### Non si qualifica FOYT a Pocono

POCONO · Anche la gara di Pocono, tanto per non essere inferiore, o seconda a quella d'Indianapolis, ha « creato » contrattempi, malcontenti, controsensi, rendendo il week-end polemico e incandescente.

A Pocono, a differenza di Indy, le posizioni conquistate il sabato paiono più o meno uguali a quelle del «Memorial Day», dove soltanto A.J. Foyt sembra il pilota degno di partire dalla posizione al palo, anche se il vincitore della 500 Miglia, Johnny Rutherford, registrò il secondo miglior tempo ma dovette partire dalla ventitreesima posizione per via di un regolamento ormai superato dai tempi e dagli eventi. A Pocono l'epicentro era il campione texano, il quale sfortunatamente non ha potuto girare il sabato e in zona Cesarini è stato «fatto fuori» appunto da quel regolamento, astruso quanto incomprensibile.

Ma torniamo sui nostri passi e osserviamo le prove. Alle 11, mentre hanno inizio, le medie restano basse. Nelle prime ore del pomeriggio è Bobby Unser a superare i 294 kmh circa e ottiene così la prima posizione al via, grazie a un contrat-

COSI' AL VIA

Bobby Unser (Eagle) 293,642 kmh.

Krisiloff (Eagle) 293,270

Johncock (Eagle) 292,826

Sneva (Eagle) 290,331

Ruby (Eagle) 283,816

Simon (Eagle) 282,514

Waren (Finley) 280,511

Hurtby (Eagle) 278,133

Simpson (Eagle) 278,950

Vukovich (Eagle) 278,093

Session (Eagle) 277,972

Martin (Eagle) 277,267

Carter (Eagle) 277'214

Karl (Eagle) 275,291

McElright (Eagle) 277,027

Harkeym (Eagle) 274,508

Walther (Eagle) 273,949

McCoy (Eagle) 272,770

Loquasto (McLaren) 278,682

Mosley 286,582

286,299

Dallenback (Eagle) 292,870

Carruthers (Eagle) 286,546

Rutherford (McLaren) 291,911

Al Unser (Eagle-Parnelli) 291,076

Andretti (Parnelli-Eagle) 289,562

Bettenhausen (McLaren-Penske)

Opperman (Eagle-Parnelli) 280,857

nosciuto McCoy e di altri secondari, tribolando prima di trovare il modo per infilarsi e portarsi nelle prime posizioni. Il sole comincia a scomparire dietro le prime nubi grigie, che la domenica mattina scateneranno un vero e proprio uragano, seguito a tratti da qualche « tornado » nella zona circostante. Dunque, Pocono ha cercato di imitare

le del « pivellino » Al Loquasto, dello sco-

Indy. Non poteva uscire dal comune cliché poiché rappresenta, con Indy e l'Ontario, la triplice corona della categoria USAC. A prescindere dai 400.000 dollari in palio, Pocono offre 1000 punti al vincitore e spesso decide del campionato.

Poi pioggia, vento e null'altro e i dirigenti, d'accordo col dott. Mattioli, direttore della pista, rinviano le prove di qualificazione a giovedì (proveranno Foyt, McCluskey, Parsons, Bigelow, Cannon, Snider. Muter). Come è noto, giovedì si svolgeranno le ultime prove di « carburazione » per poi tornare in pista domenica pomeriggio.

Il compagno di squadra di Andretti, Al Unser, è riuscito a superare di due posti Mario, anche se la sua media è stata superiore soltanto di 6 centesimi di secondo. Il terzo membro della Parnelli Jones che sostituisce Joe Leonard infortuna-

tosi all'Ontario e in via di guarigione -Jan Opperman, si è piazzato al quattordicesimo posto alle spalle di Andretti, pilotando la vecchia Parnelli dello scorso anno, alla media di oltre 280 kmh. Andretti avrebbe voluto correre con la nuova macchina costruita su progetto di Maurice Phillippe, ma data la brevità delle prove, l'asso di Nazareth ha creduto opportuno non rischiare. Comunque è apparso disgustato del risultato, non tanto per il rendimento del bolide (la Eagle di Indy) quanto per le circostanze. Dopo che Mc Cluskey aveva provato spargendo olio ovunque, e Foyt aveva rotto il motore, Andretti è tornato in pista ed ha dovuto girare con giustificata prudenza. Questi i risultati del tentativo precedente: primo giro media circa 295, secondo oltre 296, terzo giro oltre 300. Al quarto giro, quello più forzato, alla vettura di Mario si rompe l'iniettore e il pilota è costretto a fermarsi.

« Senza quel dannato iniettore avrei ottenuto la posizione al palo », commenta amaramente il pilota della Parnelli Jones il quale, per la cronaca, dopo una gara su fondo battuto (tipo « Midget » rinforzate) il quattro luglio, andrà a Watkins Glen per provare l'Alfa Romeo, quindi vi tornerà per provare la 5000 e dopo di nuovo per le prove generali.

« Se tutto va bene — dice — con Merzario potremo fare bella figura. Come nella gara con la Lola 5000, la quale a Mosport andava come un treno. Non fosse stato per quel cuscinetto della "camme" che mi ha fatto aumentare di giri e bruciare il motore, avrei potuto staccare tutti senza sforzo ».

La gara di domenica prossima è molto attesa, a Pocono, e si prevede un grosso pubblico di oltre 100 mila spettatori, tempo dispettoso permettendo.

Lino Manocchia

- Nonostante la degenza per l'intervento operatorio, il dottor Pampaloni ha seguito giorno per giorno l'evolversi della situazione del Mugello facendo pervenire ai suoi diretti collaboratori direttive e consigli. In questa sua attività è stato affiancato dal direttore dell'A.C. Pistoia, il dottor Coccoli, ora anche co-direttore dell'A.C. Firenze.
- Il motivo principale per la scarsità d'iscrizioni alla gara di F. 5000 al MUGELLO consiste nella mancanza di motori in alcune squadre e nei dubbi che tutti provano, dopo il fiasco di Misano dello scorso anno.
- Probabili altri concorrenti a Monza il 30 giugno saranno Craft, Bolso con una Lola patrocinata da Radio Lussemburgo e dalla Dischi EMI, e Birrane con una Brabham di F. 5000 al suo debutto in corsa.

MUGELLO F. 5000 - Gara internazionale di velocità in circuito - Autodromo del Mugello, 23 giugno 1974.

### LE CLASSIFICHE

F. 5000 - 1. manche

1. David Hobbs (Lola) 15'52''7, media kmh 138,736; 2. Evans (Lola) 15'53''4; 3. Gethin (Chevron) 15'56"; 4. Ashley (Lola) 16'00"2; 5. McGuire (Lola) 16'40''9; 6. Pilette (Chevron) 16'55''4; 7. Robinson (McLaren) 17'01''; 8. Lella Lombardi (Lola) 17'04''2; 9. Wunderink (Chevron) 17'43''3; 10. Santo (Lola) 17' 47"8; 11. Twaites (Lola) a 2 giri; 12. Sumner (Trojan) a 3 giri; 13. Trimmer (McLaren) a 6 giri. Giro più veloce: Hobbs in 2'11"4, media kmh 143,698.

### 2. manche

 Teddy Pilette (Chevron) 9'26"1, media kmh 133,418; 2. Hobbs (Lola) 9'33'2; 3. Evans (Lola) 10'03''6; 4. Wunderink (Chevron) 11'03"2; 5. Santo (Lola) 11'21"5; 6. Robinson (McLaren) 11'25"6; 7. Lella Lombardi (Lola) 11'48''5; 8. Twaites (Lola) 12'37''; 9. McGuire (Lola) a 1 giro; 10. Ashley (Lola) a 2 giri; 11. Trimmer (McLaren) a 2 girl; 12. Gethin (Chevron) a 3 giri. Giro più veloce: Hobbs in 2'16"7, media kmh 138,127.

CLASSIFICA FINALE (per somma di tempi) CP. David Hobbs 25'26", media kmh 136,108; (2. Evans 25'57"; 3. Pilettte 26'21"5; 4. Robinson 23'26"6; 5. Wunderink 28'46"5; 6. Lella Lombardi 28'52''7; 7. Santo 29'09''4; 8. McGuire a 1 giro; 9. Ashley a 2 giri; 10. Twaites a 2 giri; 11. Gethin a 3 giri; 12. Sumner a 7 giri; 13. Trimmer a 8 giri.

### FORMULA FORD

1. batteria: 1. « Lucas » (Lola) 11'29''4, me-

dia kmh 136,945; 2. Ragaiolo (BWA) 11'29"9; 3. Mascagni (Lola) 11'30''9; 4. Brunelli (BWA) 11'34"4; 5. Avati (Dulon) 11'38"9; 6. Revello (Delta) 11'39"7; 7. Monguzzi (BWA) 11'40"1; 8. Ciccozzi (Delta) 11'40"4; 9. De Pace (Brabham) 11'46"; 10. Minardi (BWA) 11'48''8; 11. Casoni (Tecno) 11'55"6; 12. Chiriotti (Tecno) 11'58".

2. batteria: 1. Stefano Nisini (Lotus) 11'22"7, media kmh 138,289; 2. Ghinzani (BWA) 11' 23''4; 3. Magni (BWA) 11'37''; 4. Vairani (Matta) 11'49"7; 5. Verrelli (Dulon) 11'50"; 6. Aposkitis (Tecno) 11'50''4; 7. Truci (Delta) 11'51''6; 8. Sterzel (Delta) 11'51"'9; 9. Fava (Dulon) 11'52''2; 10. Belotti (Tecno) 11' 52''5; 11. Palazzo (BWA) 12'00''1; 12. Papavranussis (De Sanctis) 12'20"2.

### FINALE

1. Orazio Ragaiolo (BWA) 12'47", media kmh 123,089; 2. Ghinzani (BWA) 12'47"5; 3. Nisini (Delta) 12'50'7; 4. Mascagni (Lola) 13'05"9; 5. Verrelli (Dulon) 13'06"3; 6. « Lucas » (Lola) 13'25"2; 7. Brunelli (BWA) 13'25''5; 8. De Pace (Brabham) 13'29"1; 9. Magni (BWA) 13'29''6; 10. Sterzel (Delta) 13'37''2. Giro più veloce: il 2. di Verrelli in 2'25''7, media kmh 129,595.

### FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Lamberto Leoni, 11'10"1, media kmh 140,889; 2. Giacomelli 11'14"5; 3. Branca 11'21"; 4. Schwarz 11'27"4; 5. Riva 11'30"1; 6. Abate 11'30"5; 7. Boccalero 11' 31"; 8. Fiorini 11'31"4; 9. Campominosi 11'31"9; 10. Bressa 11'32"3; 11. Hoz 11'49" e 6: 12. Scimone 11'50''3; 13. Lombardi a 1 giro; 14. Ciulli a 4 giri. Giro più veloce: Lombardi in 2'09"9, media kmh 145,357.

2. batteria: 1. Oscar Pedersoli 12'22''8, me-



Durante la prima manche, per qualche attimo si è visto il sole, prima che il diluvio avesse ragione di pista e piloti. Nella foto vediamo Lella Lombardi affiancata da Gethin, seguiti poi da Pilette, Wunderink e McGuire. A destra, si è ricorsi anche a un supplementare lavaggio della pista, per togliere il fango sceso dalla collina, ma nel complesso con risultati assai scarsi

### Rotti 2 motori ARNOUX messo a piedi

 René Arnoux è stato completamente defenestrato dal patron del suo team, o meglio da Tony Kitchiner che affittava la macchina alla Shell francese. Pare che la ragione di questo defenestramento sia stata la eccessiva irruenza del giovane francese che ha rotto due motori in prova. Arnoux a sua volta sostiene il contrario, cioè che la macchina che gli era stata affittata non era per niente competitiva specie per il motore: in effetti anche Trimmer, che gli è subentrato, non è riuscito a fare più di tre giri in due manches.

dia kmh 127,086; 2. Brancatelli 12'23"1; 3. Piccolomini 12'23''7; 4. Peruzzi 12'26''3; 5. Serena 12'31"9; 6. Tricerri 12'32"3; 7. « Rossino » 12'32''8; 8. Simonetti 12'35''6; 9. Ricci 12'47''8; 10. Lenardon 12'48''; 11. Sarale 13'09"7; 12. Gianni 13'10"; 13. Buratti a 4 giri; 14. Nava a 4 giri...

### FINALE

1. Bruno Giacomelli 20'23''2, media kmh 123,592; 2. Leoni 20'39''9; 3. Pedersoli 20' e 43"; 4. Brancatelli 20'53"1; 5. Schwartz 21'12"5; 6. « Rossino » 21'17"9; 7. Riva 21' 45"6; 8. Hoz 21'54"5; 9. Abate 21'53"7; 10. Boccalero 22'03"5; 11. Campominosi 22'41" e 5; 12. Gianni 22'49''4; 13. Piccolomini 22'57''7; 14. Bressa 22'59''6; 15. Tricerri a 1 giro. Giro più veloce: 2'29"1, media kmh 126,639.

### FORD MEXICO - CLASSIFICA FINALE

1. Davide Fargion 14'09"1, media 111,183 kmh; 2. Schenetti 14'10''2; 3. « Baronio » 14'11"4; 4. Presenzini 14'18"6; 5. Drovandi 14'22"1; 6. Mascagni 14'24"3; 7. Buda 14" 30'7; 8. Coscera 14'30'9; 9. Tacus 14'32'2; 10. Revello 15'00''9. Giro più veloce: il 5. di « Baronio » in 2'45", media 114,436 kmh.

Al termine della gara, in seguito a reclamo il 1. e il 4. classificati, Davide Fargion e Ramucci o Presenzini, sono stati tolti di classifica. Risulta così vincitore Schenetti.

tempo « tecnico » capitato ad Andretti, del quale parleremo in seguito.

Poi esce i pista il vincitore della passata edizione, A.J. Foyt. Il costruttorepilota in mattinata, durante la « carburazione », aveva girato attorno ai 310 orari usando alcool metilico che bruciava il motore. Pazientemente, Foyt tornava al garage e un'ora dopo i meccanici, smontato il motore, facevano riapparire la macchina arancione con carburante naturale. Foyt riparte, prova, ma un'asse della ruota sinistra posteriore cede e il pilota finisce sul tratto erboso. Tornato in garage, sostituisce la vettura con una delle quattro portate a Pocono per questa importante 500 miglia e torna in pista.

Intanto 28 piloti si sono qualificati e mancano pochi minuti alle 18. Il direttore di gara avrebbe fatto provare Foyt, ma è già entrato in pista Vollsted, il quale compie due giri lentamente, tenta il terzo, ma si accorge di andare troppo piano (sotto i 275 orari) e accenna a rientrare. Intanto il cannoncino spara il segnale di chiusura. Sono le 18. Se Foyt avesse utilizzato altri 4 minuti, dopo le 18, qualcuno forse avrebbe inveito, e idiozie simili si vedono soltanto nella categoria USAC. Irato, rosso in volto, Foyt annuncia che forse l'indomani, domenica, non tenterà. A prescindere dalla sua media - che potrebbe essere superiore a quella di Unser - dovrà partire alle spal-

MUGELLO - Il diluvio purtroppo è stato il principale protagonista di questo battesimo al Mugello: un diluvio che non ha veramente consentito l'efettuazione completa di una gara già resa povera da uno scarno schieramento. Già avevano cominciato piloti a non prendere in dovuta considerazione questa gara, sia per le notizie catastrofiche che la stampa inglese diffondeva circa le attuali possibilità del circuito in tutto questo ha giocato sfavorevolmente anche il funesto ricordo di Misano della scorsa stagione: sta di fatto che di 20 macchine che sarebbero dovute partire se ne sono presentate solo quattordici, delle quali una è andata fuori uso subito nelle prove.

E ci si è messo anche Giove Pluvio di mezzo a mettere in crisi una organizzazione un poco racimolata per questo debutto forzato, forzato da obblighi di calendario nella speranza di ottenere im-

portanti gare titolate per la prossima stagione. E l'acqua ha messo a dura prova tutti, specie l'impianto, inondato di fango e a malapena spazzato dai volonterosi commissari di percorso. Si è ricorso anche tra una manche e l'altra, a un vero e proprio lavaggio di pista, ma poi il temporale ha ricominciato a infierire costringendo Remo Cattini, direttore di corsa, a interrompere giustamente la gara che stava assumendo drammatici aspetti motonautici. In tutti i casi la corsa è cominciata e in una maniera o nell'altra si è corso al Mugello. Certamente lo spettacolo per i pochi coraggiosi che hanno resistito non sarà stato all'altezza delle aspettative: ma di questo cartamente gli organizzatori, che hanno veramente dimostrato di voler fare le cose in grande, non ne hanno colpa. Un vero peccato: li aspettiamo tranquilli al prossimo appuntamento.

Un vero diluvio ha guastato il debutto della pista toscana: tolto anche il fango smottato!

## In piscina al Mugello



### HOBBS vince con 11 giri!

Tredici piloti al via per la prima manche F. 5000. Il cielo non promette niente, anzi l'asfalto è già piuttosto viscido e si discute se montare o meno gomme da acqua. In tutti i casi i piloti escono dai box per qualche giro di ricognizione: e il primo a trovare guai è Pilette che sbatte il posteriore danneggiando un cerchio che si ferma subito a sostituire mentre i colleghi schierati attendono pazientemente di partire. Ormai dalla direzione corsa si è deciso di abbreviare la gara: i piloti guardano il cielo preferiscono rischiare e partono tutti con gomme sliks. Al via è Ashley a prendere il comando seguito da Evans e Gethin mentre Pilette è quarto e queste posizioni si manterranno per i primi tre giri. Si ferma ai box subito Trimmer, che aveva sostituito Arnoux sulla McLaren della Shellsport francese seguito da Twaites: ma se per il primo i problemi saranno seri, per il secondo si potrà rimandarlo in pista.

A questo punto l'acqua comincia di nuovo a farsi sentire: Hobbs nel frattempo passa al comando davanti a Gethin, relegando al terzo posto Evans e al quarto Ashley: Summer è fermo alla curva Palagio mentre la Lombardi, dopo un inizio tranquillo riesce a risalire fino alla ottava posizione. Ormai la corsa è insostenibile: con repentina de-

cisione il direttore di gara espone la bandiera a scacchi: i piloti che all'inizio manifestano stupore saranno poi soddisfatti di questa decisione.

La seconda manche prende il via disperatamente alle 8,10 di sera: ormai è quasi buio, ma con i piloti d'accordo si effettua questa finale, anch'essa ridimensionata nel numero di giri. Questa volta tutti hanno gomme da acqua, ma pare che anche ciò non sia sufficiente. Scatta ancora al comando Ashley, ma già alla prima curva Pilette è in testa seguito da Hobbs ed Evans. Trimmer, che era ripartito nella seconda manche è di nuovo fermo per i problemi della pressione del motore, mentre Gethin è il primo illustre fuori gara, invischiato nelle reti in fondo al rettilineo. Dopo di lui è la volta di Ashley che si gira e piega l'alettone e poi di McGuire che si pianta di muso contro un guard rail e non riesce più a muoversi. E siamo arrivati al quarto giro: ancora una volta l'acqua, che ormai a fiumi attraversa l'autodromo costringe il direttore di gra a fermare la corsa dopo appunto soli quattro giri.

Risulterà comunque vincitore di questa gara, per somma di tempi, David Hobbs davanti a Evans e Pilette, al quale rimane la soddisfazione della vettoria nella seconda manche.

### Leopoldo Canetoli

• Illustrando le gare di quest'anno Remo Cattini ha dato notizia anche del debutto motociclistico del Mugello: il primo settembre si correrà infatti il Gran Premio Città di Cesenatico per conduttori di prima categoria.

### domenicaSPRINT

Le altre corse

## Squalifica e un brivido nelle MEXICO

• Presentando l'impianto l'ingegnere Borracci, presidente A.C. Firenze, aveva spiegato i motivi dell'inizio pur se incompleto: soprattutto per l'esigenza di avviare le gare in modo da realizzare nel 1975 un calendario caratterizzato da alcune grosse manifestazioni internazionali. Nel 1975 si prevedono 25 gare in tutto.

• Per l'anno prossimo sarà funzionante anche un moderno campeggio all'interno dell'area dell'autodromo, che sarà particolarmente gradito ai piloti e ai meccanici che sempre più si servono delle roulotte e dei motocaravan per i loro spostamenti.

MUGELLO. Già ridotta a una sola finale al posto delle batterie previste per l'esiguità dei concorrenti, questa unica finale è stata ulteriormente ridotta a 5 giri dagli organizzatori per riuscire a essere inserita nel pomeriggio che ormai volgeva a sera. In prima fila Davide Fargion, fiorentino con la scura Escort dell'Etienne Aigner affiancato da Mascagni: in seconda fila il capolista di questo campionato « Baronio » appaiato a Beppe Schenetti.

Al via è Fargion che prende decisamente il comando davanti a Schenetti, Drovandi e Presenzini: nella discesa che immette nelle due curve dell'Arrabbiata prima emozione con « Spiffero » che esce all'esterno, s'impunta nella sabbia e si ribalta ritornando poi sulle sue ruote. Nulla di fatto per il pilota mentre Fargion continua imperterrito davanti a Schenetti chiaramente in lotta con Presenzini.

Al terzo giro Schenetti passa di forza Fargion, ma il suo è un vantaggio effimero: il fiorentino si riprende subito la prima posizione mentre Presen-

zini se ne va a passeggio per le sabbie all'esterno delle curve.

Nell'ultimo giro l'unico incidente che poteva risolversi con cattive conseguenze: quasi al termine del rettilineo d'arrivo Magri, forse piombando in una pozza d'acqua, entrava in testa coda e centrava una macchina che si trovava sul bordo della pista ferma. Orrendamente distrutte le due Mexico, mentre Magri se la cavava con qualche costola rotta.

Al termine qualcuno notava l'irregolarità di Fargion che, prima di partire, aveva cambiato macchina: un vero peccato per il toscano che indubbiamente ha meritato di vincere. anche se in questo modo la vittoria è andata

a Beppe Shenetti.

F. ITALIA

F. FORD

### Decidono le piroette

### GIACOMELLI recupera

La prima giornata di corse sul Mugello è iniziata con le due batterie della Formula Italia, sulla distanza di 5 giri.

Al via della prima scatta Leoni (miglior tempo nelle prove) mentre poco dopo si gira Ponzone; al secondo passaggio si ferma Ciulli. Leoni distanzia subito gli avversari arrivando ad aver sette secondi di vantaggio su Giacomelli, Branca, Schwarz che lottano ruota a ruota.

Al quarto giro, intanto, Lombardi fa segnare il miglior tempo della mattinata Italia con 2'09"9 alla alta media di 145,357, ma poco dopo l'exploit Lombardi esce di pista alla curva Bucine, collaudando subito l'efficacia delle reti frenanti

Per la seconda batteria comincia a piovere e si sostituiscono le gomme con quelle da pioggia. Si sviluppa subito una bella lotta fra Pedersoli, Buratti, Brancatelli e Peruzzi. A metà gara Brancatelli supera Pedersoli, che non si dà per vinto e nel corso del quinto ed ultimo giro riesce a tornare in testa: l'arrivo è quasi in volata e vince Pedersoli su Brancatelli per tre decimi di secondo alla media di 127,086.

Sotto il diluvio si è poi svolta la finale, mortificata dalle avverse condizioni atmosferiche e ridotta ad otto giri. Al via scatta Pedersoli seguito da Leoni che successivamente passa in testa. Le vetture corrono in nuvole di acqua e molti sono i testacoda. A metà gara Pedersoli riprende il comando e la corsa, nonostante il diluvio, si accende. Poi Pedersoli incappa in un testa-coda e Leoni si trova primo, ma sarà per poco. Anche lui si gira in curva e ne approfitta Giacomelli che così vince. Notevole la sua media,

123,232, considerando la pista bagnata.

### RAGAIOLO all'ultimo

Orazio Ragaiolo ha vinto sotto questo immenso diluvio questa gara messa in discussione dalle avverse condizioni atmosferiche e disputata poi in condizioni veramente precarie. La sua corsa non fa una piega: per tutta la finale in posizione d'attesa per poi infilare il compagno di colori Ghinzani proprio nel corso dell'ultima tornata. Si poteva pensare che il redivivo « Lucas » al volante di una fiammante Lola potesse avere la meglio, ma per il campione in carica della F. Ford non vi è stato nulla da fare, da quando, proprio al termine del tettilineo principale, un testa-coda da manuale ne ha fermato la marcia. Molto bene anche Ghinzani, in allenamento per la gara di F. 3 di Monza, che al volante di una BWA con lo stesso motore biraghi di Ragaiolo è riuscito a condurre per gran parte della finale.

Alle loro spalle molto regolare Stefano Nisini, il pupillo di Morrogh davanti al giovane Mascagni, sempre al volante di una Lola e Verrelli sulla Dulon. Sesto si classificava « Lucas » al termine di una rincorsa veramente degna di nota.

Le batterie, entrambe con partenza lanciata, erano dominate rispettivamente da «Lucas» davanti a Ragaiolo, che era riuscito nel corso dell'ultimo giro a sopravanzare Mascagni e da Nisini che al termine di un lungo duello con Ghinzani la spuntava proprio all'ultimo giro.





### Vi piace l'impi

SCARPERIA - « Very good », « Bellissimo ed impegnativo », « Tres bon »: queste le risposte più frequenti alle nostre domande, poste ai piloti della Formula 5000, sulle caratteristiche del nuovo circuito del Mugello; sono parole estremamente valide in quanto provengono da «drivers» di formazione internazionale che hanno corse e corrono in tutto il mondo: dall'Europa, all'Australia, all'America.

Ed è anche la conferma per un'opera voluta dall'A.C. Firenze superando mille ostacoli e soprattutto andando incontro ad un onere complessivo che alla fine di tutti i lavori si aggirerà sui quattro miliardi.

Ma ecco le impressioni di alcuni piloti della 5000.

Bob Evans: « Eccellente ed impegnativo, faticoso per i piloti. Ancora non adatto il fondo della

pista: nel 1975 i tempi delle 5000

miglioreranno di almeno un se-

condo a giro solo per il manto di asfalto assestato. Buona anche la sicurezza ». Evans si era lamentato solo del poco tempo per le prove in quanto per queste vetture occorrono almeno quattro ore: un suggerimento per Monza il 30 prossimo.

Peter Gethin, invece, lo vorrebbe più veloce, mentre Lella Lombardi propone di eliminare la prima « esse » dopo la partenza. « Per quanto riguarda la velocità — dice Lella — il Mugello è un giusto compromesso e sul rettilineo principale le 5000 raggiungono i 270-280 orari ». Lella è soddisfatta anche delle misure di sicurezza.

Teddy Pilette ha giudicato il Mugello « tres bon », ed anche sicuro, rilevando che l'impegno è suddiviso in parti uguali fra pilota e vettura. Per la seconda ha rivelato il notevole lavoro al quale sono sottoposte le sospensioni.

« Quando sarà finito in tutti i



### Se l'è cavata bene MAGRI...

Nel corso delle ultime tornate della gara Mexico si è verificato l'incidente più grave: il nostro Marco Magri che sopraggiungeva velocissimo alla fine del rettilineo, incappava in una pozza d'acqua e partiva in testacoda. Peró nel suo procedere all' indietro (la velocità doveva essere sui 170 orari) centrava in pieno la macchina del concorrente Starace, ferma. Così, nella foto in alto vediamo Magri appena estratto dall'abitacolo e portato a terra: a sinistra, come si è ridotta la Mexico e a destra, sempre Magri seduto mentre aspetta, ancora intontito l'ambulanza



La CSI... si sveglia anche per la F.1

### nuovo «Annesso)» in vigore dal '76

FIRENZE - Durante una riunione consultiva, presenti tutti i principali esponenti la CSAI ha deciso di nominare un gruppo di lavoro composto dall'avv. Aleffi, che lo presiede, dall'avv. Stocchino e dall'ing. Guerciotti, con il compito di procedere alla stesura di una regolamentazione relativa alla selezione, alia preparazione, alla valutazione delle capacità, dei diritti e dei doveri degli Ufficiali di gara. Il presidente ing. Rogano ha poi riferito all'assemblea sulle recenti decisioni prese dal Bureau della CSI nel corso della riunione del 17 giugno.

Per quanto riguarda le prove di qualificazione delle gare della F. 1 valevole per il Campionato del Mondo la CSI ha stabilito i seguenti criteri da applicare con effetto immediato:

 tutti gli iscritti devono essere ammessi alle prove;

 se gli iscritti sono in numero superiore a quello massimo di ammessi in pista, gli organizzatori devono adottare misure per cui possono provare tutti gli iscritti, per un tempo uguale a quello stabilito dal regolamento particolare della gara;

l'ammissione alla gara avverrà sulla base dei migliori tempi realizzati da ciascun conduttore.

A proposito delle decisioni CSI sulla regolamentazione tecnica delle vetture (annesso J) il presidente Rogano ha precisato che le modifiche permesse dal futuro regolamento, che andrà in vigore dal 1. gennaio 1976 saranno entro limiti tali da contenere le prestazioni e quindi i costi delle preparazioni rispetto a quelli attuali. Il contenimento delle modifiche si riferisce in particolare ai gruppi 2 e 4 (vetture da

Turismo e Gran Turismo normali), pur non essendo previste sostanziali variazioni inducano una sensibile riduzione dei costi delle preparazioni. Per quanto attiene al gr. 5, relativo alle « vetture di produzione speciale » la normativa prevede l'ammissione delle vetture già omologate nei gruppi 1, 2, 3 e 4 (e quindi prodotte in quel minimo di esemplari che ogni gruppo prevede secondo la normativa attuale)



Anche l'ing. Rogano era presente a questa inaugurazione. Eccolo mentre accompagnato dal dott. Zerbini sale la scala che porta agli uffici

opportunamente modificate secondo una regolamentazione che non lascerà completa libertà per la variazione della struttura generale, e quelle vetture che, pur prodotte in soli 100 esemplari annui, siano « conformi » e quindi omologabili in qualcuno degli altri quattro gruppi, anch'esse modificate nei limiti concessi per il gruppo 5.

### to? «Very good»

servizi - ha concluso Pilette, campione 5000 del 1973 - il Mugello sarà il percorso più bello d'Europa ».

Per Ian Ashley tutto «very good », ma propone di eliminare o allargare alcune curve secondo lui inutili, mentre a suo parere vi sono altre curve dalle caratteristiche simili, rilievo che aveva fatto anche Gethin,

Pareri e consigli che sarà opportuno prendere in seria considerazione dato che il 1974 è un anno di collaudo in vista della stagione 1975.

Lasciando i piloti della 5000 sentiamo il parere di Henry Morrogh, che ad ottobre probabilmente organizzerà un corso di guida sul Mugello. Per il « maestro » inglese il circuito « è veramente bello ma necessita di piloti esperti perché è difficile e veloce »; per questi motivi non lo ritiene molto adatto come scuola. Per Morrogh, inoltre, ci sono troppi guard-rail.

Passiamo alle prime « Turismo » che hanno corso sul Mugello. Per Fargion il tracciato è « molto impegnativo » sia per il pilota che per la vettura ed è adatto anche alle vetture Turismo come dimostrano le alte medie ottenute dalle « Mexico ». Per Presenzini, invece, la parte in discesa è un po' pericolosa e sarebbe auspicabil una modifica creando vie di fuga. Il resto è eccezionale.

Soddisfatti anche i piloti della Formula Ford ed Italia i quali, pur non potendo fare in linea di massima paragoni con altri autodromi all'estero, hanno generalmente rilevato la piena validità dell'impianto che rende spettacolari tutte le formule e soddisfa in pieno i piloti. Qualcuno è tornato sulla opportunità di diminuire i guard rail e rivedere i profili di qualche curva.

Marco Grandini

### L'elenco delle gare in programma nel '74 al MUGELLO

14 luglio Euromugello F. 2 - 4 Ore Mexico; 22 settembre Euromarche 2000; 29 settembre Mugello F. 3, e ancora gare nazionali nei giorni 29-6, 7-7, 8-9, 15-9, 13-10, 27-10.

### 400 milioni (in più) per l'ecologia

 Entusiasmo, sorpresa, meraviglia: queste le espressioni che condensano i pareri del pubblico, (pioggia a parte entusiasmo per le dimensioni dell'opera («un conto è leggere dell'autodromo ed un conto esserci dentro»), per molto inimmaginabili. Sorpresa per gli appassionati dei « pellegrinaggi » compiuti nei mesi scorsi, di ritrovarsi nel giro di poche settimane da un cantiere ad una pista con le macchine dentro; meraviglia per le caratteristiche spettacolari del tracciato e per la sua « godibilità » da quasi tutti i punti dove è ammesso il pubblico.

Atmosfera particolarmente frizzante fra i soci delle scuderie, in specie quelle toscane, che hanno toccato con mano le reali dimensioni di questo impianto destinato a produrre una serie di positive reazioni a catena. La sorpresa di vedere auto correre sui 5245 metri era anche in alcuni colleghi giornalisti che martedì scorso avevano partecipato alla conferenza stampa

di Borracci e degli altri funzionari ACI ed alla visita del circuito. Il « miracolo » si è dunque verificato ed a due anni dall'inizio dei lavori il circuito è una realtà. Il collaudo di queste prime gare ha avidenziato problemi ed indicato soluzioni che certamente verranno (vie di accesso, parcheggi, servizi, disciplina del pubblico, efficienza dei commissari di percorso) ed altri problemi organizzativi che un collaudo così garibaldino non ha potuto realizzare meglio. Ma si assicura che per il 1975 tutto sarà pronto, comprese le zon verdi ed alberate per le quali si spenderanno circa 400 milion: Anche : ecologi sono serviti.

NURBURGRING - Tutto sommato, si può dire che l'Interserie stia rapidamente andando sempre più in sordina. Le iscrizioni al Nurburg lasciavano molto a desiderare, mutate di poco da quelle viste a Silverstone, salvo per l'apparizione di Emerson Fittipaldi con la seconda Porsche con compressore di Kauhsen. Il « grosso » dello schieramento era formato di vetture due litri, ove si poteva prevedere una certa animazione, mentre alcune turismo speciali avevano la loro personale categoria.

Con le gomme troppo tenere tradito dal maltempo «o rey» brasiliano al debutto nella (sempre fiacca) INTERSERIE

300 KM DEL NURBURGRING - Gara valevole per Interserie, 17 giugno 1974.

### LA CLASSIFICA

Finale (8 giri): 1. Kelleners (McLaren M 20) 1.09'13''4, media 158.310 kmh; 2. Muller (Porsche 917/89T) 1.09'22''5; 3. Joest (Porsche 908/3) 1.11'58''6; 4. Barrios (Chevron B 26) 1.12'18''7; 5. Walker (Toj SS 02) 1.12' 19''4; 6. Fittipaldi (Porsche 917/10 T.) 1.12' 22''5; 7. Leguellec (Lola T 294) 1.12'46"'5; 8. Smith (Chevron C 23) 1'14'25''6; 9. Lepp (Chevron B 26) 1.14'25''6; 10. Bross (Lola T 290) 1.14'41''6.

Giro più veloce: Kelleners 8'01''6, media 170.694 kmh.

### KELLENERS sorprende anche «FITTI»

La domenica Fittipaldi ha ottenuto la posizione al palo filando allegramente perché Kauhsen, che il sabato era stato il più veloce, aveva noie con le pompe del carburante che non funzionavano bene. Muller ha coperto quattro giri, il sabato mattina, prima di recarsi in volo a Le Mans, ma il suo motore andava a nove cilindri per cui per la gara è stato cambiato. La McLaren di Kelleners nella prima sessione mancava di 600 giri, ma il problema non è stato risolto per cui anche questo motore è stato sostituito per la gara del lunedì. Accanto a Kelleners c'era Kraus con un nuovo motore di 5600 cc., montato sulla sua consueta 917. Il gruppo più potente era completato dalla vecchia Ferrari 512 M di Muller, per Cox Kocher, dalla decrepita McLaren M1C di Malcolm Clube, dalla speciale sette litri di Rieger e dalla BRM di Hepworth. Questi ha avuto una serie di seccature con la vettura nuova, che aveva la vecchia carrozzeria e la vecchia sospensione. Al motore Reynolds in alluminio, di 8100 cc., HP 722, si è rotto un pistone, prima che ne venisse montato un altro per la gara.

Qualche sorpresa da parte delle due litri, con Obersmoser che ha portato la sua Toj in prima fila, accanto a Fittipaldi. Dave Walker gli stava subito dietro, nella prima sessione, ma poi ha dovuto apportare alcune modifiche prima che cominciasse a piovere nella seconda sessione. Joest aveva un paio di 908/3 per sé e per Lehmann, ma non è riuscito a migliorare il suo secondo miglior tempo, segnato nella prima sessione, e Lehmann era molto più lento. Lepp ha ottenuto lo stesso tempo di Walker entro quattro giri, mentre il suo compagno di squadra, Barrios, è andato bene, trattandosi del suo primo assaggio del Ring. Una terza vettura, una Lola, era stata iscritta da Roger Hire perché von Opel potesse debuttare su una sport e questi ha fatto buona impressione, scendendo al sesto miglior tempo, dopo che il suo Cosworth BDG era stato sostituito con un Richardson FVC. Completava il gruppo dei primi dieci Raymond su Lola BMW, ma è sempre stato privo di frizione, poi ha avuto anche un guasto a una valvola. Interessante la nuova March 74S equipaggiata con un Cosworth DVF dalla Mike Coombe Racing e affidata a Henton, per il suo debutto con una sport. In tutto si sono qualificate quarantasette vetture.

I tempi migliori in prova: Fittipaldi 7'34''3; Obermoser 7'43''6; Kelleners 7'44''4; Kraus 7'45''2; Kauhsen 7'45''7; Joest 7'48''; Lepp 7'50''8; Walker 7'50''8; Raymond 7'52''1; Von Opel 7'54''; Muller 7'56''3; Barrios 7'59''; Bross 8'95''2; Leguellec 8'96''9; Henton 8' 12''; Heiler 8'22''4.

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - La manche sprint, della gara Interserie vinta da Kelleners, è stata attardata di un'ora quando tuoni hanno fatto capire che stavano per arrivare altri acquazzoni, mentre le vetture si portavano sullo schieramento. Quando la pioggia ha cominciato a scemare è stato deciso di ridurre la manche di sei giri a tre e, al via, Obermoser si è lasciato alle spalle i piloti migliori, abbordando la curva sud. Kraus e Joest precedevano Fittipaldi, Walker e Kauhsen, poi seguivano Kelleners, Raymond e Lepp. Per un attimo, alla curva nord, Walker ha urtato leggermente la barriera Armco, mentre Fittipaldi riusciva a infilarsi in seconda posizione dopo l'Adenau. Intanto Obermoser compiva ogni sforzo, ma ha esagerato, infatti al Pflanzgarten ha fatto un violento testa-coda, finendo contro l'Armco e lasciando così a Joest, che aveva superato Fittipaldi, la posizione di comando. Le grosse vetture dovevano procedere con prudenza in questi punti, ove veri fiumi d'acqua scorrevano sulla pista. Dopo il primo giro Joest era staccato di 15" netti nei confronti di Fittipaldi, poi seguivano Kauhsen, Muller, Kraus, Raymond e von Opel. Le posizioni sono rimaste più o meno immutate, salvo che Muller è arretrato al settimo posto quando ha cercato di superare Fittipaldi al Brunnchen e ha fatto un testa-coda, e che Raymond ha dovuto lasciare il passo a von

Opel, avendo un ritorno di fiamma. Le Chevron Pedro Domecq erano staccate di 1" alla fine, dopo che Lepp aveva fatto un testa-coda, senza poi riuscire a raggiungere Barrios per 1".

Nel pomeriggio la finale di otto giri è stata pure minacciata dalle nuvole e lo schieramento si è formato con vetture con pneumatici da bagnato. Questa volta l'ordine era stato stabilito secondo quello dell'arrivo nella manche, per cui Kelleners si è trovato in fondo, dopo avere sostato per una foratura. In testa soltanto le due Porsche di Kaushen montavano Goodyear.

Un paio di minuti prima della partenza Muller e Kelleners hanno montato pneumatici intermedi, mentre la vettura di von Opel veniva spinta via con la batteria scarica.

Già seguendo la vettura staffetta, Joest andava al massimo ed è sparito nel paesaggio, seguito da Fittipaldi, Kauhsen, Muller, Kraus e Lepp, però distanziati. Hepworth è uscito di pista alla curva nord, danneggiando carrozzeria e sospensioni della vettura, però ha continuato, mentre von Opel è partito tardi, ritirandosi poi perché è rimasto senza pressione del carburatore. Joest aveva ancora un netto vantaggio, ma ora Muller era secondo, quando i due sono passati davanti ai boxes per la prima volta Kraus. Seguiva Fittipaldi e dietro si svolgeva un serrato duello fra Lepp, Walker, Barrios e Smith. Un poco più arretrato Raymond, ma il suo motore continuava a perdere colpi sicchè si è ritirato, dopo tre giri. Più indietro ancora ci si è d'un tratto resi conto che il pilota da tenere d'occhio era Kelleners, che lottava per risalire. Kauhsen è uscito di scena quando il ventilatore si è messo a vibrare, mezzo staccato. Kelleners continuava sempre più veloce ma Muller dopo cinque giri aveva guadagnato tempo nei suoi confronti e Fittipaldi era riuscito a superare Kraus e stava raggiungendo Joest, quando la McLaren arancione di Kelleners è arrivata a bomba e li ha superati entrambi, per por-Atarsi al secondo posto. E' stata una prestazione meravigliosa, aiutata dalla scelta fatta di Kelleners, che aveva optato per pneumatici intermedi, infatti ora la pista si stava asciugando rapidamente. A un giro dalla fine Kelleners era staccato di soli 6" da Muller, ma ormai nessuno poteva fermarlo ed è passato avanti per conquistare la sua prima vittoria Interserie. Fittipaldi non era a suo agio coi pneumatici teneri, sulla pista che si asciugava e al settimo giro ha dovuto sostare al box per cambiarli, arretrando poi al sesto posto. Joest ha conservato facilmente la terza posizione dopo che Kraus è andato al box con danni alla carrozzeria, avendo urtato Walker. Belfissima la corsa di Barrios con la Chevron due litri: si è piazzato quarto, davanti a Walker, mentre Lepp è arretrato avendo pneumatici a mescola tenera, che alla fine erano alle tele.

Paul Thompson

## Un leone FRANCIA nel ricco special F.3

NURBURGRING - La gara di contorno di F. 3, alla 300 Km del Nurburgring, è stata vinta per somma dei tempi da Giorgio Francia su March. Si direbbe che, con ogni prova, il Trofeo Polifac assuma maggior prestigio e che ora rappresenti la serie più simile a un campionato europeo. Insieme ai soliti teams italiani, svedesi e tedeschi c'erano anche alcuni dei più veloci piloti inglesi, che corrono all'estero dato che in patria la F. 3 è praticamente morta.

Il brasiliano Ribeiro ha sorpreso molta gente, ottenendo la posizione al palo in 8'11'', con la sua GRD 374 Hollywood, davanti a Nordstrom che aveva il modello dello scorso anno, a Henton con la March ufficiale e alla GRD di Mantova. Colombo (GRD 374) e Larry Perkins su March precedevano Brise su Modus, Francia su March, Nilsson su March e il leader della serie, Dieter Kern, con un'Alpine ex ufficiale.

In totale c'erano 60 vetture sullo schieramento della prima manche. Ribeiro ha conservato il vantaggio fino alla curva nord, ma Henton lo ha superato; nella sua scia c'era Nordstrom seguito da Colombo e da Andersson, gruppo compatto nel quale nessuno si staccava dall'altro. « Supergallina » era bene in vantaggio, dopo il primo giro, Francia era quinto. Al passaggio successivo la March ufficiale aveva un vantaggio ancora maggiore pareva ormai sicura una facile vittoria, ma poi Henton si è trovato in mezzo a un improvviso acquazzone nella parte del circuito dopo il Karrussell ed essendo il fondo scivoloso, è slittato fuori pista. E così Francia è rimasto ben staccato da Ribeiro che era tallonato duramente da Andersson, mentre Nilsson, Svensson e Deur'sch formavano un gruppo inseparabile davanti alla March di Ertl; i tre si erano infatti portati avanti con foga. Mantova, Colombo e Kern si erano « intruppati », urtando la barriera Armco al Bergwerk in questo giro, sotto la pioggia benchè il resto del circuito fosse asciutto. Ormai Francia si allontanava tranquillo e la sua Toyota Novamotor dava l'impressione di avere potenza più che sufficiente per battere gli Holbay. Ha infatti tagliato il traguardo con 14" di vantaggio su Nilsson. Seguivano Andersson, l'effervescente Svensson e Ribeiro.

Per la seconda manche schieramento uguale. La vettura di Henton era stata riparata con pezzi di sospensione presi dalla
macchina del compagno di squadra Chateaubriand, dopo che anche lui aveva fatto
un testa-coda. Brise non è partito, dopo
che Cinotti ha fatto un testa-coda proprio
Francia si è staccato già
al primo giro e ha completamente dominato, costruendosi un vantaggio di 10" su
Nilsson, arrivati alla fine. Ribeiro si era

e Anderson si sono sforzati in tutti i modi e l'hanno superato.

TROFEO POLIFAC - Nurburgring 17 giugno - Gara di F. 3.

infilato in seconda posizione ma Svensson

LA CLASSIFICA

(. Giorgio Francia (March) 1.22'53''1, media kmh 165,3; 2. Nilsson (March) 1.23'19"8; 3. Andersson (March) 1.23'26"8; 4. Svensson (Brabham BT 41) 1.23'31"7; 5. Ribeiro (GRD) 1.23'37"3; 6. Deutsch (March) 1.23'43"9; 7. Binder (March) 1.24'24"3; 8. Sanyto (March) 1.24'31"4; 9. Pavesi (Brabham BT 41) 1 ora 24'54"2; 10. Alriksson (GRD) 1.25'28"7. Giro più veloce: Francia 8'10"8 media kmh 167,5.

### Di turno Bertrams nell'euro... PORSCHE GT

NURBURGRING - Come sempre, totale dominio Porsche, con vittoria di Bertrams su Carrera in questa gara del campionato GT. C'era però un poco di interesse in più, per l'abbinamento con il gruppo 2. Purtroppo alla Camaro di Gardner si è rotta una biella che ha attraversato il carter e parte dell'interesse è sparito, dato che non c'era un motore di riserva. Ertle aveva però portato il coupé BMW Alpina in prima fila, accanto al pilota che aveva conquistato la posizione al palo, cioè Keller sulla Carrera di Kremer. Scheckter era stato iscritto per pilotare la Carrera Polifac di Loos, ma l'ha danneggiata in prova, anche se poi è stata riparata per la corsa. Schickentanz e Loos sono tornati da Le Mans e Loos ha deciso che avrebbe gareggiato la Clemens, dato che Scheckter aveva segnato soltanto il nono miglior tempo. Quando il tedesco è però arrivato sullo schieramento, è stato rapidamente spedito via perché non si era qualificato su nessuna vettura.

Partecipavano alla corsa 68 vetture, nessuna di grande interesse. Nella prima manche Keller e Stenzel hanno preceduto Ertl alla prima curva, ma al termine del giro davanti c'era il coupé con Heyer attaccato a Keller, subito dietro, perché Stenzel aveva perso la posizione al Fuchsrore. Ekberg faceva di tutto per tenere il ritmo, ma piano piano è arretrato mentre Bonomelli faceva una corsa altrettanto solitaria, un poco più in-

Al terzo giro, al Schalbenschwanz, il coupé ha avuto un guasto al cambio, per cui sono rimaste le due vetture Kre-

TROFEO CADETTI AGIP - F. MONZA - Gara di velocità in notturna - Sesta prova del Trofeo a Monza.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15''06''2, media 114,640 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'06''4; 3. Sario (Vigezzi) 15'06''8; 4. Ozzello (Santandrea) 15'14''7; 5. Cavallini (Repetto) 15'15''; 6. Crema (Repetto) 15' 15''2; 7. Borrello (Vargiu) 15'25''8; 8. Pietra (Repetto) 15'40''; 9. Sommaruga (Saav) 15' 43''8; 10. Minellono (Lab) 15'45''3.

2. batteria: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 14'59''4
media 115,516 kmh; 2. Mercatelli (Mig) 15'
.17'1; 3. Barlassina (Repetto) 15'17''3; 4.
Airoldi (Pozoni) 15'17''5; 5. Mandelli (Reto) 15'37''8; 6. Eli (Frimar) 15'37''9; 7.
Geria (Repetto) 15'39''2; 8. Facci (Lab-Crm)
15'54''3; 9. Franchini (Repetto) 15'56''; 10.
Gescona (Melesi) 16'06''2.

3. batteria: 1. Antonino Miragliotta (Melesi) in 45'21", media 112,805 kmh; 2. Capra (Daco) 5'24"5; 3. Sonvico (Lab) 15'28"; 4. So-

fia (Sofia) 15'28''8; 5. Calegari (Melesi) 15' 29''2; 6. Roso (Repetto) 15'32''2; 7. Maestri (Lag) 15'32''4; 8. Frigerio (Repetto-Sala) 15' 36''; 9. Carini (Santandrea) 15'39''; 10. Borsadola (Santandrea) 15'44''6.

Finale: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 24'46''8, media 116,464 kmh; 2. Gianoli (RGB) 24'47''; 3. Sonvico (Lab) 25'04''8; 4. Cavallini (Repetto) 25'05''; 5. Sario (Vigezzi) 25'05''2; 6. Ozzello (Santandrea) 25'09''7; 7. Mercatelli (Mig) 25'18''2; 8. Borrello (Vargiu) 25'18''4; 9. Miragliotta (Melesi) 25'19''4; 10. Calegari (Melesi) 25'25''2;

CLASSIFICA TROFEO CADETTI (dopo la sesta prova)

1. Anacleto Gianoli punti 26; 2. Mercatelli 18; 3. Miragliotta e Ottini 16; 5. Bartoli e Pessina 12; 7. Bosio 9; 8. Macchiesario 6; 10. Bionda, Cairoli, Ocarini e Sonvico 4. CLASSIFICA COSTRUTTORI

1. Melesi punti 33; 2. RGB 26; 3. Mig 18; 4. Lab 16; 5. Repetto 15; 6. Graselli 12; 7. Vigezzi 6; 8. Santandrea 5; 9. Mago e Vargiu 1

### C'è anche l'ing. MASSIMINO dietro il «DINotto» di CHINETTI

MODENA - Ci sembrava impossibile che dietro al programma Chinetti-Dino non si celasse qualche autorevole personaggio del mondo automobilistico modenese. Il nome del quale è stato fatto dal comm. Stanguellini, nel corso di una recente tavola rotonda ATA: si tratta dell'ing. Alberto Massimino, che ha dato la sua ispirazione ai bravi Diena e Siligardi, i titolari dell'officina cui si era rivolto Chinetti, e che sono sempre in contatto anche con l'ex ferrarista rag. Gardini.

A parte la sfortunata prova di Le Mans, sarà interessante seguire l'attività di questa vettura che Chinetti porterà negli USA, anche se non è escluso che essa ritenti la prova in Europa. Un successo di questa elaborazione sarebbe per Chinetti il miglior biglietto da visita per migliorare sempre più le sue vendite di Ferrari

oltreatlantico.

mer a procedere allegramente fino al traguardo, in questo ordine, davanti a Ekberg e a Bonomelli; quinto il coupé di Zondler, sesta la Carrera di Harwig, di un orribile colore lilla.

La senconda manche è stata un'assoluta farsa, con uno dei tanti acquazzoni del week-end, anche se al via c'era stato il sole. L'ordine era uguale a quello della prima manche, con Keller che balzava di nuovo avanti precedendo Ertl e Heyer; questi ha poi superato Ertl alla curva nord. Quando le due Carrera sono arrivate ai tratti tortuosi, dopo il Karrussel la pista era inondata d'acqua ed entrambi i piloti hanno preso a slittare qua e là, imitati da alcuni altri. Quelli che con agli slicks ce la facevano, sono andati laboriosamente al box per montare pneumatici da bagnato e questo ha consentito a un certo numero d'« ignoti» di condurre per un poco. Quando, finalmente, le soste al box sono finite, ha preso il comando Bertrams davanti a Sindel, anche se Ertl, che aveva perso molto tempo, si è buttato a un ritmo pazzesco per occupare la seconda posizione, avvicinandosi alla Carrera di testa a gran carriera.

Per somma dei tempi, Bertrams si è trovato stupito vincitore davanti a Sindel.

n. t

MIGLIORI TEMPI IN PROVA

Keller (Carrera), 8'28"1; Ertl (BMW CSL) 8'28"8; Stenzel (Carrera) 8'30"8; Ekberg (Carrera) 8'36"8; Heyer (Carrera) 8'39"7; Gardner (Camaro) 8'40"7; Bertrams (Carrera) 8'41"4; Zondler (BMW CSL) 8'41"9; Scheckter (Carrera) 8'44"1; Monomelli (Carrera) 8'44"6.

CORSA AL NURBURGRING - 17 giugno - Gara valevole per il campionato europeo LA CLASSIFICA

1. Bertrams (Carrera) 2.21'00''2 media km 136.035; 2. Sindel (Carrera) 2.24'53''4; 3. Roemer (Carrera) 2.32'04''5; 4. Dress (Carrera) 2.32'45''7; 5. Stenpass (Porsche 911T) 2.35'14''7; 6. Hollup (Porsche 911S) 2 ore 39'44''9. Giro più veloce: Keller in 8'29''6 media kmh 161.3.

### Al SALTO fortunati i fratelli SUAREZ

SALTO - Ritorna il TC nel suo ambiente naturale, cioè le grandi strade lunghe ed assolate. Ritorna dopo tanti problemi in questo circuito di Salto, percorso molto veloce che darà ragione a coloro che vogliono mettere un freno alla velocità dei « carrozzoni ». Tornano alla vittoria gli « Hermanos Suarez » che videro su queste stesse strade la loro prima affermazione in TC.

Sin dal via Traverso prendeva l'iniziativa a andava in testa, seguito come un' ombra dagli « Hermanos » che facevano una corsa di attesa. Senza alternativa di interesse il secondo giro, mentre il terzo vedeva i corridori obbligati a far benzina. Si fermayano contemporaneamente Traverso e i « fratelli Suarez », impiegavano, i due, solo 14 secondi e ripartivano in tandem come se nulla fosse successo. Poi il colpo di scena: quando tutti attendevano Traverso, ecco che questi si fermava per rottura della trasmissione, lasciando via aperta ai fratelli Suarez che si trovano con la vittoria in mano quando forse pensavano di non farcela più a recuperare quei secondi che li dividevano dal pilota fordista. Dietro si trovava secondo Grandassi con una Ford con poca forza, mentre terzo entrava Pairetti che si era fatto avanti a forza di gomiti.

Una corsa veramente da sbadiglio perché fatta su tratti troppo lunghi: uno spettacolo povero da veder passare solo quattro 
volte i corridori, senza altra alternativa 
di visuale che contare il passaggio e vederli sparire rapidi lontano.

a. c. b.

GIRO DI SALTO - Corsa TC di km 468,488 -Salto, 13 maggio 1974 CLASSIFICA

1. « Hermanos Suarez » (Dodge) in 2.05'29''3 alla media di 223,724 kmh; 2. Gradassi (Ford) in 2.08'38''7; 3. Pairetti (Ford) 2.10'22''5; 4. Ricardo Iglesias (Ford) 2.10'45''7; 5. Pontoriero (Dodge) 2.10'58''0; 6. C. Marincovich (Chevrolet) 2.12'21''8. Giro più veloce: Hermanos Suarez alla media di 232,948 kmh

Che sfida, a Monza! Cadetti spettacolo

## OTTINI ora insidia GIANOLI

MONZA - Una battaglia dura, entusiasmante, leale quale ben difficilmente è dato di assistere. Tale è stato il magnifico e ubriacante spettacolo offerto dai piloti della Formula Monza, impegnati sulla pista Junior dell'autodromo brianzolo nella sesta prova del Trofeo Cadetti Agip. Ormai il campionato si va avviando alla sua conclusione, per cui tutti hanno una prepotente volontà di tirar fuori le unghie per dare il meglio di se stessi, onde ottenere quel risultato positivo che giustifichi almeno il pesante onere finanziario che ognuno di questi bravi ragazzi (circa una novantina) è costretto a sopportare per poter essere della partita il giovedì sera. Tre batterie e una finale che hanno veramente divertito i numerosi spettatori presenti. Si cominciava con la prima che avrebbe vissuto sul confronto tra il leader della classifica del trofeo, Anacleto Gianoli al volante della RGB, e Bruno Ottini, uno dei protagonisti della passata edizione del trofeo con due successi. I due, insieme al bravo Sario (dall'inizio del trofeo sempre a battagliare nelle prime posizioni), staccano nettamente il gruppo e se ne vanno decisamente a fare la volata conclusiva.

Prevale per due secondi la Melesi di Ottini, che precede la RGB di Gianoli e la Vigezzi di Sario, più convulsa la seconda batteria. Nelle battute iniziali sono Bartoli, Cairoli e Filippini ad assumere il comando delle operazioni, mentre più indietro viaggia un gruppetto capitanato da Mercatelli. A tre giri dalla conclusione cede la Repetto di Cairoli, mentre perde terreno la Lab di Filippini. Bartoli e la sua Melesi in magnifica solitudine tagliano così vittoriosamente il traguardo e Mercatelli vince la volata per la seconda piazza davanti a Barlassina e Airoldi.

Ricca di colpi di scena la terza batteria. Al primo passaggio il gruppo è ancora compatto. Al sesto giro troviamo già Rosei con la Vargiu di Fortunato e Bosio con la Lab in testa alla corsa. I due danno vita ad un serrato duello mentre alle spalle, abbastanza staccati, seguono Miragliotta, Capra, Sonvico, Calegari e Sofia. A quattro giri dal termine il primo colpo di scena: si ritira la Vargiu di Rosei con il supporto del motore che cede. Bosio resta solo al comando tallonato perciò da Miragliotta e Capra. Sembra inevitabile il successo di Bosio.

Ma all'ultimo giro, proprio quando tutti attendono l'arrivo vittorioso della Lab di Bosio, sfreccia invece sul traguardo la Melesi di Miragliotta che precede la Daco di Capra, la Lab di Sonvico e la Sofia di Sofia. Bosio, disperato, si ferma invece ai box con un pistone che, come giovedì scorso, non ha voluto saperne di fare il suo dovere fino in fondo. La finale è attesa con particolare curiosità. Se vince Gianoli la classifica del trofeo potrebbe assumere una fisionomia che difficilmente potrebbe essere cambiata nelle restanti quattro prove. Vediamo invece che cosa succede.

Quasi subito è un terzetto che si forma al comando e che viaggia in modo piuttosto irresistibile per gli altri. Si tratta di Leo Bartoli, Bruno Ottini e Anacleto Gianoli, i primi due su Melesi, il terzo su RGB. Si vede chiaramente che hanno una marcia in più. Gli altri arrancano affannosamente. Al quinto giro Bartoli fa registrare una media il 114,826 km ora-ri. Sempre lui segna decimo giro una media il 116,241 decimo giro un

A sette giri dalla conclusione, però, Bartoli che stava dando una ottima dimostrazione di guida sicura, è costretto ancora una volta a cedere le armi. Entrando in variante, infatti, gli si stacca il filo della bobina e non può far altro che assistere al finale a due tra Ottini e Gianoli. Ha la meglio il primo che alla parabolica supera l'avversario e riesce a conservare l'esiguo vantaggio fino al traguardo.

Con 19 punti conquistati Ottini si porta in terza posizione nella classifica del trofeo, mentre Gianoli aggiunge 6 punti al suo bottino che gli rinforza notevolmente la sua posizione di leader.

Bruno Ottini, che è nato a Milano il 3 gennaio 1948, è al suo primo successo stagionale. E' ora forse il più pericoloso avversario di Gianoli per il successo finale. E', infatti, uno dei piloti più completi e può contare su una vettura molto competitiva quale è appunto la Melesi che gli prepara Italo della officina Relli di Milano. Il prossimo appuntamento è per giovedì 4 luglio, dopodiché tutti in vacanza per riprendere poi a settembre.

Roberto Andreis

### Il canzoniere si... emoziona in curva

- Cristiano Minellono, reduce da un ulteriore successo al disco per l'estate (terzo nella manifestazione di Saint Vincent con la canzone « Bugiardi noi » nell'interpretazione di Umberto Balsamo), è stato protagonista di un curioso inconveniente. Era ben piazzato nella prima batteria, quando in variante toccava inavvertitamente l'interruttore dell'accensione provocando lo spegnimento del motore. Quando ripartiva era ormai nelle ultimissime posizioni: a nulla valeva la sua rimonta disperata. Concludeva in decima posizione e quindi escluso dalla finale.
- Franco Bosio è il ritratto della delusione. Trentunenne di Melegnano, autista per autonoleggio, portacolori della scuderia Concordia, ancora una volta quest'anno non è riuscito a concludere la corsa per deficienze meccaniche. E' alquanto deluso: « Basta, non corro più. Ripongo tutto e se ne riparla l'anno prossimo. Faccio circa 600 chilometri al giorno per lavoro. E' evidente che se sono qui il giovedì sera è perché voglio ottenere un risultato positivo. Considerato che la sfortuna mi perseguita, è meglio troncare per quest' anno. Mi resterebbero a questo punto scarsissime possibilità di aggiudicarmi il Trofeo. Sono stanco di spendere soldi continuamente. Non dico troppo, ma con una vettura dovrebbe essere possibile fare almeno quattro o cinque corse. Quest'anno non riesco a concluderne nemmeno una, il che è veramente troppo ». Peccato, questa decisione toglie al Trofeo uno dei protagonisti più bravi e simpatici.
- Come nelle corse ciclistiche, anche all' autodromo questa volta c'è stata una miss che ha consegnato ai primi tre classificati della finale le coppe. Per Ottini, Gianoli e Sonvico c'è stato anche il bacio da parte di una bella e simpatica ragazza di Monza (lineamenti alla Laura Antonelli) di nome Tiziana Torta.
- Record della stagione ottenuto da Bruno Ottini. L'alfiere della Melesi ha concluso infatti la finale alla media di kmh
  116,464. Il record assoluto appartiene sempre al veronese Orazio Ragaiolo che due
  anni fa con la RGB viaggiò alla media
  di oltre 117 kmh.

### Il tempo incerto (e forse la Nazionale di calcio) lasciano semideserto l'autodromo parmense

### FARNETI senza regali

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARANO MELEGARI - Roberto Farneti della Scuderia Nettuno si è aggiudicato il « Trofeo d'Estate » in programma sull'autodromo San Cristoforo di Varano Melegari. Si chiamava « Trofeo d'Estate », ma in effetti di estivo, nella giornata varanese, c'era soltanto il nome. L'incertezza delle condizioni atmosferiche ha tenuto lontano, per la prima volta in questa stagione, il pubblico di sempre. Con le tribune desolatamente deserte, con la minaccia di pioggia, con un vento fastidioso che spazzava la pista, ha preso dunque il via questa manifestazione organizzata dalla Pro Loco di Varano in collaborazione con l'AC di Parma.

L'interesse per questa corsa era abbastanza vivo anche perché valida per il campionato italiano della Formula Italia (numeri dispari). Le iscrizioni non erano state molto numerose (solo 17), ma i nomi interessanti c'erano tutti: da Farneti a Rigosa, a Sottanelli, a Gunnella, a Cesarini a Bossoni, che davano l'impressione, nel corso delle due batterie disputatesi nella mattinata, che la finale sarebbe stata abbastanza spettacolare.

Al termine delle gare riservate alle monoposto nazionali sono scese in pista le vetture del gruppo 2. Anche qui il campo dei partenti non era molto folto. Solo la classe 500 presentava più di dieci iscritti. Lo spettacolo però che queste vetture riescono a fornire è sempre, comunque, sufficiente. Oggi poi il duello fra « Ares » e « Palvox », rispettivamente primo e secondo nella classifica, è stato notevole. I due si sono dati battaglia fin dall'inizio e sono riusciti, nel corso dei primi giri, a staccarsi dagli altri. Alla fine « Ares » precedeva « Palvox » di un solo decimo di secondo.

Nella divisione che raggruppava le classi 600 e 700, si è visto un po' di tutto: scorrettezze, sportellate, sorpassi, insomma una vera e propria corrida. Protagonisti di queste prodezze sono stati Segallini e Piroli; il primo è stato tolto dalla classifica finale che lo vedeva al secondo posto, in quanto i commissari di percorso avevano visto, subito dopo la partenza, una sua scorrettezza nei confronti di Piroli che, toccato dal la vettura di Segalini, finiva contro il guard-rail riprendendo la gara in ultima posizione. Passava in testa Bettazzi il quale però, all'ultimo giro, rompeva l'asta del bilanciere e doveva lasciar passare in testa Mediani che vinceva sullo stesso Segalini, seguito da Piroli. Abbastanza agevole era invece il successo di Pezzola nella classe 700.

Nella divisione che comprendeva 850 e 1000, il reggiano Campani non ha davvero dovuto faticare molto per tagliare il traguardo per primo. Passato in testa subito dopo la partenza, gli sono bastati tre giri ad un certo ritmo per fare il vuoto, mentre Pasotti, rimasto solo in gara nella classe 1000, era lo scontato vincitore di classe. Sono quindi partite le classi 1150 e 1300. Nella prima il dominio di Battistini è stato ancora una volta scontato e abbastanza autoritario, mentre nella

1300 Ghislotti e Chiapparini davano vita ad una battaglia molto interessante ed entusiasmante. Chiapparini partiva in testa ma Ghislotti riusciva a superarlo ma non a staccarlo. I due viaggiavano quasi attaccati e Ghislotti riusciva a mantenere la testa grazie soprattutto alle sue migliori uscite dalla curva posta nel rettifilo opposto a quello dei box.

Nell'altra divisione ci si attendeva una vittoria della GTAm di Pedotti, unica 2000 al via, ma proprio quando le vetture erano già allineate alla partenza, cominciava a piovere. Pedotti era quindi handicappato e in netta difficoltà in curva, mentre Santulli aveva modo di guidare con autorità il gruppo, controllando agevolmente gli attacchi di Daverio il quale, forse, si era mosso troppo tardi.

Quindi la finale della F. Italia. Farneti e Rigosa erano in prima fila e Rigosa prendeva la testa subito dopo il via, ma dopo cinque giri. Farnesi riusciva a passare e a condurre. I due continuavano indisturbati la loro corsa, mentre alle loro spalle Gunnella, Cesarini, Sottanelli si davano da fare per superare Bossoni insediatosi al terzo posto. Le posizioni non cambiavano e Farneti conquistava la vittoria.

Gianluca Bacchi Modena

« Carlo Alberto » a 1 giro; 11. Paganelli a 1 giro; 12. Alvisi a 2 giri; 13. Grimaldi a 4 giri; 14. Lelli a 5 giri. Giro più veloce: Farneti in 54"5, media

178.899. Le batterie si sono corse su 20 giri, la

finale su 22.

GRUPPO 2 (10 giri) Classe 500: 1. « Ares » (Giannini) 12'38"8, media 85,398 kmh.; 2. « Palvox » (Giannini) 12'38"9; 3. « Giorda » 12'52"5; 4. Motta (Fiat 500) 12'55''5; 5. Simonini (Fiat 500) 12'56''4; 6. Vacchelli (Giannini) 13'09"7; 7. Carelli (Fiat 500) 13'43"8; 8. Magnani (Fiat 500) a 1 giro; 9. « Pado » (Giannini) a 1 giro; 10. Sironi (Giannini) a 1 giro; 11. Bonaldi (Fiat 500) a 2 giri; 12. Di Pasquale (Fiat 500) a 3 giri.

Giro più veloce: « Palvox » in 1'12", media 90,000 kmh.

Classe 600: 1. Davide Mediani (Fiat Abarth) 11'35", media 93, 237 kmh; 2. Piroli (Fiat Abarth) 11'45''2; 3. Bettazzi (Giannini) 11' 49"1; 4. Tanghetti (Fiat Abarth) 12'03"7; 5. Potieri (Giannini) 12'28'5; 6. Rangoni (Giannini) a 3 giri.

Giro più veloce: Rangoni in 1'07"2, media 96,429 kmh.

Classe 700: 1. Aurelio Pezzola (Giannini) 11' 32"6, media 93,561 kmh; 2. Antonitti (Fiat Abarth) 11'38"1; 3. Audisio (Giannini) 11" 54'6; 4. Dall'Aglio (Giannini) 12'40''1; 5. « Starch » (Giannini) a 5 giri; 6. Colla (Fiat Abarth) a 5 giri.

Giro più veloce: Audisio e Pezzola in 1'06''6, media 97,297 kmh.

Classe 850 - (tutti su Fiat Abarth): 1. Nino Campani 10'59"6, media 98,241 kmh; 2. Castelli 11'12"; 3. Landi 11'24"4; 4. Cocchi 11'26''8; 5. Carbone 11'32''7.

Giro più veloce: Campani in 1'04''3, media 100,777 kmh. Classe 1000: 1. Gianni Pasotti (Morris) 11'

BOLZANO-MENDOLA - Gara internazionale di velocità in salita per T1, T2, GT3, GT4, S - 23 giugno 1974

### LE CLASSIFICHE

### CATEGORIA TURISMO NAZIONALE

Classe fino a 850: (tutti su Fiat 850): 1. Carletto 12'01''74, media 71,831 kmh; 2. Spiller 12'16"48; 3. Ragazzi 12'17"16; 4. Predonzan 12'27''34; 5. Cinel 12'28''08; 6. Vincenzi 12'46''30; 7. Bortolameazzi 15'47''83.

Classe fino a 1000: 1. Riganti (Autobianchi Abarth) 11'17"15, media 76,789 kmh; 2. Sidoli (Autobianchi A.) 11'22''98; 3. Comploj (Autobianchi A.) 11'24''90; 4. Veschetti (Autobianchi A.) 11'25"21; 5. Della Vecchia (Autobianchi A.) 11'33"71; 6. « Piro Max » (Autobianchi A.) 11'35''85; 7. Dell'Antonia (Autobianchi) 11'50''43; 8. Campani (Autobianchi A.) 12'01''62; 9. Schreiner (Autobianchi A.) 12'01"67; 10. Mestriner (Autobianchi A.) 12'29''05; 11. Piva (Fiat 850) 12'38''33.

Classe fino a 1150: (tutti su Fiat 128): 1. Grassetto 11'18''39, media 76,415 kmh; 2. Paris 11'28''20; 3. Bortolami 11'33''82; 4. Bradaschia 11'34"06; 5. Filippi 11'34"12; Urthaler 11'35"50; 7. Bertolotti 11'39"77; 8. Picco 11'41''90; 9. Concina 11'45''09; 10. Paterniti 12'04''25; 11. Sferella 17'18''45.

Classe fino a 1300 1. Giorato (Simca) 10'48''24, media 79,976 kmh; 2. Angerer (Simca) 10'49"79; 3. Ranzato (Fiat 128) 10'51''05; 4. Bocconi (Simca) 10'53''34; 5, Callegaro (Simca) 11'09''31; 6. Accorsi (Simca) 11'09''92; 7. De Santis (Simca) 11'13''56; 8. Bugli (Fiat 128) 11'23''14; 9. Prossliner (Simca) 11'23''49; 10. De Luca (Simca) 11'23"68; 11. Mozzan (Simca) 11'26" e 11; 12. « Pigi » (Simca) 11'34''06; 13. Garrone (Simca) 11'35''72; 14. Campagna (Simca) 11'47"15; 15. Lombardi (Simca) 11'51''91; 16. Papale (Simca) 12'07''29; 17. Turani (Fiat 128) 12'12"1; 18. Cogato (Fiat 128) 12'21''84; 19. Thun (Simca) 14'12"76.

Classe fino a 1600: 1. Furlanetto (Alfa Romeo) 10'57''03, media kmh 78,905; 2. Profunser (Alfa Romeo) 11'07''74; 3. Crivellaro (Alfa Romeo) 11'08''98; 4. Kircher (Alfa Romeo) 11'09''33; 5. Gualtieri (Alfa Romeo) 11'12''79; 6. Ghidini (Alfa Romeo) 11'17''77; Sartori (BMW) 12'19''09.

Classe fino a 2000: 1. Pezzali (Alfa Romeo) 10'26"25, media 82,785 kmh; 2. Tacchini (Alfa Romeo) 10'40''34; 3. « Igor » (Alfa Romeo) 10'57"77; 4. Gaioni (Opel) 11'33''96; 5. Sola (Alfa Romeo) 11'47''03: 6. Cipolat



Ciuti, in difficoltà con la sua Alfa Romeo GT (sarà quarto nella 1300) viene superato da Manini e Battistini

TROFEO D'ESTATE - Gara valida per il Campionato italiano di F. Italia (numeri dispari) -Gara chiusa per conduttori del Gruppo 2 -Varano, 23 giugno 1974.

### LE CLASSIFICHE FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Giulio Regosa 18'58''8, media 113,810 kmh; 2. Cesarini 19'03''8; 3. Sottanelli 19'15"6; 4. Grimaldi 19'16"3; 5. Magnani 19'23''1; 6. « Carlo Alberto » 19'33''9; 7. Paganelli a 1 giro; 8. Faldini a 1 giro. Giro più veloce: Rigosa in 54"8, media 117,818 Kmh.

2. batteria: 1. Roberto Farneti 18'33"4, media 116,400 kmh; 2. Gunnella 18'36''4; 3. Bossoni 18'41"6; 4. Coloni 19'09"6; 5. Bellini 19'10"3; 6. Lelli a 1 giro; 7. Alvisi a 1 giro. Giro più veloce: Farneti in 54"7, media

118,464 kmh. Finale: 1. Roberto Farneti 20'22"1, media 116,661; 2. Rigosa 20'22''8; 3. Bossoni 20' 30"6; 4. Gunnella 20'41"8; 5. Sottanelli 20' 57"1; 6. Coloni 20'57"8; 7. Magnani 21'08"; 8. Bellini 21'16"; 9. Cesarini a 1 giro; 10.

05"4, media 97,385 kmh.

13'24"7.

Giro più veloce: Pasotti 1'05"7, media 98'630 kmh.

Classe 1150 - (tutti su Fiat 128): 1. Giuliano Battistini 10'24"9, media 103,697 kmh; 2. Segalini 10'51''4; 3. Siliprandi a 4 giri. Giro più veloce: Battistini 1'00"5, media

107,107 kmh. Classe 1300: 1. Duilio Ghislotti (A.R. GTA) 9'58''8, media 108,207; 2. Chiapparini (A.R. GT) 9'59''2; 3. Bruzzese (A.R. GT) a 1 giro; 4. Ciuti (A.R. GT) a 2 giri; 5. Manni (Fiat 128 coupé) a 3 giri; 6. Faraldi (A.R. GTA) a 5 giri.

Giro più veloce: Chiapparini 58"5, media 110,769 kmh.

Classe 1600: 1. Alfredo Santulli (A.R. GTV) 11'54"1, media 90,744; 2. Daverio (A.R. GTV) 11'55''2; 3. Uboldi (A.R. GTV) 12'32''; 4. Comin (A.R. GT) 12'38"9; 5. Bruzzese (A.R. GT)

Giro più veloce: Santulli 1'09''4, media 93,371 kmh. Classe 2000: 1. Valerio Pedotti (A.R. GTAm)

Giro più veloce: Pedotti 1'15", media 86,400

13'08''8, media 82,150 kmh.

500) 12'53"42.

e 92: 5. « Ciarli » (Fiat Abarth) 12'44'55. Classe fino a 700: 1. Carena (Fiat Abarth)

(Fiat 124) 11'50''08; 7. Kuntner (BMW)

12'09''33; 8. Boari (Alfa Romeo) 15'58"53.

Classe fino a 3000: 1. « Sprintino » (Opel)

10'37''79, media 81,280 kmh; 2. Carmona

(Ford) 11'07''37; 3. Spoegler (Ford) 11'09''03.

Classe fino a 500: 1. Bernardi (Fiat Gian-

nini) 11'04''39, media 73,595 kmh; 2. Nerini

(Fiat Abarth) 11'45"34; 3. Amighini (Gian-

nini) 11'51''75; 4. Lutman (Fiat 500) 11'53"

e 54; 5. Zannani (Fiat Giannini) 12'13''01;

6. Nicodemi (Fiat 500) 12'23"70; 7. Angelillo

(Fiat Giannini) 12'43''01; 8. Masnardi (Fiat

Classe fino a 600: 1. « Tibeli » (Fiat Abarth)

11'19"67, media 76,269 kmh; 2. Togni (Fiat

Abarth) 11'54''47; 3. Pavan (Fiat Abarth)

CATEGORIA TURISMO SPECIALE

12'03''51; 4. Parlato (Fiat Giannini) 12'30"

11'17"15, media 76,420 kmh; 2. Busi (Fiat Giannini) 11'17''88; 3. Menapace (Fiat Abarth) 11'24''97; 4. Valente (Fiat Abarth) 12'07''46; 5. Ongaro (Fiat Giannini) 12'45''94. Classe fino a 850: (tutti su Fiat Abarth):
1. Pera 10'36''83, media 81,395 kmh; 2.
Pieraccini 10'49''15; 3. Carlini 10'49''30;
4. Zonta 12'08''50; 5. Aneggi 12'21''70.

Classe fino a 1000: 1. Zanardelli (Fiat Abarth) 10'45''04, media 78,856 kmh; 2. Amighini (Fiat Abarth) 10'57''43; 3. Irolese (NSU) 11'00''65; 4. Liotta (Fiat 127) 15'34'' e 99.

e 99.

Classe fino a 1150: (tutti su Fiat 128): 10'23''71, media 82,825 kmh; 2. Cozzarolo 10'25''86; 3. Bormolini 10'26''41; 4. Satta 10'29''01; 5. Partesana 10'48''92; 6. Frasson 11'59''21.

Classe fino a 1300: . Perego (Alfa Romeo) 9'38'59, media 89,596 kmh; 2. « Willer » (Fiat 128) 9'52''87; 8. Pittini (Alfa Romeo) 9'55''29; 4. Simeaner (Fiat 128) 9'59''63; 5. Piccin (Alfa Romeo) 10'13''; 6. Tali (Alfa Romeo) 10'21''15; 7. « Pipino » (Morris Cooper) 11'38''30.

Classe fino a 1600: 1. Brunner (BMW) 9'58''33, media 86,646 kmh; 2. Campesan (BMW) 9'59''27; 3. Petlanda (BMW) 10'01'' e 04; 4. Filipuzzi (Alfa Romeo) 10'15''19; 5. Freitag (Ford) 10'16''02; 6. « Rubio » (Alfa Romeo) 10'31''88; 7. Zini (Alfa Romeo) 10'51''67; 8. Rossi (Alfa Romeo) 21'51''45. Classe fino a 2000: 1. Mander (Opel) 9'19''75, media 92,621 kmh; 2. Confortola (Alfa Romeo) 9'34''40; 3. Mastrocola (BMW Lindner) 10'22''89; 4. Dal Molin (BMW) 10'33''15; 5. Bellina (Alfa Romeo) 10'36''73; 6. Nobile (Opel) 11'01''95.

Classe fino a 3000: 1. Ricci (Opel) 10'28"50, media 82,482 kmh.

### CATEGORIA GRAN TURISMO NAZIONALE

Classe fino a 1300: 1. Facco (Fiat 128 AS) 11'24''98, media 75,679 kmh; 2. Dal Mas (Lancia Fulvia) 11'25''88; 3. Perone (Lancia Fulvia) 11'28''59; 4. Dal Bello (Lancia Fulvia) 11'43''16; 5. Flocchini (Matra Baghera) 11'54''58; 6. Leone (Lancia Fulvia) 12'00''30; 7. De Zen (Lancia Fulvia) 14'41''07.

Classe fino a 1600: (tutti su Renault Alpine): 1. Campaci 10'03,'27, media 85,928° kmh; 2. Busa 10'07''52; 3. Dona 10'08''20; 4. Baso 10'09''37; 5. Cipriani 10'21''28; 6. Bergamaschi 10'27''; 7. \* Winchester \* 10'48''62; 8. Valdina 10'51''92.

Classe fino a 2000: 1. «R. B.» (Renault Alpine) 10'32''53; media 81,961 kmh; 2. Siena (Fiat Abarth) 11'09''13; 3. Zuegg (Fiat 124) 11'09''52; 4. Toffoli (Fiat Abarth) 11'22'' 99; 5. Dal Ben (Fiat 124) 11'19''28; 6. Ferlito (Fiat Abarth) 11'36''82; 7. Lottici (Renault Alpine) 11'45''58; 8. «Oliver» (Fiat Abarth) 11'52''06; 9. Accorsi (Fiat 124) 12'13''59.

Classe oltre 2000: 1. Moreschi (De Tomaso Pantera) 10'42''30, media 80,710 kmh; 2. Saage (Porsche) 11'57''56.

### CATEGORIA GRAN TURISMO SPECIALE

Classe fino a 1000: 1. Visentin (Fiat Abarth) 12'26''93, media 69,407 kmh; 2. Friso (Fiat Abarth) 12'51''97; 3. Azzalini (Fiat Abarth) 12'52''78.

Classe fino a 1300: 1. Ronchi (Lancia Fulvia) 12'24''67, media 69,612 kmh.

Classe fino a 1600: 1. Damiele (Alfa Romeo) 41'47''79, media 73,241 kmh; 2. « Carter » (Renault Alpine) 12'02''20; 3. Zarpellon (Alfa Romeo) 12'13''44; 4. « Tatog » (Lancia Fulvia) 12'35''24; 5. « Brunone » (Alfa Romeo) 12'53''52; 6. Arena (Lancia Fulvia) 14'18''33; 7. Lucini (Alfa Romeo) 14'39''02.

Classe fino a 2000: 1. Rebai (Porsche) 11'15''02, media 76,800 kmh; 2. Brunner (Renault Alpine) 11'37''77; 3. Roncani (Porsche 914) 12'02''63; 4. Capuzzo (Rneault Alpine) 12'18''19; 5. Pegger (Porsche 914) 14'07''99; 6. Gugel (Renault Alpine) 15'11''10

Classe oltre 2000: 1. Fossati (Porsche Carrera) 1'1'01''44, media 78,380 kmh; 2. Capra (Porsche Carrera) 11'17''63; 3. Parpinelli (De Tomaso Pantera) 12'31''16; 4. Zarattin (Porsche) 13'47''96.

### CATEGORIA SPORT

Classe fino a 1000: 1. Hannj (AMS) 11'02''93 media 78,202 kmh; 2. « Alan » (Abarth) 11'56''44; 3. Vannini (AMS) 12'01''64; 4. Zorzan (Fiat Abarth) 12'03''10; 5. Pain (Fiat Abarth) 12'05''30; 6. Bottaretto (AMS) 12'12''69; 7. Conti (Abarth) 12'00''84; 8. Campedelli (Fiat Moretti) 13'04''56; 9. Gonfiotti (AMS) 14'06''26.

Classe fino a 1300: 1. Ranzolin (Chevron) 11'21''90, media 76,023 kmh; 2. Ferretti (Dallara Sport) 11'31''54; 3. Marcello (Fiat Raid) 12'06''29; 4. Arfè (AMS) 12''14''95.

Classe fino a 1600: 1. Anastasio (Chevron) 10'32''94, media 81,909 kmh; 2. Lovato (Lola) 11'45''72; 3. Baldo (Chevron) 13'50''49.

Classe fino a 2000: 1. « Va-In-Do » (AMS) 11'17''67, media 76,494 kmh; 2. Boeris (Abarth) 11'28''35; 3. Marzi (Chevron) 11'40''85; 4. Voltolina (March BMW) 12'15''40.

Classe fino a 3000: 1. Abt (Abarth) 10'38''18 media 81,229 kmh; 2. Nardari (March) 11'17'' e 15: 3. Facca (BMW) 13'12''41.

### 2 motori irregolari in F. ITALIA

ROMA - A seguito delle verifiche tecniche post-gara effettuate presso l'Abarth di Torino dai commissari tecnici della CSAI, i conduttori di F. Italia Baiguera e Pizzi rispettivamente secondo nella gara di Imola dell'1/6 e quarto nella gara di Vallelunga del 9/6 sono stati esclusi dalla classica per irregolarità tecniche.

Le verifiche hanno infatti accertato che il motore di Baiguera e quello di Pizzi presentavano irregolarità nei condotti della testata con raccordi agli angoli inferiori presso la sede della valvole. La CSAI ha pertanto deciso la sospensione cautelare della licenza dei suddetti conduttori ed il loro deferimento al giudice sportivo che considererà i casi il 27/6 alle ore 16.000 presso l'Automobil Club Varese.

Nesti dà forfait per la pioggia e l'irruenza di MANDER fa sorpresa

### Una KADETT sulla MENDOLA!

BOLZANO - Parlare della Bolzano-Mendola, vinta da Mander, almeno sotto il profilo organizzativo, sarebbe superfluo poiché di anno in anno, bisognerebbe ripetere gli stessi giudizi, gli stessi apprezzamenti, le stesse lodi. Anche quest'anno l'A.C. Bolzano ha saputo offrire al pubblico, ai piloti ed alla stampa la consueta dimostrazione di efficienza, mettendo in mostra una cura organizzativa da fare invidia. Purtroppo la gara non ha goduto i favori del tempo, essendo stata avversata per buona parte dalla pioggia: un innaffiatoio beffardo ha infatti irrorato per circa 2 ore senza economia il quadro della festa sciupando in parte i colori della scena. Ha piovuto da circa metà gara alla fine: quando non c'erano scrosci sul traguardo di partenza erano rovesci a quello di arrivo; quando lo stillicidio risparmiava Appiano e la Mendola si scatenava alle Rocce. Così tutti, ad eccezione dei gruppi 1 e 2, hanno avuto la loro parte.

E la corsa? Pronostico a catafascio. La decalcomania della vigilia non ha attecchito sul cristallo appannato della Mendola e dei grossi nomi quali Nesti, Marzi, Abt, Boeris, Anastasio, Nardari, « Va-Inds » (al secolo Fasan), se n'è salvato uno solo, il tedesco Helmut Mander che

ha avuto la fortuna di correre con il manto stradale asciutto. Gli altri sono scomparsi: Nesti, visti troppi ombrelli aperti, ha preferito girare i tacchi e andarsene; Marzi, Abt, Boeris, Anastasio, Nardari, Fasan costretti a navigare sotto l'acqua e su un asfalto saponoso hanno fatto come meglio hanno potuto, approdando alla fine nel mezzo della classifica generale. Si è avuta così una trentatreesima edizione della « Mendola » bagnata e poco fortunata, ed è mancato l'atteso « ritocco » al record che Nesti aveva realizzato lo scorso anno (8'13"2, kmh 105,110). Contro la pioggia e l'asfalto viscido pochi record battuti e molti i fuori strada, fortunatamente senza conseguenze per i piloti ma che hanno danneggiato altri concorrenti, come ad esempio Amighini costretto a segnare il passo per l'uscita di Smittarello.

Mander non rappresenta però una sorpresa, i suoi passati e recenti successi al volante di una Opel Kadett e il quarto posto assoluto della passata edizione della gara avevano già testimoniato della sua perizia. Alla Mendola, sia pure favorito dal terreno asciutto, ha sfoderato lo stile e l'irruenza che lo contraddistinguono e ha vinto rendendosi protagonista di una ec-

cezionale prova di tecnica di guida, di grinta e di perfetta conoscenza del mezzo che ha portato in vetta nel tempo di 9'19"75, alla media di 92,621 orari. Alle spalle di Mander si sono classificati Bormiesi, Confortola e Perego su A.R. preparate dal bravo Balducci, seguiti a ruota da « Willer », Pittini, Brunner, Campesan (evidentemente il Brut 33 che lo patrocina lo aveva messo anche nel motore) Simeaner tutti piloti del gruppo 2 che hanno avuto l'aiuto della dea bendata, la qu'ale ha permesso loro di correre su un fondo stradale asciutto. Ora una succinta carrellata nella quale cercheremo di trattare meglio e più da vicino i protagonisti della « bagnata » trentatreesima edizione della Mendola.

Nella Turismo di serie il miglior tempo è stato appannaggio del portacolori della San Michele, Pezzali, vincitore della classe 2000, mentre gli altri applausi vanno indirizzati a Carletto, dominatore della 850, a Riganti che nella 1000 ha avuto la meglio sul favorito Sidoli della Reggiana Tricolori, a Grassetto il successo conseguito nella 1150 davanti a Paris, a Giorato che ha avuto la meglio per poco più di un secondo su Angerer, al favorito Furlanetto che si è confermato mattatore nella 1600 e « Sprintino », che si è imposto con netto margine nella 3000.

Nella Turismo gruppo 2 si è imposto, come abbiamo detto, il tedesco Mander che si è aggiudicato la classe 2000 davanti al recente vincitore assoluto della Bormio-Stelvio, Confortola. Nelle altre classi Bernardi si è aggiudicato la 500, precedendo di soli 55 centesimi di secondo Nerini; « Tibeli » ha stravinto nella 600, Carena ha superato di soli 713 centesimi Busi, Pera non ha avuto difficoltà a vincere nella 700, Zanardelli si è imposto nella 850 favorito, in parte da un danngegiamento subito da Amighini per l'uscita del concorrente che lo precedeva, Bommartini ha confermato le previsioni della vigilia, mentre Perego imponendosi nella 1300 si è inserito al terzo posto assoluto; Brunner ha ottenuto il successo dopo un'aspra lotta sul filo dei centesimi di secondo con Campesan e Ricci è stato il bravo protagonista di un « assolo » nella 3000. Nella Gran Turismo nazionale Campacci, su Alpine, favorito da una schiarita ha ottenuto il miglior tempo del gruppo. E' stato l'ultimo tempo degno di nota, poi la pioggia e l'asfalto viscido hanno via via fatto peggiorare i tempi. Gli altri successi di classe sono andati a Facco per novanta centesimi di secondo su Dalmas nella 1300, a « R.B. » nella 2000 al favorito Moreschi nella oltre -2000.

Nella Gran Turismo gruppo 4 il miglior tempo è stato ottenuto da Fossati vincitore della classe 2000, mentre discretamente bene, tenendo conto delle condizioni atmosferiche, hanno fatto Daniele nelle 1600 davanti al favorito « Carter », Visentin, Ronchi e Rebai rispettivamente nella 1000, 1300 e 2000. Il tempo non migliora e i tempi del gruppo 5, nonostante le capacità dei piloti, sono mediocri. Il migliore è quello ottenuto da Abt su Abarth 3000, mentre le altre vittorie di classe sono appannaggio del tedesco Hannj nella 1000, di Ranzolin davanti al « matusa » Ferretti nella 1300, di Anastasio nella 1600 e di Fasan nella 2000.



Sopra la Opel Kadett di Helmut Mander sorprendente vincitore sul passo

### Ma le chiariamo le regole tecniche?

BOLZANO - Abbiamo colto l'occasione della presenza a Bolzano del commissario Tecnico Nazionale De Carli, per avere una delucidazione sulla differente interpretazione data dai due diversi commissari sportivi nazionali alle relazioni emanate in sede di verifica dai commissari tecnici, in merito ad una identica infrazione tecnica e precisamente: Mancanza delle funi del freno a mano e di tutti i particolari per il funzionamento dello stesso.

Infatti a Cesena, su rapporto di De Carli, il commissario sportivo nazionale Filippi, rifacendosi sia all'articolo 217 comma I,sia al questionario dei « delitti e delle pene » inviato dalla CSAI ad ogni suo commissario, escludeva dalla classifica il concorrente Stagnani secondo arrivato.

A Pavia per l'identica infrazione veniva comminata al concorrente Ambrogetti la ammenda di centomila lire.

A Bolzano è scoppiata la grana NSU 1300 Gruppo 2 a iniezione. Alle verifiche si presentano tre vetture NSU a iniezione. I commissari tecnici riscontrano che dette vetture erano state modificate nella paratia scocca, tra l'abitacolo e il vano motore.

Dette modifiche non consentite dall'articolo 25 - comma K e più precisamente dall'art 260 - comma X dell'allegato iota per vetture Turismo gruppo 2, portava al rifiuto delle tre vetture anche perché dette modifiche rappresentavano il pericolo di un eventuale ritorno di fiamma. I tre piloti tedeschi, non paghi dl responso del commissario sportivo nazionale, chiedevano l'intervento del segretario della commissione sportiva dell'Automobile Club' tedesco che, interpellato, non poteva però aderire a quanto richiesto dai commissari italiani.

Carlo Burlando

domenicaSPRINT

Un incidente a PICA fa anticipare la conclusione delle prove di Misano

## Non migliora molto l'ABARTH SE-027

MISANO - Nuovamente al Santamonica la squadra Abarth per proseguire le prove sul suo nuovo modello SE 027, nelle due edizioni a passo lungo ed a passo corto. Apparentemente poco è cambiato rispetto alle prove di un mese fa, ma praticamente c'è stata un'ampia « rilettura » soprattutto delle sospensioni, anche per eliminare certe deficienze strutturali evidenziate nei tests iniziali, con opportuni irrobustimenti e modifiche.

E' stata anche sostanzialmente abbandonata l'idea dell'alettone avanzato, per passare definitivamente all'alettone arretrato, anche se le prove in galleria a vento sembravano poter suggerire il contrario. Presenti, sempre agli ordini di Carlo Abarth e Guido Rosani, i piloti collaudatori Pianta e Pica, che si sono alternati per due giorni alla guida delle vetture, dopo che la giornata d'esordio era stata sciupata a causa di un violento acquazzone.

Secondo i piloti, ora la vettura

ha raggiunto un buon equilibrio nel veloce ed un'ottima stabilità in frenata, ma deve ancora migliorare all'uscita delle curve lente. Infatti, la 027 palesa ancora un eccesso di sottosterzo che materialmente impedisce al pilota di aprire il gas al momento opportuno. I migliori tempi sono stati sull' 1'17", con punte a 1'16" e 8, cioè al livello del record ufficiale del percorso per le 2 litri Sport, ma l'1'14"9 di Vittorio Brambilla, con l'Abarth-Osella PA 2 del marzo scorso, è ancora troppo lontano perché si possa affermare che 'Abarth-Abarth sia già cmpetitiva.

Dopo aver compiuto più di cento giri, le prove sono state interrotte per una uscita di strada causata da un momento di «fading» dei freni: Pica, che era al volante in quel momento, si è improvvisamente trovato senza freni alla curva dopo il rettilineo box, ed ha dovuto mettere la vettura per traverso urtando il guard-rail con la fiancata.

## Le classifiche mancanti di VERZEGNIS

9. TOLMEZZO-VERZEGNIS - Gara di velocità in salita - 16 giugno 1974. LE CLASSIFICHE

Classe 850 (tutti su Fiat 850 S): 1. Ennio Predonzan 5'02''1, media kmh 73,882; 2. Carletto 5'02''2; 3. Spiller 5'02''7; 4. Ragazzi 5'07''7; 5. Bettenello 5'08''6; 6. Cinel 5'09'' e 7; 7. Ganz 5'13''5; 8. Vincenzi 5'16''4; 9. Bortolomeazzi 5'37''4.

Classe 1000: 1. Carlo Sidoli (A 112 Abarth) 4'33''4, media kmh 81,638; 2. Cattini (A 112 Abarth) 4'36"1; 3. « Bazoka » (A 112 Abarth) 4'40''7; 3. Riganti (A 112 Abarth) 4'40''7; 5. Vischetti (A 112 Abarth) 4'41"6; 6. Comploi (A 112 Abarth) 4'43''7; 7. Dalla Vecchia (A. 112 Abarth) 4'45"5; 8. Bianchi (A. 112). Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Oscar Rossi 4'36''9, media kmh 80,606; 2. Bortolani 4'38''2; 3. Bertolatti 4'40''1; 4. Bradachia 4'41"2; 5. Grassetto 4'42"; 6. La Valle 4'46''4; 7. Paterniti 4'46''9; 8. Picco 4'47''8; 9. Cernivich 4'47''9; 10. Voltolina Classe 1300: 1. Erich Angerer (Simca Rally 2) 4'24"1, media kmh 84,513; 2. Ranzato (Fiat 128 coupé) 4'28"4; 3. De Santis (Simca Rally 2) 4'28"7; 4. Giorato (Simca Rally 2) 4'29"; 5. Bocconi (Simca Rally 2) 4'30"; 6. Accorsi (Simca Rally 2) 4'32"1; 7. D'Agata (Simca Rally 2) 4'32''3; 8. Mozan (Simca Rally 2) 4'41"; 9. Cogato (Fiat 128 C) 4'41"2. Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (A.R. GTJ) 4'25''5, media kmh 84,067; 2. Crivellaro (A.R. GT) 4'26"1; 3. Ghidini (A.R. GTJ) 4 27''4; 4. Profunser (A.R. GTJ) 4'29"7; 5. Gualtieri (A.R. GTJ) 4'32''9; 6. Kircher (A.R.

8. Chiaro (A.R. GTV) 5'13''6.

Classe 2000: 1. Mario Tacchini (A.R. GTV)
4'13''7, media kmh 87,977; 2. « Igor » (A.R.
GT 2000) 4'20''8; 3. Furlanetto (A.R. GTV)
4'26''4; 4. Cipolat (Fiat 124) 4'37''9; 5. Sola
(A.R. GT 2000) 4'43''5.

GT) 4'33''2; 7. Sartori (BM W1600) 4'59''6;

Classe 3000: 1. « Sprintino » (Opel Comm.) 4'19'', media kmh 86,177; 2. Carmona (Ford Capri 3000) 4'26''3.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (Fulvia HF)
4'29", media kmh 82,973; 2. Dal Mas (Fulvia C) 4'34"6; 3. Corti (Fulvia HF) 4'34"8;

Per difficoltà di trasmissione non siamo stati in grado di pubblicare tempestivamente come solitamente facciamo tutte le classifiche, classe per classe, della Tolmezzo-Verzegnis. Eccovele ora, per gli appassionati delle cronoscalate italiane:

4. Facco (Fiat X1/9) 4'40''7; 5. De Zen (Fulvia C) 4'41''4; 6. Dal Bello (Fulvia C) 4'42'' e 7; 7. Flocchini (Matra Simca) 4'45''2.

Classe 1600: 1. Leonzio Busa (Renault Alpine) 3'59''1, media kmh 93,350; 2. Aguzzoni (Renault A.) 4'00''2; 3. Campaci (Renault A.) 4'00''8; 4. Bergamaschi (Renault A.) 4'06''2; 5. Donà (Renault A.) 4'07''2; 6. « Winchester » (Renault A.) 4'17''6; 7. Moretti.

Classe 2000: 1. « RB » (Renault Alpine) 4' 04''4, media kmh 91,325; 2. Toffoli (Fiat

21''4; 4. Daminato (A.R. Spider 2000) 4'34''8; 5. Hrovatin (Fiat Abarth 124) 4'45''. Classe 3000: 1. Luigi Moreschi (De Tomaso Pantera) 3'48''1, media kmh 97,851; 2. Parpinelli (De Tomaso Pantera) 3'48''3; 3. Simea-

Abarth) 4'16''2; 3. Ferlito (Fiat Abarth) 4

nelli (De Tomaso Pantera) 3'48''3; 3. Simeamer (Porsche 911 S) 4'07''; 4. Saage (Porsche 911/7) 4'28''1.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Renzo Amighini (Fiat 500 Giannini) 4'52''5, media kmh 76,307; 2. Bernardi (Fiat 500 TV) 4'52''8; 3. Nerini (Fiat 500 F) 4'53''6; 4. Giannoni (Fiat 500 Giannini) 5'02''7; 5. Ferrari (Fiat 500 Giannini) 5'19''2; 6. Ursella (Fiat 500 Giannini) 5'44''2; 7. Spada (Fiat 500 F) 5'52''.

Classe 600: 1. « Tibeli » (Fiat Abarth 595) 4'33''4, media kmh 81,638; 2. Calligaro (Fiat Ab. 595) 4'36''3; 3. Michele (Fiat Ab. 595) 4'47''8; 4. Sensi (Fiat Ab. 595) 4'55''4; 5. Togni (Fiat Ab. 595) 4'55''7; 6. Pavan (Fiat Ab. 595) 4'59''8; 7. Parlato (Fiat 595 Gian.). Classe 700: 1. Bruno Caramaschi (Fiat Giannini 695) 4'35'', media kmh 81,163; 2. Mariussi (Fiat 695) 4'36''9; 3. Valente (Fiat Abarth 695) 4'40''4; 4. Menapace (Fiat Giannini 695) 4'42''3; 5. Calore (Fiat Abarth 695) 4'44''; 6.Nardi (Fiat Ab. 695) 4'52''1.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Francesco Pera 4'15''8, media kmh 87,255; 2. Garlini 4'33''2; 3. Zonta 4'52''6; 4. Fantinel 5'03''.

Classe 1000: 1. Ubaldo Smittarello (Fiat Abarth) 4'08'; 2. Trolese (NSU TTS1000) 4' 22''7; 3. Parmiggiani (A 112 Abarth) 4'33''6; 4. Marini (A 112 Abarth) 4'57''; 5. Cordioli (Fiat 903) 5'02''; 6. \* Fling \* (A 112 Abarth) 5'10''1

Classe 1150: 1. Alfio Frasson (Fiat 128 Gian-

nini) 4'15''3, media kmh 87,426; 2. Zocchi (Fiat 128) 4'15''4; 3. Cozzarolo (Fiat 128 Giannini) 4'19''5; 4. Rosa (Fiat 128 C) 4'20''; 5. Nart (Simca 1000 LS) 4'20''4; 6. Pettenò (Fiat Giannini 128) 4'22''; 7. Cornello Classe 1300: 1. Dante Gargan (Fiat 128 C) 3'55''1, media kmh 94,938; 2. Pittini (A.R.

GTA) 3'57''4; 3. Piccin (A.R. GTA) 3'59''8;

4. « Pipino » (Morris Cooper) 4'30''9.

Classe 1600: 1. Eugenio Filippuzzi (A.R. GIJ 1600) 3'54''7, media kmh 95,100; 2. Pellanda (BMW 1600) 3'58''1; 3. Campesan (BMW 1600) 4'03''9; 4. Carpucci (BMW Ferrairis) 4'06''; 5. Lepri (BMW 1600) 4'07''5; 6. Baldan (BMW 1600) 4'10''4; 7. « Rubio » (A.R. GTV) Classe 2000: 1. Mario Ruoso (Ford Escort 2000) 3'37''3, media kmh 102,745; 2. Dal Molin (BMW 2002) 4'07''2; 3. Bellina (A.R. GTM) 4'12''8; 4. Nobile (Opel Ascona 2000) 4'29''3; 5. Marangone (BMW 2002 TI) 4'29''5.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth OT)
4'27''1, media kmh 83,564; 2. Visentin (A-barth OT6) 4'27''8; 3. Azzalini (Abarth OT6)
6'15''8.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Alpine Renault) 3'56'', media kmh 94,256; 2. Ronchi (Fulvia HF) 4'00''2; 3. Fois (Fulvia HF) 5'37''2. Classe 1600: 1. « Brunone » (A.R. GTA) 3' 57'', media kmh 93,860; 2. Daniele (A.R. GTV) 3'59''; 3. Da Lio (Fulvia HF) 4'12'';

4. « Carter » (Alpine Renault) 4'13".

Classe 2000: 1. Francesco Capuzzo (Alpine Renault 1800) 4'07"3, media kmh 90,254; 2.

Ronconi (Porsche 914 S) 4'09"; 3. Gugel (Alpine Renault 1800) 4'11"; 4. Chiandussi (Opel GT) 4'28"2; 5. Stella (Opel GT) 4'37" e 9; 6. Accorsi (Fiat Abarth S) 4'38"5.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche Carrera) 3'44''2, media kmh 99,553; 2. Zarattin (Porsche 911 S) 4'06''7.

Classe 1000: 1. « Alan » (Abarth 1000) 3' 45''7, media kmh 98,892; 2. Pain (Abarth Pl 1000) 3'45''8; 3. Vannini (AMS 1000) 3' 54''4; 4. Brunetta (Abarth 1000) 3'55''6; 5. Zorzan (Abarth SP 1000) 4'10''6.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron) 3'31''1, media kmh 104,730; 2. Marcello (Raid) 3'57''8; 3. « Gifra » (Dallara 1300) 4'08''.

Classe 1600: 1. Luciano Lovato (Lola 290)

3'34'', media kmh 104,299; 2. « Roberto » (Lola Ford 1600) 3'44''5; 3. Sanetti (A.R. Sanetti) 3'49''3.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (BMW March) 3'10''5, media kmh 117,165; 2. Marzi (Chevron 2000) 3'20''2; 3. Bettoni (Chevron B23)

II PROTO PANZER nuova moda di fuoristrada

PRATO - Non contenti delle prestazioni originarie dei loro fuoristrada, pur se questi sono Jeep con motori a 6 cilindri di 3800 cc o Toyota o Jeep 8 V 5000, i piloti del Panzer Club di Prato( già arrivati a quota 130 con rispettive vetture, quasi un piccolo esercito) stanno introducendo nelle gare di questo sport i prototipi e lo stanno facendo in modo serio dato che una commissione della Federazione Italiana Fuoristrada sta studiandone la regolamentazione. L'antesignano di questi prototipi è l'industriale pratese Roberto Giardi che ha esperimentato le sue teorie di alleggerimento su una Jeep che alla fine della cura si presenta come una specie di « dune buggy» a quattro ruote motrici e con la carrozzeria ridotta a poco più della gabbia-roll bar contro i ribaltamenti. Il dato più significativo è quello relativo al peso: dai 1350 chili originari si è scesi agli attuali 970, e pare che il limite sia ancora abbassabile. Il motore è un Aifa



Sopra, il protopanzer, ciò che resta di una Jeep dopo la « cura » di Giardi

Romeo 2000 con 150 cavalli ormai un po' stanchi, ma che permette di superare con i corti rapporti da fuoristrada i 140 orari. Il « Protopanzer » ha già fatto alcune gare in Italia ed anche una puntata all'estero. Nelle scorse settimane due piloti del Panzer, infatti, Giardi e Sarti hanno preso parte alla « Ronde Tout Terrain » di Lione, dove hanno dovuto fare i conti con velocissime « pulci » dotate di motori di vari litri di cilindrata. In realtà le gare fuoristrada in Francia sono paragonabili più a lunghe prove di autocross che non a manifestazioni italiane tipo il Trofeo di Bologna o quello di Tagliacozzo.

Tornando ai prototipi pratesi su una Jeep è stato montato anche un motore Alfa da motonautica, da segnalare la realizzazione di gomme speciali per la sabbia «lavorate» artigianalmente da Paolo Biancalani il quale ha molato quattro pneumatici in modo da trasformarli quasi nei tentacoli di un polipo: il risultato è che il suo Land Rover diesel sulla sabbia semina quasi tutti.

E proprio sulla sabbia si è disputata l'ultima manifestazione organizzata dal Panzer Club a Rosignano Solvay in onore delle vecchie Jeep MB, protagoniste degli eventi bellici di trenta anni fa. Una apposita giuria di esperti ha esaminato con la lente d'ingrandimento ed i libretti originari le Jeep presenti al raduno assegnando poi a tre dei loro proprietari un diploma per il perfetto stato di conservazione originale. Questi tre sono Alberto Barni, Paolo Pofferi (jeep e rimorchio militare originali), Paolo Vignini. Nel pomeriggio si è svolta una prova speciale sabbia-mare che ha visto ai primi tre posti della classifica Melani (Cj5 5000), Giardi (Protopanzer), Sarti (Cj5 3800). Nella classe «A» fino a 1000, primo Golin (Yeti). Oltre ai prototipi il Panzer sta organizzando anche altre gare.

m. g.

3'31".

### Dalla CEVENOLE al MONTEBIANCO dominano le ALPINE a spese della CARRERA di CHASSEUIL: PINTO coraggioso 4'

### Le RONDE tutte blu di HENRY

ANNECY - La prima Ronde del Mont Blanc (ex Rally Mont Blanc) si è svolta sulle strade della Haute Savoie, su un percorso totale di km 637, di cui 293 di prove speciali a cronometro, divisi in tre «boucles» da coprire due o tre volte. Al via avvenuto a Thônes c'erano 128 vetture.

Benché il campionato di Francia sia disputato per gruppi, è stata stabilita una classifica generale per la consegna dei premi speciali destinati ai primi classificati.

Jacques Henry su Alpine ha segnato il mignior tempo assoluto, precedendo Chasseuil su Porsche Carrera di 43" e Allibelli su Alpine di oltre 7'. All'arrivo, però, Chasseuil si è lamentato di essere stato ostacolato a un controllo situato in modo sbagliato e ha sporto reclamo... che non ha però molte probabilità di essere accettato.

La battaglia nei vari gruppi è stata combattuta. Nella turismo gruppo 1, dopo il ritiro di Dirand su BMW e di Vincent su Alfa 2000, Barailler (Opel Commodore) ha dominato noi confronti dell'ex pilota di F. 3 Béguin che è tornato alle prove su strada, con un'Alfa 2000. La classe 1300 cc è stata vinta da Barbagiani su Simca Ral-

Nella turismo speciale gruppo 2 il favorito, Clarr su Opel Ascona, è stato eliminato già nella seconda prova speciale per via del ritmo molto alto stabilito da Bel su Commodore, il quale ha segnato il terzo tempo scratch davanti alle Alpine sul Col des Saisies. Però anche Bel ha dovuto abbandonare e la vittoria è andata al savoiardo Bonnamour su Capri, davanti all'Ascona di Errani.

Nella GT netto dominio di Chasseuil che con la sua Carrera ha condiviso i successi nelle prove speciali con Henry. Nel suo gruppo ha lasciato Gedehem (Porsche Carrera) a oltre 9' e la prima Alpine, di Desigaux, a 13'.

Nella GT speciale Henry, già vincitore della Ronde de la Touraine, dei Monts d'Azur e del Rally di Lorena, ha ottenuto un netto successo con un'Alpine 1800 preparata dalla Casa. Alle sue spalle è arrivato Allibelli che ha fatto un'ottima corsa, precedendo De Libran su Alpine.

Jean Marie Mayet

RONDE CEVENOLE - 9 giugno - Rally internazionale

### CLASSIFICA

1. J. Henry (Alpine-Renault) 4.24'04''4, 1. gruppi 4-5; 2. Chasseuil (Porsche Carrera 3 litri) 4.25'33"6, 1. gruppo 3; 3. Piot (Renault 17 protot.) 4.36'53''0; 4. Pinto (Fiat 124 spider) 4.38'38''0; 5. Philippe (Porsche Carrera 2,7 litri) 4.44'20''0; 6. Filippi-Manzagol (Alpine-Renault) 4.48'50"7; 7. Labaune-Laloge (Porsche Carrera 2,7 litri) 4.51'51"0; 8. Clarr (Opel Ascona) 4.51'53"8, 1. gruppo 2; 9. Barbasio (Fiat 124 spider) 4.53'28"5; 10. Masquelet (Alpine-Renault) 5.00'57"8; 11. Souche (Renault protot.) 5.05'45"3; 12. Destezet (Opel Commodore GSE) 5.08'42''0, 1. gruppo 1.

Coppa delle Dame: Margherita Corio (Fiat 124 spider) 5.36'26"1.

### alle «stock» a EMPOLI

MODENA - Stock Cars, attività che va sempre più affermandosi. In provincia di Modena, a Finale Emilia e a Concordia, vi sono esponenti della Federazione e costruttori di queste macchine da spettacolo. E' uno sport tipo speedway motociclistico, un misto fra spettacolo-abilità-funambolismo che piace molto ai giovani. Il costo per la preparazione di maechine di questo genere è ragionevole e, pertanto, i giovani vi si possono avvicinare senza grossi problemi.

Il rag. Pola, che è un giovane interessato a questa attività, ha comunicato che in provincia di Empoli, sull'area dove sorgeva una pista per karts, è stata completata una bella sede per gli stock-cars all'italiana. Lo sviluppo dell'anello è di 240 metri con la dotazione del guard-rail e di impianto di illuminazione per gare notiurne.

Vedi caso, proprio la Commissione Provinciale di vigilanza di Empoli ha fatto eccezione alla regola e, con molto realismo e coerenza, constatato che nulla poteva preoccupare, ha dato il nulla osta dopo aver attentamente vagliato i lati positivi e anche quelli negativi. Il verdetto è stato favorevole. Speriamo che altre Commissioni Provinciali di vigilanza, si adeguino. A Empoli, entro la metà di luglio si avrà una gara nazionale e in data da destinare una prova internazionale coi formidabili inglesi presenti. In quanto alle macchine, la dotazione di Empoli è di dieci unità, alle quali si debbono aggiungere le einque di Concordia (Modena).

1. Chasseuil-Baron (Porsche Carrera 3 litri) 3.19'39''; 2. Gedehem-Laverne (Porsche Carrera 2,7) 3.28'42"; 3. Desigaux-Toujan (Alpine Renault 1600) 3.32'55"; 4. Michele Mouton-Marinette Furia (Alpine Renault 1600); - 5. Grenier-Grasso (Alpine Renault 1600); 6. Masquelet-Babette (Alpine-Renault 1600).

### **GRUPPO 4**

1. Jacques Henry-Gelin (Alpine-Renault 1800) 3.18'56"; 2. Allibelli-Pistre (Alpine-Renault 1800) 3.26'02"; 3. De Libran-Du Roure (Alpine-Renault 1800) 3.32'54"; 4. Pantiaticci-Etchegaray (Alpine-Renault 1800); 5. Follin-Schilder (Alpine-Renault 1800); 6. Gardere-Tissier (Simca CG 1600).

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LE VIGAN - L'Alpine ha preso molto sul serio la Ronde Cévénole anche se per l'assenza delle Lancia Stratos per la concomitanza con la Targa Florio non temeva una grande concorrenza - perché continua a giudicare i 43 km della corsa uno dei migliori terreni di sperimentazioni. Del resto si può dire lo stesso per la Fiat, che aveva prima previsto di partecipare al Rally dell' Acropoli, poi annullato, ed è andata in Francia per continuare, e perfezionare anche, la messa a punto del motore a quattro cilindri dotato della nuova testa-cilindri a sedici valvole. Secondo i responsabili italiani « la Ronde Cévénole è tecnicamente più difficile della Targa Florio... ». Per quanto riguarda la guida, bastava rivolgersi a Pinto per capire il suo parere!

La Fiat aveva dunque iscritto per gruppo 4 (quasi kg 900) con motore Pinto e per Barbasio due spider 124 a quattro cilindri, di 1750 cc, e testacilindri a sedici valvole: la potenza era prossima ai 195 HP, con :ina gamma di utilizzazione molto interessante perché s'inizia a 4000 giridi 8000, contro i soli 7000 del motore min., mentre il regime massimo è normale la cui cilindrata è, del resto, di 1850 cc. Lo scarto in favore del complesso nuovo, di cui si pensa di portare la cilindrata verso i 2000 cc, fa auspicare una grossa potenza, certamente dell'ordine di 220

HP, per l'anno prossimo. Era presente anche la Porsche, grazie all'importatore francese Sonauto-BP, con una Carrera tre litri di serie affidata a Chasseuil. Quanto all'Alpine, che naturalmente era la grande favorita, il forfait di Thérier, sofferente per una sciatica, aveva costretto Cheinisse a fare una ridistribuzione delle vetture. Il prototipo A310, che in origine avrebbe dovuto pilotare il campione di Francia, finiva per essere affidato a Nicolas. C'è però stata una delusione: il nuovo motore a quattro cilindri, di due litri e quattro valvole per cilindro, non equipaggiava la vettura. Alla Renault di Viry-Chatillon si era stabilito infatti che la Ronde era una corsa prematura, dato che il motore aveva girato soltanto per una diecina di giorni al banco, senza contare che si era rotto per usura un ingranaggio di distribuzione. Si ritiene comunque che tra meno di un mese sarà in funzione e pare, in ogni modo, che in un futuro abbastanza prossimo sostituirà il classico quattro cilindri sempre sulle berlinette - almeno nel 1975. Alla conclusione il prototipo A310 montava un motore Renault di 1750 cc a iniezione, che erogava 180 HP. Peso della vettura kg 770, cioè ritenuto ancora piuttosto pesante.

Darniche disponeva di una berlinetta alleggerita A110 dotata delle sospensioni dell'A310, con un nuovo motore Mignotet, cilindrata 1950 cc con coppia particolarmente alta. Darniche ha detto: « se volessi, potrei fare tutta la "boucle" in quinta». Quanto a Piot pilotava una Renault 17 alleggerita, con motore di 1750 ce con due carburatori doppio corpo. Restava dunque di riserva il classico prototipo alleggeri-

to A110, essendo al via soltanto le vetture sperimentali; per fortuna il rischio era diminuito dalla presenza dell'ottimo « cliente » Henry, che all'inizio di stagione ha acquistato

un simile prototipo.

84 vetture hanno preso il via con cielo molto minaccioso e l'alternarsi di pioggia e di sole ha creato un vero e proprio « valzer » di pneumatici, fra i Michelin TB5, gli SB9 e gli « slicks » a profilo basso. Soltanto una trentina di vetture ha coperto i tremendi 430 chilometri, molto sinuosi e accidentati, tanto che in fondo si è trattato di una spietata corsa per eliminazione, che non ha risparmiato nessuno, neanche le Alpine.

Darniche ha preso subito il comando, stabilendo il suo miglior tempo in 25'34", molto lontano però dal record stabilito lo scorso anno da Fiorentino con il suo spider Simca CG, ora relegato al « museo ». Un'uscita al terzo giro, causata da una gobba che ha fatto sollevare il muso alla vettura, ha posto fine all'exploit di Darniche che ha perso il controllo della macchina. Nicols, che era in terza posizione nonostante la sua poca abitudine alle reazioni molto diverse della vettura, nei confronti delle berlinette, è stato attardato per cambiare i mozzi posteriori. Henry ha avuto qualche fastidio con un tirante dei carburatori ma ha salvato l'onore della marca campione del mondo resistendo bene agli attacchi di uno Chesseuil scatenato.

Pur essendo in vantaggio numerico, l'Alpine non ha potuto realizzare le prestazioni alle quali ci ha abituati; la Carrera di Chasseuil era pesante (kg 950) e poco adatta a quel tipo di circuito sinuoso, però il pilota si è portato al secondo posto e coprendo un giro in meno di 26" ha fatto una bellissima corsa, senza noie a parte un « déchappage... » a 200 orari. Bella anche la gara di Piot, terzo con la Renault

17 prototipo.

La Fiat non si faceva troppe illusioni, dato che il terreno accidentato, però tutto asfaltato, non consentiva di mettere in luce le doti dello spider 124. Pinto è comunque arrivato quarto, dopo avere a lungo tallonato Piot e Barbasio il quale è arrivato nono, dando l'impressione di non trovarsi a suo agio su quel percorso. Comunque la Fiat si è aggiudicata la Coppa delle Dame, con Margherita Corio.

Gara dura anche nei gruppi. Barailler, comodo leader nella turismo di serie, dopo i ritiri di Béguin su Alfa per uscita e di Dirand su BMW per guasto al ponte posteriore, ha dovuto rinunciare al settimo passaggio avendo perso il serbatoio del carburatore, incidente dovuto senza dubbio a un violento urto accaduto durante le prove quando era rimasto senza freni. La vittoria è comunque andata a un'altra Commodore GSE, quella di Destezet. In turismo speciale Clarr, nonostante un guasto al cambio, si è imposto quando Sainpy su Escort si è ritirato in vista del traguardo per noie ai freni. Nella GT trionfo Porsche con Chasseuil e ottima gara della brava Michèle Mouton che in ogni corsa si mette sempre più in luce.

Jacques R. Jaubert

RONDE MONT BLANC - 26 maggio - Rally valevole per il campionato francese

LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

 Barailler-Pantalacci (Opel Commodore GSE) 3.33'17"; 2. Beguin-Delaval (Alfa Romeo 2000) 3.36'22"; 3. Barin-Barin (BMW 2002 TI) 3.40'32"; 4. Barbagiani-Bardet (Simca Rallye 2); 5. R. Cuynet-Dalloz (Alfa 2000); P. Favre-Favre (Ford Capri 2600). GRUPPO 2

. Bonnamour-Jay (Ford Capri 2600 RS) 3h 87'39"; 2. Errani-Luparia (Opel Ascona) 3.h 42'32"; 3. Coppier-Naveau (NSU 67 F.) 3h 45'30"; 4. Coetmeur-Betry (Renault 12 G.); 5. Moreau-Burat (Simca Rallye 2); 6. Swaton-Cordesse (Renault 12 G.).

### GRUPPO 3

Nel campionato NASCAR

## PETTY ha ripreso il comando

MICHIGAN - Richard Petty, tanto per non darla vinta al rivale della Carolina del Sud, Cale Yarborough, ha stracciato il compatto plotone di 30 partenti vincendo la « Motor State » 400 di Iris Hill nel Michigan. Con questa vittoria l'allampanato pilota della STP torna in testa alla classifica generale che Yarborough comandava dopo l'ultima vittoria a Riverside in California. E' stata una vittoria meritata che ha visto Petty dominare durante i 180 giri funestati soltanto da un grosso « botto » di Coco Marlin il quale ha sfasciato soltanto la sua Chevrolet senza subire ferite, ma che ha tuttavia fatto terminare la corsa sotto la bandiera gialla che è apparsa 8 volte durante le 360 miglia. La gara è stata ridotta a 360 anziché 400 miglia sempre per quella ingenua e solita riduzione di carburante.

Petty ha portato via 15 degli 85 mila dollari in palio e gli applausi dei 55 mila spettatori assiepati intorno al Michigan Speedway. La vigilia aveva visto Pearson, superstar della stagione aggiudicarsi la « pole position » girando alla media di 251 kmh, seguito a a ruota da Cale Yarborough e Bubby Baker, con alle calcagne Petty e Donnie Allison.

Pearson, malgrado disperati tentativi non ha retto al ritmo finale del vincitore a causa di disturbi al carburatore che i fratelli Wood nonostante la loro bravura non hanno potuto migliorare.

Interessante la gara di Gary Bettenhausen, l'asso di Indy che sulla Matador di Roger Penske ha spesso insidiato Petty ma ha dovuto rallentare per una sospensione difettosa. In complesso una gara avvincente, combattuta, e meritatamente vinta dal pilota della STP, Richard Petty.

Novità della settimana: Bobby Allison che oggi ha incassato circa 2 mila dollari ha raggiunto il milione di dollari vinti durante la sua carriera. Ad Allison occorrevano altri 400 dollari per essere dichiarato milionario: è quindi il terzo milionario della Nascar dopo Richard Petty e David Pearson.

MOTOR STATE 400 IRIS HILL MICHIGAN - Gara di velocità Nascar - Michigan Speedway, 16 giugno 1974

 Richard Petty (Dodge) alla media di 207,561 kmh;
 Earl Ross (Chevrolet);
 David Pearson (Mercury);
 Gary Bettenhausen (Matador);
 Marty Robbins (Dodge).

### Squalificato per sorpasso vietato il vincente ROOS

EDMONTON - Nella seconda prova del campionato Players di F. Atlantic, lo svedese Bertil Roos per un'infrazione dei regolamenti si è autoeliminato dopo esser arrivato per primo al traguardo. Roos, con la bandiera gialla esposta per l'uscita di strada del compagno di strada Wink Bancroft, passava il canadese Bill Brack che era al comando per condurre poi nella posizione di testa per il resto della gara, ma veniva poi penalizzato di 30 secondi che lo facevano retrocedere al quarto posto della classifica.

CORSA AD EDMONTON, gara di velocità F. Atlantic, 9 giugno 1974

1. Bill Brack (STP Croslè FA 174); 2. Bruce Jensen (March 74B); 3. Dave Morris (March 74 B); 4. Bertil Roos (Chevron B27); 5. Bob Brown (March 74B); 6. James King (Chevron

B27): 7. Craig Hill (Brabham BT40).

600 KM TURISMO NAZIONALE - Gara in due serie di 300 km - Buenos Aires, autodromo Municipal

CLASSIFICA FINALE

CATEGORIA C

Lopez (Fiat 125) in 3.11'10''6 e 83 giri;
 Santangelo (Fiat 125) 3.11'26''3; 3. Fiorda (Peugeot) 3.14'09''; 4. Garro (Peugeot) 3.

12'21"1; 5. Gervasoni (Fiat 125); 6. Iriarte (Peugeot); 7. Carlomagno (Fiat 125).

CATEGORIA B

1: Larroca (Fiat lava) in 3'13'20''9 e 78 giri;
2. Daray (Fiat lava) 3.13'36''; 3. Welcome (Fiat lava) 3'13''36''2; 4. Macri (Fiat lava);
5. Franco (Fiat lava); 6. Gammermann (Fiat lava); 7. Ouarello (Fiat lava), Media del vincitore 145,504 kmh.

Accoppiata
FIAT nella
600 KM. TN

### Spopola la 128 in Argentina

BUENOS AIRES - La categoria Turismo Nazionale (TN) sembra essere quella che maggiormente resiste ai colpi per farla morire: ha già 1123 giorni di vita e mentre altre o sono scomparse o hanno avuto gravi problemi, la TN vive tranquilla. Era necessario per contare su una categoria che fosse la più economica possibile ed allo stesso tempo mettesse i piloti su un piano di uguaglianza in corsa. Per fare questo si decise, al momento di fondarla, che il modello di automobile fosse stato lanciato sul mercato in sole 1.000 unità per la classe fino a 2.000 cc e 500 per quelle che superavano detta cilindrata.

Coloro che non approvavano la sua nascita dissero che per lo scarso contenuto agonistico, detta categoria non avrebbe richiamato il pubblico, abituato ad altro tipo di bolidi e di corse. Ma subito si dimostrò che era il contrario perché nella « Vuelta della Manzana » nel 1971 la TN venne messa in corsa con vetture Turismo gruppo 2 che avevano maggior libertà nella preparazione delle vetture. Il risultato fu semplicemente incredibile: il vincitore della classe B del TG 2 impiegò per correre i 2.143,870 km, 16 ore 49'39" alla media di 127,402 con un Fiat 1600, mentre Josè Migliore con Peugeot, vincitore della categoria C del TN, lo fece in 17 ore 47'23" alla media di 120,511 che gli avrebbe dato, in classifica congiunta, il secondo posto assoluto.

Nel 1971 si corsero nel TN 9 gare, nel 1972 se ne effettuarono 14, nel 1973 gareggiarono in 20 e quest'anno si arriverà a 22. La classe B con vetture da 851 a 1300 cc effettuato dal maggio 1971 qualcosa come 43 gare delle quali 18 in autodromo, dieci in circuito di montagna, 10 del tipo Gran Premio e 5 su strada, mentre la classe C nello stesso periodo di tempo ha fatto 49 corse delle quali 21 in autodromo, 11 tipo Gran Premio, 10 in montagna e 7 in strada.

Naturalmente la categoria TN è stata quella che ha dato la spinta a uomini che correvano in gare regionali, portandoli alla ribalta nazionale: per esempio Carlomagno correva con una « bolita » o Fiat 600 in gare nazionali e passando al TN ha vinto finora 9 gare, proiettandosi così nell'ambito nazionale, sino ad essere campione argentino di categoria nel 1973. Ma quello che è curioso è stata l'enorme presenza di piloti della città di Cordoba: infatti, su 27 vincitori di gare di categoria, ben 17 sono di Cordoba ed altri sette non hanno ancora vinto. Nella massima categoria il più competitivo è stato finora Paco Mayorga (con Peugeot 504) con 11 vittorie e due campionati argentini nel 1972 e 1973, seguito da Di Nezio, della scuderia Fiat che ha vinto 5 gare, tutte di montagna pur essendo nato e vissuto vicino a Buenos Aires e quindi ben lontano dalle salite.

Fin dalle prime gare la Fiat 128 si è dimostrata la più efficace e competitiva, cedendo poco dopo il trono alla Fiat 128 IAVA: ha vinto 36 delle 43 gare disputate e le sette restanti sono state appannaggio della Renault 12 che entrò in lizza un anno dopo le Fiat. Il fatto sta a dimostrare come il motore di origine italiana non ha, in questo momento, rivali nella categoria fino a 1300. E ben poco potranno fare le Renault contro questa magnifica vetturetta in quanto è oramai in fase di omologazione il motore 1300 che non avrà avversari nella sua classe.

Nella classe superiore vi è maggior livello di valori fra la Fiat 125 e le Peugeot 504. Fino alla fine del 1972 la marca francese era in vantaggio sulla Fiat con 19 affermazioni contro 4, per poi cambiare radicalmente la situazione nel 1973 quando fece la sua apparizione la 1600 « la macchina » che colse 19 vittorie contro 7 del Peugeot che aveva il nuovo motore 1800 cc. Per somma di affermazioni i francesi sono ancora in testa 26 a 23, ma la superiorità della bialbero certamente si farà sentire quest'anno nel cambiare le cifre finali. Ma a favore della Peugeot bisogna dire che la Fiat ha parecchie scuderie ufficiali o semiufficiali mentre la Peugeot ha una sola squadra semi-ufficiale mentre gli altri conduttori corrono in forma privata.

Tirando le somme, una categoria sommamente interessante e promozionale verso nuovi piloti, cioè quello di cui aveva necessità l'Argentina. BUENOS AIRES - Nell'Autodromo Municipale « 17 ottobre » si sono svolti i « 600 km di Turismo Nazionale » con larga partecipazione di piloti. La prima parte non ha avuto fortuna: fatta partire di notte, veniva soppressa da un forte acquazzone che obbligava il direttore di gara a sospenderla perché la visibilità era divenuta zero. Poi, al via della seconda parte era successo un altro fattaccio: incolonnate le macchine per il via davanti si metteva il « pace-car ». Quando le vetture erano lanciate a buona velocità il pace-car frenava improvvisamente e tutte le vetture si ammucchiavano. Chi era sveglio faceva a tempo ad evitare quello davanti, chi invece pensava ad altre cose si ammucchiva con gli altri ed erano molti coloro che dovevano rinunciare con le vetture completamente fuori combattimento.

La corsa, seconda parte, veniva ripresa nel pomeriggio per percorrere altri 300 km con le differenze di gara riscontrate durante la notte. La gara era piacevole per il gran numero di concorrenti e i trenini si succedevano l'un l'altro. Nella categoria C Osvaldo Lopez che aveva finito la prima serie con 42" di vantaggio sul secondo, regolava la sua corsa sulla differenza mantenendosi in testa nei primi giri per poi farsi tirare, sicuro del suo vantaggio. Dietro a lui le altre Fiat di Caldarella, Gervasoni lottavano con il Peugeot di Garro, ma nella lotta finale questo non interessava a Lopez che aveva fatto bene i suoi conti per trionfare.

La gara aveva i suoi lati belli ed anche quelli negativi; belli perché infervorava il pubblico incatenato dalla lotta senza tregua di circa 60 vetture che si rincorrevano sotto gli occhi di coloro che dalle tribune avevano la visione di tutto l'autodromo, brutti perché si è creata una « mafia » che va avanti a base di sportellate e colpi di paraurti, creando sfasamenti nella gara che diventa una caccia alla vettura vicina per colpirla come si fa in un parco divertimenti.

Insomma uno spettacolo poco edificante e che le autorità dovrebbero impedire.

Augusto C. Bonzi

Ritorniamo a MOSPORT con cronache della vigilia CAN-AM

### Ha CV. o no la 512 di MULLER?

MOSPORT PARK - In preparazione per le gare di F. 5000 e Can-Am della scorsa settimana, Mosport ha avuto due settimane attivissime di prove libere che hanno visto i maggiori contendenti di tutte e due la categorie seriamente impegnati nella messa a punto di vetture che sono praticamente all'inizio di stagione.

La Uop-Shadow, è stata la prima a fare la sua apparizione su questo tracciato con i piloti Jackie Oliver e George Follmer, quest' ultimo, per rimpiazzare James Hunt dopo che le trattative con questo non sono andate in porto. Con due giornate di prove, Follmer è stato il primo a scendere in pista ma per 9 giri soltanto perché un'uscita di strada alla curva 5 (Moss Corner) ha completamente distrutta la vettura tanto che è stato necessario un camion nel luogo del «misfatto» per raccoglierne tutti i pezzi.

Per il pilota non vi è stata nemmeno una graffiatura è ritornato il giorno dopo per le prove del compagno di squadra, non ha dimostrato nessuna preoccupazione, dichiarando che una terza vettura sarebbe stata pronta per i giorni antecedenti la gara. Oliver, nella sua giornata di prove, non ha fatto molti più giri di Fullmer, compiendone appena 12, ma dopo aver ottenuto un tempo discreto sul giro di 1'15''2, opposto all'1'14''1 di Mark

Donohue l'anno scorso con la Porsche Turbo. Successivamente alla Shadow l'altra, ed unica vettura del campionato Can-Am, a condurre delle prove private è stata la Ferrari dello svizzero Herbert Muller che per l'occasione è stata prestata al pilota canadese Eppie Wietzes, L'ibrido di Maranello non ha potuto fare gran che perché, prima di tutto montava gomme Firestone provvisorie mentre la Good-Year che avrebbe adoperato in corsa non sarebbero arrivate che tre giorni prima della gara e poi, a causa delle pompe della benzina che non pescavano bene il propulsore non riusciva a superare i 7500 giri mentre avrebbe dovuto tenersi sugli 8800 per funzionare a perfezione.

Un attimo di apprensione si è avuto verso la fine delle prove quando Leonard Janke è passato davanti ai box con il motore della sua McLaren in fiamme, il pilota, fermatosi all'interno della curva uno non aveva difficoltà nell'abbandonare la vettura che veniva immediatamente estinta da una vetture antincendio venuta Indianapolis per l'occasione.

Con le Porsche completamente eliminate dalle competizioni Can-Am, la Shadow non ha avuta nessuna difficoltà nell'imporsi su un gruppo di McLaren e Lola antiquate, mentre l'unica che avrebbe ad ogni modo impegnar-le un po', ossia la Ferrari, ha avuto dei

problemi d'alimentazione, problemi che poi verso la fine della giornata sono stati eliminati con l'aggiunta di due pompe della benzina di modo che si sono avute due pompe per serbatoio in maniera da poter pescare in tutte e due le estremità.

Luciano Vidotti, il meccanico di Muller mandato in Canada con la vettura, ha confermato che Muller avrebbe fatto molto meglio ma che purtroppo Wietzes non era abbastanza affiatato alla vettura mentre il pilota aveva una versione del tutto differente affermando che non aveva abbastanza potenza

Nella F. 5000, Andretti ha controllato la situazione a modo suo con due vetture a di sposizione ed infatti è riuscito a manteners il più veloce durante tutte le sessioni di prove sia libere che ufficiali; il secondo classificato, Brian Redman, ha ottenuto un tempo di quasi un secondo più lento dell'italo americano e forse avrebbe potuto fare un pomeglio anche se pensiamo che non avrebbe di certo passato Mario, senonché alla curva Moss usciva di strada andando a sbattere contro la March di Bill Temper che si trovava parcheggiata ad angolo retto con la pista sul prato di sinistra. Le vetture non riportavano gravi danni, ma per loro era la fine

g. g

### Drammatico inizio del RALLY LANA, poi dominato dalla FULVIA di BESOZZI-BRUSATI

### Che botta, CARELLO!

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

BIELLA - E' durata lo spazio di una prova speciale l'incertezza per il vincitore del secondo Rally della Lana. Sono bastati trenta metri della seconda perché di dubbi ne restassero davvero pochini: il giunto della Fulvia di Boretto-Benente, vincitori velocissimi della prova d'apertura, cedeva ed in testa passavano Besozzi e Brusati con un vantaggio sufficiente per far capire che di lotta al vertice non ce ne sarebbe stata. Un risultato che non

può sorprendere.

Parzialmente escluso dal grosso giro del rallismo italiano, con il giro di vite dato dalla Simca al proprio impegno sportivo, con quei simpatici mostricciattoli verde pistacchio che sono le Rally 2, Besozzi è tornato alla Fulvia e questa volta ha fatto centro pieno. Di spazio ai suoi avversari, quelli di sempre nei rallies nazionali della zona piemontese, ne ha concesso davvero pochino. Giusto i tre secondi a Boretto a Viverone e più avanti qualche spicciolo (5" a Castellengo e 3" a Croceserra) a Pelganta-Orlando. Nelle altre quattro prove il più veloce è stato lui, Besozzi, una volta a Cerrione in coabitazione con lo stesso Pelganta e con Pera-

Motivi di interesse la gara caso mai ne ha offerto (in abbondanza) per la conquista del secondo posto, assai più di quanto non dica la classifica finale con Pelganta davanti alla Fiat spider 1600 di Lorenzelli-Prato per 23". Fra i due tutto si è deciso in extremis, nelle ultime due prove in

programma.

Al secondo passaggio da Cerrione, Lorenzelli ha tranciato due colonnine che fissano le ruote al mozzo: se n'è accorto ed ha preferito rischiare di perdere una probabilissima seconda posizione piuttosto che perdere tutto. Così è stato. Ma non si parli di Lorenzelli-rivelazione! Il torinese quest'anno si è ampiamente conquistato in tutte le gare disputate il diritto ad una notevole considerazione. Per la consacrazione definitiva gli manca soprattutto un nuovo motore (1800, naturalmente), che gli garantisca quella potenza indispensabile per arrivare al bersaglio grosso.

E non si parli di Pelganta-delusione. Impegnato a seguire la « crescita » agonistica della sua Stratos di tempo alle prove ne ha potuto dedicare poco ed in più si è trovato a correre con una macchina, la sua Fulvia, non certo in condizioni ot-

timali di freschezza.

Stranamente poco combattuto il gruppo tre. Lo hanno dominato Bagna-Sanfront con la Fulvia, ottimi quarti nella classifica assoluta davanti all'accoppiata Viccardi-Viccardi (Fiat spider 1600) che pure hanno da recriminare qualcosa, per aver perso tempo in prova speciale a causa dell'incolpevole Codognelli che aveva perso una ruota. Sesto Perazio, vincitore lo scorso anno nella gara di casa che ha corso con Rossi sulla Fulvia prestatagli dal presidente « Tre G » Bossetti (quella a carburatori però).

Va detto però che la gara di « Speedy » come quella di tanti altri è stata condizionata dall'impressionante incidente - di cui leggete a parte — capitato a Fausto Carello. Probabilmente il risultato non sarebbe cambiato comunque, ma tante

prestazioni avrebbero raggiunto livelli mag-

Una certa lotta lungo le otto « speciali » su cui la frizzante gara biellese si è svolta c'è stata per la supremazia in gruppo uno fra Mondino-Costamagna, Bellosta-Bondesan, e Fagnola-Novarese. La classifica li presenta nell'ordine rispettivamente ottavi, decimi ed undicesimi, anche perché nel finale Fagnola ha avuto noie serie al cambio.

Davanti ai tre equipaggi Opel si è infilata la Fiat Abarth di Cesari, fra loro la Fiat spider 1600 di « Andyson »-« Vy », immediatamente alle spalle le Alpine di Perazzo-Luparia e Decè-Visconi e la Fulvia di Ardizzola-Bernasconi arrivata miracolosamente al traguardo con la scatola guida in procinto di rendere l'anima.

Poteva fare di più Pippo De Stefano (quindicesimo con Grasso sulla Fulvia) se

Guido Rancati

soltanto avesse potuto provare.

garia (Renault Gordini) 8.205; 3. Muha-

LA CLASSIFICA

CLASSIFICA A SQUADRE

 Bulgaria 26,745 punti; 2. Polonia 29.979; Unione Sovietica B 30.027.

Zhiskovski, Polonia (Fiat 125 Polski) 8.636; Kolev-Kochev, Bulgaria (Porsche 911) 8.948; 5. Stamovyak-Cizik, Polonia (Fiat 125 Polski) 9.298; 6. Velev-Elenkov, Bulgaria (Renault Gordini) 9.923.

BIELLA - Sfiorato il dramma alla prova speciale di Croceserra, quasi interamente su terra e abbastanza veloce. Fausto Carello con la Fulvia gr. 4 è letteralmente volato fuori, andandosi a schiantare contro un albero distante tre quattro metri dalla carreggiata. Per poterlo estrarre dalla vettura completamente accartocciata, malgrado il roll-bar a gabbia, sono occorsi quasi venti minuti, durante i quali le partenze erano state logicamente sospese. Trasportato all'ospedale di Biella, dopo una serie di notizie allarmanti è arrivata la diagnosi emessa dai sanitari: lussazione dell'anca sinistra e frattura alla cotila e alla rotula sinistra, prognosi: sessanta giorni.

Calmato con alcune iniezioni il dolore, e passato il primo choc è stato lo stesso sfortunatissimo protagonista a rinfrancare gli amici (e naturalmente il fratellino Tony, anche lui in gara) andati a fargli visita durante la neutralizzazione al C. O. di Biella e naturalmente ad ancitarli a continuare la corsa. Praticamente incolume (e la cosa viste le condizioni della

macchina sfiora l'incredibile) il co-pilota Oberti.

 Record della sfortuna per guido Del Prete al via con Ballariano sulla Fulvia Gruppo tre. La sua gara effettiva è durata una cinquantina di metri, il tratto fra l'inizio della prima prova speciale ed un muricciolo contro il quale ha sbattuto, rompendo una ruota e danneggiando irrimediabilmente la sospensione anteriore destra.

· Quando si dice politica sportiva: il Sindaco di Viverone, un comune (ad economia anche turistica) attraversato dal Rally, ha tempestato l'AC Biella per tutto il pomeriggio pre-gara con telefonate e telegrammi coi quali « vietava » il passaggio dei concorrenti sul territorio affidato alla sua amministrazione. Fortunatamente nessuno dell'organizzazione si è lasciato intimorire ed il percorso è rimasto quello annunciato.

 Estemporanea sfida calcistica (durante lo svolgimento della gara) fra rallisti. E' accaduto proprio al C.O. di Viverone, auspice il biellese Reda, per ingannare l'attesa del via alla prima P.S. Per la cronaca i giocatori in tuta ignifuga hanno largamente dominato i colleghi in jeans e maglietta.

 Poca fortuna anche al Rally della Lana per Federico Ormezzano, malgrado il mutamento dello pseudonimo da « Baffor » in « Bancor » (la CSAI molto sollecita in questo genere di faccende gli ha comunicato una pre-registrata omonimia). In pratica con la Skoda gr. due ha fatto solo la prima prova speciale in condizioni normali. Ha proseguito fino alla sesta col motore che (spesso e volentieri) andava a tre e si è definitivamente fermato per il grippaggio di un pistone. Ha fatto comunque in tempo a far vedere di saper andare ancora molto forte.

 Il co-pilota di Giacomo Pelganta sulla Stratos al Rally delle Alpi Orientali non sarà l'abituale Tanino Orlando (vincolato lontano da Udine dalla propria attività extra sportiva) ma Michele Avenoso, contattato in extremis. Sempre alle Alpi Orientali Brai e « Rudy » riavranno la Commodore gr. 1 chiamata alla riprova in una gara con diivers tratti sterrati.

### En plein GORDINI nel rally bulgaro con tutti orientali

SOFIA - La Renault Gordini dell'equipaggio ungherese formato da Ferian e Jemberi, si è aggiudicata il quinto Rally internazionale delle « Sabbie d'oro », valido per il campionato europeo conduttori. I vincitori hanno totalizzato 8.029 penalità precedendo la Renault Gordini dei bulgari Choubrikov-Choubrikov. Il rally si è disputato su un tracciato di 2.055 km con diciassette prove speciali.

5 RALLY SABBIE D'ORO - Bulgaria - prova

del campionato europeo - 20-22 giugno 1974

1. Ferian-Jemberi, Ungheria (Renault Gordi-

ni) p. 8.029; 2. Choubrikov-Choubrikov, Bul-

prova Trofeo CSAI 1.a zona - Biella, 22-23 giugno 1974 CLASSIFICA GENERALE

2. RALLY NAZIONALE DELLA LANA - 3.a

 Besozzi-Brusati (Lancia F. HS 1600) punti 334; 2. Pelganta-Orlando (Lancia F. HD 1600) 427; 3. Lorenzelli-Prato (Fiat 124 spider) 450; 4. Bagna-Sanfront (Lancia HF 1600) 465; 5. Viccardi-Viccardi (Fiat 124 spider) 470; 6. Perazio-Rossi (Lancia HF 1600) 472; Cesari-Bonetti (Fiat Abarth 1850) 491; Mondino-Costamagna (Opel Ascona 1900) 499; 9. « Andyson »-« VY » (Fiat 124 spider) 505; 10. Bellosta-Bondesan (Opel Ascona 1900) 514; 11. Fagnola-Novarese (Opel Ascona 1900) 527; 12. Perazzo-Ruparia (Alpine 1300) 537; 13. Decè-Viscomi (Alpine 1800) 540; 14. Ardizzoia-Bernasconi (Lancia HF 1600) 547; 15. Biasuzzi-Gasparoli (Lancia HF 1600) 553; 16. Reda-Genova (Opel Ascona 1900) 561; 17. De Stefano-Grasso (Lancia HF 1600) 574; 18. Gerbino-Torrassa (Fiat 124 1600) 598; 19. Rossi-Zonca (Lancia HF 1600) 603; 20. Avandero-Griffa (Opel Ascona 1900) 606; 21. Polledro-Polledro (Fiat 128 coupé) 680; 22. Trucco-Gatti (Simca Rally 693; 23. Cuccirelli-Aspisi (Lancia HF 1600) 696; 24. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona 1900) 697; 25. Ziviani-Scimone (Opel Ascona 1900) 711; 26. Barbera-Barbera (Fiat 128 Rally) 735; 27. Giachino-Recami (Fiat 128 Rally) 753; 28. Ferri-Poet (Simca Rally 2) 757 ex-aequo Pons-Predato (Simca Rally 2) 757; 30. Novarese-Marchese (Opel Ascona 1900) 762; 31. Marenco-Marenco (Lancia HF 1300) 766; 32. Bai-« Zipp » (Alfa Romeo Zagato) 782; 33. Palladino-Scaramuzzi (Lancia HF 1600) 789; 33. La Camelia-Colucci (Opel Ascona 1900) 789; 35. Sassone-Sogno (Fiat 127) 796; 36. Ostinelli-Fantone (Lancia HF 1600) 799; 37. Muscionico-Muscionico (Lancia HF 1600) 799; 38. Meucci-Maltese (Fiat 124 ST) 803; 39. Conti-Rancati (Fiat 127) 816; 40. Ruggeri-Fogliano (Fiat 124 1800) 838; 41. Pizzera-Vesco (Fiat 128 coupé) 841: 42. Di Luca-Migliorini (Opel Ascona 1900) 842; 43. Nebiolo-Cumino (Fiat 124 1600) 845; 44. T. Carello-Evasio (Lancia Beta C. 1800) 865; 45. Filippa-Filippa (Fiat 128 coupé) 868; 46. Della Canonica-Cremona (Lancia HF 1300) 873; 47. Berruto-Scaglione (Fiat 850 Sport) 874 ex aequo La Fancelli-Giubilei (Opel Ascona 1900) 874; 49. Fragale-Fragale (Fiat 128 coupé) 877; 50. Bionaz-Lanaro (Lancia HF 1600) 900 ex aequo La Carta-Gatti (Autobianchi A112 Abarth) 900; 52. Tarasco-Riva (Fiat 128 SL) 909; 53. Giusto-Scotto (Autobianchi A112) 914; 54 Cerrato-Negrisolo (Fiat 124 1800) 916; 55. Dimroci-Coppolino (Autobianchi a112 Ab.) 928; 56. Faggio-Franzosi (Fiat 128 SL) 931; Bertin-Burlando (Fiat 128) 934; 58. Sioli-Gazzahi (Autobianchi A112 Ab.) 937; 59. Saporiti-Colombo (Lancia HF 1300) 945; 60. Savoia-Brandi (Fiat 124 1600) 949; 61. Borriero-Monte (Simca Rally 1) 960; 62. Mortarotti-Del Sale (Autobianchi A112) 974; -63. Caucino-Bucino (Ford Capri 1700) 981; 64. Sacco-Fagnolo (Fiat 124 1600) 983; 65. Quagliotti-Meneghetti (Lancia HF 1600) 991; 66. Bisio-Gamberi (Simca Rally 2) 1006; 67. Aimasso-Gili (Simca Rally 2) 1012; 68. Rossi-Cantore (Fiat 128 coupé) 1013; 69. Caruso-Pozzo (Opel Ascona 1900) 1022; 70. Botto-Montagna (Lancia HF 1600) 1079; 71. Caputo-Vicheri (Autobianchi A112) 1093; 72. Tetti-Rifoldo (Fiat 124 ST) 1140; 73. Giravegna-Tropini (Autobianchi A112) 1143; 74. Cavalli-Passerana (Autobianchi A112) 1145; 75. Cavano-Savoia (Autobianchi A112) 11.56

1 soldi non arrivano

### «Salta» anche la squadra

### rally CSAI

MILANO - Aria di crisi, (grossa), per la squadra rallies CSAI. Si ripetono le preoccupazioni che nel settore velocità già accusa la squadra F. 2. La pattuglia azzurra diretta da Dante Salvay ha disertato il Criterium Antibes-Grasse, malgrado a suo tempo fosse stato raggiunto un accordo di massima con gli organizzatori francesi, e diserterà anche Rally delle Alpi orientali che, essendo prova della « Mitropa Cup », aveva sempre rappresentato un appuntamento dei più classici del team. La poco felice partecipazione al rally Essen dello scorso maggio rischia così di rimanere la sola uscita stagionale se non l'ultimo episodio corsaiolo della «na-Zionale rallies».

Doppia la causa dell'impasse attuale. C'è una ragione di carattere economico, anzitutto. Da quando la squadra rallies CSAI è stata creata nel 1972 (fu in pratica una delle ultime volontà dell'avv. Stochino prima delle sue dimissioni dalla sottocommissione), il contributo è rimasto fermo sulla cifra iniziale di otto milioni annui. Come dire che le disponibilità intese come capacità d'acquisto sono grosso modo dimezzate. Del resto il finanziamento per il 1974 è ancora in alto mare: nessuno a quanto pare sa quando (e se) arri-

Lo scorso anno l'impresa ha potuto andare avanti soprattutto perché Salvay si era accollato — proprio come Dragoni per la nazionale di F. 2 — l'onere decisamente pesante di anticipare di tasca proprio quanto occorreva, aspettando che gli otto milioni promessi arrivassero (ed arrivarono a stagione abbondantemente conclusa). Ma c'erano i risultati positivi a tenere alto il morale.

vera.

Le cose sono cambiate e la trasferta a Bad Hersfeld è stata qualcosa più di un campanello d'allarme. Si è avuto la riprova di quanto per gli italiani siano alte le spese se c'è d' andare all'estero, ed i risultati non sono stati certo esaltanti, malgrado il dodicesimo posto di Tacchini e Mantegazza con uno spyder Abarth.

E qui subentra una ragione squisitamente tecnica. Per la norma vincolante voluta dall'ANFIA, che finora ha coperto gran parte del contributo, i piloti della squadra rallies CSAI devono correre solo con vetture di produzione italiana, un parco macchine che per questa stagione decisamente di transazione è quello che è. Del « Club Italia 1974 » annunciato al Rally di Sicilia fanno o facevano parte Maurizio Ambrogetti e Roberto Boretto con le Fulvia, gruppo tre il primo, gruppo quattro il secondo, che ormai abbandonate per tutto quello che riguarda ricerche e aggiornamenti, denunciano il peso di tante stagioni passate sulla breccia, Tony Carello con la Beta coupé che soffre inevitabilmente di disturbi opposti e paga la propria gioventu agonistica, Roberto Cambiaghi che però solo adesso ha avuto la sospirata Stratos e non sempre nelle gare che aveva preventivato la squadra rallies CSAI c'è posto per i gruppi cinque. Con loro Vanni Tacchini e Fulvio

Bacchelli entrambi con le spider Fiat Abarth 1800.

ran.

L'ECONOMY RUN giornalistico all'ARGENTARIO ha confermato il difetto nazionale del momento

### Consumiamo di più anche in gara!...

PORTO ERCOLE - Che fossimo un popolo di scialacquatori, lo si sapeva da un pezzo, ma constatarlo direttamente, in una gara che aveva come fine massimo proprio il « risparmio », è stato per lo meno seccante. Bravissimi ad andare forte, gli automobilisti italiani mostrano la corda quando si tratta di amministrare oculatamente pochi litri di benzina: è questo il senso della sesta edizione del Mobil Economy Run, una gara (perché tale è) che è perfino banale definire di estrema attualità, in un momento come questo in cui il prezzo del carburante continua a cambiare, in aumento.

All'Argentario, ospiti della Mobil e della Fiat, 104 giornalisti di tutte le nazioni europee si sono affrontati « all'ultima goccia » su un percorso di 81 chilometri, guidando tre modelli di vetture Fiat, la 126, la 128 e la 132. Il regolamento, come al solito, era molto semplice: per ognuno dei modelli di vettura, c'era un tempo massimo da non superare, corrispondente alla media di 70 kmh per la piccola, di 75 kmh per la media e di 80 kmh per la grossa, all'incirca. Medie rispettabili, come si vede, sufficienti a dare un senso più che « turistico » al trasferimento. Un apparecchio scrivente impediva i « trucchi », come ad esempio la marcia in folle e lo spegnimento del motore in discesa.

La miglior squadra della nostra « nazionale», che era composta da Favia del Core, Ferrari, Villare, Matteucci, Fenu, Rollino, Ferraguti, Giacovazzo e Pugliese, cioè la squadra « C », è giunta quinta, preceduta dalle squadre Francia B, Svizzera A, Svezia, dalla squadra mista Svizzera-Germania, ed a parimerito con l'Inghilterra B. Peggio di noi, belgi, austriaci e danesi, a motivo di parziale consolazione. L'exploit dei tre francesi della squa-

6. Mobil Economy Run - Gara internazionale di regolarità e consumo - Porto Ercole (Grosseto) 5-6 giugno 1974.

Gara internazionale

LE CLASSIFICHE Classifica per squadre

1. Francia B (Chevalier, Lepaire, Sejourne), consumo totale litri 14,644; 2. Svizzera A (Wyler- Grivat, Beck), litri 14,677; 3. Svezia (Andersson, Danielsson, Eriksson), litri 14,681; 4. Svizzera-Germania (Woltereck, Reimann, Jaenicke), litri 14,802; 5. ex-aequo Inghilterra B (Walker, Leake, Pocklington) e Italia C (Ferrari, Pugliese, Matteucci), litri 14,872; 7. Belgio (De Barsy, Jagenau, De

Vassnay), litri 14,876; 8. Austria (Stenho, Goels, Kahlert), litri 14,943.

Gara nazionale

Fiat 126: 1. Zoppoli, km/lt. 21,62, media 69,901 kmh; 2. D'Ulisse 21,62, media 69,561 kmh; 3. Carpino 21,43; 4. Belsanti 21,31; 5. Bertarelli 21,31; 6. Bicchielli 21,23; 7. Vigliani 21,20; 8. Ferrari 21,16; 9. Mangano 21,16; 10. Bellucci 21,04; 11. Arbitrio 21,01; 12. Magri 21,01; 13. Frulli 20,75; 14. Azzolina 20,68; 15. Cafferata 20,46; 16. Varetto 20,33; 17. Tommasi 20,15; 18. Barbara 17,17. Media generale di consumo km/lt. 20,85.

Fiat 128; 1. Pilo, km/lt. 17,80, media 75,267 kmh; 2. Nobis 17,36; 3. Marcheggiani 17,28; 4. Cappellini 17,26; 5. Bianchi 16,84; 6. Zamorani 16,84; 7. Ceccarelli 16,68; 8. Roca 16,65; 9. Mariani 16,45; 10. Lombardini 16,31; 11. Ciattini 16,29; 12. Guzman 16,24; 13. Stefanile 16,00; 14. Ruggeri 15,96; 15. Tartoni 15,63; 16. Badalassi 13,97. Media generale di

consumo km/lt. 16,17.

Fiat 132: 1. Lurani, kmh/lt. 12,58, media 82,631 kmh; 2. Taruffi 12,57; 3. Altieri 12,50; 4. Cetta 12,44; 5. Lepore 12,41; 6. Simili 12,33; 7. Brozzu 12,23; 8. Piazzi 12,21; 9. Cinti 12,12; 10. Coppini 11,96; 11. Ottolenghi 11,44; 12. Restelli 11,13; 3. Morichetti 10,74. Media generale di consumo km/lt. 12,05.

dra B, Chevalier, Lepaire e Sejourne i loro nomi, è stato definito « sensazionale » dagli esperti presenti, ma l'exploit migliore è stato senz'altro quello dello svedese Rolf Eriksson, che con la 132 ha compiuto ben 13,60 chilometri con un litro alla media di 81 kmh, mentre il secondo in questa classifica parziale, il francese Sejourne, è stato staccato di quasi un chilometro (12,73).

Che i « nazionali » delle varie squadre fossero ben scelti lo ha dimostrato, il giorno dopo, la prova svolta da tutti gli altri giornalisti italiani, i risultati dei quali sono stati complessivamente peggiori di quelli ottenuti dai colleghi sele-

E parliamo un po' della manifestazione. Giunta al suo sesto anno, essa ha « coinvolto» via via i modelli più significativi della produzione del gruppo Fiat: la 128 (Vallelunga); la Autobianchi A 112 (Monza); la 127 (Vallelunga); la 132 (Alghero); la X-1/9 (Selva di Fasano). Quest'anno, un po' per variare sul tema di vettura monotipo, un po' per « esaurimento » delle novità Fiat, è stata fatta una scelta di tre modelli particolarmente diffusi e significativi, cioè la 126, la 128-1100 e la 132-1800.

Sono esse, in pratica (oltre alla qualità del supercarburante della Mobil Oil Italiana), le vere vincitrici. Perché, per arrivare allo scopo, non sono certo state risparmiate. Chi lo ha detto che i motori soffrono solo ad andare forte? Semmai, è il contrario. Ci vuole una bella dose di faccia tosta (meccanicamente parlando) a procedere a 30 chilometri all'ora, in salita, con la marcia più alta, ma ci vuole anche una bella dose di sensibilità, per evitare di procedere a strattoni o di provocare battiti in testa (anche se alcuni motori, all'arrivo al parco chiuso, hanno continuato imperterriti a girare, senza contatto, in raggelanti autoaccensioni).

Mi sono scoperto a tormentare la leva del cambio, lottando con la tentazione di cambiare marcia, ma un paio di terze (avevo la 126) ho finito per metterle, fra la derisione dei colleghi maestri nel passare al rapporto più alto dopo pochi metri, ed a mantenerlo fino in fondo. Come possa riuscire a questo (dopotutto il tracciato era aperto al traffico e c'erano pure alcuni incroci piuttosto importanti), è spiegato in gran parte dal fatto che il traffico era scarso, e che agli incroci i solerti agenti della stradale e dei carabinieri, che « supervedevano » alla prova, provvedevano affinché i concorrenti scivolassero via in quarta (o in quinta) senza dover rallentare, neppure agli stop! Un paio di svincoli di tipo autostradale, a più livelli, facevano il resto.

Peccato che il fattore « tempo », sia stato introdotto nella classifica solo come limite massimo, sia pure giustamente non troppo alto. Infatti, considerare anche il tempo reale impiegato oltre che la quantità di carburante consumata avrebbe dato alla prova un sapore più realistico, rendendo meno necessari certi funambolismi di guida che nessuno si sogna di mettere in pratica nella guida di tutti i giorni, ed a volte francamente sconsigliabili.

Dico questo per puro egoismo, poiché essendo arrivato al termine della prova con largo anticipo (oltre sei minuti) sull'orario-limite, avrei visto di buon occhio una classifica basata sul rapporto litri/ minuti. Però l'errore è stato mio, il regolamento era quello e lo conoscevo; meglio avrei fatto ad usare più oculatamente del mio gruzzolo di minuti, come hanno fatto i migliori, che si erano accuratamente preparati il percorso e partivano con sul cruscotto fior di tabelle

di marcia. Addirittura c'è stato chi -

probabilmente per eccesso di zelo - è



Impegnate, come ai bei tempi, sulle strade del Mugello, ecco due Fiat 501 partecipanti alla manifestazione «veteran». A sinistra, la 501 del vincitore, della 1. cat. Tabucchi, a destra la 501 S del secondo, Massimo Pampaloni

### MUGELLO belle epoque

SCARPERIA - Le strade del « vecchio Mugello », alla vigilia della nouvelle-vague autodromo sono tornate teatro di una manifestazione veterana. 20 vetture d'Epoca si sono... date battaglia lungo i 65 chilometri dello stradale per la III Rievocazione Storica del Mugello, che il CAMET ha organizzato alla perfezione, in collaborazione dell'ACI Firenze. La manifestazione consisteva in una vera e propria gara di regolarità, come abbiamo detto di un giro del circuito stradale, con due controlli orari di Firenzuola e Montecarelli. Purtroppo a causa di altri raduni, i concorrenti non sono stati tanti, ma dobbiamo sinceramente ammettere che il successo è stato pieno. Tanti spettatori; sulle rampe del Giogo, la Casetta, la Futa, le Maschere, favoriti anche dal bel tempo, per vedere queste veterane salire con una certa disinvoltura, e cercare di mantenersi nel limite... di velocità.

Le vetture iscritte andavano dalle gloriose Fiat 508 Coppa Oro, alla Spider 4 marce, 508 CS, 508 Balilla, Bandini 1000, Ford B8V 1932, Alfa Romeo RL-SS 3000 1926, ancora Fiat 501, 1922, e 501 S Testa Silvani, l'Amilcar 1926, e per finire l'Alfa 2500 6C SS. Tutte vetture che avevano partecipato in tempi lontani alle più belle gare.

Intanto la Mugello Corse proprio alcuni giorni fa, ha inaugurato la sua quarta delegazione provinciale al Circolo Enal - Gruppo Sportivo Scarperia. Così dopo quelle di Empoli, S. Giovanni Valdarno e Prato la Mugello ha portato un'altra ventata di rilancio fra gli sportivi mugellani.

RIEVOCAZIONE STORICA DEL MUGELLO

LA CLASSIFICA

1. Celestino Tartara - Cat. 2 Fiat 508 CO, penalità 7; 2. Remo Tomassini - Cat. 2 Fiat 508 Siata, 15; 3. Raffaello Infante - Cat. 2 Alfa 2500 6CSS, 17; 4. Giuliano Semprucci - Cat. 2 Fiat 508 CS, 47; 5. N. Semprucci Cat. 2 - Fiat 508 CO, 77; 6. Bruno Brusa - Cat. 2 Fiat 508 CO, 109; 7. Massimo Tabucchi - Cat. 1 Fiat 501, 160; 8. Giorgio Frisoni - Cat. 2 Fiat 508 CO, 215; 9. Mario Marri - Cat. 2 Fiat 508 CO, 524; 10. Foribo - Cat. 2 Ermini, 531; 11. Massimo Pampaloni - Cat. 1 Fiat 501S, 544; 12. Scarmagnan - Cat. 2 Fiat 508 MM, 639; 13. Leporati -Cat. 2 Fiat 508, 671; 14. Marciano - Cat. 2 Bandini, 1.106; 15. Sangiorgi - Cat. 2 Fiat 508 CO, 1.288; 16. Forti - Cat. 2 Ford 8V, 5.841; 17. Pandolfi - Cat. 1 Fiat 501S, 5.875; 18. Ercoli -Cat. 1 Alfa RLSS, 6.294; 19. Luchini - Cat. 2 Fiat 508 CO, 6.443.

andato fuori tempo massimo, ed anche chi - prendendo anche i tornanti in quinta — è uscito di strada. Come in una gara vera, insomma.

Ad ogni modo, se non ho preso troppo sul serio la gara in sé, ho fatto tesoro degli insegnamenti che indubbiamente contiene, e che forse (debbo ammettere) il Mobil Economy Run non proporrebbe se non fosse così spudoratamente teso all' unico fine del consumare il meno possibile.

La prima verità, lapalissiana forse, la giro subito ai lettori: guidare è prevedere. La distrazione non solo è nemica della sicurezza, ma forse anche di più del consumo. Non immaginate neanche quanto si può risparmiare proiettando idealmente l'attenzione oltre al punto in cui l'auto si trova, il più avanti possibile. Verso quel camion in lontananza, verso

il semaforo di cui si intravvede appena il colore, alla colonna di vetture che si intuisce dietro la curva. E comportarsi di conseguenza. Al massimo, se proprio l' economia non è il vostro forte, andrete più svelti.

Tutto il « contorno » di comportamenti da « scozzese » deriva in pratica da questo. Quindi anticipi oculati nelle manovre, sia di frenata che di accelerazione, cercando di non perdere velocità inutilmente, ché il riacquistarla poi costa salato; abbandono immediato delle marce basse, dei colpi di gas inutili (« doppietta », addio...), delle curve fischianti. Tutte cose che vengono poi intuitive, di cui gli utenti della strada sono a conoscenza. Quanto alla voglia di metterle in pratica, è un'altro discorso.

Marco Magri

### 200 mila lire per il record sul BONDONE

TRENTO - Un premio speciale di 200 mila lire è stato stanziato dall'AC di Trento per il pilota che saprà abbassare il primato assoluto della corsa detenuto, con 10'50"43, dal toscano Mauro Nesti vincitore, su March-BMW, della Trento-Bondone 1973. Un premio speciale che va ad aggiungersi al ricco monte premi in palio - L. 5.480.000 - e alla Coppa Gianferrari - Trofeo AGIP nonché al Marlboro Trophy che verranno distribuiti

a fine gara. Sui tornanti del Bondone, da Montevideo di Trento a Vason, si inseguiranno, alla caccia del tempo migliore, le vetture del gruppo 9 - formula libera, del gruppo 8 - formula corsa internazionale (ovvero le monoposto F. 1, F. 2 e F. 3), del gruppo 7 - corsa biposto, del gruppo 5 - sport, del gruppo 4 - gran turismo speciale e quelle del gruppo 2 - turismo speciale. Saranno 17 chilometri e 300 metri tirati allo spasimo per la conquista di una vittoria prestigiosa in campo internazionale, visto che la Trento-Bondone '74 è ancora una volta valida per la

Le iscrizioni alla gara si sono chiuse venerdì 21 giugno.

classifica del Campionato d'Europa della

Montagna.

### Solo rinviato il debutto F. 2 di HENTON

LONDRA - Brian Henton ha fatto «sette su sette », nelle gare inglesi di F. 3 il due giugno a Cadwell Park; una settimana dopo a Silverstone è stato battuto nettamente da Tony Rouff su GRD-Vegantune. Per questa corsa la March ufficiale di Henton sembrava preparata in modo mediocre e «Supergallina» (così è chiamato Henton) pareva un po' troppo fiducioso. Aggiungiamo che Rouff ha corso una gara molto decisa, su pista bagnata, lasciando all'avversario il secondo posto. In questa competizione von Preussen si è d'un tratto messo in luce, dopo avere trascorso stagioni a girare sempre in mezzo al gruppo, infatti ha segnato il giro più veloce e ha strappato il terzo posto a Chateaubriand. Teleco è riapparso dal Brasile per fare la sua prima corsa di F. 3 dell'anno in Europa: per lo meno tre testacoda e piazzato all'ultimo posto (verso il termine della stagione scorsa si sarebbe detto che stesse per diventare uno dei primattori della formula). Tra parentesi, nella gara a Cadwell Maskell era arrivato secondo su Dastlé e Lawrence terzo su Ehrlich.

Tornando a Henton, pare che il suo debutto in F. 2 sia stato rinviato soltanto per via del ritardo alle officine March nel riparare le vetture danneggiate, il che ha impedito che se ne preparasse una nuova per Henton. Inoltre, avrebbe probabilmente pilotato la seconda March F. 1 in Svezia, se non fosse arrivato Wisell con sufficiente denaro di patrocinio per pagarsi una guida (mentre per ora Henton non ha versato alcuna somma di patrocinio nelle casseforti della March, ma soltanto dei successi in corsa!).

### Si corre sulla GARFAGNANA

• L'AC DI LUCCA ha confermato l'effettuazione della IV Coppa Alta Garfagnana, che si svolgerà il 20 e il 21 luglio prossimi. La gara vedrà ammesse le vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, 5 e sarà valida per il Trofeo della Montagna per i gruppi 2, 4, 5. Il percorso è stato al-lungato di 1 km. e i concorrenti dovranno quindi percorrere 8,500 km. La chiusura delle iscrizioni presso L'AC Lucca è fissata per il giorno 15 luglio.

### Nell'ALPI ORIENTALI non soltanto le STRATOS

### Il rally dei «ritorni»

UDINE - Decimo appuntamento (consecutivo) col Rally delle Alpi Orientali. La quinta prova del campionato italiano si annuncia « austera » ma sufficientemente nervosa. Nei 689 chilometri del percorso gli organizzatori friulani hanno disseminato quattordici prove speciali e se alcune di queste (in particolare quelle di monte Calvario e di Canalutto) appaiono brevi, altre come quelle di Forame e di Tramonti sembrano in grado di offrire validissimi motivi di interesse.

Sarà la gara dei ritorni questa organizzata dall'A.C. Udine. Innanzitutto il ritorno di Claudio De Eccher al quale nei primi giorni della scorsa settimana è stata tolta la bendatura che gli teneva immobile la spalla e che dopo una serie intensa di esercizi ginnici e di vigorose nuotate in piscina spera di aver riacquistato una condizione fisica accettabile per difendere, insieme a Salvador, la netta supremazia del gruppo tre.

Rientrerà, a patto che trovi una vettura competitiva, anche Arnaldo Cavallari che ha sfruttato la temuta indisponibilità di De Eccher per staccare il casco dal chiodo e rinnovare in tutta fretta la licenza. Rientrerà infine Vanni Tacchini che in questa stagione ha fatto solo una fugace apparizione all'Elba. Il popolare « Belvino» di Caltignaga avrà una Fiat-Abarth gruppo 4 curata direttamente dalla Casa, il cui appoggio è sottolineato dal « dirottamento » al suo fianco di Rossetti abituale copilota di Bacchelli che a sua volta sarà in corsa con un gruppo 5 (solo alla vigilia verrà deciso se quello più classico oppure derivato dall'XI/9) con Scabini.

Per restare in Casa Fiat, tre saranno le spider gruppo 4 iscritte dalla Fiat-Rally per Verini-Macaluso, Bisulli-Zannuccoli e naturalmente Tominz-Mamolo. Due Stratos per Munari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga ed una Beta Coupé (equipaggiata dal sedici valvole) per Pregliasco-Garzoglio. Per quest'ultima vettura, che è stata provata a lungo sia a Casale che a Groppello (dove domenica scorsa ha ottenuto il secondo posto proprio con Pregliasco dietro alla Fulvia di Ballestrieri) la gara udinese sarà una specie di prova generale. In base ai risultati verrà infatti confermata o meno la partecipazione al Rally Mondiale Mille Laghi.

A proposito della prova finlandese,

da notare che la Fiat ha preventivato di partecipare con quattro vetture affidate a Pinto, Paganelli, Barbasio ed Alen, mentre una quinta spider potrebbe essere data a Leo Kinnunen se le trattative col finlandese andranno a buon fine.

Tornando alle Alpi Orientali, fra i partecipanti (che dovrebbero essere intorno al centinaio di equipaggi), non mancheranno alcuni rapresentanti del rallismo austro-germanico. Già hanno provveduto ad iscriversi Rack e Dietmaier.

### DOVE e QUANDO vedere il RALLY

Udine h. 22,00 partenze 29/6 P.S. A Forame 1. h. 22,25 del 29/6

P.S. B Monte Calvario m. 23,31

P.S. C Cialla h. 0,10 del 30/6

P.S. D Canalutto h. 1,01 P.S. E Forame 2. h. 1,32

P.S. F Tramonti h. 3,24 P.S. G Sauris di Sopra h.

P.S. H Mieli h. 5,00 P.S. I Ligosullo h. 5,29 P.S. M Mileli h. 7,29 P.S. N Ligosullo h. 7,58

P.S. L Sauris di Sopra h.

P.S. O Caprizi h. 8,55 P.S. P Forame 3. h. 11,02

Udine h. 14,30 arrivi

### Anche la FISA (finalmente) premia il '73

SIENA - Venerdì 28 giugno, alla vigilia della seconda gara in programma sul nuovo autodromo del Mugello, presso il ristorante « Tre Laghi » di Scarperia, la FISA premierà i vincitori dei campionati federali 1973, nonché i vincitori di classe del Challenge FISA.

Esattamente quattordici saranno le scuderie premiate che elenchiamo in ordine alfabetico: Brescia Corse, vincitrice del

campionato Turismo e Gran Turismo, Città dei Mille, Piloti Senesi, Torino Corse e Mugello Corse rispettivamente seconda, terza, quarta e quinta classificate nello stesso campionato; del Grifone, prima nei campionati rallies nazionali e regolarità; del Lario, vincitrice dei campionati F. 3, F. Ford e F. 850; Gruppo sportivo Ascoli Piceno, vincitore del campionato della montagna; Lloyd Adriatico, primo classificato nei rallies internazionali, con la Scuderia Tre Gazzelle seconda; Meneghina, per l'affermazione nella F. Monza; Mirabella Mille Miglia per la vittoria nel campionato di F. Italia; Torino Corse, prima nel campionato Sport e Nord Ovest classificatasi seconda; S. Michele per il quinto posto nella montagna.

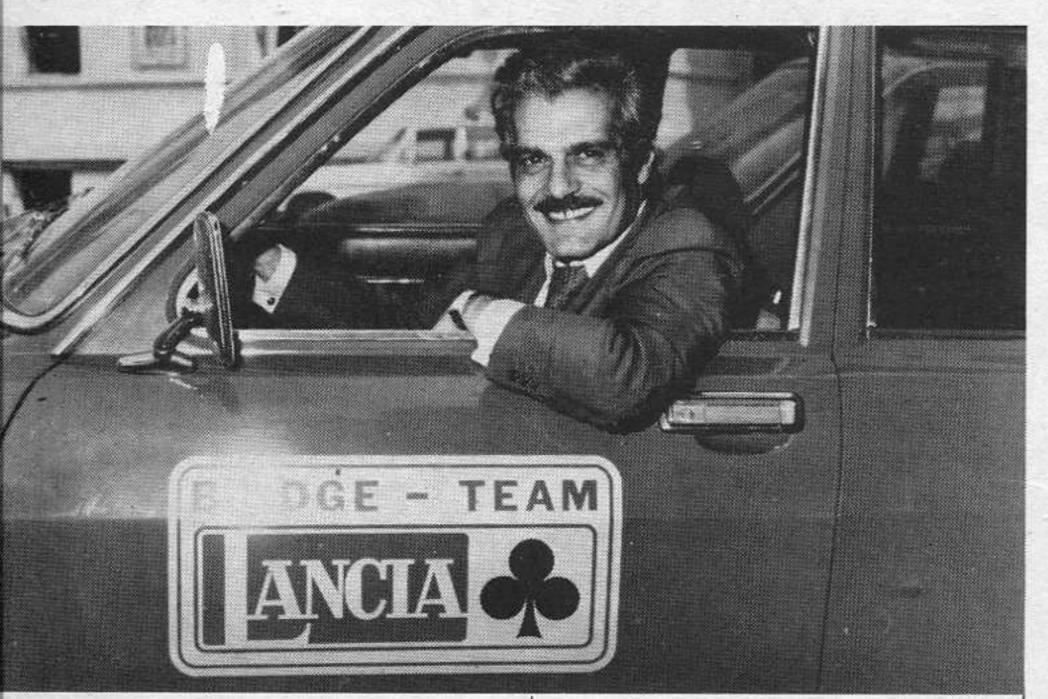




ROMA - L'ufficio stampa della Rai — l'organo preposto ai quotidiani contatti con i giornalisti — è ormai ridotto a un puro e semplice « sportello passacarte » dal quale si ottengono le « veline » dei programmi e nulla di più. Alla richiesta di un'informazione o di una precisazione qualsiasi ci si sente immancabilmente rispondere di rivolgersi al « servizio addetto ai lavori ». Con la conseguente preoccupazione, da parte di chi desidera notizie un po' più precise sui programmi settimanali, di trovarsi — nei diversi settori della macroscopica RAI — un cortese collega che possa illuminarlo.

Ma non basta. Perché tutto ciò può avvenire esclusivamente per telefono dato che la RAI — e in principal modo la sede centrale di Viale Mazzini 14 — è ormai diventata un bunker a cui manca (almeno a una prima e superficiale occhiata) solo l'ausilio di un buon numero di mitragliatrici e lanciamissili. Le forze di polizia (forse più utili da qualche altra parte) sono infatti piuttosto massicciamente schierate a difesa dei cancelli (chiusi) che non possono essere varcati da chicchessia. E tra i «chicchessia», si badi bene, ci sono anche i giornalisti. E pensare che all'interno della RAI non si conservano certo i tesori di Fort Knox! Tutt'altro. Basta seguire i programmi tv per rendersi conto che di «prezioso», là dentro, non c'è assolutamente nulla. Ne abbiamo la prova quotidianamente e, per ciò che ci riguarda più da vicino, anche settimanalmente.

### Fior di... record LANCIA



### OMOLOGATA la BETA coupé gr. 4

TORINO - Nonostante il periodo critico per l'automobile, il mese di maggio è stato un mese record per la Lancia, che ha venduto circa 7.000 automobili, un numero mai raggiunto dalla casa torinese neppure in congiunture ben più favorevoli. Sicuramente, hanno contribuito a questo exploit varie condizioni contemporanee, come il grande successo della Beta coupé (che si è posta anche fuori della probabile concorrenza dell'Alfetta coupé, per una questione di prezzo), e la «corsa» all'acquisto compiuta da molti potenziali clienti in vista dei temuti — e verificatesi — aumenti di prezzo.

Ma certamente, il successo della Beta coupé non è solo legato a contingenze straordinarie, trattandosi di una macchina veramente azzeccata, anche in funzione dell'impiego sportivo. Venerdì scorso, Paul Frere ha compiuto per conto della CSI l'ispezione alle 100 testate a 4

TORINO - Fior di campioni, per la Lancia. Ma non si tratta di un nuovo pilota, è Omar Sharif, il popolare attore che è entrato a far parte del Lancia Bridge Team per il quale gareggerà nei prossimi tornei in Europa e negli USA. Sharif parteciperà inoltre al prossimo torneo di Bridge di Cervinia, che si svolgerà dal 7 al 14 luglio nell'ambito della 10. riunione Lancia Hi-Fi, nel corso della quale vi sarà anche una gara automobilistica fra i piloti HF ed una di sci fra i campioni della nazionale

valvole per cilindro destinate ad equipaggiare la Beta coupé, che così dal 1. luglio sarà omologata in gr. 4 anche con questo importante particolare. Sempre in tema di omologazioni, per la Stratos si parla della sessione di ottobre per la sua entrata nel gr. 4

# La F. 1 da DIGIONE Come... LE MANS?

Avara più del solito, la nostra TV ha limitato le notizie riguardanti la « 24 Ore » di Le Mans a un breve, succinto servizio curato da Lino Ceccarelli su immagini — della partenza e dell'arrivo — pervenute dalla Francia. L'emittente francese, era stato detto alla vigilia della importante manifestazione, non ha offerto alla RAI la corsa al completo e neppure nelle sue fasi più salienti. Cosa che invece ha fatto con le altre televisioni, svizzera e jugoslava comprese, che dal nostro territorio, almeno fino a nuovo ordine, non possono essere più captate. Si potrebbe quindi giustamente ipotizzare che la TV francese, per suoi

### tv radio

### Programmi dal 26 giugno al 2 luglio

LUNEDI' 1

DOMENICA 30 Nazionale Ore 22,30 - La Domenica Sportiva.

TUTTI I GIORNI Secondo Ore 19,45 - Telegiornale sport (dal 1. luglio sul Nazionale alle ore 19,15)

### TV Svizzera

SABATO 29 Ore 22,35 - Sabato sport DOMENICA 30 Ore 17,50 - Domenica sport SABATO 29 Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 30 Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport
Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà

Programma nazionale

Ore 22,00 - La Domenica sportiva LUNEDI' 1 Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste

Ore 8,00 - Lunedì sport

### Dove e quando passa il RALLY (nonne) Montecarlo

MONACO - Gli organizzatori del Rally di Montecarlo per vetture antiche che si svolgerà dall'1 al 7 luglio, hanno designato Vallelunga e Palermo come due dei diciotto centri di partenza dislocati in tutta Europa.

Fra le località sede di controllo orario, altre quattro città italiane: Cosenza, Bologna, Trieste e Torino. In totale fra quelli in partenza e quelli in transito 75 concorrenti attraverseranno l'Italia per concentrarsi il 4 luglio ad Annency e da qui iniziare il percorso comune che li condurrà a Montecarlo. Le partenze da Palermo saranno date alle 6,08 del 2 luglio mentre dall'autodromo di Vallelunga la prima vettura prenderà il via alle 10,20 del 3 luglio. I passaggi da Cosenza, Bologna, Trieste e Torino sono previsti rispettivamente per le 19 circa del 2 luglio, le 21,40 del 3 luglio, le 14,50 del 3 luglio e le 7.30 del 4 luglio.

B

personalissimi motivi, provi una certa animosità nei confronti di quella italiana tanto da non « concederle », da anni ormai, la visione totale di una tra le sue più interessanti manifestazioni; ma, come abbiamo detto, si tratta solo di un'ipotesi che non trova riscontro con la realtà, visto e considerato che il prossimo Gran Premio di Francia verrà regolarmente trasmesso dalla nostra TV (e che la 24 Ore l'hanno avuta tutte le altre TV, Svizzera compresa). E' lecito quindi chiedersi: perché Le Mans no e Gran Premio sì? Proprio perché è alla RAI che non interessa quella gara e riesce a trovare, ogni anno, una più o meno credibile scusa per giustificarne l'assenza dai nostri teleschermi.

E' evidente, infatti, che se la « 24 Ore » interessasse i nostri calcistici dirigenti televisivi, si potrebbe ovviare alla « mancata offerta » della ORTF con l'invio sul posto di una troupe italiana. Cosa questa assolutamente « impossibile » considerata la scarsezza di telecamere e tecnici più volte accusata, a suo tempo, dall'allora capo dei servizi sportivi dottor Boriani. Oggi la ragione potrebbe presentarsi valida considerato l'enorme sforzo compiuto per assicurare la messa in onda di tutte le partite dei Campionati del Mondo di calcio. Ma per il passato? Il riferimento all'ieri, comunque, è del tutto casuale anche perché ciò che ci preoccupa maggiormente è il domani. Che si presenta tutt'altro che roseo. Anche per il costante e progressivo irrigidimento delle fonti di informazione televisive.

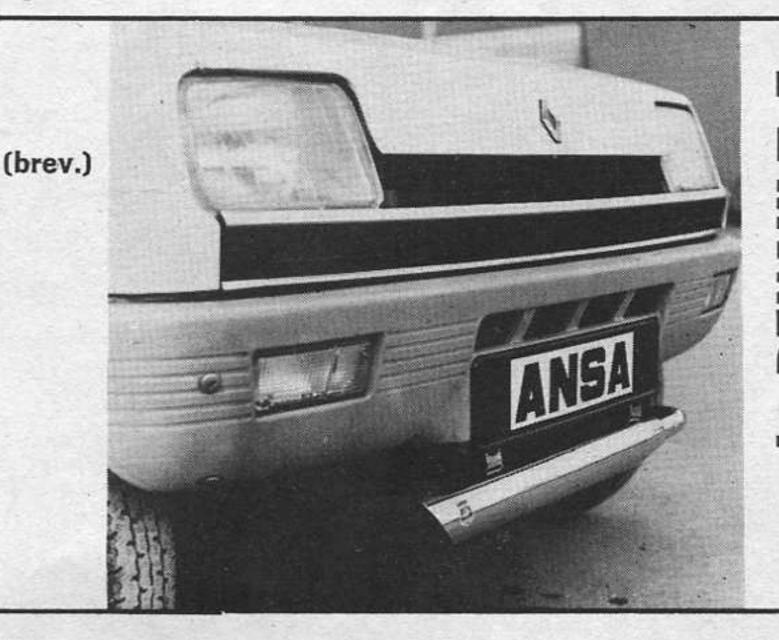
ZIJIMI WE

scarico - idea/salva paraurti nuovo da

nANSA marmitte



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



Gio' Luni

### 6 giorni SPRINT

### Dalla PISTA GIALLA

a quella d'ORO

troppe vicende

che non giovano



29 giugno, CIRC. DI JESI (AN) - gara naz. K 250, prova Camp. It. e cl. 125 cc; 29, CIRC. DI VITERBO - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 30, PISTA RYE HOUSE (Inghilterra) - Incontro junior Inghilterra-Italia-Olanda; 30, CIRC. DI ASCOLI PICENO - gara naz. cl. 100 e 125 cc.; 30, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Camp. Regionale; 30, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - cl. 100 e 125 cc ultima prova Trofeo Lombardini (notturna); 6 luglio, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 (notturna); 7, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3. prova Campionato Regionale; 7, PISTA AZZURRA - Jesolo - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 7, CIRC. DI LAMPORECCHIO (PT) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 13, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - gara naz. cl. 100 e 125 cc (notturna); 14, PISTA GIALLA - Giulianova - gar naz. cl. 100 e 125 cc; 14, PISTA GIUNTI - Falerna Lido - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 14, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc., Prova Campionato Regionale; 14, CIRC. DI BRUGHERA (PN) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 14, GARA IN SALITA ABRIOLA-PASSO DELLA SELLATA - Km 8,100, K 250, Trofeo della Montagna.

### Piloti ribelli e dirigenti da crisi

ROMA - Atmosfera tesa sulla Pista d'Oro per la gara conclusiva della classe 100, terza categoria, del troppo lungo (e mai più da ripetere) Trofeo d'Inverno dei Campioni. Erano a contatto piloti sprizzanti elettricità che avevano bisogno di essere condotti con tatto e con fermezza dagli Ufficiali di gara. Tatto e fermezza che sono venuti a mancare con la conseguenza delle cose più strane e riprovevoli, finite poi a «tarallucci e vino» per l'intervento di un noto personaggio per il quale «tutto è possibile».

Si doveva concludere e così è stato, ma con la confezione di una pagina veramente nera per il karting e con tante derisioni per le decisioni dei Commissari sportivi!

E' successo di tutto. Un pilota non si ferma all'esposizione della bandiera nera per motivi tecnici e infischiandosene della segnalazione categorica finisce per vincere; un altro che almeno all'arrivo avrebbe dovuto essere squalificato per condotta scorretta e invece diventa secondo, mentre quello che per i succitato motivi avrebbe dovuto essere il vincitore, diventa terzo, subendo un torto che sorvola la giustizia sportiva. Infine, un direttore di corsa che passa per essere uno dei più qualificati, che va bellamente «in barca», mentre i commissari sportivi per salvarlo hanno sbagliato tutto anche loro.

Non vi sono commenti da fare, né parole grosse da spendere: vedremo come si regoleranno la CSAI e il CNK. Pertanto nessun accenno alle gare della 3. categoria, se non il fatto di porre in giusta luce il continuo progredire di Pirto e la sportività di molti concorrenti giunti dopo i primi tre.

Fabrizio Patuelli è invece il vincitore non discutibile della gara mista di 1. e 2. categoria della classe 100. Patuelli ha dominato come ha voluto, ed anche lo stesso Elio De Angelis in verità non in giornata perfetta. si è dovuto arrendere. Dietro il vincitore, Domenichini, che nulla tralascia sulla pista di Roma per prove di buon valore sportivo. Nella seconda categoria della 125 fermo Giannini già al primo giro, la lotta è stata più vivace e più incerta. Ha vinto infine Panzolini su Moretti e Ferioli. Assente Siena nella prima categoria della stessa classe, Marcaccioli, che sta un poco la volta ritornando il brillantissimo pilota degli anni «70», ha conquistato la sua prima vittoria da quando è ritornato nelle piste. Una vittoria probante perché riportata su Gardelli e Naddeo, il che non è poco.

### LE CLASSIFICHE

Classe 100, 1. e 2. cat. - 1. Fabrizio Patuelli; 2. Domenichini; 3. De Angelis E.; 4. Patuelli Flavio; 5. Ventura; 6. Sarasini; 7. Bonafine.

Classe 100, 3. cat. - 1. De Angelis R.; 2. Fabi; 3. De Cesaris; 4. Pirro; 5. Salvati; 6. Vincenzi.

Classe 125, 2. cat. - 1. Panzolini A.; 2. Moretti; 3. Ferioli; 4. Todini; 5. Proietti; 6. Tarulli.

Classe 125, 1. cat. - 1. Marcaccioli; 2. Gafdelli; 3. Naddeo; 4. Chiodi; 5. Giannini.

GIULIANOVA La quarta prova del Campionato Italiano Scuderie della 125 sarà ricordata un po' da tutti per la jella che l'ha perseguitata sin dalla vigilia. Un certo diffuso malumore, messo in giro un po' da qualche scuderia forse per il tracciato non perfettamente aderente ai propri gusti (ma pur sempre valido come quello di tante altre piste), è sfociato poi nella mattinata di domenica in una specie di «autoritaria imposizione» anche con minacce, per non gareggiare, ed è stato il motivo del primo ostacolo per un regolare andamento della manifestazione. Quando però i rivoltosi hanno visto e capito che la gara veniva lo stesso effettuata, perché i commissari sportivi hanno ritenuto il motivo esposto solamente pretestuoso, hanno fatto buon viso a cattivo gioco, ritornando nella normalità sportiva. Rientrato tutto nel binario della regolarità, è venuta la pioggia a rendere più pesante la conduzione delle gare e le stesse prestazioni dei piloti.

La Scuderia Naddeo ha sbaragliato il campo e, buon per gli avversari, se nella seconda delle finali, sia rimasto fermo Gardelli per noie ai freni, perché ben più pesante sarebbe risultata la prova per le Scuderie Tricolori a Mille Miglia. Veramente di tutto rilievo la prova della

scuderia Panzolini che dall'ottavo posto è passata al quarto.

Fra le individualità hanno fatto spicco Gardelli, Naddeo, che si avvia ad essere quello del 1967, Cavecchi, Perlini ed il solito Giannini. Adesso la lotta per il Campionato è ristretta tra le Scuderie Tricolore, Naddeo e Mille Miglia. L'ultima prova in data e luogo da stabilire, ma che sarebbe opportuno far svolgere su una pista altamente qualificata, sarà veramente dura sotto ogni profilo.

### LE CLASSIFICHE

Classifica individuale 1. cat. - 1. Perlini; 2. Vitali; 3. Monti; 4. Cavecchi; 5. Naddeo; 6. Geminiani; 7. Pavesi; 8. Gardelli; 9. Del Vecchio; 10. Silvestri; 11. Marcaccioli; 12. Giardinieri; 13. Randi; 14. Vanaria; 15. Natali; 16. Copparoni.

Classifica individuale 2. cat. - 1. Giannini; 2. Panzolini; 3. Melonaro; 4. Tafuni; 5. Mancini; 6. Vischioni; 7. Barbieri; 8. Zullo; 9. Zama; 10. Perticaroli; 11. Gardoni; 12. Ganapini; 13. Gori; 14. Melonari.

Classifica 4. prova - 1. scuderia Naddeo; 2. Tricolore; 3. Panzolini; 4. Mille Miglia; 5. Firenze Corse; 6. Fano-2; 7. S. Pancrazio; 8. Adriatico.

Classifica dopo la 4. prova - 1. Scuderia Naddeo; 2. Mille Miglia; 3. Tricolore; 4. Panzolini; 5. Fano/2; 6. Firenze Corse; 7. S. Pancrazio; 8. Savarna; 9. aiano; 10. Fano/1; 11. Adriatico; 12. Mantova; 13. Magnus.

### Volete partecipare ai tricolori 100?

ROMA - Con circolare n. 21/74, la FIK comunica che il Campionato Italiano conduttori karting della classe 100, prima, seconda e terza categoria, avrà luogo in prova unica sulla Pista d'Oro di Roma nei giorni 14 e 15 settembre 1974. Le iscrizioni dovranno essere inviate alla Federazione Italiana Karting (Roma, via Solferino, 32) entro e non oltre il 20 agosto e dovranno tassativamente essere accompagnate dalla tassa di L. 4.000. La Pista d'Oro sarà a disposizione dei piloti per prove libere dalle ore 9 alle 12 e dalle 16 alle 20 di venerdì 13 settembre; sabato 14 settembre, dalle 8 alle 10 si svolgeranno le verifiche tecnico-sportive, dalle 10 alle 11 ancora prove libere, dalle 11 alle 12 le prove ufficiali della 3. cat., dalle 12 alle 13 quelle della 2. cat. e dalle 13 ale 14 quelle della 1. categoria. Eventuali recuperi avranno luogo sempre nella giornata di sabato a cominciare dalle ore 16, mentre le gare si svolgeranno domenica.



MILANO - Dalle partenze ai Gran Premi automobilistici alle partenze ai Gran Premi di golf (magari per sfuggire al... complesso Dinoplex!): la Magneti Marelli si è fatta sponsor dell'open Radiomarelli che si è svolto a Carimate (Como) la scorsa settimana e a cui hanno partecipato i più noti professionisti italiani. Nella foto, il colpo d'arrivo di Roberto Paris

### TUTTO... zucchero a BRESCIA

BRESOIA - Un Enrico Cavalleri in netta ripresa, un Vitali che comincia a carburare av vicinandosi gli appuntamenti agonistici di grande importanza ed una placida giornata sportiva, sono gli elementi che hanno caratterizzato le gare di Brescia. Cominciamo da Marino Vitali, che dopo un periodo d assestamento del mezzo, ha iniziato la scalata agonistica, vincendo a Brescia in modo netto su tre avversari, che specie sulla pista amica hanno opposta una resistenza più che accanita. Il compito del Campione d'Europa è stato invero facilitato da un lieve cedimento di Silvestri nella prima delle due finali, ma in buona sostanza il fanese è stato più continuo.

Il torinese Cavalleri, sta tornando il pilota spauracchio della terza categoria. A Brescia ha maltrattato tutti anche se gli avversari erano del calibro di Robazzi e Lazzarini. Alfieri, nella seconda, raccoglie i frutti della sua decisione nel retrocedere di categoria. E' più a suo agio e competitivo. Lo dimostra il fatto, che riesce a dominare conduttori come Crema, Lotteri e Massignan. Nella seconda categoria della 125 vittoria a sorpresa del veneto Bressan sui piloti locali, che non si aspettavano di essere aggrediti da tanta superiorità. Alle spalle del veneto Marangoni

LE CLASSIFICHE

e Vischioni.

cl. 100 - 2. cat.: 1. Alfieri; 2. Crema;
3. Lotteri; 4. Massignan; 5. Gianniberti.
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Cavalleri; 2. Robazzi;
3. Lazzarini; 4. Mellaro; 5. Marchina.
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Vitali; 2. Silvestri;
3. Mazzola; 4. Baccanelli; 5. Levié.

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Bressan; 2. Marangoni; 3. Vischioni; 4. Caffi; 5. Pinzoni.

### II GUZZI K spopola a VARANO

VARANO - La formula K. 250, pur con i suoi atuali limiti meccanici, quando viene portata a gareggiare su tracciati ove possa esprimere le proprie caratteristiche tecniche, dimostra la sua validità sportiva e propedeutica, tanto che vien fatto di domandarsi il perché del suo languire e la staticità in fatto di adepti.

Quest'annata agonistica dovrà essere ricordata per un motivo tecnico di grande interesse, l'avvento cioè del propulsore Guzzi 250 che ha annullato la supremazia dei motori esteri, come Montesa e Bultaco, portando nella formula una ventata di nuovo interesse. Italo Ider che a Varano ha potuto chiedere al mezzo il meglio che potesse esprimere, si è preso il lusso di varcare il limite dei 100 kmh, una media mai toccata, sinora, dal K 250.

Ider non ha incontrato difficoltà a collezionare la sua seconda vittoria consecutiva, ostacolato soltanto inizialmente dal fratello Ulisse costretto poi a fermarsi per qualche giro per il cedimento di una gomma. Italo Ider ha doppiato tutti gli avversari, fra i quali anche un Massimo Burattti non in condizione e un egregio Maiolino.

1. Italo Ider; 2. Buratti; 3. Maiolino; 4. Pasini; 5. Cagnoni; 6. Larussa; 7. U. Ider; 8. Evarchi; 9. Vanaria; 10. Marino; 11. Chiarini; 12. Fadani; 13. Galimberti.

CLASSIFICA