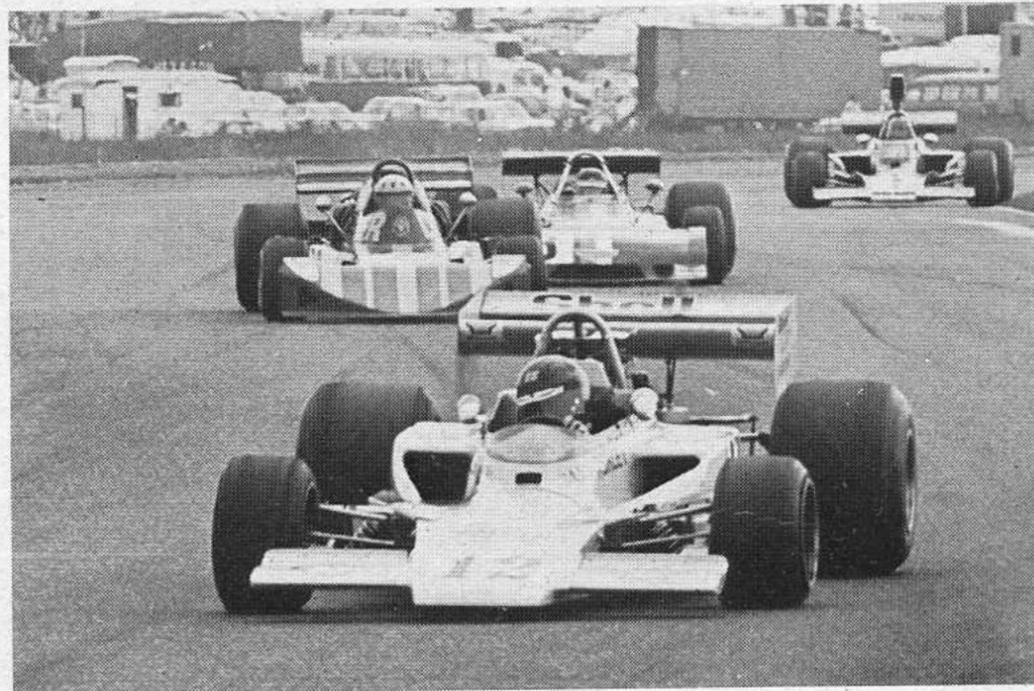
Le Lola T330/332 sembrano tutte differire fra loro nei particolari, più di quanto accada con le Chevron. Ogni squadra va per

nuto tale potenza regolarmente (una letture rapida è tutta diversa). Personalmente sono propenso a pensare che si tratti di 450 HP per un buon motore. E di motori ce n'è di buoni e dei meno buoni in giro, per quanto possano essere stati preparati in modo identico. Sono tutti basilarmente dei Chevrolet V8, in questo momento (ci chiediamo ancora se apparirà più avanti nell'anno un Ford-Cosworth V6 su un telaio leggero, cambiando l'aspetto della F. 5000). I preparatori, sono i soliti: Morand, RES, Smith e Falconer; alcuni dei loro motori hanno ancora i carburatori e i piloti che li usano perdono velocità in rettilineo (il team più importante che usa ancora questi motori è il Shellsport, che pare riluttante all'idea di cambiare, anche se ammette che dovrà succedere). Sia come sia, esiste prova abbondante, udibile e visibile che la potenza c'è e le partenze della F. 5000 hanno tendenza ad essere spettacolari, con molto fumo sprigionato dai pneumatici.

Ora esaminiamo i piloti, nell'ordine che occupano nella classifica, dopo la prova di Zandvoort: Gethin 100. Evans 83, Redman 67, Ashley 63, Wilds 52, Hobbs 50, Lombardi 28, Craft 26, Pilette 24. Non è necessario presentare Gethin; in fin dei conti vinse una gara piuttosto importante a Monza, tre anni fa, fu campione Rothmans nel 1969 e nel 1970 ed è l'attuale campione della Coppa Tasmania. Sembra soddisfattissimo in F. 5000, ove nonostante abbia crisi ricorrenti di « brontolamenti » a proposito di pneumatici e di certi circuiti, si gode le sue corse e l'atmosfera rilassata del circo della F. 5000. Questo non vuole dire che le sue prestazioni non siano professionali, tutt'altro, o che il Team VDS sia allegramente disordinato.

Evans pilota una Lola T332 patrocinata dall'STP, per il Team McKechnie, e fa parte della nuova generazione in ascesa (grosso modo i piloti della F. 5000 si dividono fra uomini già noti come Gethin, Hobbs e Redman — che non sono stati trascurati, ma che, come ha dimostrato da poco in modo positivo Redman, preferiscono non avere a che fare con l'ambiente complesso della F. 1 — quelli che promettono e quelli, che, con tutto il rispetto dovuto, non progrediranno mai ma che, come Tony Dean, si divertono a gareggiare e in fondo se la cavano). Evans è un tipo rilassato, però, come ha dimostrato quando tenne a bada Redman durante un duro duello a Brands Hatch, qualche tempo fa, è capacissimo di ottime prestazioni e di pilotare con foga e con molta intelligenza. Ritiene di non avere ancora sfruttato tutto il potenziale della sua nuova Lola, ma pensa che di gara in gara l'accordo fra lui e la vettura migliorerà. Evans è noto per le sue partenze « alla dragster ».

Purtroppo la posizione di Redman, nella tabella, potrebbe essere accademica, dato che ormai è possibile che lo si veda soltanto qualche volta sulla scena europea della F. 5000. Ashley è un altro della giovane generazione e capofila della Shell-sport, con una Lola T330 aggiornata. Be-



Qui sopra: Ashley, Wilds, Gethin. In alto: al via delle gare di F. 5000 a volte brucia molta gomma. Uno spettacolo che si ripeterà al Mugello

distrutti nell'incidente di Wilds a Thruxton, non è probabile che il pilota sia in grado di gareggiare alla fine di giugno.

Si è dunque ridotti a Chevron e a Lola. Fatto caratteristico, la Chevron B28 non ha avuto bisogno di molto lavoro di sviluppo, perché è uscita dall'officina già più o meno a posto fino dall'inizio, mentre le B24 aggiornate per rispettare i regolamenti 1974 sono ancora abbastanza competitive. Le doti di maneggevolezza della B28 sono abbastanza elastiche, sicché per quanto velocità la vettura possa perdere nei confronti della Lola in rettilineo, in generale può riguadagnarla in curva. Chissà perché, i problemi del Team VDS con la B28 sembrano sempre avere soprattutto a che fare coi pneumatici e non è inconsueto vedere i due piloti del team correre con pneumatici diversi, a volte con Firestone anterior-

la sua strada, si direbbe, nel lavoro di sviluppo e nessuno pare avere ancora risolto veramente il problema nell'abbordare le curve, per lo meno quelle lente e medio-veloci. Ciononostante persone che dovrebbero saperlo (Lella Lombardi, per nominarne una) dicono che la Lola è una vettura sorprendentemente facile da guidare; può sembrare un pesante, vecchio bestione vista dal ciglio della pista, ma è probabilmente uno dei casi in cui l'apparenza inganna. Bell era senz'altro entusiasta della vettura di Hobbs, quando l'ha usata a Thruxton... mentre David non ci si è mai trovato a suo agio!

I motori sono un altro paio di maniche. Non è raro che si dichiarino potenze di 500 HP e ci crederemmo se qualche persona di fiducia, che ne abbia avuta una sul dinamometro, ci dicesse di avere otte-

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

aggiornata fino a un certo punto perché, come si è detto prima, il team è piuttosto pigro nell'abituarsi all'idea di usare motori a iniezione. In ogni modo la maneggevolezza delle Lola della squadra è probabilmente migliore di quella della maggioranza di quel tipo e Ashley ha l'abitudine di sfruttare il vantaggio. Un ragazzo energico e positivo.

Mike Wilds probabilmente non potrà essere presente alle gare italiane ed è un peccato. In parte perché la March lo ha costretto a pilotare in modo spettacolare se vuole essere in lizza, in parte perché nonostante lo svantaggio di disporre di una «machinaccia», è ben piazzato nella classifica, in parte perché dimostra in maniera ammirevole come un pilota al di sopra della media possa passare dalla F. 3 a vetture con motori veramente potenti. Vengono in mente parecchi conduttori come lui che potrebbero mettersi in luce se avessero denaro sufficiente per entrare in F. 1... Speriamo che le ferite e i problemi economici derivanti dal suo incidente a Thruxton non lo tengano troppo a lungo lontano dalle piste.

Hobbs può essere messo a parità con Gethin e con Redman. Purtroppo David non farà tutte le gare europee di F. 5000 però in America è considerato un «divo». La sua Lola di Carl Hogan viene a volte

rito realistico e prevede che farà un'altra stagione in F. 5000 (all'unica pecca, su questo punto, è che i suoi meccanici, ci scommettiamo, pregano che impari a parlare l'inglese!) Lella ammette che quando si metterà al volante della Lola in Italia forse piloterà con minor cautela di quanto abbia fatto altrove...

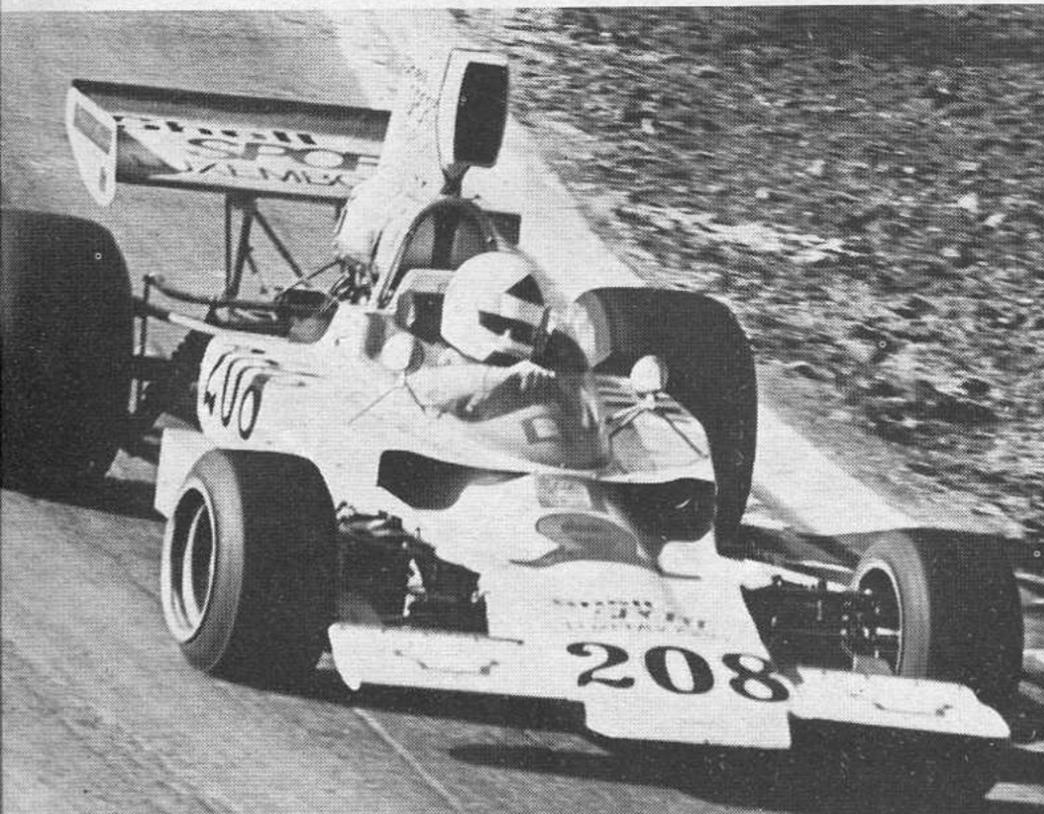
A Lella si può abbinare Craft, che quest'anno pare veramente perseguitato dalla sfortuna. Le cose ora però cominciano a cambiare, infatti a Zandvoort ha portato la sua Chevron marrone al quarto posto e Chris pensa che si possa trarre ancora molto dalla vettura.

Fa uno strano effetto trovare nella classifica attuale il campione in carica, Pilette, al nono posto. In realtà ha condotto in otto gare quest'anno, senza vincerne neppure una. Guida con grande foga, ma un guasto modesto, come per esempio una foratura, salta sempre fuori a defraudarlo della vittoria. Un americano che conosceva la maggioranza dei piloti europei soltanto di fama, a Thruxton mi ha detto in tono sorpreso: «Non sapevo che Pilette fosse un così bravo conduttore».

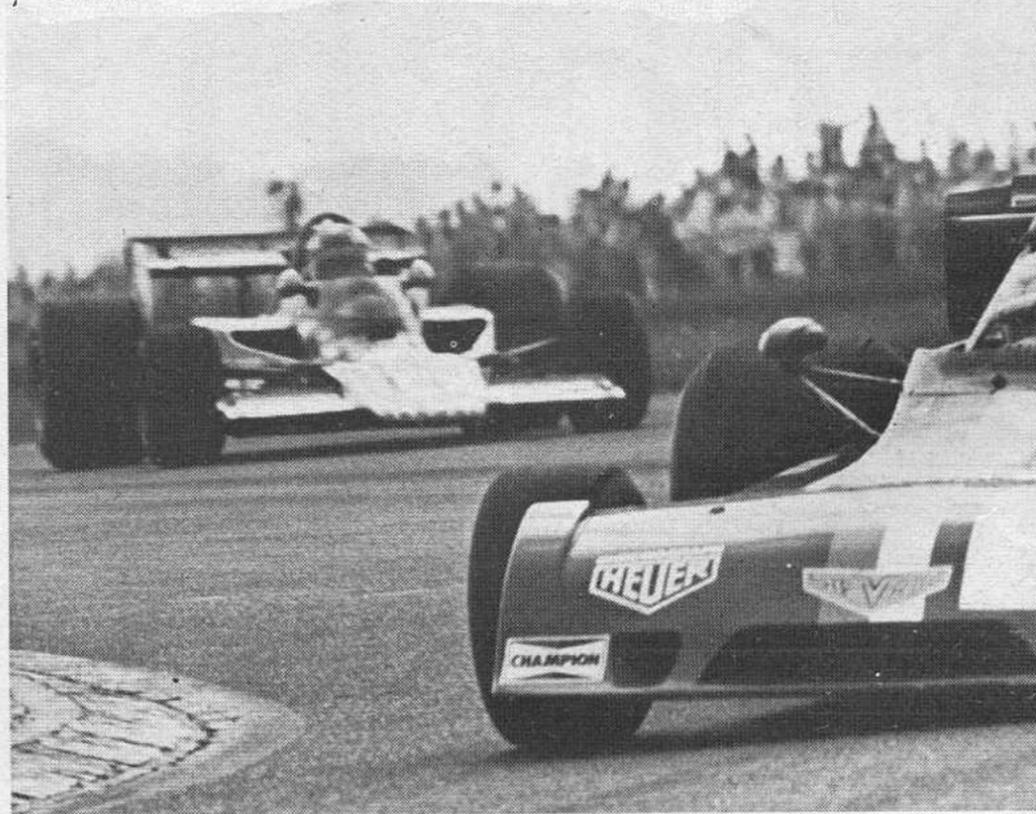
Edwards pare avere ritenuto che potesse essere una buona idea finire qualche gara con le Lola Embassy e nelle due corse di F. 5000 dopo il GP di Monaco, lo ha fatto. Schuppan ha passato un periodo frustrante con la Lola di Teddy Yip, che pilota da quando Redman lasciò il team per un breve «soggiorno» alla Shadow, ma se si otterrà una certa sicurezza dal punto

Classifica del CAMPIONATO ROTHMANS (dopo 8 gare)

	16/3 BRANDS H.	24/3 MALLORY P.	6/4 SILVERSTONE	12/4 OULTON P.	15/4 BRANDS H.	28/4 ZOLDER	27/5 THRUXTON	3/6 ZANDVOORT	TOTALE
Gethin	20	—	15	—	10	20	15	20	100
Evans	—	12	3	6	20	15	12	15	83
Redman	12	—	20	20	15	—	—	—	67
Ashley	6	—	10	12	12	—	20	3	63
Wilds	15	15	6	—	6	10	—	—	52
Hobbs	—	20	12	15	—	—	—	—	50
Lombardi	10	—	—	—	—	—	—	—	28
Craft	—	—	4	8	3	—	2	4	28
Pilette	—	—	8	—	4	—	4	8	24
Santo	4	10	—	—	—	8	—	—	22
Magee	8	—	—	10	—	2	—	—	20
Edwards	1	—	—	—	—	—	1	12	14
Summer	—	—	—	—	2	—	3	—	11
Bell	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Schuppan	2	—	—	—	8	—	—	—	10
Belso	—	—	2	—	—	—	8	—	10
Robinson	—	8	—	—	—	—	—	1	9
Dean	—	—	4	—	—	4	—	—	8
Wunderlink	—	—	—	—	—	—	—	6	7
Wattiez	—	6	—	—	—	—	—	—	6
Holland	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Hayes	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Verhoeven	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Twaites	—	—	—	—	1	—	—	—	1



Lella Lombardi, con la sua Lola 330. Il numero 208 corrisponde alla lunghezza d'onda di Radio Lussemburgo, l'emittente inglese che la sponsorizza



Teddy Pilette è stato molto sfortunato in questo scorcio di stagione scito ad imporre la sua Chevron con motore Morand, uno dei binomi più e

affidata a un altro pilota per una gara Rothmans, Bell per esempio. Non bisogna lasciarsi ingannare dall'apparenza modesta del Team Hogan in un parco macchine; non avranno forse un grande furgone, però lavorano con molta efficienza.

Ogni tanto la signorina Lombardi mi sgrida perché le mie cronache sono «tanto inglesi», poi decide che vanno bene... Che le caratteristiche tipiche degli inglesi stiano lentamente penetrando in lei? Ormai è un pezzo che non corre più in Italia! Io, poi, potrei forse ribattere che il suo modo di guidare in F. 5000 non è stato come avremmo potuto prevedere da parte di un'italiana: come le mie cronache, la sua guida manca di fantasiose stravaganze! Ed è questo il fattore che più ha bene impressionato. Di fondo la filosofia di Lella è sempre consistita nel progredire a piccoli passi e, d'un tratto, ne ha fatto uno grande, saltando dalla F. 3 alla F. 5000. Ha dunque pilotato con prudenza, mantenendo sempre un buon margine di sicurezza, e uno dei risultati è che la sua guida appare sempre liscia, senza contare che avendo preso il via in otto gare Rothmans si è ritirata una sola volta e che il suo miglior piazzamento è stato il quarto, il peggiore il decimo. Non è male, e tra l'altro significa che prima che appaia questo articolo la ragazza avrà già provato una vettura di F. 1.

Ora la gente ammette che non è più una questione pubblicitaria, reazione che fu generale quando Webb convinse Epstein a provare Lella per il Team Shellsport. Quasi tutte le piste sulle quali ha corso quest'anno le erano sconosciute e credo che quando si sarà fatta la mano potremo aspettarci piazzamenti migliori. La faccenda del grande premio non le ha tolto il suo spi-

di vista meccanico, allora Vern dovrebbe prendere più punti. Anche Belso non ha avuto un periodo facile, però forse il suo nuovo patrocinio lo incoraggerà. Holland l'anno scorso era uno dei leaders della F. 5000, ma quest'anno la sua Trojan non è mai andata veramente bene. Magee è un irlandese entusiasta, ma l'entusiasmo non servirà mai a controbilanciare la cattiva preparazione della Lola he pilota.

Dean è un vecchio, tranquillo «guerriero», che è però in grado di pilotare con foga, e da professionista, la sua Chevron. Santo per ora non è riuscito a rimettere in luce con una Lola la forma che dimostrò sulla stessa vettura (però per i colori della Shellsport) l'anno scorso. Nella sua unica breve uscita con la McLaren Shellsport (nera, a proposito, e non gialla come le macchine di Lella e di Ashley) Arnoux ha dimostrato che potrebbe benissimo farcela e questo farà piacere alla Shell France che ci tiene a controbattere la pubblicità della Elf, anche se modestamente. C'è, poi, anche un certo Summer che da qualche segno di diventare abbastanza competitivo, con una Trojan 1973 aggiornata.

Riassumiamo. Probabilmente al Mugello ci saranno almeno 15 vetture veramente competitive e se alcune, se non altro, daranno le prestazioni viste più al nord in Europa, bè... varrà la pena stare a guardare. Purtroppo ci saranno anche vetture non competitive (o piloti). Comunque, purché tengano lo sguardo sullo specchietto retrovisore (i piloti) presumibilmente la loro presenza in F. 5000 può essere giustificata. A volte è però difficile... comunque, lasciamoli perdere. I leaders offriranno una gara rumorosa, veloce e probabilmente combattuta.

David Hodges

300 chilometri in

Apertura di «grido» con le F. 5000 al Mugello, ancora in questi giorni sotto pressione per il completamento dei manufatti accessori e zona box, visto che ormai il tracciato ed il manto stradale sono stati ultimati a tempo di record. Grosso impegno quindi dell'AC Firenze, che non ha voluto tradire gli appassionati toscani che da tempo anelano per entrare nel nuovo impianto; grosso impegno economico e organizzativo per un'equipe che a dire il vero non è ancora particolarmente formata (ma pare che gli amici dell'AC Bologna possano dare una mano).

La gara maggiore sarà imperniata in due manches, con classifica finale per somma di tempi: ricordiamo che il tracciato misura 5245 metri che saranno percorsi trenta volte per ogni manche, per un totale di 314 km.

Alla gara hanno già aderito quasi tutti i maggiori specialisti, capeggiati da quel Peter Gethin

che al volante della nuova Chevron B 28 con motore Chevrolet-Morand ha preso largamente il comando dopo le prime otto gare disputate. Ma il campionato è lungo: non siamo ancora arrivati alla metà e altri piloti hanno la possibilità di aspirare a risultati finali: parliamo di Bob Evans e di Brian Redman, il primo certamente presente al volante della Lola T 332 (mentre Redman sarà al GP d'Olanda) e ancora Ian Ashley, con l'anzianotta Lola del team Shellsport Luxembourg.

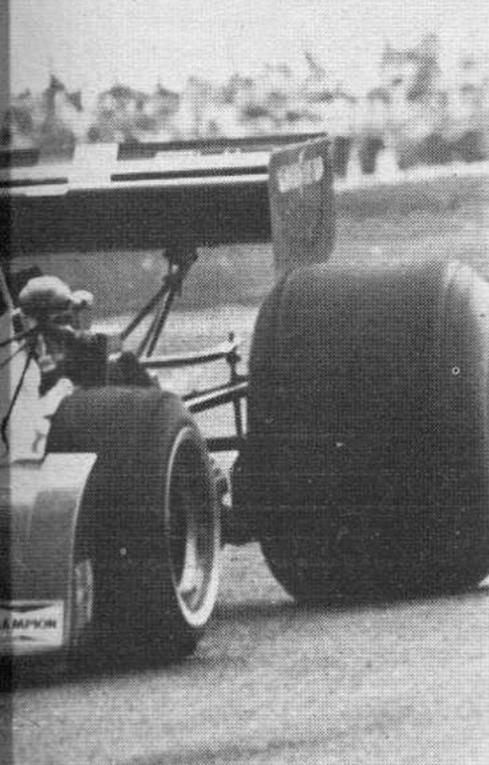
Con una vettura analoga, sempre iscritta dalla stessa scuderia, vedremo finalmente in Italia Lella Lombardi, che si sta comportando egregiamente in questa serie (mantiene la settima posizione in classifica davanti a «fior di piloti») e che in questi giorni dovrebbe appunto provare la Brabham di F. 1 con la quale reggerà al GP d'Inghilterra. Tra gli iscritti anche un altro italiano, Mario Casoni, per il quale si

Le corse che restano

Le corse che restano per il « Rothmans F. 5.000 »

- 30 giugno Monza (Italia)
- 14 luglio Mallory Park (GB)
- 28 luglio Mondello Park (EIR)
- 4 agosto Silverstone (GB)
- 18 agosto Thruxton GB
- 26 agosto Brands Hatch (GB)
- 8 settembre Oulton Park (GB)
- 15 settembre Imola (Italia)
- 22 settembre Casale (Italia)
- 6 ottobre Snetterton (GB)
- 13 ottobre Mallory Park (GB)
- 20 ottobre Brands Hatch (GB)

E' probabile che a queste date già fissate si possano aggiungere ancora due gare, una in Portogallo sull'autostrada dell'Estoril e una a Vallelunga, da disputarsi nel mese di settembre.



minando parecchie corse non è riulla F. 5000. Dietro a lui, Damien Magee

due «serie»

sta trattando per ottenere una vettura altamente competitiva e non è escluso che vi siano anche altre sorprese.

Fra i piloti più forti ancora Teddy Pilette, lo sfortunato compagno di Gethin, che nelle ultime due gare non è riuscito ad afferrare una vittoria ormai certa, poi gli inglesi Evans, Hobbs e Santo al volante delle solite Lola.

Con vetture Trojan invece saranno Keith Holland e i giovani Sumner e Wood: con le Chevron, oltre ai già citati Gethin e Pilette, anche l'americano Dean, poi Chris Craft e Wunderlink. Unica March iscritta, la solita vettura per il rosso Mike Wilds, che però dopo il recente incidente si dubita possa essere presente.

Uno schieramento certamente da seguire, per una gara che non deluderà gli sportivi toscani: e dopo questa gara ci si sposterà al nord, a Monza, per il Gran Premio Lotteria.

Le ORE del battesimo toscano

- VENERDI' 21**
dalle 15 alle 16
prove F. 5000
16,15-17 prove F. Ford
17,15-18 prove Mexico
18,15-18,45 prove F. Italia
- SABATO 22**
stessi orari del giorno precedente
- DOMENICA 23**
9 1. batteria F. Italia
9,30 2. batteria F. Italia
10 1. batteria F. Ford
10,30 2. batteria F. Ford
11 1. batteria Mexico
11,30 2. batteria Mexico
15 1. manche F. 5000 (30 giri)
16,15 finale F. Ford
17,15 finale Mexico
18 finale F. Italia
18,30 2. manche F. 5000 (30 giri)

I protagonisti delle tre corse «minori»

Formula ITALIA

- (batterie 5 giri, finale 10)
2) Leoni - 4) Brancatelli - 6) Ruggieri - 12) Cavina - 14) «Mitia» - 18) Buratti - 22) Fabiani - 24) Serena - 26) Stefanoni - 28) Abate - 32) Peruzzi - 34) Lombardi - 36) Pedersoli - 38) Baiguera - 42) Piccolomini - 44) Riva - 46) Chiriotti - 48) Campominosi - 52) Castiglioni - 54) Tonussi - 56) Nava - 58) Sarale - 62) Coppelli - 64) Negro - 66) Simonetti - 68) Branca - 72) Miolo - 74) Imò - 76) Bertolini - 78) Boccalero - 82) Taverna - 84) Lovino - 88) Gianni - 92) Giacomelli - 94) Roggero - 96) Bressa - 98) Reboldi - 102) Viola - 104) Ferraretto - 106) Hoz - 108) Ongari - 112) Molinari - 114) Lenardon - 116) Pagnoncelli - 118) Triccerri - 122) Fiorini - 124) Bassi - 126) Fasolino - 128) Schwarz - 132) Prosliner - 134) Ciulli - 136) Beluardo - 138) Rossino - 142) Carbonaro - 144) «Ego» - 146) Ponzzone - 148) Brunner.

Ford MEXICO

- (batterie 5 giri, finale 10)
Starace - Buda - Guarducci - Schenetti - «Spiffero» - Presenzini - «Cargo» - Benusiglio - Braga - Fargion - Lumini - «Baronio» - Drovandi - «Shangry-La» - Tenani - Righi - Sapiognoli - Nappi - Orengo - Coscera - Mantova - Grimaldi - Magri.

Formula FORD

- (batterie 5 giri, finale 10)
Giandomenico - Drovandi - Pecchioli - Chiriotti - Muccini - Minardi - Sterzel - Magnoni - Revello - Logoluso - Apostikis - Nisini - Torta - «Simon» - Boscotrecase - Casoni - Di Gennaro - Monguzzi - Marelli - Terzi - Onori - Sellani - Gianini - Magni - Verrelli - «Lucas» - Maggiore - Pozzoli - Ghinzani - Palazzo - Riccardi - Brunelli - Fava - Capillo.



Una veduta aerea del circuito del Mugello, di 5245 metri, che si inaugurerà domenica 23. Peccato, che in questo giorno non possa essere presente all'apertura del circuito uno dei suoi più tenaci fautori, il dott. Amos Pampaloni, che una malattia trattiene ancora in riposo. A lui, i nostri migliori auguri di tornare presto fra amici ed all'attività dell'AC di Firenze

F. 5000 Riconosceteli così

1) Teddy PILETTE	Chevron B 28
2) Tony DEAN	Chevron B 24
5) Guy EDWARDS	Lola T 332
8) Peter GETHIN	Chevron B 28
9) Bob EVANS	Lola T 332
11) Clive SANTO	Lola T 330
12) Ian ASHLEY	Lola T 330
14) David HOBBS	Lola T 330
19) Brian ROBINSON	McLaren M 19
24) Tony TRIMMER	McLaren M 18
27) Damien MAGEE	Lola T 330
34) Nick WATTIEZ	Lola T 330
35) Patrick SUMNER	Trojan T 101
36) Alan KAYES	McLaren M 14
41) Trevor TWAITES	Lola T 330
42) Brian MCGUIRE	Lola T 332
43) Role WUNDERLINK	Chevron B 24
45) Bill WOOD	Trojan 7 101
77) René ARNOUX	McLaren M 19
208) Lella LOMBARDI	Lola T 330
x) Mario CASONI	Chevron

Come si arriva al MUGELLO

● L'accesso forse più comodo per coloro che giungono da più lontano percorrendo l'Autostrada del Sole tra Bologna e Firenze sarà quello di Scarperia, che si raggiunge uscendo a Barberino del Mugello e seguendo la strada per Borgo S. Lorenzo.

Per coloro invece che abitano nelle vicinanze l'autodromo è raggiungibile per i toscani seguendo la SS 65 (Passo della Futa) oppure la SS 302 che da Fiesole va a Borgo S. Lorenzo, oppure la SS 67 Pontassieve - bivio di Dicomano - Borgo S. Lorenzo.

Per gli emiliani le strade saranno sempre la SS65 della Futa, la SS 503 del passo del Giogo, la SS 302 da Faenza e la SS 67 da Forlì.

Il Trofeo CADETTI AGIP sempre più caldo (una perdita d'olio ha riaperto tutto il gioco)

Bandiera nera a GIANOLI MERCATELLI a due punti

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Il Trofeo Cadetti-Agip 1974 è entrato nella fase calda. Con la disputa della quinta prova le posizioni al vertice della classifica cominciano ad apparire abbastanza delineate. All'acuto perentorio di giovedì scorso da parte di Anacleto Gianoli ha risposto questa volta Giulio Mercatelli, che con i nove punti conquistati nella gara di apertura del trofeo porta a 18 il suo bottino personale e si piazza soltanto a due lunghezze dall'alfiere della RGB fermo a quota 20.

Passi interessanti li hanno fatti anche Antonino Migliarotta che si assesta in terza posizione con 16 punti, Leo Bartoli che raggiunge in quarta posizione Angelo Pessina, e infine Bruno Ottini che

2 «fedelissimi»

● Premio della fedeltà al costruttore GIUSEPPE REPETTO. Al termine della finale è stata consegnata all'alessandrino un'artistica coppa che vuole premiare la sua lunga e appassionata attività nella Formula Monza. Repetto, che quest'anno è presente al Trofeo Cadetti con una ventina di monoposto, ha iniziato, infatti nel 1966, un anno dopo l'istituzione del Trofeo.

Racconta: «Mi presentai con una vettura strettamente di serie. In corsa tutte le altre monoposto erano come delle frecce per la mia vettura. Riguardai il regolamento e mi accorsi che quello che io ritenevo strettamente di serie era invece suscettibile di parecchie modifiche».

● Direttore di corsa il rag. OTTORINO MAFFEZZOLI. Per il responsabile della squadra azzurra di Formula 2 questa era la 583.a partenza. Sicuramente un record.

● Si è rivisto all'autodromo ANDREA VARGIU, uno dei protagonisti della passata edizione del Trofeo Cadetti (si aggiudicò due prove). Attualmente frequenta un corso professionale a Roma, ma la passione per le corse non l'ha persa. Dice: «Se trovassi qualcuno che mi desse una mano, troverei sicuramente il tempo per correre».

con 7 punti si è avvicinato a Franco Bosio che questa volta non ha potuto rinforzare il suo gruzzoletto di 9 punti. Sono questi i «sette magnifici» piloti che d'ora in avanti si daranno una battaglia ancora più aperta per far proprio il successo finale.

Ci sono anche degli outsider che potrebbero sconvolgere la situazione attuale. Si tratta di Amadio Filippini, Luciano Cairoli, Piero Rossino e Aldo Sario,

TROFEO CADETTI - Agip, gara di velocità in circuito per vetture della F. Monza - Monza, pista junior, 13 giugno 1974

LE CLASSIFICHE

1. Batteria: 1. Anacleto Gianoli (RGB) in 15'04"8 alla media di 114,827 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 15'05"3; 3. Sario (Vigezzi) 15'13"2; 4. Vargiu (Vargiu) 15'37"2; 5. Maestri (Lab) 15'40"7; 6. Sommaruga (Saav) 15'44"4; 7. Merenda (Bonetti) 15'46"1; 8. Serafini (De Rui) 15'47"8; 9. Codognola (Maco) 16'15"4; 10. Fortunato (Vargiu) 16'20"8; 11. Bianchi (Melesi) a 1 giro; 12. Colombo (Daco) a 1 giro; 13. Chiorazzo (Vargiu) a 2 giri; 14. Maggi (CRM) a 3 giri; 15. Airoidi (Pozzoni) a 3 giri; 16. Papa (Gitom 73) a 3 giri; 17. Averone (Thiele) a 4 giri; 20. Ceria (Repetto) a 8 giri; 21. Mariani (DYWA) a 12 giri.

2. Batteria: 1. Giulio Mercatelli (Mig) in 15'30"6 alla media di 111,644 kmh; 2. Cavallini (Repetto) 15'30"7; 3. Miragliotta (Melesi) 15'30"8; 4. Frigerio (Repetto-Pozzoni) 15'31"1; 5. Rossino (Repetto) 15'31"2; 6. Carini (Santandrea) 15'37"2; 7. Seresina (Melesi) 15'47"2; 8. Cascone (Melesi) 15'48"1; 9. Mandeli (Repetto) 15'54"9; 10. Capra (Daco) 15'55"3; 11. Pietra (Repetto) 16'12"8; 12. Savino Lugli (Melesi) a 1 giro; 13. Sonvico (Lab) a 7 giri; 14. Franchini (Repetto) a 7 giri; 15. Lunghi (Crm) a 7 giri; 16. Secchi (Crm) a 8 giri; 17. Pirola (Grasselli) a 9 giri; 18. Bionda (Lab) a 10 giri; 19. Brioschi (Repetto) a 11 giri; 20. «Gioris» (Repetto) a 11 giri.

3. Batteria: 1. Amadio Filippi (Lab) in 15'15"6 alla media di 113,473 kmh; 2. Cairoli (Repetto) 15'15"8; 3. Ottini (Melesi) 15'16"4; 4. Macchi (Repetto) 15'25"8; 5. Ozzello (Santandrea) 15'52"2; 6. Pessina (Grasselli) 15'53"3; 7. Bosso (Repetto) 15'55"8; 8. Borsadola (Santandrea) 16'01"2; 9. Facchinetti (Luchi) 16'03"5; 10. Lauro (Stilauto) 16'04"7; 11. Borrello (Vargiu) 16'16"6; 12. Verrelli (Santandrea) 16'16"6; 3. Cappellotto (Repetto-Sala) 16'16"9; 14. Pluderi (Moroni) a 1 giro; 15. Bombardieri (Toti DRS) a 1 giro; 16. Rizzetto (Melesi) a 2 giri; 17. Boschini (Caleffi) a 3 giri; 18. Barlasina (Repetto) a 8 giri; 19. Quartero (Repetto) a 10 giri; 20. Bertacchi (CRM) a 10 giri.

FINALE

1. Giulio Mercatelli (MIG) in 25'10" alla media di 114,675 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 25'10"11; 3. Miragliotta (Melesi) 25'10"2; 4. Ottini (Melesi) 25'18"1; 5. Rossino (Repetto) 25'25"2; 6. Vargiu (Vargiu) 25'26"2; 7. Sario (Vigezzi) 25'29"2; 8. Ozzello (Santandrea) 25'31"3; 9. Cascone (Melesi) 25'58"9; 10. Carini (Santandrea) 25'59"2; 11. Maestri (Lab) 25'59"6; 12. Pessina (Grasselli) 26'09"2; 13. Brosadola (Santandrea) 26'23"2; 14. Frigerio (Repetto-Pozzoni) a 1 giro; 15. Serafini (De Rui) a 1 giro; 16. Filippi (Lab) a 5 giri; 17. Gianoli (RGB) a 7 giri; 18. Sommaruga (SAAV) a 11 giri; 19. Cavallini (Repetto) a 13 giri; 20. Bosso (Repetto)

CLASSIFICA TROFEO CADETTI (Dopo la quinta prova)

1. Gianoli punti 20; 2. Mercatelli 18; 3. Miragliotta 16; 4. Bartoli e Pessina 12; 6. Bosio 9; 7. Ottini 7; 8. Macchi 6; 9. Bionda, Cairoli, Carini e Sario 4; 13. Bianchi, Minelono e Rossino 2; 16. Missaglia, Quartero e Vargiu punti 1.

quattro piloti che se trovassero il passo giusto potrebbero ottenere molto di più di quanto finora hanno dimostrato di poter realizzare. Insomma la lotta comincia a farsi interessante e bella.

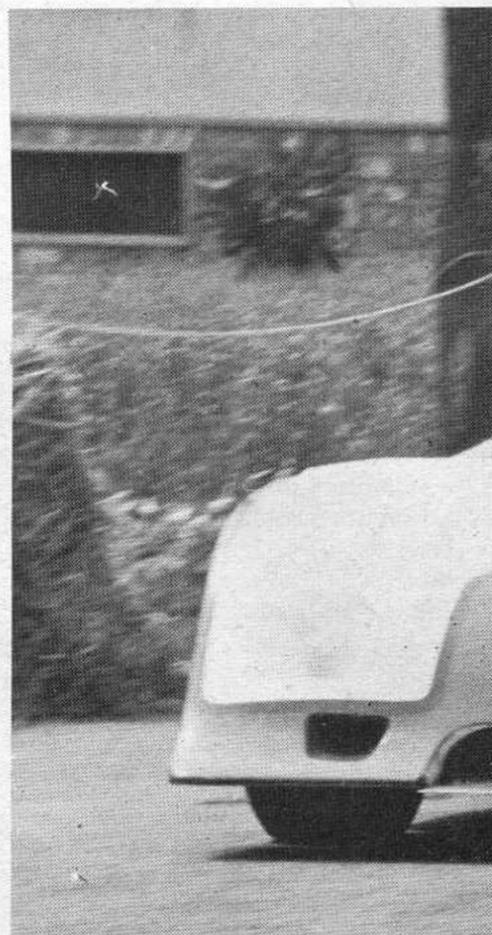
Non mancano anche i colpi di scena, come è successo nel corso di questa finale. Gianoli, che con la sua solita autorevolezza aveva preso il comando delle operazioni pur contrastato validamente da Bartoli, Mercatelli, Miragliotta e Ottini, viene fermato dalla bandiera nera dei commissari sportivi perché la sua RGB perde abbondantemente olio. Per il pilota della scuderia Allegrini è un vero colpo mancato. Aveva a portata di mano forse il terzo successo della stagione e invece eccolo lì fermo ai box ad imprecare in vario modo.

Assicura che non perdeva assolutamente olio. Si era solo allentato un bullone della marmitta che causava la bruciatura di un po' d'olio. Al termine della finale il direttore di corsa Maffezzoli va a rendersi conto personalmente dell'inconveniente accusato dalla RGB. «In effetti — dice Maffezzoli — sul dritto Gianoli non perdeva olio, la perdita avveniva nelle curve. Non potevo assolutamente non fermarlo».

Scomparso dalla scena Anacleto Gianoli, restavano in tre a contendersi il successo in questa quinta prova del trofeo, e cioè Mercatelli al volante della Mig, Bartoli e Miragliotta, entrambi su Melesi. Più staccato viaggiava Ottini anch'egli su Melesi. I primi tre si rendevano protagonisti di un finale mozzafiato. Riusciva a prevalere di un soffio Mercatelli con Bartoli e Miragliotta nell'ordine. Quarto era Ottini, quinto Rossino e sesto Paolo Vargiu che tornava a correre con una vettura di sua costruzione dopo molto tempo in cui si era limitato a seguire dai box i piloti che corrono con le Vargiu.

Le tre batterie preliminari avevano visto il successo di Gianoli davanti a Bartoli nella prima, di Mercatelli davanti a Cavallini nella seconda e infine di Filippini davanti a Cairoli nella terza. Anche in questa occasione gli iscritti erano numerosissimi. Si è raggiunta la quota di 83 e una tale massiccia affluenza ha creato un problema. Tre batterie non sono più sufficienti. Per il momento il problema è stato risolto ricorrendo alle riserve. Ma lo stesso ragionier Romolo Tavoni si rende conto che questa soluzione non è molto sportiva. E' prevedibile quindi che dal prossimo giovedì la gara venga articolata in quattro batterie e finale.

Roberto Andreis



18. GARESSIO-S. BERNARDO, GARA NAZIONALE DI VELOCITA' IN SALITA - Garesio (Cuneo), 13 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE TURISMO DI SERIE

Classe 850: 1. Romano Penna (Fiat 850) 5'10"91, media 71,79 kmh; 2. Tortoroli (Fiat 850) 5'12"04; 3. Morano (Fiat 850) 5'23"35; 4. Trevia (Fiat 850) 5'40"29; 5. Saccone (Fiat 850) 5'41"57.

Classe 1000: 1. Ugo Ameglio (A.112) 5'14"83, media 70,90 kmh; 2. «Niche» (A.112) 5'26"05.

Classe 1150: 1. Alberto Paris (Fiat 128 coupé) 4'52"63, media 76,28 kmh; 2. Barbero (Fiat 128 Coupé) 4'53"79; 3. Rocca (Fiat 128 Coupé) 4'54"55; 4. Vallania (Fiat 128 Coupé) 4'55"41; 5. Marinelli (Fiat 128 Coupé) 4'56"76; 6. Muratore (Fiat 128 Coupé) 5'00"04; 7. Iapichino (Fiat 128 Coupé) 5'00"45; 8. Colaprete (Fiat 128 Coupé) 5'00"68; 9. Boggiatto (Fiat 128 Coupé) 5'00"97; 10. Filippi (Fiat 128 Coupé)

Classe 1300: 1. Bruno Bocconi (Simca R2) 4'45"49; 2. Garrone (Simca R2) 4'46"90; 3. Negro (Simca R2) 4'48"58; 4. Recami (Simca R2) 4'50"03; 5. Borriero (Simca R2) 4'50"77; 6. Felicioli (Simca R2) 4'52"47; 7. Avenoso (Fiat 128) 4'53"23; 8. Brion (Simca R2) 4'55"04; 9. Liprandi (Fiat 128 Rally) 4'55"32; 10. Malcangi (Fiat 128 Coupé) 4'56"11;

Classe 2000: 1. Massimo Tacchini (Alfa GT) 4'39"32, media 79,97 kmh; 2. Ghidini (Renault) 4'46"92; 3. Gualtieri (Alfa GTJ) 4'54"50; 4. Franco 5'01"61.

TURISMO GRUPPO 2

Classe 500: 1. Enrico Favaro (Fiat 500) 5'08"85, media 72,28 kmh; 2. Gasparini (Fiat 500) 5'09"09; 3. Potenza (Giannini) 5'19"19; 4. Angelillo (Giannini) 5'27"33; 5. Caveglia (Fiat 500) 5'27"35; 6. Zorzi (Fiat 500) 5'33"23.

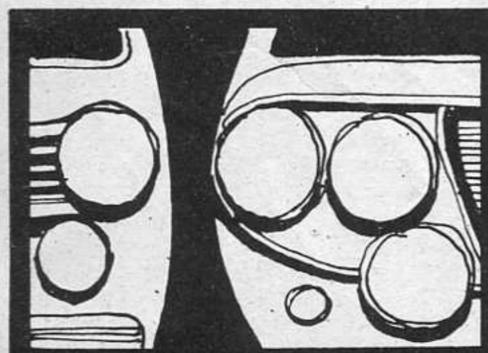
Classe 600: 1. Giacomo Ricci (Giannini) 4'54"23, media 75,86 kmh; 2. Calligaro (595 A.) 4'57"45; 3. Botto (595 A.) 5'00"18.

Classe 700: 1. Antonio Audisio (Giannini) 4'48"13, media 77,47 kmh; 2. Bolognesi (Giannini) 4'48"87; 3. Carena (Abarth 695) 4'49"1; 4. Felice (Abarth 695) 4'56"05; 5. Calza (Giannini) 5'00"10; 6. Aimaro (Giannini) 5'02"99; 7. Pinton (Abarth) 5'03"15; 8. Ermete (Abarth) 5'39"64.

Classe 850: 1. Giampiero Gatti (Abarth 850) 4'38"72, media 80,08 kmh; 2. Carbone (Abarth 850) 4'49"34; 3. Romeo (Mini) 4'56"70; 4. Perino (Mini) 5'48"87.

Classe 1000: 1. Rodolfo Bertolo (Abarth 1000) 5'00"87, media 74,17 kmh; 2. Scapin (Abarth 1000) 5'20"29; 3. Motta (Abarth 112) 5'20"41.

Classe 1150: 1. Luigi Bormolini (128 Gian-

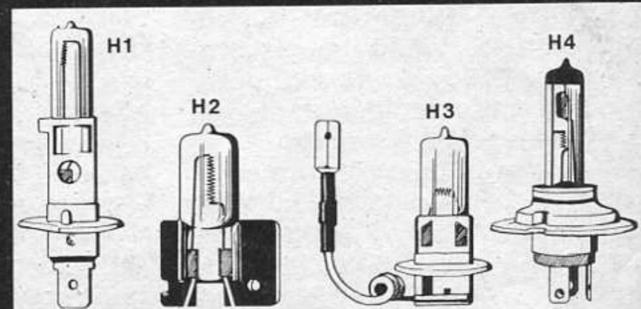


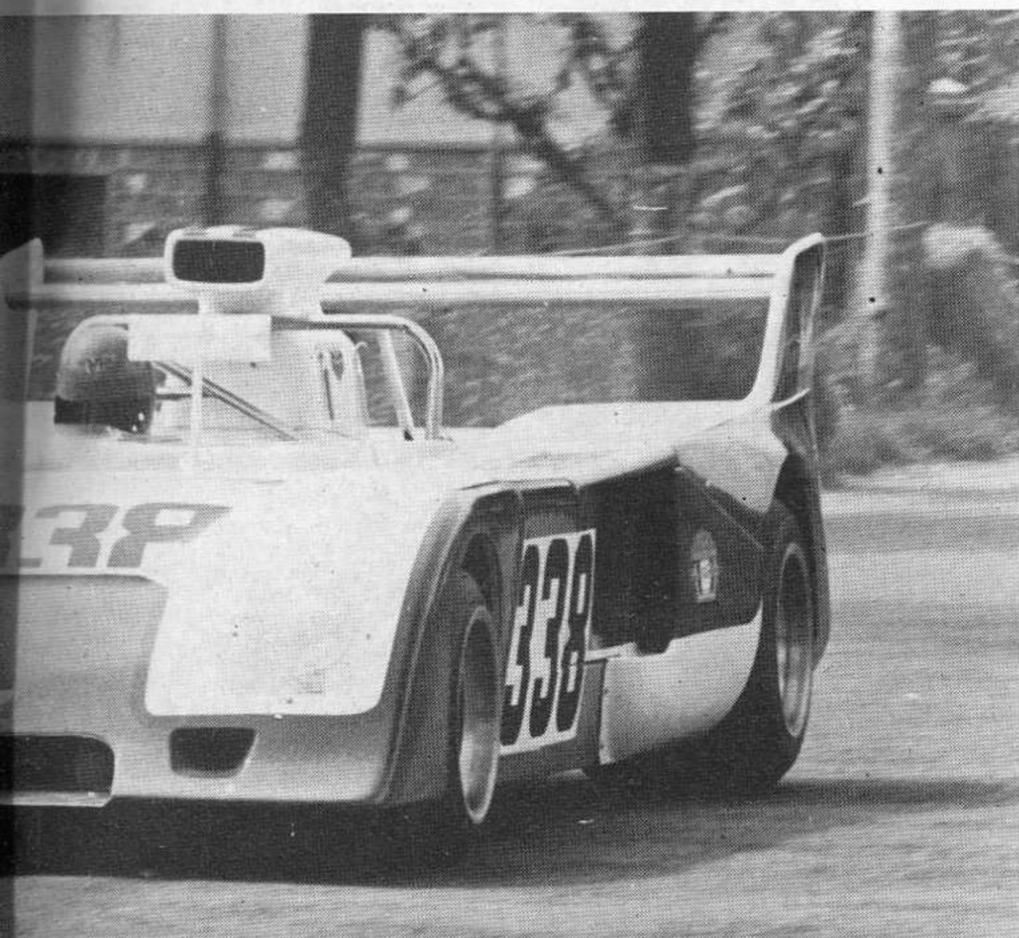
PIU' LUCE, MA...

MAZDA

LAMPADE
PER AUTO
AGLI
ALOGENI

richiedetele presso
i migliori elettrauto





**BOERIS con l'ABARTH-OSELLA 2000
sfiora il «colpaccio» ai danni della
CHEVRON 3000 sul S. BERNARDO**

TONDELLI 3/10 di affanno (con i 400 cavalli)

Eris Tondelli, al volante della sua nuovissima Chevron B27 con motore Ford Cosworth 3 litri, fotografato subito dopo il via della Garessio-S. Bernardo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GARESSIO - In pieno clima estivo dopo molti timori per le nuvole minacciose della mattina, in un anfiteatro naturale di rara bellezza, trapunto di folla numerosa e ben contenuta, Eris Tondelli, profeta in patria, su una magnifica Chevron B 27 3000, ha vinto con un certo affanno la 18.ma Garessio-Colle San Bernardo di 6,2 km (370 metri di dislivello) con soli tre centesimi di margine (81,75 cm) su Giovanni Boeris, almeno altrettanto valido profeta, su Abarth Osella PA 2 2000 reduce da una favolosa Targa Florio in coppia con Soria.

Nonostante lo spreco di vetture competitive e piloti agguerriti il record assoluto del «leone di Bordighera», Gigi Taramazzo, 3'35"25 ottenuto su Abarth Osella 2000 nel '72 ha resistito molto bene, complice forse l'olio e il filler in strada e un poco la minor scorrevolezza del tracciato rispetto a due anni fa.

Tutte cose che hanno un poco danneggiato gli ultimi a salire il colle, dopo una marea di Turismo e Gran Turismo. E lo stesso Tondelli sportivamente ad ammettere ancor incredulo della vittoria, un testa-coda al penultimo tornante e qualche altra incertezza dovuta alla difficoltà di domare gli oltre 400 hp del Cosworth su per le balze garessine; anche Boeris quanto mai triste per la vittoria sfuggita di un soffio, rimpiange forse la prudenza con la quale ha amministrato la gara verso la fine per l'olio sull'asfalto. Certo il '74 è finalmente l'anno buono per lui e Soria e non mancheranno altri traguardi più felici.

Chi invece è alle stelle è il bravo Ana-

Un... arresto per ubriachezza

● La Garessio-San Bernardo nel '73 non si era effettuata in quanto la data concessa dalla CSAI non era stata accettata dagli organizzatori. L'edizione '74 si è svolta senza problemi, il che lascia ben sperare per il futuro. Un solo guaio: un arresto nel pubblico per ubriachezza così molesta da costringere a fermare la gara per ridurre alla ragione un diciassettenne...

● Presenti molti detentori di record tra cui lo stesso Tamarazzo, Ramoino, Bernardi ecc. tutti dichiaravano di aver attaccato il casco al chiodo ma davano l'impressione di essere pronti a riprenderlo se qualcuno minacciava le loro imprese.

● La Chevron B 27 di Tondelli disponeva dei seguenti rapporti: 1. MA 98, 2. A 132, 3. A 160, 4. A 190, 5. A 228 a 10.500 giri; la quinta è utilizzata due volte in pieno.

stasio reduce anch'egli dalla Targa, qui terzo assoluto con la AMS 1600, messa a punto acrobaticamente in un paio di giorni e ancor pochi attimi prima della gara. Per ovviare ad una tenuta di strada precaria ha corso con le «pioggia» anteriori, dopo una disastrosa salita in prova (come tempo).

Sfortunato Gianni Varese, sempre a suo agio su questo tracciato, ma solo quarto assoluto su Lola-Abarth 1600 disturbato da una tenuta di strada imperfetta. Quinto è il bresciano Bettoni su Chevron 2000 Armaroli che non riesce a mantenere le minacciose promesse di guerra della vigilia anche per qualche problemino, mentre dietro di lui è Fossati su Lola Abarth 2000 che di problemi ne ha avuti a casse con frizioni sostituite e tenuta di strada abbastanza inesistente.

Ottimo l'exploit di Pogliano con il 1300 Abarth Osella che per non aver mai visto il percorso e avere in totale un carnet di poche gare ha guidato con grinta ed efficienza. Il bresciano Savoldi invece su Osella PA 2 1600 Armaroli sceglie le gomme «pioggia» ed è fuori causa come prevedibile da metà salita.

Una parola ora per il superlativo Luigi Pozzo nono assoluto con l'Alfa 1300 GTA Monzeglio in 4'10"69 che riesce a migliorare il favoloso record di Piovano del '71 in 4'11"2 su Cooper 1300. Certo non è impresa da poco, da attribuire in parti eguali a pilota e vettura.

Ottimo anche Silvio Artina sceso solo un attimo dalla GRD Formula 3 per conquistare con signorile abilità la palma del 1600 G. 4 su GTA Monzeglio naturalmente. Davanti al combattivo Gabani nelle Sport 1000 un Crovella già maturo alla sua terza gara in assoluto (prima in salita) su AMS non ha troppi problemi a battere l'emiliano «Ragast».

Presente e vincente nel Gruppo 4, 1300, Ivana Giustri su Alpine Giada giunta a caccia di punti per il Trofeo Montagna, e di record possibile senza un lieve cedimento di motore. Bella la salita del gentleman lombardo Del Curto su 914 Porsche preparata da Bonomelli; lotta infuocata nel Turismo Nazionale: nella 850 il ligure Penna vince e abbatte il vecchio record: nella 1150 gara superlativa del torinese Paris su 128 C autopreparato che sale a 76,28 kmh di media nuovo record, mentre ben cinque vetture comprese la sua sono sotto i cinque minuti. Nella 1300 il parmense Bocconi su Rally 2 regola Garrone e Negro nonostante una «scaldata» alla testata nelle prove, complice la solita cinghia della Simca.

Il Gruppo 2-500 è vinto dal giovanissimo torinese Favaro su vettura autopreparata, che nonostante la poca esperienza controlla abilmente il mantovano Gasparini anch'egli su 500 autopreparata. Disperato Pinardi (500-Lavazza) fermato in partenza per una lievissima perdita d'olio. Nella 600, il genovese Ricci su Giannini autopreparata precede il torinese Calligaro su 595 Lavazza in crescendo. Nella 700 lotta al centesimo sotto il record di Bernardi tra Audisio, su vettura autopreparata che non riesce a bissare il favoloso 4'45"41 delle prove, Bolognesi, particolarmente «cattivo» su Giannini Santarsieri, e Carrena su Abarth autopreparata che rom-

pe la terza all'ultimo tornante. Fermato purtroppo in partenza Scarano vincitore del '72 e rallentato Felice da scorbura-zione nelle curve a sinistra.

Nella 850 Gatti sfiora il record di Ravinale mentre Carbone è rallentato da Perono. Nella 1000 Bertolo non ha problemi mentre nella 1150 il record di Dalla Chiesa resiste bellamente agli attacchi di Bormolini giunto con lo scarico rotto. Nella 1600 come detto exploit di Pozzo a iniezione e risposta più che dignitosa di Tali su Alfa autopreparata a carburatori. Seguono Mercandino su Alfa-Tali «Rod» su 128 Janspeed con rapporti lunghissimi (solo 1. e 2. utilizzabile), e Peris un ligure autopreparatore che con meno noie avrebbe potuto fare di più.

Il Gruppo 3 1600 è dominio Alpine e inevitabile la solita vittoria di Regis davanti a Rua e Perotto in difficoltà col cambio. Quarto è Casubolo che, perse le chiavi, le trova un attimo prima del via.

Giorgio Rossotto

Premiazione (quasi estiva) dei piloti A.C.M.

MILANO - All'Automobile Club di Milano, festa per i soci sportivi dell'ente che si sono particolarmente distinti nella (un po' ritardata) stagione agonistica 1973.

Tra i premiati ARTURO MERZARIO, campione italiano assoluto. I vincitori dei trofei nazionali: MARIO MANNUCCI (Rallies internazionali), LEONARDO VERRELLI (Formula 850), LUIGI CASTIGLIONI (Formula Ford). I vincitori delle coppe CSAI: GIANCARLO GAGLIARDI (Sport 1000), DOMENICO CEDRATI (Granturismo speciale 1000), GIORGIO SCHON (Granturismo speciale 1600), EMILIO PALEARI (Turismo speciale 2000), ROMEO GALMOZZI (Turismo speciale 1150), MARTINO FINOTTO (Turismo speciale 2000), ALDO CAVALLINI (Formula Monza), LELLA LOMBARDI (Velocità femminile), MAURIZIO AMBROGETTI e ATTIO TORRIANI (Rallies internazionali Granturismo), LEO PITTONI (Rallies nazionali Turismo), SERENA ZANETTI PITTONI (Femminile Rallies internazionali), LUIGINA IMERITO

Altri riconoscimenti sono stati dati ai campioni dell'A.C. Milano: SERGIO ROMBOLOTTI (Granturismo), MAURIZIO VERRINI (Rallies), SANDRO CINOTTI (F. 3), ORAZIO RAGAILO (F. 850), RENZO ZORZI (F. Italia), GIORGIO PAVANELO (Regolarità) ed altri 30 piloti che si sono particolarmente distinti, tra cui VITTORIO BRAMBILLA e ANDREA de ADAMICH.

Alla premiazione, fatta dal presidente della Commissione sportiva dell'ACM Sergio Mantovani, sono intervenuti diversi esponenti e personalità dell'automobilismo sportivo. (La cronaca è così fredda — da comunicato — perché AUTOSPRINT non è stato ritenuto... degno dell'invito.

nini) 4'25"78, media 83,97 kmh; 2. Satta (Fiat 128) 4'26"24; 3. De Martino (Fiat 128) 4'29"65; 4. Cervone (Fiat 128) 5'36"90.

Classe 1300: 1. Luigi Pozzo (Alfa GTA) 4'10"59, media 89,03 kmh; 2. Tali (Alfa GTA) 4'16"59; 3. Mercandino (Alfa GTA) 4'27"47; 4. «Rod» (Fiat 128 Coupé) 4'27"81; 5. Peris (Fiat 128 Coupé) 4'35"76; 6. Fossarello (Fiat 124) 5'17"28; 7. Gario (Fiat 128) 5'18"12.

Classe 1600: 1. Giulio Rossi (Alfa GTV) 4'24"48, media 84,38 kmh; 2. Parlamento (Alfa GTV) 4'37"53; 3. Colmarini (Alfa GTV) 5'12"48.

Classe 2000: 1. G.B. Tabacco (GTAm) 4'15"89 media 87,22 kmh; 2. Orengo (Mexico) 4'41"27; 3. De Gregorio (Mexico) 4'45"33; 4. Cirio (Alfa GTV) 4'50"56; 5. Alvisi (Mexico)

GRANTURISMO DI SERIE

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Fulvia HF) 4'43"53, media 78,73 kmh; 2. Salamina (Fulvia HF) 4'46"19; 3. Frisiani (Fulvia HF) 4'50"84; 4. Frezet (X-1/9) 4'54"99; 5. Leone (Fulvia HF) 5'08"77; 6. Bertasio (Fulvia HF) 5'09"22; 7. Magistrini (Fulvia HF) 5'21"66.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine) 4'24"86 media 84,29 kmh; 2. Rua (Alpine) 4'29"57; 3. Perotto (Alpine) 4'34"85; 4. Casupolo (Alpine) 4'35"95; 5. Casanova (Fulvia HF) 4'42"73; 6. Guastavigna (Fulvia HF) 4'53"33.

Classe 2000: 1. Mario Cavallero (124 Abarth) 4'43"58, media 78,70 kmh; 2. Mussa (124 Abarth) 4'50"11; 3. Di Caro (124 Abarth)

GRANTURISMO GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Francesco Milano (Abarth OTS) 4'44"12, media 78,56 kmh; 2. Bendini (850 Spider) 4'59"63; 3. Brambilla (Abarth OTS) 5'04"08; 4. Brangero (850 Spider) 5'12"20.

Classe 1300: 1. Ivana Giustri (Alpine) 4'20"57, media 85,64 kmh; 2. Oddero (Alpine) 4'32"46; 3. «Magio» (Lancia Zagato) 4'40"92; 4. Stoppolo (Lancia Zagato) 5'00"46.

Classe 1600: 1. Silvio Artina (A.R. GTA) 4'14"80, media 87,59 kmh; 2. Gabani (A.R. GTA) 4'17"23; 3. Carrabba (A.R. GTA) 4'33"95 e Lorenzini (Fulvia HF) 4'33"95; 5. Pugno (Fulvia HF) 4'54"40; 6. Nida (Fulvia HF) 5'14"30.

Classe 2000: 1. Giorgio Del Curto (Porsche 914) 4'13"29, media 88,11 kmh; 2. Mabritto 4'25"52.

Classe 3000: 1. Angelo Mola (Carrera) 4'28"84, media 83,03 kmh.

SPORT GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Aldo Grovella (AMS) 4'11"3, media 88,81 kmh; 2. «Ragastas» (Dallara) 4'14"32; 3. Davico (AMS) 4'48"05.

Classe 1300: 1. Paolo Pogliano (A. Osella) 4'02"07, media 92,19 kmh; 2. Pettiti (Chevron) 4'08"37; 3. «John John» (Dallara) 4'11"41.

Classe 1600: 1. Pasquale Anastasio (AMS) 3'50"84, media 96,70 kmh; 2. Varese (Lola Abarth) 3'51"09; 3. Savoldi (Abarth Osella PA2) 4'02"94.

Classe 2000: 1. Boeris (Abarth Osella PA2) 3'47"58, media 98,06 kmh; 2. Bettoni (Chevron) 3'58"29; 3. Fossati (Lola Abarth) 3'59"20.

Classe 3000: 1. Eris Tondelli (Chevron B27) 3'47"55, media 98,10 kmh.

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. Tondelli (Chevron B27) 3'47"55; 2. Boeris (A. Osella PA2) 3'47"58; 3. Anastasio (AMS) 3'50"84; 4. Varese (Lola Abarth) 3'51"09; 5. Bettoni (Chevron) 3'58"29; 6. Fossati (Lola Abarth) 3'59"20; 7. Pogliano (Abarth Osella) 4'02"07; 8. Savoldi (A. Osella PA2) 4'02"94; 9. Pettiti (Chevron) 4'08"37; 10. Pozzo (GTA) 4'10"69.

Sul monte KRONIO rivali «minori» per il cosentino

Un milione per SCOLA

SCIACCA - «Percorso valido e interessante, macchina perfetta e solo qualche piccolo problema col fondo appena scivoloso in un paio di curve. Per il resto tutto OK, e il risultato lo conferma». Con questa incisiva e stringata dichiarazione Domenico Scola, il «cosentino volante» che si è aggiudicato a tempo di record la seconda edizione della «Coppa Monte Kronio» la cronoscalata validamente organizzata anche quest'anno dagli sportivi dirigenti dell'AC Agrigento (in particolare il presidente avvocato Felice Alba e il segretario Noto) che hanno riportato, in queste ultime stagioni l'automobilismo sportivo nella città dei templi dopo parecchi anni di completa inattività, ha commentato un successo che era già nell'aria dopo il miglior tempo in prova.

«Don Nicuzzo» Scola aveva tutti i motivi per essere contento, non ultime quello di aver guadagnato un milione tondo tondo, messo in palio per sensibilizzare l'interesse dei più validi scalatori del Mezzogiorno a partecipare alla corsa saccense; ma, stranamente proprio coloro che avevano assicurato alla vigilia la propria presenza non si facevano vedere alla partenza. Fra gli assenti di rilievo, per motivi più o meno inspiegabili, c'erano «Apache» e la sua Carrera RSR reduce dal secondo posto alla Targa Florio, Mario Savona e Angelo Giliberti con le Lola Gruppo 5 e Lisitano coll'Abarth otto cilindri tre litri che proprio su questa strada, l'anno scorso, condotta dal locale «Caterpillar» aveva ottenuto il successo in 2'36"8 a 103,316 kmh di media.

La brevità del percorso e la media non eccessivamente elevata non hanno impedito a Scola (che in prova aveva ottenuto un già positivo 2'29") di distaccare sensibilmente i più diretti inseguitori, il catanese Giuseppe Iacono (2'34" con la Chevron B-19 ex «Frank Mc Boden» portata a 1600 cc) a Vito Veninata con la Che-

vron 2 litri (2'41"1) al brillante Giampaolo Ceraolo con il «millino» AMS (2'44"9).

Fra le prestazioni di rilievo, che puntualmente vengono fuori scorrendo la classifica, spicca l'ottimo quinto posto assoluto di Salvatore Strano con l'AMS 1000, e il sesto, primo del gruppo quattro, del sempre più forte Erasmo Bologna con il Fulvia Zagato 1300 (... e Donna Rosadele ha di che compiacersi) e il decimo assoluto del catanese Matteo Vasta con l'Alpine 1600 di gruppo tre.

Decisamente al di sotto del proprio abituale standard qualitativo il palermitano Pino Vassallo (che ha tra l'altro abbandonato il desueto pseudonimo di «Manuelo») stranamente appena settimo assoluto con l'AMS 1600 che fu di «Paul Chris».

Se l'Oscar della sfortuna va di diritto a Silvano Gravina il quale, giratosi prima di arrivare al traguardo con l'AMS 1000 «barchetta» si è scoraggiato e ha continuato a passo d'uomo mandando in fumo la possibilità di un brillante risultato che confermasse le prove che l'avevano visto secondo di classe (ma anche il primo, Ceraolo si è girato avendo la prontezza di riprendere «a razzo» e vincendo la classe...). Il più fortunato può essere individuato certamente in Ernestino Barbera che, dopo avere capotato, è uscito da un finestrino della sua 128 Berlina gruppo due e, rimessa la macchina — che aveva le ruote per aria — in strada, ha continuato fino al traguardo ottenendo un tempo inferiore agli otto minuti. Solo che la sua macchina aveva appena qualche graffio e quasi nessuno, all'arrivo, voleva credere alla storia del capotamento, opinando che il pilota palermitano fosse incappato in una prestazione davvero mediocre!

Giulio Mangano



Qualche immagine da Tolmezzo. A sinistra, Bellina sbaglia un tornante. A destra, la «special» di Campedelli

NESTI stracciare record a VERZEGNIS

UDINE - La Tolmezzo-Verzegnis, classica competizione in salita friulana ancora una volta ha chiamato una folla enorme di appassionati dello sport del volante lungo il tracciato di gara giunta quest'anno alla sua nona edizione ed organizzata con la consueta competenza dall'automobile club di Udine in collaborazione con l'azienda di Soggiorno di Tolmezzo e la Scuderia Friuli. Va detto subito che questa nona edizione è nata sotto una buona stella: alcune delle precedenti edizioni erano state ostacolate dalle avverse condizioni atmosferiche, quest'anno invece la classica corsa in salita si è svolta in condizioni ideali e a parte il numero pubblico che per altro ha seguito con ordine lo svolgimento della competizione anche il numero dei partecipanti è stato ragguardevole; quasi 200 sono stati infatti i piloti che si sono cimentati sull'impegnativo tracciato.

Il risultato non poteva essere che rimarchevole: Mauro Nesti su March BMW 2000 ha scritto il proprio nome nell'albo d'oro di questa importante competizione stabilendo anche il nuovo record del tracciato che era detenuto dal torinese Pilo-

ne, record stabilito nella precedente edizione. Nesti è stato accreditato del tempo di 3'10"5 alla elevatissima media di km 117,165. Il pilota toscano praticamente non ha avuto avversari, in questa gara che ha costituito il terzo appuntamento stagionale del Campionato Triveneto per quanto riguarda il settore della velocità dopo la IV Coppa di Varano, organizzato dall'Automobile Club di Verona e la Bressanone S. Andrea che, come si ricorderà, ha registrato il successo del padovano Giuseppe Ranzolin.

TOLMEZZO-VERZEGNIS, gara nazionale di velocità in salita - Udine, 16 giugno 1974. CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Mauro Nesti (March BMW 2000) 3'10"5, media 117,165 kmh. (nuovo record della corsa); 2. Marzi (Chevron 200) 3'20"2; 3. Bettoni (Chevron B23) 3'31"1; 4. Ranzolin (Chevron B23) 3'33"1; 5. Lovato (Lola T290) 3'34"1; 6. Ruoso (Ford Escort 2000) 3'37"3; 7. Capra (Porsche Carrera) 3'44"2; 8. «Roberto» (Ford 1600) 3'44"5; 9. «Alan» (Abarth 1000) 3'45"7; 10. Pain (Abarth 1000) 3'45"8.

(Per difficoltà di trasmissione, non siamo in grado di pubblicare le classifiche complete. Le riporteremo nel prossimo numero).

Nesti che ha condotta una March BMW 2000, non ha avuto avversari, poiché Achille Marzi della Scuderia Tricolore su Chevron 2000 ha ottenuto un tempo superiore di quasi 10" a quello del vincitore.

Al terzo posto si è classificato Stefano Bettoni della Brescia Corse su Chevron B23 col tempo di 3'31" mentre Ranzolin della Patavium su Chevron è stato accreditato del tempo di 3'33"1. La competizione si è disputata sul classico tracciato con partenza dal ponte Landaia a pochi chilometri fuori dall'abitato di Tolmezzo e arrivo a Sella Chianzutan nella frazione di Verzegnis con uno sviluppo di km 6,300.

Serratissima è stata la lotta per la conquista delle altre piazze entro i primi dieci. Lievissimi scarti infatti dividono il pordenonese Lovato su Lola dal compagno Mario Ruoso su Ford Escort, quest'ultimo primo del gr. 2 classe 2000.

Seguono in un «fazzoletto» Capra della Palladium, «Roberto» della Tricolore, «Alan» della Merano Corse e Pain della Piave Jolly Club.

a. t.

2. COPPA MONTE KRONIO - Gara nazionale di velocità in salita - Sciacca, 16 giugno '74.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Ringione (Abarth 112) in 3'21"4, media 80,436; 2. Agosta (A 112) 3'24"4; 3. Sandro (A 112) 3'25"2; 4. Brunetto (Abarth) 3'25"4; 5. «Antony» (A 112) 3'27" e 1; 6. Falco (A 112) 3'27"9.

Classe 1150: 1. Luciano Trigiani (Fiat 128 C) 3'20"2, media 81,000; 2. André (Fiat 128 C) 3'20"8; 3. Ricciardi (Fiat 128 C) 3'22"2; 4. Barbagallo (Fiat 128 C) 3'22"6; 5. Di Benedetto (Fiat 128 C) 3'25"7; 6. Luca (Fiat 128 C) 3'25"7; 7. Luca (Fiat 128 C) 3'25"7; 8. Luca (Fiat 128 C) 3'25"7.

Classe 1300: 1. Nenè Cordaro (Simca R.) 3'12"8, media 84,024; 2. «Chivas» (Simca R.) 3'14"2; 3. Santannato (Fiat 128 C) 3'15" e 5; 4. Dell'Aira (Fiat 128 C) 3'20"2; 5. Montalbano (A.R. GTJ) 3'22"7; 6. Trizzino (Simca R.) 3'26"1.

Classe 2000: 1. Antonino Ariotti (A.R. GTV) 3'08"8, media 85,805; 2. Pisani (A.R. 2000) 3'30"8.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ernesto Li Mandri (Lancia HF) 3'19"3, media 81,284; 2. Ferraro (Lancia HF) 3'21"8; 3. Cannamele (Fiat X-1/9) 3'23" e 9; 4. Morotta (Lancia F. R.) 3'26"3; 5. Guarino (Lancia F.) 3'39"1; 6. Gulisano (Fiat X-1/9) 3'43"5.

Classe 1600: 1. Matteo Vasta (Alpine) 2'56"8, media 91,628; 2. Barraia (Alpine) 3'06"7; 3. Canzoneri (Lancia HF) 3'15"1; 4. Lauro (Lancia HF) 3'24"4; 5. Musumeci (Lancia HF) 3'42"3.

Classe 2000: 1. Sebastiano Seminara (Porsche 914) 3'33"1, media 76,056.

Classe oltre 2000: 1. Giuseppe De Gregorio (De Tomaso Pantera) 2'55"3, media 92,413; 2. Laganà (Porsche 911) 3'01"2.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Carlo Cavezzale 3'35"9, media 75,034; 2. Peraino 3'39"5; 3. Lundari 3' e 45"; 4. A. Costanzo 3'45"3; 5. R. Costanzo 3'47"2; 6. Conti 3'48"2.

Classe 600: 1. Mario Casciaro 3'19"3, media 81,284; 2. La Perla 3'19"5; 3. Cognata 3'22"1; 4. Puglisi 3'30"6; 5. Gioncardi 3'34"7; 6. Todaro 3'35"3.

Classe 700: 1. «Heart Mad» (Fiat Abarth 695) 3'05"9, media 87,143; 2. Marchese (Fiat Giannini) 3'10"4; 3. Saia (Fiat Abarth) 3'21"3; 4. Cali 3'22"2; 5. Di Salvo 3'22"9; 6. Cascone 3'24"8.

Classe 850: 1. Roberto Villa 3'08"9, media 85,759; 2. Garbino 3'12"2; 3. Mione 3'15"2; 4. Bozzanga 3'15"8; 5. Rigogliuso 3'28"6; 6. Tagiglio 3'29"9; 7. Di Franco 3'30"2.

Classe 1000: 1. Santo Famoso 3'05"6, media 87,284; 2. Pignata 3'06"1; 3. Clemente 3'07" e 5; 4. Lo Piccolo 3'17"4; 5. Trumbaturi 3' e 29" (tutti su Abarth 1000).

Classe 1150: 1. Antonino Carnibella (Fiat 128 C) 3'59"9, media 67,528; 2. Barbera (Fiat 128 C) 8'10"7.

Classe 1300: 1. Salvatore Mannino (A.R. GTA) 2'58"7, media 90,697; 2. Bellavia (A.R.) 2'59"3; 3. Cavallaro (A.R. GTA) 3'01"3.

Classe 1600: 1. Giovanni La Mantia (A.R. GT) 2'59"5, media 90,250; 2. Romano (A.R. GT) 3'00"8; 3. «Le Cabotine» (BMW) 3'01"3; 4. Trapani (A.R. GTV) 3'02"3; 5. Caruso (A.R. GTV) 3'08"1; 6. Giuffrida (A.R. GT) 3'25"1.

Classe 2000: 1. Gaetano Spina (BMW) 3'13" e 4, media 83,764; 2. De Simone (Ford Capri) 3'21"3.

Classe 3000: 1. Gaetano Sidoti Abate (Ford Capri) 3'08"6, media 85,896.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Giuseppe Alduina (Abarth OTS) 3'11"3, media 84,683; 2. «Athos» (Abarth OTS) 3'25"7; 3. Boschi (Fiat S) 4' e 49".

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Z) 2'32"8, media 93,749; 2. «Ben» (Lancia) 2'55"7; 3. Casiglia (Alpine) 2'57"2; 4. Bonventre (Lancia F) 2'59"4; 5. Garufi (Lancia F) 3'17"8; 6. Petrana (Lancia F) 3'22"8.

Classe 1600: 1. Antonino Bono (A.R. GT) 3'03"8, media 88,139; 2. Sabato (A.R. GT) 3'06"9; 3. Della Vedova (Lancia HF) 3'10"6; 4. Anzalone (A.R. GTZ) 3'19"1.

Classe 2000: 1. Giuseppe Fatta (Alpine) 3'02"2, media 88,913.

Classe oltre 2000: 1. Guido Garufi (Porsche) 3'20"6, media 80,757.

SPORT GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giampaolo Ceraolo (AMS) 2'44"9, media 98,241; 2. Strano (Perton AMS) 2'50"2; 3. Scalerà (Abarth) 3'11"9; 4. Pastorello (Perton AMS) 3'13"7; 5. Lombardo (Passamonte) 3'18"4; 6. Gravina (AMS) 5'08"7.

Classe 1300: 1. Giuseppe Di Gregorio (AMS 1300) 3'27"3, media 78,147.

Classe 1600: 1. Giuseppe Iacono (Chevron B19) 2'34"1, media 105,194; 2. Vassallo (AMS) 2'55"1; 3. «Diablo» (A.R. Pastorello) 3'12"4.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (March BMW) 2'22"9, media 113,365; 2. Veninata (Chevron B21) 2'41"1.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Domenico Scola (March BMW) 2'22"9, media 113,365; 2. Giuseppe Iacono (Chevron B19) 2'33"1; 3. Vito Veninata (Chevron B21) 2'41"1; 4. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 2'44"9; 5. Salvatore Strano (AMS 1000) 2'50"2; 6. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia Sport) 2'52"8; 7. Giuseppe Vassallo (AMS).

Il vantaggio di vincere sul GARGANO

1000 metri di terra alla famiglia PITTONI

FOGGIA - Leo e Serena Pittoni su Porsche Carrera sono scesi in Puglia a gareggiare nel magnifico e efficientissimo 2. Rally del Gargano, e pur avendo provato pochissimo hanno vinto, sia pure di misura, precedendo i due equipaggi del team Quarry, Cavriani-Ronconi e Di Gioia-Parucci anch'essi su Porsche Carrera.

Nutrita e qualificata la partecipazione con ben 58 equipaggi giunti da ogni parte d'Italia per contendersi i famosi mille metri quadrati di terreno messi in palio per i vincitori. Oltre a ciò, la gara era valida quale ultima prova di Campionato Rally Nazionale della sesta zona.

Sette controlli orari abbastanza tirati con sei prove speciali di cui una quella a tornanti del Monte Sant'Angelo, la sola su asfalto, da ripetersi due volte. Quattro le prove speciali vinte dai Pittoni, tra quelle appannaggio a Cavriani-Ronconi, alla prova decisiva i coniugi milanesi hanno preceduto inaspettatamente di trenta secondi Cavriani e Ronconi, inaspettatamente perché pare che questa sia stata l'unica prova speciale che i «terribili» Pittoni non avevano affatto provato e proprio in questa prova hanno inflitto il distacco maggiore agli avversari.

All'arrivo c'è stato uno strascico di polemiche tra i primi due equipaggi, anche perché pare che non si siano fatte rispettare delle norme tecniche all'equipaggio vincitore, proprio nella prova speciale decisiva. Tuttavia tutto regolare l'ordine d'arrivo per gli ufficiali di gara, dopo qualche consultazione.

Oltre i primi due equipaggi spettacolare è stata la gara di Di Gioia-Pacucci che con il terzo posto assoluto si è aggiudicato i punti per il Trofeo della sesta zona. Da segnalare il ritiro di tutte le Fiat Abarth in gara e i piazzamenti onorevoli delle Fiat 128 Coupé di «Dagus» e di Grilli, le conferme di «Imperial»-Concoretti su Opel Ascona 1900 e della Lancia Beta del velocista locale Marcello De Vivo in coppia con De Vittis.

Degna di rilievo infine il piazzamento del duo Lattanzio-Marrone sulla poco potente Montecarlo di serie, che per un imprevisto malore di un concorrente di un equipaggio, accumulavano per una forzata sosta, un ritardo di oltre sei minuti, nell'ultimo facile trasferimento, che gli pregiudicava così un brillantissimo piazzamento fra i primi sei posti

Vito Lattanzio



In piena azione «Tony», su Alpine, classificatosi terzo assieme a De Marco

Il pilota trentino si è ripetuto nel rally dei COLLI EUGANEI

Subito TAUFER

PADOVA - Da Venezia a Padova il passo è breve. E l'impresa è riuscita al trentino Dante Tauffer della Bassano Corse che dopo il successo accolto quindici giorni orsono allo Challenge '74 ha iscritto il suo nome nell'albo d'oro del Rally delle Prealpi Venete dei Colli Euganei competizione valevole per il Trofeo Nazionale dei Rally della terza zona e quale terza prova del Campionato Triveneto della specialità giunta quest'anno alla sua ventesima edizione.

Tauffer, che ha avuto come secondo conduttore Rolando Bonelli, è partito alla maniera forte riuscendo ad ottenere i migliori tempi delle prime due prove speciali, quella di

Valstagna e quella in località Lazzaretto, mentre i suoi più diretti avversari Pietro Polese e «Tony» hanno registrato sensibili ritardi, il primo perché si è girato su un tornante a Valstagna, il secondo per la rottura dell'acceleratore nella stessa prova speciale.

La bella competizione praticamente si è decisa in questa prima parte del tracciato, poiché Tauffer ha fatto tesoro del vantaggio conquistato sui suoi diretti avversari ed è vissuto di rendita fino al termine.

Nelle tre successive prove speciali, in quanto la sesta, quella di Fraedo non è stata effettuata per mancato nulla-osta da parte delle autorità competenti, si è verificata un'esaltante battaglia tra «Tony» della Giada Corse e il trevigiano Polese della Peg Pordenone entrambi su un'Alpine Renault.

Nella terza e quarta prova, rispettivamente al bivio dell'osservatorio e a Tramonte l'ha spuntata «Tony» di strettissima misura su Polese, mentre nella quinta a Schiavonia sui Colli Euganei è stato Polese a precedere «Tony» e Zandonà che hanno segnato lo stesso tempo, mentre Tauffer che in questa seconda parte della gara ha tenuto una tattica prudente, è risultato quarto con un lievissimo scarto.

Il «Prealpi» è risultata una competizione particolarmente selettiva: basti dire che dei 142 equipaggi che hanno preso il via, 97 si sono classificati e 43 si sono ritirati.

La nuova formula di questa classica competizione padovana (percorso limitato a 180 Km, cinque prove speciali e otto controlli orari) è risultata interessante ed è stata giudicata positivamente dai piloti, anche se la corsa ha avuto un tratto centrale del tutto agevole. Una sorpresa, se di sorpresa si può parlare si è avuta nella classifica per scuderie con la città di Schio al vertice della graduatoria davanti alla gloriosa Palladium e alla Piave Jolly Club seguita nell'ordine dalla Venezia Corse e dalla Bassano Corse. L'avvocato Giorgio Orefice, presidente dell'Automobile Club di Padova, sodalizio organizzatore di questa classica triveneta, nel suo breve discorso pronunciato durante la cerimonia delle premiazioni ha spezzato una freccia in difesa del nostro sport affermando che l'automobilismo sportivo proprio in questo momento di crisi economica, energetica ed anche di governo, ha bisogno d'incentivi e non di provvedimenti restrittivi.

Attilio Trivellato

2. RALLY DEL GARGANO - 1. COPPA MARLBORO - Rally nazionale - Foggia, 12-13 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Pittoni-Pittoni (Porsche Carrera) 55'59"; 2. Cavriani-Ronconi (Porsche Carrera) 56' e 29"; 3. Di Gioia-Pacucci (Porsche Carrera) 1.00'37"; 4. «Dagus»-Lombardi (Fiat 128 coupé) 1.01'40"; 5. «Imperial»-Corcoretti (Opel Ascona 1900) 1.01'40"; 6. De Vivo-De Vittis (Lancia Beta coupé) 1.03'55"; 7. Grilli-Di Sergio (Fiat 128 coupé) 1.04'37"; 8. Bepe-Weber (Fulvia HF 1300) 1.06'31"; 9. Uccelli-Berardi (Fulvia HF 1300) 1.07'16"; 10. Oliviero-Buonanno (Fiat 128 coupé) 1.08'39"; 11. Lattanzio-Marrone (Fulvia Montecarlo) 1.09'57"; 12. Lobello-Ragusta (Fulvia HF 1600) 1.10'34"; 13. Ravaione-Scaione (Lancia coupé) 1.10'46"; 14. Picchi-Damiani (Fiat 128 coupé) 1.13'37"; 15. Fragola-Signorini (Simca Rally 2) 1.13'43"; 16. Coppola-Gargiulo (Fiat 128 coupé) 1.15'45"; 17. Matelli-Miccoli (Fulvia HF 1300) 1.15'45"; 18. Nardelli-Daggio (A.R. Giulia 1300) 1.19'18"; 19. Spagnuolo-Tragno (Fiat 128) 1.19'41"; 20. Giacommo-Lanotte (Fiat 128) 1.21'58"; 21. Lancella-Frullo (Mini Cooper 1000) 1.22'43"; 22. Capozza-D'Amico (Fulvia Zagato 1300) 1.24'; 23. De Besi-Galliani (Fulvia HF 1600) 1.26'07"; 24. Ballestra-Mitrugno (Fulvia HF 1600) 1.34'09"; 25. Armencol-Marazia (Fulvia Montecarlo) 1.46'49".

CLASSIFICHE DI CLASSE

Classe F: 1. Pittoni-Pittoni (Porsche Carrera) 55'59"; 2. De Vivo-De Vittis (Lancia Beta coupé) 1.03'55"; 3. Mucelli-Barardi (HF 1600) 1.07'16".

Classe G: 1. Lattanzio-Marrone (Fulvia Montecarlo) 1.09'57"; 2. Macelli-Piccoli (HF 1300) 1.15'45"; 3. Capozza-D'Amico (Zagato 1300) 1.24".

Classe H: 1. Cavriani-Ronconi (Porsche Carrera) 56'29"; 2. Di Gioia-Pacucci (Porsche Carrera) 1.00'37"; 3. Lo Bello-Ragusta (HF 1600) 1.10'34".

Classe B: 1. Oliviero-Buonanno (Fiat 128) 1.08'39"; 2. Coppola-Gargiulo (Fiat 128 coupé) 1.15'06"; 3. Giacommo-Lanotte (Fiat 128)

Classe C: 1. Picchi-Damiani (Fiat 128 coupé) 1.13'37"; 2. Fragola-Signorini (Simca Rally 2) 1.13'43".

Classe E: 1. Dagus-Lombardi (Fiat 128 coupé) 1.01'23"; 2. Grilli-Di Sergio (Fiat 128) 1.04'37"; 3. Bepe-Weber (Fulvia HF)

RALLY DELLE PREALPI VENETE E DEI COLLI EUGANEI, valevole per il Trofeo Rallies nazionali - Padova, 15 giugno 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Tauffer-Bonelli (Porsche C.) 40'23"; 2. Polese-De Lucchi (Alpine Renault) 40'35"; 3. «Tony»-De Marco (Alpine Renault) 40'47"; 4. Gregorio-Antonello (Fiat Abarth 124) 40'54"; 5. Zandonà-Modulo (Fiat Abarth) 40'59"; 5. Liviero-Sacco (Porsche) 41'25'6"; 7. Gregori-Ceccherello (Fiat Abarth 124) 41'34"; 8. Svizzero-Braitto (Opel Ascona) 41'55"; 9. Casarotto-Serafini (Fulvia HF) 42'16"; 10. Pasetti-Piovene (Fiat Abarth) 42'26"; 11. Marin-Tauffer (Fulvia HF) 42'35"; 12. Vudafieri-Bonaga (Porsche 911) 42'39"; 13. Zangrosso-Zaldron (Fiat Abarth 124) 42'45"; 14. Albano-Tof (Fulvia HF) 43'48"; 15. Marchiol-Del Fabbro (Fulvia HF) 44'03"; 16. Cavicchio-Chiarella (Opel Ascona) 44'04"; 17. «Giampietro»-Ceschin (Simca Rally) 44'05"; 18. Luky-Fredi (Opel Ascona) 44'06"; 16. Tormene-Tormene (Opel Ascona) 44'14"; 20. Di Stasi-Barbini (Opel Ascona) 44'23"; 21. Santacatterina-Broccardo (Ford Escort) 44'25"; 22. Illicher-Gianetta (Opel Ascona) 44'29"; 23. Simontacchi-Buzzati (Fiat 128) 44'41"; 24. Zavan-Pillon (Opel Ascona) 45'22"; 25. Calore-Visentin (Renault-Gordini) 45'25"; 26. Isoli-Pantano (Opel Ascona) 45'30"; 27. Donatoni-Donatoni (Fiat 128) 45'34"; 28. Dus-Ascupin (Opel Ascona) 45'40"; 29. Gianello-Strametto (Alpine Renault) 45'40"; 30. Furlan-Bellavere (Opel Ascona) 45'45"; 31. Bissoli-Bissoli (Opel Ascona) 45'53"; 32. Dean-Dean (Fiat 124) 46"; 33. Vettarello-Dalvan (Mini Cooper) 46'03"; 34. Casarola-Facchin (Opel Ascona) 46'09"; 35. Tognetti-Dinca (Fulvia HF) 46'12'6"; 36. Merlin-Serchi (Fulvia HF) 46'19"; 37. Merluzzi-Patriarca (Fiat 124) 46'20"; 38. Marini-Boco (Fulvia HF) 46'26"; 39. Codifero-Donà (Fiat 125) 46'31"; 40. Baggio-Mursia (Fiat 128) 46'39"; 41. Moro-Ceccarello (A.112) 46'41"; 42. Scalabrin-Cinetto (Fiat 128) 46'42"; 43. Baldan-Sabbioni (Mini Cooper) 46'44"; 44. Grascovich-Bocchi (Fulvia HF) 46'45"; 45. Baggio-Biasia (Fiat 128) 46'52"; 46. Negrini-Veritti (A.112) 47'34"; 47. Miazzo-Jemmy (Fiat 126) 47'44"; 48. Pastorello-Pegoraro (NSU TT) 47'47"; 48. Rivieri-Cimolai (Opel Ascona) 47'47"; 50. Baravel-Friso (Simca Rally) 47'56"; 51. Patussi-Veronese (Fulvia HF) 48'03"; 52. Bof-Bassani (Fiat 128) 48'07"; 53. Giordan-Bertuzzi (Fiat 124) 48'09"; 54. Zaldron-Graziani (Fiat 128 Rally) 48'14"; 55. Manfrinato-

Camposampiero (Mini Cooper) 48'26"; 56. Albertin-Locatelli (Simca Rally) 48'27"; 57. Calorer-Marcato (Opel Ascona) 48'40"; 58. Fusaro-Degan (A.112) 48'48"; 59. Cosatti-Bertello (A.112) 48'51"; 60. Cascella-Ortolani (Fiat 127) 48'53"; 61. Campeis-Campeis (A.112) 49'04"; 62. Zarantonello-Dellega (Fiat 128) 49'04'2; 63. Miragliano-Bellin (Fiat 128) 49'05"; 64. Sartori-Gaggia (Fiat 850) 49'09"; 65. Ceradini-Urtaler (Lancia Fulvia) 49'19"; 66. Riolo-Fusetti (Fiat 128) 49'24"; 67. Vendrone-Botter (Peugeot) 49'30"; 68. Comelli-Mezzaville (A.112) 49'36"; 69. Murer-Murer (Fiat 128) 49'38"; 69. Ambivero-Gemignan (Daf 55) 49'38"; 71. Pontini-Pozzer (Renault R5) 49'51"; 72. Baroschi-Visigalli (Simca R.2) 50'; 73. Billo-Zecchinati (Fiat Abarth 124) 50'01"; 74. Scalet-Loss (Ford Escort) 50'07"; 74. Zamette-Boschetti (Simca) 50'07"; 76. Jessi-Argenton (Opel) 50'21"; 77. Malandrini-Bertanton (Ford) 50'38"; 78. Tavino-Barbieri (Fiat 127) 50'53"; 79. Polato-De Campo (Ford Escort) 51'01"; 80. Schiavon-Torresin (Fiat 127) 51'21"; 81. Borghesan-Berto (Fiat 127) 51'25"; 82. D'Orlandi-Clemente (Giulia T1) 51'30"; 83. Falvollo-Tomaselli (Opel) 51'33"; 84. Andrighetti-Rossi (Fulvia HF) 52'05"; Caruso-Lizzi (Simca R.2) 52'11"; 86. Baiocchi-Albera (Simca R.2) 52'17"; 87. Suni-Intropido (Fiat 128) 52'18"; 88. Madiglia-Quartiero (Innocenti Mini Cooper) 52'20"; 89. Degano-Vanon (NSU) 52'44"; 90. Faneco-Poli (Simca) 52'49"; 91. Quarantotto-Oliva (A.112) 53'45"; 92. De Silvestro-Masi (Audi NSU) 53'51"; 93. Costanzi-Masotti (Fiat 127) 55'45"; 94. Schirato-Fiorese (Fiat 127) 57'21"; 95. Valli-Zancope (Fiat 128) 57'47"; 96. Sartori-Bergamini (Autobianchi) 57'48"; 97. Pandolfi-De Tuoni (Volkswagen) 1'08'36"4.

LE PROVE SPECIALI

«Vastagna»: 1. Tauffer 35"; 2. Gregori A.-Gregori M. 55"; 4. Vudafieri e Zandonà 58"; 6. Polese 59".

«Lazzaretti»: 1. Tauffer 82"; 2. Polese-Gregori A. 84"; 4. «Tony» 88"; 5. Zandonà 91"; 6. Liviero 102".

«Bivio Osservatorio»: 1. «Tony» 120"; 2. Polese 126"; 3. Calore 127"; 4. Zandonà e Gregori A. 133"; 6. Svizzero 143".

«Tramonte»: 1. «Tony» 47"; 2. Polese e Gregori A. 51"; 4. Tauffer 52"; 5. Zandonà 58"; 6. Vudafieri 60".

«Schiavonia»: 1. Polese 99"; 2. «Tony» e Zandonà 103"; 4. Tauffer 106"; 5. Svizzero 107"; 6. Gregori M. 109".

JÄMT RALLYT europrova in famiglia: senza incertezze Eklund dopo il fuoristrada di Blomqvist

Alle Alpi Orientali
l'arrivederci
delle STRATOS

Festival dei velocisti SAAB

Fiorio si riLANCIA nel mondiale?

OSTERSUND - Il Jämt rallyt, svoltosi nella Svezia del nord e valevole per il campionato europeo piloti, è stato un festival della Saab, con una doppietta molto convincente dei suoi assi Eklund e Stig Blomqvist.

Un'iniziale sfida BMW è svanita quando Asterhag e Carlsson si sono dovuti ritirare, con le 2002, per guasti meccanici. Fino a quel momento le loro vetture da 200 HP avevano tallonato le Saab, staccate di pochi secondi. La vettura di Eklund era la solita, che eroga circa 160 HP, mentre Blomqvist provava un motore che erogava 10 HP in più, ma che ai bassi regimi mancava di coppia. Del resto questo non era l'unico esperimento della Saab, che come parte di un programma di prove di pneumatici non ha cambiato quelli della vettura di Blomqvist finché non sono stati quasi completamente consumati; questo ha naturalmente handicappato Stig, normalmente un pilota molto veloce. Comunque, anche questa prova è risultata soddisfacente e nella seconda tappa, con pneumatici nuovi, Stig ha rosicchiato addirittura alcuni secondi all'inafferrabile Eklund. Torsten Aman della Saab, ha detto: «Abbiamo provato i Dunlop MS, con ottimi risultati».

Per completare il trionfo della Saab,

JAMTRALLYT - Rally valevole per il campionato europeo piloti - 14-16 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Per Eklund (Saab V4) 15.565;
2. Stig Blomqvist (Saab V4) 15.666;
3. Bengt Nilsson (Opel Ascona) 15.969;
4. Erik Johansson (Opel Ascona) 16.235;
5. P.I. Walfridsson (Volvo 142) 16.296;
6. Lasse Jansson (Saab 99 EMS) 16.913;
7. Kurt Malmgren (Saab V4) 17.009;
8. Ingemar Frohm (Opel Ascona) 17.071;
9. K.G. Hillberg (Opel Ascona) 17.215;
10. Hakan Nilsson (Saab V4) 17.419.

Joansson, pilota pieno di esperienza, ha portato la Saab 99 EMS ufficiale gruppo 1 al sesto posto assoluto, ottenendo un'ottima vittoria appunto nel gruppo 1. E' stato un successo, perché la EMS pesa circa kg 1200 ed è handicappata da una modesta potenza di 118 HP. Una 99 EMS gruppo 2, un poco più leggera della V4, dà già buone promesse e debutterà presto, ci ha detto Aman.

Terzo e quarto posto sono andati ai piloti di due Opel Ascona, Nilsson e Johansson; Nilsson quest'anno ha vinto il primo round del campionato svedese. Nonostante la loro guida veloce e liscia, i due conduttori sono arrivati rispettivamente a 7" e 11" dal vincitore.

In complesso le iscrizioni erano modeste, benché la gara fosse valevole per il campionato. C'erano soltanto dodici piloti di una certa fama, fra i quali il norvegese Unnerud, su Saab, e il tedesco Nerhmann su Carrera. Unnerud si è messo bene in luce, fino al ritiro, mentre occupava il quarto posto; la Carrera non è invece mai stata in lizza e neppure la Toyota Corolla Twin Cam di Waldegaard. Non si erano iscritti il pilota della Toyota, Ove Andersson, Kallstrom della Datsun e neppure i «grandi» della Opel, Kullang e Ove Eriksson, né il finlandese Flyeras.

Dopo i veri «divi», i posti d'onore erano occupati dai buoni piloti locali, con l'eccezione dell'incredibile P-1 Walfridsson, che lanciava la sua grossa Volvo 142 con spensieratezza oltre le curve. E', del resto, stato ricompensato col quinto posto assoluto e la gloria della famiglia è aumentata con l'undicesimo posto del fratello, Karl-Erik, su analoga vettura.

Nelle fasi iniziali Blomqvist ha tenuto la testa, ma è poi uscito di strada perdendo tempo prezioso. Da quel momento nessuno è mai passato davanti ad Eklund per le successive sedici tappe, anche se parecchie sono state vinte da Stig. I due «velocisti» della Saab hanno poi detto: «Adesso andiamo al campionato europeo di rallycross, dove al momento siamo terzo e quarto».

Mentre le Ascona non hanno mai rappresentato un pericolo, Asterhag e Carlsson su BMW sono stati seriamente in lizza, finché entrambe le vetture hanno avuto guasti meccanici. In ogni modo la rivelazione del rally è stato il piuttosto ignoto pilota della Saab Bertil Myrsell, che era quarto quando è purtroppo uscito di strada; lo stesso destino è toccato al promettente conduttore della Volvo, Bengt Thorsell, che al momento dell'«escursione» occupava il settimo posto.

Tege Tornvall

Annullato il rally più antico

GRAZ - Il Rally delle Alpi Austriache, (11-15 settembre), cioè il più antico del mondo, è stato annullato. La direzione dell'AC austriaco e del Touring Club, che organizzano la gara hanno deciso di toglierla dal calendario. La competizione fu organizzata per la prima volta nel 1910 e ora viene annullata con la seguente motivazione ufficiale: «il sempre crescente traffico stradale e l'impossibilità di trovare strade private per le prove speciali». Si asserisce che l'uso di strade private porta a costi tanto enormi che l'OAMTC non può rischiare di spendere tali cifre, in un momento così delicato della situazione economica. Si aggiunge che forse l'anno prossimo le cose saranno mutate e il rally potrà di nuovo svolgersi.

C'è però chi dice che la gara è stata annullata per via di una rivalità fra l'OAMTC e il nuovo OAMV (Osterreichischer Automobil und Motorsport Verband) un'altra organizzazione, in contrasto con l'OAMTC. Già in dicembre, del resto, dicemmo che era prevedibile che l'OAMTC avrebbe approfittato della crisi petrolifera per annullare il rally, aggiungendo poi: «Ma in effetti la crisi petrolifera non c'entra, si tratta piuttosto di alti costi e di mancanza di personale per l'organizzazione». Oggi, come allora, il motivo pare essere questo.

Quanto al Rally Semperit, che doveva svolgersi il 9 giugno, in teoria è stato rinviato al 4-5 ottobre, ma non è ancora sicuro che si svolga. Dipenderà dalla generale situazione economica e in particolare da quella dello sport automobilistico in Austria.

h. s.

HENRY si ritira nell'ANTIBES - GRASSE La pioggia toglie rivali a NICOLAS

ANTIBES - Benché fosse valevole per il campionato europeo piloti, il Criterium Antibes-Grasse non ha riscosso il successo previsto. Nata dalla fusione del celebre Criterium Alpino e del Rally di Antibes, questa competizione ha infatti patito per la concomitanza con la 24 Ore di Le Mans e con la Ronde Vercors-Vivarais, ove, per esempio, era presente l'Alpine A310 sperimentale di Darniche.

C'erano se non altro due berline Renault 1800, pilotate rispettivamente da Nicolas e da Henry, che naturalmente sono partiti largamente favoriti. Ahimé... fino dalla prima tappa, il cui via è stato dato il venerdì sera e che si è svolta durante tutta la notte sotto una pioggia scrosciante, il duello è cessato. Infatti Henry, che si era però imposto nel settore Aiglin-Leman, aveva noie al galleggiante prima e al filo dell'acceleratore poi. Molto attardato, ha preferito rinunciare avendo perso qualsiasi possibilità di piazzarsi in modo onorevole nella classifica finale.

Sbarazzato del suo unico rivale, Nicolas da quel momento non veniva più disturbato e prendeva il volo, senza forzare, verso una facile vittoria.

Per contro, nei vari gruppi la battaglia è stata molto più serrata. Nella GT di serie, dopo il ritiro della Carrera di «Gedehem» che pareva in grado di trionfare, Rouvier (Alpine) e Ravot (Carrera) hanno fatto un bel duello, nel quale ha finito per avere la meglio il primo. Terzo in classifica Rouvier era preceduto da Clarr, veramente degno di nota al volante dell'Ascona del Team Opel-BP-Marsiglia e vincitore netto nella turismo speciale. Per la scuderia marsigliese il successo è stato del resto completo, perché Barraillet si è imposto nella classifica di serie con una Commodore GSE. Occorre aggiungere però che è stato aiutato dalle noie alla frizione che hanno attardato un'altra Commodore, pilotata da Robini, e dal ritiro del coupé Alfa 2000 di Béguin.

Tambay, la brillante speranza francese in F. 2, che disputava il secondo rally

della sua vita al volante di una berline Alpine 1600 S, ha dovuto abbandonare, non senza avere però prima seriamente preoccupato i leaders del gruppo 3.

Daniel Boutonnet

CRITERIUM ANTIBES - GRASSE - Rally valevole per il campionato europeo piloti - 14-16 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Nicolas-Mahé (Alpine-Renault 1800) 7.09'53";
2. Clarr-Sofil (Opel Ascona) 7.17'29"8;
3. Rouvier-Lemoing (Alpine-Renault) 7.19'28"8;
4. Ravot-Trecot (Porsche Carrera) 7.22'08"3;
5. Pellegri-Rigaut (Alpine-Renault) 7.23'19"8;
6. Barailler-Pantalacci (Opel Commodore GSE) 7.28'44"6;
7. Demeyer-Spini (Alpine-Renault) 7.31'35"8;
8. Lions-Beffara (Simca Rallye 2) 7.41'45"8;
9. Carestia-Prelati (Opel Ascona) 7.42'53"2;
10. Chiodi-«Lulu» (Alpine-Renault) 7.44'17"1.

DARNICHE

«sperimenta» bene l'A 310

VALENCE - Un centinaio di vetture ha partecipato alla Ronde Vercors-Vivarais, rappresentata da una «boucle» di km 36 da coprire sette volte. Darniche, che pilotava l'Alpine A310 sperimentale, ha faticato poco ad imporsi, tanto più che Henry, arrivato lì dopo essere stato costretto al ritiro nel Criterium Antibes-Grasse, ha dovuto di nuovo abbandonare al termine del quinto giro.

RONDE VERCORS - Rally internazionale - Vivarais, 16 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Darniche (Alpine-Renault A310) 2.54'24"1;
2. Achard (Sib) 2.59'36"9;
3. Philippe (Porsche Carrera) 3.00'52"1;
4. Farjon (Alpine-Renault) 3.01'40"8;
5. Tchou (Sib) 3.01'57"8;
6. Follin (Alpine-Renault) 3.03'05"1.

Alle Alpi Orientali qualche novità ci sarà sul fronte della Fiat. Il prototipo X1/9 Fiat Abarth 1800 lo avrà il biondo Bacchelli a dimostrare che la prima serie di collaudi è finita e che sulla macchina si comincia a fare un certo affidamento.

Film e piloti a Faenza

FAENZA Anche l'automobilismo sportivo sarà presente alla «37. Settimana Faentina»: nell'ambito della rassegna cinematografica infatti saranno proiettati martedì 25 giugno alle ore 21 diversi filmati interessanti, come una pellicola rievocativa di gare tra il 1930 e il 1934, un film sul rally di S. Martino di Castrozza e il filmato della Marlboro sul Mondiale di F. 1 1973. Naturalmente saranno presenti diversi piloti che illustreranno, insieme a giornalisti specializzati, i passi dei filmati: dovrebbero esserci Arturo Merzario, Andrea de Adamich, Sandro Munari e Lella Lombardi.

Rientro SIMCA (da 120 cav.)

● Dopo un'assenza un po' lunga dalle gare, al Rally della Lana si ripresenterà Trucco con Gatti su una «rally 2» curata direttamente a Villastellone. Sarà ancora un gruppo 1, ma le ambizioni della Chrysler Italia vanno oltre e, prima della fine della stagione, dovrebbe debuttare nei rallies almeno un gruppo 2.

La macchina, che ha già corso in gare di velocità affidata al fabrianese Sandro Riccitelli con ottimi risultati è accreditata di una potenza oscillante fra i 120 ed i 123 cavalli.

I regolamenti CSAI a prova di... buggy

Il Buggy Autozodiaco di Suzzi ha debuttato al «Quattro Regioni» con alterna fortuna: si è ritirato alla penultima speciale dimostrando così una resistenza che in pochi gli accreditavano prima del via anche se grossi tempi non ne ha ottenuti, dato che il miglior tempo in P.S. è stato il cinquantatreesimo al secondo passaggio dal Cerro.

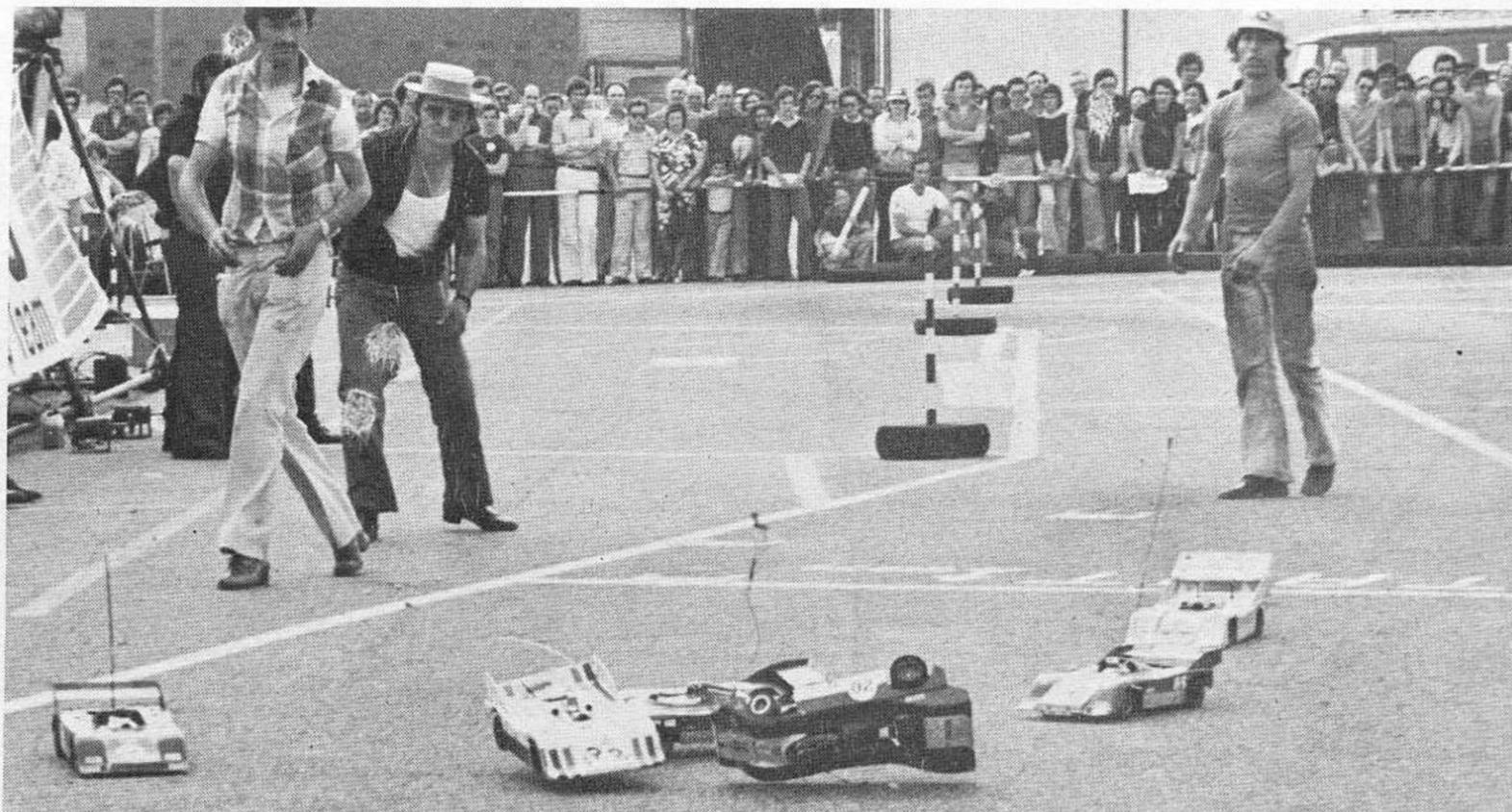
La macchina spinta da un motore Porsche neppure troppo generoso, con le polemiche che ha suscitato in sede di verifiche preliminari, permette però di provare quanto illogica sia la regolamentazione data dalla CSAI per l'ammissione dei gruppi cinque ai rallies italiani.

Dice l'annuario alla voce «requisiti per l'ammissione di vetture omologate e sport»: «Circa l'ammissione di vetture nel gr. 5 sport si stabilisce che dovranno essere ammesse solo le vetture costruite da una Casa che abbia precedentemente omologato almeno un suo modello nei gruppi da 1 a 4 oppure vetture da chiunque costruite aventi motore e telaio originali non derivanti da vetture omologate in uno dei detti gruppi».

La norma venne fuori al convegno della commissione sportiva di Salice. A suggerirla fu la paura di vedere, alla partenza dei rallies, ibridi fatti in casa (ricordate i prototipi presenti al primo «San Marino»? Fiat 850 con motori 1500 e cose simili) che non offrirono nessuna garanzia di sicurezza. Pochi all'epoca devono aver pensato che per mettersi al sicuro potesse bastare la regolamentazione internazionale che prevede doppio impianto di freni, apparato antincendio e così via per i gruppi 5. Pochi anche devono aver pensato che a rigore della regolamentazione adottata in Italia non potrebbero, se mai lo volessero, correre gruppi come la Jide (una vera gruppo 4 come accuratezza di costruzione, che monta motori Renault) e come la Ligier, tanto per fare esempi. Si obietterà che nessuno le rimanderebbe indietro, magari suggerendo ai costruttori di avallare il falso dichiarandosi unici fabbricanti di motore e telaio come appunto è capitato all'Autozodiaco. Ma allora perché fare un regolamento così?

ran.

● Da una indagine fatta fra la gente delle Madonie, Munari, Ballestrieri e Andruet insieme alla squadra Lancia, dopo le continue presenze a Cefalù per Targa Florio e Rally di Sicilia, stanno diventando tanto popolari da prendere nel cuore del pubblico, il posto che già fu della Ferrari e di Vaccarella. E il tifo e le scritte sui muri sono tutte per loro.



«Mucchio» iniziale nella gara per i microprototipi, che coinvolge la Porsche Can-Am di Sabbatini (n. 20), la Porsche Turbo di Dellea (33), la Porsche di Domanin (45), mentre le altre riescono a farsi «radiocomandare» via

Entusiasmano a Bologna gli automodelli radiocomandati Uno STEWART scala 1/8

108 minimodelli hanno dato vita nei quartieri della Fiera di Bologna ad uno dei più entusiasmanti Grand Prix Internazionali riservati agli automodelli radiocomandati in scala 1/8 degli ultimi tempi. Questo è stato il parere anche del signor Philippe Rochat di Basilea, segretario dell'EFRA, l'associazione europea. E dello stesso avviso è stato il numerosissimo pubblico di GIO '70, la «Fiera dei Giovani», per il quale si è trattato di una piacevole novità e sorpresa. E d'accordo erano pure alla fine i piloti, giunti stremati al termine delle due intensissime giornate. Tutti all'altezza della situazione, impegnati a far rivivere in miniatura ma non certo con meno grinta e sportività le imprese dei vari Fittipaldi, Regazzoni, Merzario e compagni.

C'è stato, anche qui un mattatore, lo Stewart della situazione, il bolognese Sabbatini che ha fatto man bassa di coppe e trofei, dall'alto della sua autorità nel settore, essendo incontrastato campione italiano. E attorno ai piloti i meccanici, le mogli, i figli, ad affollare i box, anch'essi riproducenti la realtà di quelli in scala 1/1, con gli stessi drammi, le stesse trepidazioni: una uscita violenta che provoca la perdita di una ruota, la carburazione che va a farsi benedire causa le improvvise mutazioni del tempo, l'angoscia di non riuscire a rimediare in qualche modo ad un danno grave all'assetto perché la batteria successiva è già annunciata e si rischia di non poter prendere la partenza.

108 vetture dicevamo per una cinquantina di concorrenti, ciascuno doppiamente impegnato nella categoria formula e prototipi. Una serie stressante di eliminatorie di 5 minuti ciascuna prima di dare il via al lotto dei migliori, 12 per ogni categoria, che hanno poi disputato in due manche le finali: 15 minuti di corsa per i piazzamenti dal 7. al 12. e 20 minuti per i piazzamenti dal 1. al 6.

E se nelle batterie eliminatorie già c'era stata battaglia dura con uscite, sportellate, paurose sbandate, disavventure non certo piacevoli come quella capitata allo svizzero Muller che ha visto disintegrarsi letteralmente la sua Tyrrell 007, con una ruota a destra e l'altra a sinistra e la carrozzeria ridotta ad un cartoccio, le finali hanno veramente dato l'esatta misura delle capacità di piloti e auto.

E la misura ce la dà Sabbatini che con la sua Porsche Can-Am ha stabilito la

media record di 34,022 kmh sul giro compiuto in 16"4, nel tortuosissimo percorso che si sviluppava in 155 metri e riproduceva, forzatamente ravvicinate, tutte le curve del tracciato dell'Autodromo Dino Ferrari di Imola. Lo stesso Sabbatini, ma questa volta con la sua Ferrari F.1 ha stabilito il record assoluto sulla distanza con 59 giri nei 20 minuti.

Gli altri non sono stati da meno. Dallo scatenato quanto sfortunato Stefani, alla vigilia contrariato per problemi di

frequenza radio, che ha vivacizzato ogni batteria eliminatoria e le finali con la sua guida sempre al limite, al citato Muller che è riuscito a «ricostruirsi» il modello e partecipare alle finali. Ottimo anche l'aretino Chierici (che tenne a lungo un record con le 500 a Imola), passato evidentemente, dai modelli 1/1 a quelli 1/8 senza tanti rimpianti. E così anche il pratese Codeluppi che ricordiamo non molto tempo fa calcare le piste con una sport 1000 e oggi al volante, si fa per dire, di una Lotus 72. E questa degli ex piloti a cimentarsi con i modellini radiocomandati potrebbe essere un'idea per chi, ad ogni livello ha abbandonato lo sport «vero», ma non la passione per quei capolavori che sono le macchine da corsa. Farà piacere ai concorrenti di oggi sapere che mentre stavano dando vita alle infuocate finali, un Merzario in momentaneo relax per il dito «beccato» da Galli, stava allenandosi nel piazzale di casa sua a Civenna con un RC scala 1/8 appena acquistato.

Il clima della corsa sempre sportivo e «tenuto su» anche dall'abile quanto spiritoso commento del signor Olmi, vice Presidente dell'EFRA e segretario dell'associazione italiana, l'AMSCI, (c'è stato chi ha detto che Casucci avrebbe molto da imparare), si è surriscaldato in alcune fasi, quando il numeroso pubblico ha iniziato a far tifo mentre ai box alcune incomprensioni tra meccanici e piloti fornivano l'occasione di alcuni ricordi delle corse «vere» e anche qualche malignità.

In sostanza, ed è il significato vero e il divertimento vero di queste corse in miniatura, è che riproducono a tal punto la realtà anche nei minimi particolari da sembrare quasi vere: il rumore, il meccanico che impreca per non aver portato con sé le gomme da pioggia confidando nel bel tempo, il pilota tradito da un chiodo galeotto incredibilmente preso in pista nella fase cruciale della batteria.

Il finale, quello della premiazione, è stato come quelli veri. Moet Chandon per i due vincitori, coppe a non finire, offerte da AUTOSPRINT e GIO '70 che hanno patrocinato il G.P. e dalla Martini Racing (in pista è scesa in anteprima mondiale la Porsche Martini 917 Turbo del bolognese Bisi), dalla Marlboro, dall'AC Bologna, dalla Model Zoom, dalla Burroughs Italiana, dall'Automirage, dalla Ceramica Santerno, dalla Ditta Sella Magli.



Sul podio, raggiante, Definti vincitore nei prototipi davanti a Stefani

MINI GRAND PRIX INTERNAZIONALE AUTOSPRINT - GIO '70 - Gara internazionale di velocità per automodelli RC scala, 1/8, valida per il campionato italiano categoria formula e prototipi - Bologna, 15-16 giugno

LE CLASSIFICHE

Cat. Formula

1. Sabbatini (Ferrari) 59 giri, in 20'19"3; 2. Merlotti (Ferrari); 3. Giorgetti (Ferrari); 4. Muller (Tyrrell 007); 5. Stefani (Tyrrell 005); 6. Negrini (Ferrari); 7. Mares (Ferrari B3); 8. Codeluppi (Lotus 72); 9. Definti (Ferrari B3); 10. Veronesi (Tyrrell 003); 11. Macchioni Marino (Lotus JPS); 12. Boretti (Tecno Martini).

Cat. Prototipi

1. Definti (Porsche Can AM 917/10) 56 giri; 2. Stefani (Ferrari 312 P); 3. Mares (Ferrari 312 Can Am); 4. Veronesi (Porsche 908); 5. Bisi (Porsche Martini 917 Turbo); 6. Mattioli (Ferrari 712 Can Am); 7. Babbatini (Porsche Can Am); 8. Chierici (Porsche Can Am); 9. Rachez (Porsche Can Am); 10. Domanin (Porsche Can Am); 11. Dellea (Porsche Turbo); 12. Negrini (Porsche Can Am).