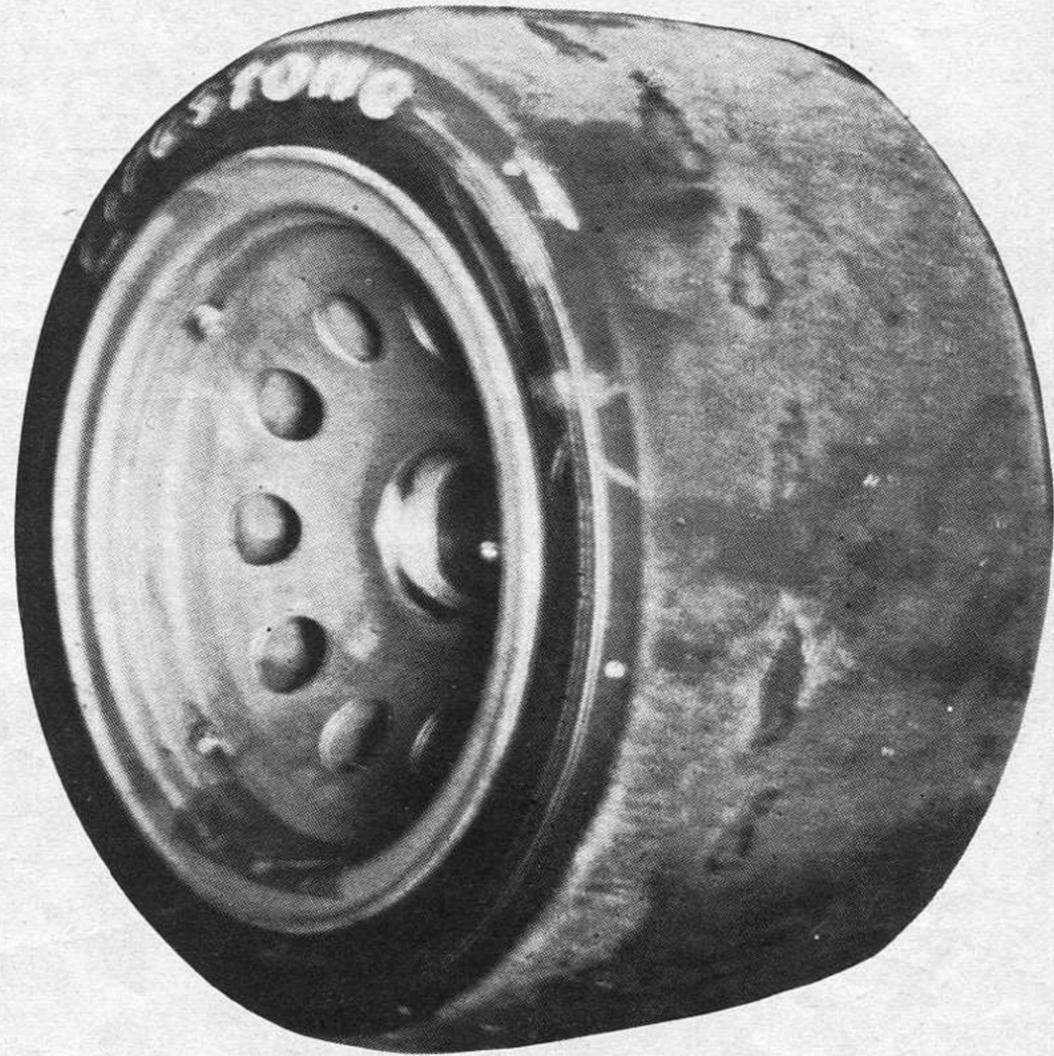


Due volte sfortunata la squadra del quadrifoglio
nella 1000 austriaca (che poteva ripetere MONZA)

GOMME dolci ALFA amarara



Dieci gomme dechappate, questo l'amaro bilancio di una giornata che avrebbe potuto essere decisiva per un rilancio Alfa nel Mondiale Marche

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Che la fortuna sia una delle componenti del successo è cosa risaputa. E che la fortuna aiuti quest'anno la Matra Simca a conquistare il secondo titolo mondiale pare sia ormai fatto scontato. La fortuna ovviamente ha molte facce, ed in questi giorni essa ha trovato — a favore delle macchine francesi — quelle assolutamente imprevedibili di un incidente stradale che ha menomato in maniera decisiva Arturo Merzario, oltre che quella di una improvvisa moria di gomme che è stata la chiave di tutta la mille chilometri austriaca.

A cose regoiari, con le macchine che avessero potuto dare tutto quello che avevano da dare, e coi piloti in grado di esprimersi al meglio, la vittoria che la Matra Simca ha colto ancora e che fa quinto successo consecutivo forse non sarebbe venuta, o, almeno, non sarebbe stata così agevole. Ickx ha dimostrato di essere almeno forte quanto i più forti della squadra avversaria, e siamo certi che un Merzario in condizioni normali sarebbe stato leggermente più forte di Ickx. Fate il conto e le somme e vedrete che almeno questo equipaggio, per la squadra italiana, era in grado di combattere con successo contro il migliore degli equipaggi francesi, che non era quello che ha vinto, cioè la coppia ormai famosissima e classica Larrousse-Pescarolo, superabbonati alla vittoria,

ma quella Beltoise-Jarier che in linea teorica sono più veloci.

In linea pratica sono ancora Larrousse e Pescarolo che vincono, facendo cinquina e cento punti in classifica mondiale per questa Matra che si avvia al campionato mondiale 1974. Non è ancora finita, siamo d'accordo, e ci sono ancora quattro corse da disputare, per cui i risultati possono alla fine essere diversi da quelli che appaiono adesso. Però cinque vittorie sono tante e per le Alfa che possono ancora sperare occorrerebbe che adesso venissero quattro vittorie di fila.

Al lume di quello che si è visto in Austria le possibilità di successo dell'Alfa esistono, e come era avvenuto a Monza sono offerte dai percorsi veloci. Dopo Monza ci sarebbe stata Spa, a dare alle Alfa un altro successo, ma a Spa le Alfa non sono state mandate, e proprio quella storia non riusciamo a digerirla. Poi non sono state mandate a Le Mans e quindi abbiamo dovuto aspettare questa gara austriaca per constatare che... avevamo ragione di pretendere che il campionato mondiale 1974 poteva essere dell'Alfa Romeo e con una certa facilità. La fortuna della Matra-Simca sta anche in queste cose curiosissime che se sono contro la logica e contro il buon senso, sono tuttavia perfettamente inquadrabili nell'andazzo politico-pratico che «allietta» la nostra vita quotidiana.

La fortuna che entra come componente

della vittoria Matra di oggi è stata data, come dicevo, dapprima con la menomazione di Merzario, poi dal cedimento stupefacente delle gomme che le Alfa hanno utilizzato. Ben dieci. Non lo si è capito bene, perché quelli della Firestone dicono che alla Gulf avevano le stesse gomme, identiche e quelli della Gulf non hanno avuto la serie di de-cappaggi che hanno colpito le macchine italiane. Ci deve essere per forza qualcosa di particolare nelle Alfa Romeo, vuoi nelle macchine più pesanti, vuoi nei motori più potenti, vuoi nei piloti che andavano più forte, perché siano stati i battistrada delle Alfa Romeo a cedere. Certo che alla fine i tecnici Firestone si sono scusati e garantiscono che a Watkins Glen porteranno mescole più dure, rispetto a queste tenere.

Il fatto è che per tre quarti d'ora abbiamo avuto la bella visione della rossa Alfa Romeo di Ickx che stava davanti alla Matra Simca di Pescarolo e poi la serie di fermate che hanno pian piano fatto smorzare anche i più accesi entusiasmi, e svanire le più accese illusioni.

Non crediamo che Jarier, anche se lui lo dice, avesse potuto andarsene indisturbato. Dietro di lui, proprio a ruota, Ickx era ben attaccato fin dall'avvio che è stato veramente tirato come se si trattasse di un

Franco Lini



Così (in 36)
al via...

Matra Simca 670 B (Pescarolo-Larrousse) 1'35''97	Matra Simca 670 B (Beltoise-Jarier) 1'36''44
Alfa Romeo 33tt12 (Stommelen-Reutemann) 1'36''66	Alfa Romeo 33tt12 (Merzario-Ickx-Brambilla) 1'37''49
Alfa Romeo 33tt12 (de Adamich-Facetti) 1'38''84	Gulf Ford (Bell-Hailwood) 1'38''85
Porsche C. Turbo (Muller-Van Lennep) 1'46''37	Porsche C. Turbo (Schurti-Koinigg) 1'47''30
KMW Porsche SP30 (Muller Perschl-Braun) 1'47''98	Ligier Maserati (Chasseuil-Migault) 1'48''02
Lola T 294 (Heavens-Laquette) 1'48''69	Chevron B 26 (Hine-Grob) 1'48''84
Ligier Maserati (Serpaggi-Jaussaud) 1'50''27	Chevron B 26 (Dupont-Beckers) 1'51''67
Porsche 908/3 (Ferrier-Blancpain) 1'52''31	Chevron B 26 (Smith-Roberts) 1'52''87
Lola T 294 (Birchenough-Zanuso) 1'53''93	Chevron B 23 (Long-Lloyd) 1'54''09
Chevron B23 (Harrower-Jones) 1'54''25	Porsche Carrera (Bertrams-Eckberg) 1'55''23
Porsche 908/3 (Jost-Kauhsen) 1'55''56	Porsche Carrera (Keller-Kremer-Heyer) 1'55''83
KMW Porsche SP30 (Hild-Anspann) 1'56''04	March 74 S (Johnson-Stubbs) 1'56''07
March 74 S (Sheldon-Saborin) 1'56''11	Porsche Carrera (Barth-Pesch-Schickentanz) 1'56''89
Porsche Carrera (Loos-Schenken) 1'57''02	Porsche Carrera (Ballot Lena-Wollek) 1'57''09
Porsche Carrera (Heyer-Wisell-Keller) 1'57''17	Porsche Carrera (Haldi-Fernandez) 1'57''52
Porsche Carrera (Maurer Stroh-Ausserhofer) 1'58''11	Porsche Carrera (Zbinden-Cheneviere) 1'58''95
Porsche Carrera (Rojas-Rebaque-Van Bueren) 1'59''19	Porsche Carrera (Schon-Borri) 1'59''71
Skorpion (Raymond-Muller) 2'06''0	Chevron B23 (Scott-Barrios) 2'08''24

1000 KM AUSTRIA

gara internazionale di velocità e durata, valida quale sesta prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito dell'Osterreichring di 5911 metri, 30 giugno 1974

...e (in 19)
al traguardo

1. Matra-Simca (Pescarolo-Larrousse) 170 giri in 4.51'20''27, media 206,95 kmh; 2. Alfa Romeo (de Adamich-Facetti) a 3 giri; 3. Matra Simca (Beltoise-Jarier) a 4 giri; 4. Gulf Ford (Bell-Hailwood) a 4 giri; 5. Alfa Romeo (Merzario-Ickx) a 18 giri; 6. Porsche Turbo (Van Lennep-Muller) a 19 giri; 7. Chevron B25 (Scott-Barrios) a 22 giri; 8. Chevron B23 (Harrower-Jones) a 23 giri; 9. Porsche Carrera (Keller-Kremer-Heyer) a 23 giri; 10. Porsche Carrera (Wisell-Keller) a 23 giri; 11. Porsche Carrera (Loos-Schenken) a 25 giri; 12. Porsche Carrera (Barth-Pesch-Schickentanz) a 25 giri; 13. Porsche Carrera (Bertrams-Eckberg) a 25 giri; 14. Porsche Carrera (Rojas-Rebaque-Van Bueren) a 26 giri; 15. Lola T 294 (Birchenough-Zanuso) a 26 giri; 16. Porsche Carrera (Haldi-Fernandez) a 26 giri; 17. Porsche Carrera (Zbinden-Cheneviere) a 29 giri; 18. Porsche Carrera (Schon-Borri) a 30 giri; 19. March 74 S (Sheldon-Saborin) a 31 giri.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Gran Premio. E Pescarolo, anche lui a ruota, certo non pensava a tattiche da gara di durata. Quindi le macchine ed i piloti erano almeno in eguaglianza, e quando si pensò a quello che Ickx ha sempre saputo fare nelle gare lunghe, possiamo anche dire che forse era il belga a non tirar fuori tutto quello che poteva dare.

La fortuna della Matra è stata data anche dalla immunità della macchina vincente ai contrattempi. Pare destino, ma da qualche tempo se deve accadere qualcosa alle Matra, questo qualcosa accade soltanto sulle altre vetture, mai su quella di Pescarolo e Larrousse, o, se accade, è subito bilanciato da un avvenimento favorevole, come è accaduto a Le Mans. Comunque sia adesso siamo qui a constatare come la coppia Larrousse-Pescarolo, oltre che brava, è anche fortunata, come siamo a constatare la sfortuna di altre coppie. Jarier-Beltoise, restando alla Matra Simca, non possono dire di aver molta fortuna, in queste gare.

La corsa si era presentata sotto buoni auspici, con la presenza di Ickx in testa. Poi le vicende sono state modificate da una evoluzione che ha via via mortificato gli italiani, ma la vera sostanza di questa prova sta nella dimostrazione di come le Alfa Romeo possano ancora pretendere di vincere, anche se non sono sullo stesso piano delle altre per qualche aspetto. I loro motori sono fortissimi, e lo si vede, e ba-

gio, rappresentato dalla solidità, dalla eccellente profilatura, dalla buona tenuta di strada, e in corse come queste soprattutto dal minor consumo. Poteva giocare col risparmio di un paio di rifornimenti, per ottenere la vittoria sulle più potenti Matra Simca ed Alfa Romeo, e stava per giungere al risultato quando ha avuto anche lei il momento di sfortuna, perdendo di colpo quello che aveva costruito. Però ha dato la sua bella dimostrazione, e nei box avversari non erano poi tanto tranquilli come volevano far sembrare.

La corsa è andata come vi racconta Zogli a parte. Le vicende sono state interessanti, ed emozionanti, cosa inconsueta da un po' di tempo in qua, per una corsa di mille chilometri. Vi sono state anche cose interessanti oltre la frontiera del risultato immediato, degli avvenimenti localizzati nel tempo. Il confronto tra le Porsche Turbo e le Ligier Maserati continua ad essere anticipazione di quello che il futuro made in CSI ci sta preparando. Ormai, anche se c'è gente che continua ad illudersi che le cose cambino, la sorte delle macchine Sport Prototipo da tre litri, così come sono adesso, appare segnata. Ed il futuro dovrebbe essere di chiara matrice differente, una matrice che trova nelle vetture di produzione la sua ispirazione. Non nella silhouette, per carità, e ne siamo felici, ma in sostanza un ritorno alle vere basi di ispirazione del Campionato Marche tal quale era stato concepito tanti anni

PERCHE' non ancora ASSEGNATO il TITOLO

Classifica del Mondiale Marche (dopo 6 prove)

	MONZA	SPA	NRBURG-RING	IMOLA	LE MANS	ZELTWEG	TOTALE
Matra Simca	—	20	20	20	20	20	100
Alfa Romeo	20	—	15	15	—	15	65
Porsche	8	12	6	8	15	6	55
Gulf	10	15	10	—	10	10	55
Chevron	1	—	3	2	—	4	10
Ferrari	—	—	—	—	8	—	8
Lola	6	—	—	—	—	—	6
Ligier	3	—	—	—	3	—	6
Alpine Renault	—	—	1	—	—	—	1
AMS	—	—	—	1	—	—	1

L'ALFA matematicamente può ancora sperare

Anche se ormai appare molto improbabile che l'Alfa Romeo possa vincere tutte le restanti prove del Mondiale, questa possibilità rimane ancora aperta per la casa italiana (sempre che si organizzino effettivamente ancora le quattro gare in programma). A questo punto l'Alfa dovrebbe vincerle tutte e non lasciare arrivare la Matra seconda per più di tre volte, cosa che appare, dopo le cinque vittorie consecutive della marca francese, non facile.

BATTUTO IL RECORD SUL GIRO

● Il record sulla distanza, appartenente sempre alla coppia Pescarolo-Larrousse (sempre su Matra Simca) di 4.48'57''80, media 208,630 rimane imbattuto.

● Abbassato il record sul giro, appartenente a Cevert (Matra Simca) in 1'38'' e 30, media kmh 216,570, da Jacky Ickx (Alfa Romeo 33tt12) in 1'35''81, media kmh 222,10.

IL PROSSIMO APPUNTAMENTO

La prossima prova del Mondiale Marche, la settimana, sarà la 6 Ore di Watkins Glen in programma il 28 luglio sul circuito di Watkins Glen (Stati Uniti) di 5.430 metri. Il record è di Pescarolo-Larrousse (Matra Simca) che hanno coperto in 6 ore 199 giri alla media di kmh 179,040 (1973).

sterebbe un poco più di tranquillità nel lavoro dei loro tecnici per portarle sul piano della eccellenza anche per il resto. Che le macchine fossero buone lo sapevamo. Lo avevamo visto a Monza, nelle prove di Le Mans, ed anche a Imola, col Merzario ante-Galli scatenato a tenere il passo delle Matra. Solo al Nurburgring, dove la componente peso ha molto valore, esse erano state inferiori alle Matra, ma una corsa non poteva inficiare tutta la stagione, se questa stagione fosse stata condotta con criteri normali.

La Gulf ha portato qui una macchina soltanto, e le sarebbe bastata, a far successo, se non fosse intervenuto un guasto mai accaduto prima, e che forse è il prezzo che la Gulf deve pagare, come le gomme sono state quello pagato dalle Alfa Romeo. La Gulf ha nella carenza di potenza il suo punto debole, ma ha anche qualche punto di vantag-

fa. Quindi ecco che le gare di macchine come le Porsche Turbo e le Ligier Maserati diventano interessantissime da seguire, pur se per il momento sopraffatte interamente da quelle più potenti. Oggi le Porsche Turbo si sono barcamenate come potevano, anche se qui hanno potuto far meglio di altrove. Una è scomparsa e l'altra finisce bene. Le Ligier Maserati invece non sono all'arrivo. Una — ed era la meglio guidata — ha rotto subito, e banalmente, un pistone, come era già accaduto nelle prove di Le Mans, per cui c'è da pensare che vi sia un difetto di costruzione o dimensionamento di questi organi. Una cosa in fondo non grave. L'altra è uscita di scena per un errore di guida, che ha provocato un impatto piuttosto rude contro ostacoli solidi. Per cui anche se non è all'arrivo non si può dire che la Ligier Maserati sia stata battuta.



Ecco come si è ridotta la Iso Fidia di Arturo Merzario nell'incidente stradale dopo Villach. Sotto, il punto dove la vettura è uscita di strada



Causato da acquaplaning l'incidente stradale in vigilia MERZARIO ha corso da... mummia

KNITTELFELD - Giovedì 27 giugno; strada nazionale che dalla frontiera italiana porta a Vienna. Come già in Italia, anche in questa zona imperversano temporali, in qualche punto abbastanza violenti. La ISO-FIDIA di Arturo Merzario sta avvicinandosi alla Stiria, ma è ancora in Carinzia, dalle parti del lago Och, subito dopo Villach. La strada è bagnata, ma in maniera normale, per la pioggia che cade fitta. Ad un tratto sull'asfalto compare una gran pozza d'acqua, vero e proprio strato alto parecchio, e su questa pozza le ruote della Iso perdono aderenza per il classico fenomeno dell'acquaplaning.

In questi casi non c'è nulla da fare, almeno finché le ruote non riprendono contatto con l'asfalto e quindi trazione o direzionalità.



In alto a destra, Arturo formato « mummia » ha preso con filosofia anche questa nuova disavventura. Solidale più che mai la moglie Anna che gli sedeva a fianco al momento dell'incidente

La ISO di Merzario era in curva, verso sinistra. La perdita di aderenza la fa andare dritta, e fuori dal limite stradale. Un fossatello, e la macchina cade di fianco, rotolando poi su se stessa nel tipico « tonneau » che fa sbalottare all'interno i due occupanti, Merzario e la moglie Anna. La ISO si ferma dall'altra parte del fossato. Tetto in basso e ruote in aria.

E rimane così per parecchio, perché nessuno si ferma ad aiutare, per molti minuti. Forse quelli che passavano hanno creduto che la macchina fosse uscita di strada parecchio prima, o forse non la vedevano bene, data la pioggia. Fatto sta che Merzario e sua moglie restano nella molto scomoda posizione per parecchio, fino a che finalmente qualcuno si accorge di loro.

I soccorsi arrivano ed i due vengono tirati fuori. La macchina è conciata male, ma per fortuna è grossa e solida ed ha resistito bene. Apparentemente Merzario e sua moglie non hanno ferite, ma le contusioni sono state tante. Sul momento i dolori sono limitati, come accade in questi casi poi, col passare del tempo, aumentano.

All'ospedale di St. Veith, i controlli hanno stabilito che i danni personali non sono stati rilevanti: per la signora Anna contusioni al braccio destro ed alla gamba sinistra. Dolorose ma non



preoccupanti. Per Merzario le cose sono un poco più serie: incrinatura di tre costole a sinistra, e contusioni sparse un poco dappertutto; alla regione scapolare, alle gambe.

Merzario tuttavia riesce ad arrivare subito a

Zeltweg, dove lo attendono quelli dell'Alfa Romeo. Pur camminando con precauzione, perché gli fa male dappertutto, sta in piedi e col suo morale di ferro afferma che tutto passerà presto e che correrà.

Il giorno dopo è infatti in pista, al volante della sua macchina, e compie qualche giro lentamente, per verificare le sue condizioni. Scende e dice che ce la farà. Va poi a farsi fasciare il torso, per contenere i movimenti del torace, e del collo per non dover compiere certi movimenti che interessando la muscolatura delle spalle gli procuravano delle fitte. In queste condizioni è ancora in pista il sabato, e le cose vanno meglio. Massaggi e riposo leniscono i punti doloranti. Ha il morale altissimo e non soltanto dice che correrà, ma afferma con un mezzo sorriso che la gara la vincerà lui con Ickx.

All'Alfa intanto hanno pensato ad una eventuale sostituzione di Merzario, se non potrà correre. Viene chiamato Vittorio Brambilla che arriva subito. E sabato anche Brambilla è in pista, a prendere contatto con la macchina ed a fare i giri di qualificazione. Ma la « grinta » di Arturo avrà ragione, anche se stavolta sarà lui a fare un solo turno di guida in gara.

C'è stata la bella solita battaglia delle Porsche Carrera, a tener desto l'interesse anche quando le cose si erano chiarite in testa. E poiché si sono visti su queste macchine piloti di gran nome, come Schenken o Wisell, ecco che vien fatto di pensare a quanto ci diceva Giorgio Schon alla vigilia della corsa, quando con una certa irritata malinconia ci faceva rilevare come di italiani ce ne fossero pochini, in giro.

La gente che fa dello sport non sta tanto a guardare alle convenienze pubblicitarie personali, in giro per il mondo, ma corre per il gusto di correre. Non va certo in cerca di facile gloria chi sale su una Porsche Carrera in gare nelle quali ci sono delle Alfa Romeo o Matra Simca o Gulf. Eppure si sono visti piloti di nome fare la loro gara per benino. E battendosi come se dovessero farsi conoscere adesso. Quello che Schon voleva dire, e

che in quello che scriviamo da vent'anni lo potete ritrovare, è che sarebbe bene che si diffondesse da noi una mentalità nuova. Che in sostanza è quella tranquilla, ma seria, di gente come Vittorio Brambilla che, appena interpellato, ha fatto subito quello che era logico, ed è venuto qui, senza peraltro andar in giro a battersi il petto affermando chissà cosa. Vittorio Brambilla è con Merzario il nostro miglior pilota di oggi, eppure non ha fatto preziosismi. Chissà che dicendo queste cose non riusciamo a far capire come sia necessaria un poco di umiltà e molta buona volontà vera, a far crescere anche da noi l'erba buona...

A proposito di Schon, qui c'è stata una stranissima manfrina a base di pretesti curiosi, per limitare al massimo il numero dei partenti, sotto i pretesti più diversi. La serie di fatti che hanno portato poi anche

la Porsche Carrera degli italiani Schon e Borri a partire, con soddisfazione di quelli della Tam Auto che li seguivano, è stata abbastanza grottesca. E speriamo che il delegato italiano che era qui e che ha aiutato a risolvere il problema (Lazzaretti), lo dica bene e completamente alla nostra CSAI, perché se ne traggano le conclusioni che si impongono.

Tra la gente che non ha avuto paura di venire a correre su un percorso duro come questo, e difficile, c'era anche la Christine Beckers che ha avuto finalmente a Le Mans l'appagamento ed il riconoscimento dei sacrifici compiuti fino ad oggi. Non ha potuto andare lontano, perché la macchina si è fermata, ma anche lei ha compiuto il suo apprendistato con umiltà e applicazione, insieme con Michel Dupont che gli ha dato la macchina. Se vi riesce Christine

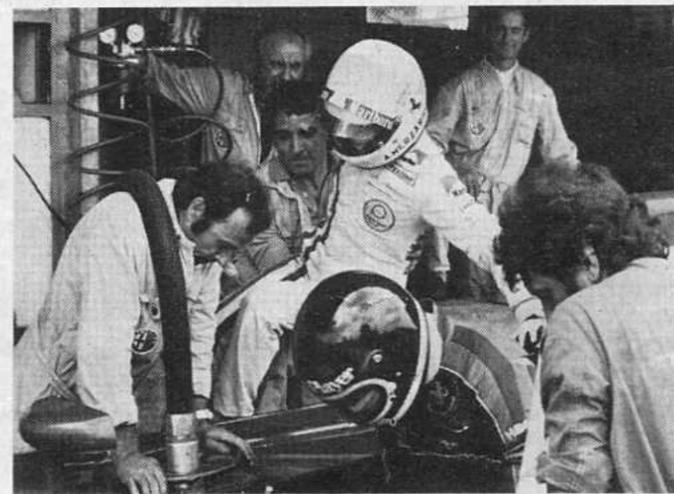
Beckers, perché diamine non dovrebbero riuscirci tanti baldi giovani di casa nostra, a fare bella figura in giro per le piste?

L'Alfa Romeo non ha potuto vincere sul circuito austriaco, e la Matra Simca ne è uscita con la quinta vittoria. Siamo un poco delusi, ma in fondo la corsa è stata bella. Ed è quel che conta. Quel che conta, inoltre, è che ancora una volta abbiamo visto un Merzario incredibile. Francamente noi lo avremmo sconsigliato a correre, in quelle condizioni, ma sarebbe stato pressappoco lo stesso per quelli che a suo tempo avrebbero sconsigliato Nuvolari dal fare certe cose, considerate pazzie. Merzario è un poco fuori dalla norma, per i suoi atteggiamenti, e da noi lo è del tutto. Però quanto vorremmo che di Merzario ce ne fossero tanti...



Dal «piedone» di JARIER
ai 10 «dechappage» ALFA

25 giri è durato l'exploit di ICKX



Scatta anche la 1000 KM austriaca: le Matra velocissime stanno già guadagnando le prime posizioni. A destra, c'è voluto l'aiuto di un meccanico per sistemare l'Arturo dolorante nell'abitacolo. Nella pagina accanto, una fase combattuta della gara all'Osterreichring, con Ickx che precede Pescarolo

ZELTWEG - La partenza della 1000 Km di Zeltweg secondo il programma ufficiale dovrebbe essere alle ore 13 però il cattivo tempo che ha caratterizzato le prove del sabato consiglia gli organizzatori a anticipare l'ora di partenza alle 12. Per cui le 33 vetture qualificate dopo alcuni giri di riscaldamento sono sulla linea di partenza puntuali. Nel frattempo però alla direzione corsa si sta esaminando il caso dei primi tre non qualificati e cioè la Porsche Carrera di Schon-Borri fuori per due centesimi la Chevron ufficiale di Barrios Scott e la nuova Skorpion di Raymond Muller.

Dopo lunghe discussioni, dato che i piloti avendo provato per vari motivi solo sul bagnato si sentono in grado di poter correre regolarmente finalmente si arriva al beneplacito da parte del direttore di gara. Nel frattempo però il cronometro ha corso e quando la bandiera del via si abbassa davanti ai 36 concorrenti sono già le 12,19. Il tempo è sereno anche se il cielo è coperto ma la pista è asciutta. Al via il più lesto è Jarier che è al fianco di Pescarolo sulla prima fila. Ickx alla prima curva riesce a superare Pescarolo che a sua volta precede Hailwood, Stommelen e Facetti. Jarier, che i tecnici della Matra hanno soprannominato «piede di piombo», pigia a fondo sul pedale dell'acceleratore per mettere il maggior distacco tra sé ed Ickx. Evidentemente però il francese ha il piede troppo pesante perché al termine del terzo giro deve rientrare precipitosamente ai boxes perché alla sua Matra si è verificato un guasto incredibile cioè la perdita del pianale di lamiera posto al di sotto della pedaliera.

Jarier, dopo aver rischiato di trovarsi letteralmente con i piedi per terra, perde otto minuti ai boxes per la riparazione e così in testa va Ickx. Letteralmente incollati alla coda dell'Alfa del belga ci sono però Pescarolo e Hailwood. Ickx aumenta il ritmo perché Pescarolo fa di tutto per riportare in testa la Matra e così Hailwood è costretto a perdere le ruote dei primi due. Ickx e Pescarolo rimangono così da soli a duellare a medie incredibili tanto è vero che il belga compie in questa prima ora di corsa il giro più veloce secondo tutti i cronometristi dei boxes in 1'38"3, secondo i cronometristi ufficiali invece nel fantastico tempo di 1'35"81 alla media di km 222,10. I sor-

passi veramente difficili delle mute di Porsche Carrera e di due litri tutti ancora insieme non creano distacchi tra Ickx e Pescarolo che oramai sono lontani da Hailwood, Stommelen, Facetti, Van Lennep, Koinigg, entrambi sulle Porsche Turbo, Serpaggi sull'unica Ligier rimasta in gara, dato che a quella di Migault Chasseuil al terzo giro si era rotto un pistone: Hine Grob sulla Chevron, Joest Kausen sulla Porsche 908 Heavens Laquette sulla Lola e Dupont «Christine» sulla Chevron.

Mentre ai boxes Alfa si attende il primo rifornimento per vedere chi fra Pescarolo e Ickx riuscirà a ripartire in testa il belga entra in anticipo di una decina di minuti sul previsto nella corsia di decelerazione e dai suoi gesti concitati si intuisce subito che le gomme di sinistra, quelle di maggior appoggio sui

NO-BMW a ICKX torna ANDRETTI per WATKINS GLEN

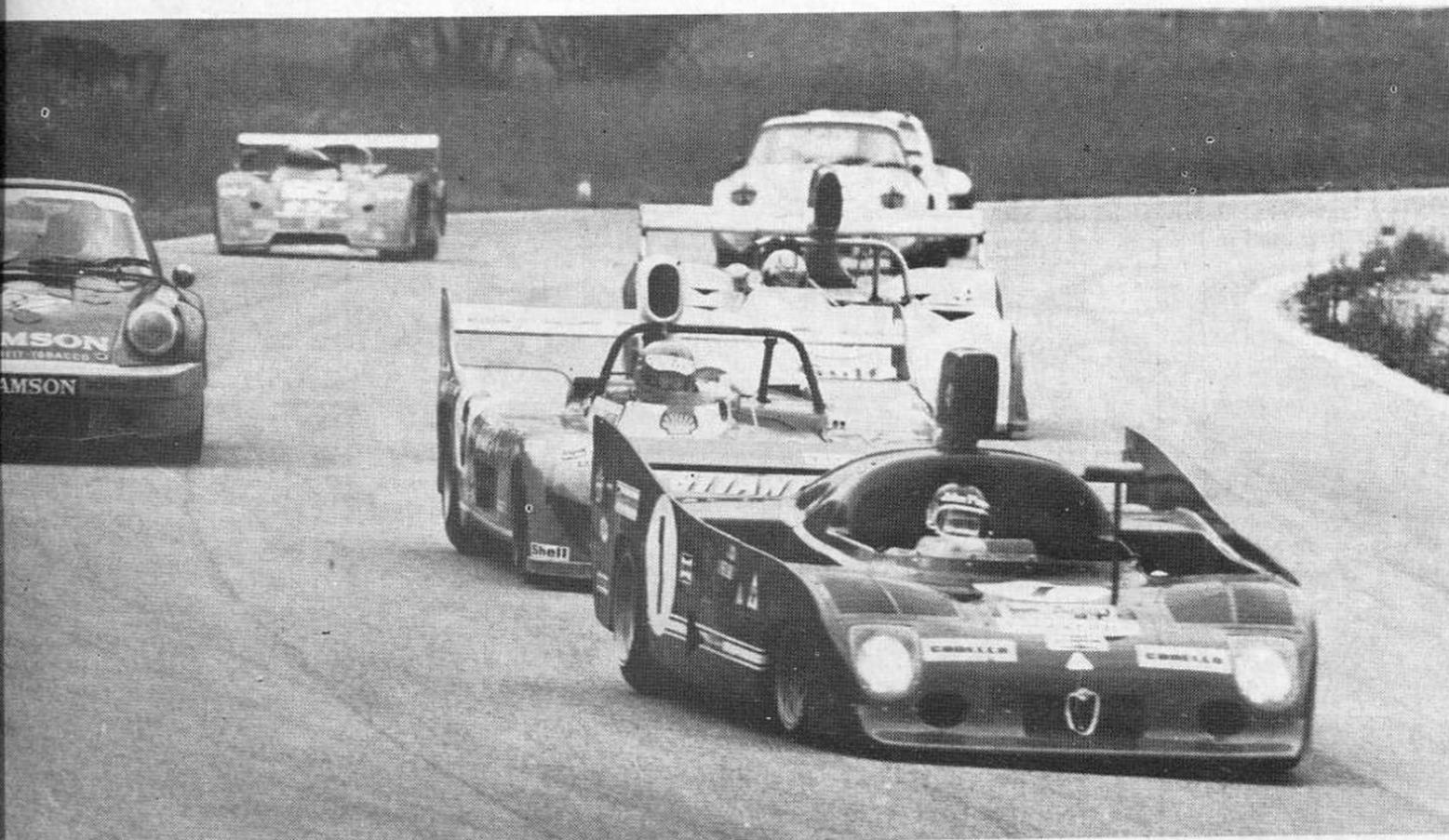
● L'Alfa Romeo andrà con due vetture alla prossima prova del Mondiale Marche sulla pista di Watkins Glen negli Stati Uniti. Non vi sarà in questa occasione Ickx, per il quale la BMW non ha dato il permesso, per cui Arturo Merzario farà di nuovo coppia con Mario Andretti. Ickx ritornerà di nuovo in coppia con Merzario in occasione della gara ancora successiva, al Paul Ricard,

curvoni veloci di Zeltweg sono entrambe dechappate. Il rifornimento per Ickx dura 1'12", mentre Pescarolo che rifornisce in 35" deve attendere il 72. minuto di gara per tornare in testa, dato che la Gulf di Hailwood Bell consumando di meno rifornisce più tardi delle Matra e delle Alfa. Al primo rifornimento nel frattempo anche sulla vettura di Stommelen-Reutemann sono state cambiate le gomme di sinistra per misura prudenziale, Larrousse che dato il cambio a Pescarolo è così al comando tranquillo perché l'Alfa per paura di conseguenze alle gomme hanno rallentato il ritmo.

Finisce addosso al guardrail Blancpain per un macchia di olio mentre la seconda Porsche 908, quella di Joest-Kauhsen esce di strada per una collisione con Facetti: si ritira ancora «Christine» per la rottura della frizione, mentre Barrios so-



Cinque delle sei protagoniste in questa foto dall'alto: come si può ben notare l'affluenza del pubblico non è stata eccessiva, anche e soprattutto per le instabili condizioni meteorologiche che non promettevano molto



Jacky non ha dubbi:

«Con gomme giuste vincevamo!»

ZELTWEG - E' vero il detto che alle cose belle ci si abitua in fretta. Infatti Pescarolo e Larrousse a forza di collezionare successi quando salgono sul podio non sanno più cosa dire. Il loro commento all'unisono a Zeltweg è stato: «Nulla da dire. La vettura come sempre ha marciato perfettamente. Certo Ickx nei primi giri andava molto forte ma noi potevamo tenere il loro ritmo senza problemi perché quel poco che perdevamo in rettilineo lo recuperavamo con ampio margine sui curvoni veloci».

Per nulla contrariato Ickx, è invece di opinione diversa: «Se le gomme avessero tenuto non so se le Matra avrebbero potuto vincere. Certo girando al limite come ho fatto io nella prima ora forse avremmo potuto avere qualche altro guaio ma lo stesso discorso avrebbe potuto valere anche per le Matra. Quindi direi parità».

Il concetto della parità viene ribadito anche dall'ing. Chiti: «Era dal Nurburgring — dice il boss dell'Autodelta — che esprimevo la certezza che sulle piste veloci tra noi e la Matra si sarebbe tornati ai livelli di Monza. Puntualmente sia le prove che la prima ora di gara di Zeltweg, mi hanno dato ragione. Qui abbiamo perso la corsa per le gomme infatti con i cinquanta chili di peso in più della nostra vettura le gomme girando ai tempi limite non reggono. Andando più piano come le Gulf che tra l'altro pesano meno di noi questo non si verifica, però non ci consente nemmeno di batterci per la vittoria. D'altronde è stata una trasferta nata male con quell'incidente di Merzario. Ickx è stato bravissimo e con un Arturo al cento per cento avremmo fatto ancora meglio. I piloti in queste corse hanno la loro importanza e Merzario in questo momento per noi vuol dire molto».

Arturino tutto rigido nella sua fascia-tura dice: «Credevo di sentire del dolore invece sarà perché la gara è tutta una cosa diversa non mi sono nemmeno accorto di avere delle costole incrinare e delle botte su tutto il corpo. Peccato per la vettura, d'altronde o si decidono a toglierci quei cinquanta chili o sarà sempre più dura».

Facetti è contento: «Il mio motore ha cominciato a fare i capricci dal primo giro e con la storia delle gomme essere arrivati secondi è stato proprio un bel miracolo. Avevamo delle vibrazioni allo sterzo da impazzire dovevamo puntellare la testa altrimenti ci si annebbiava la vista».

Il più arrabbiato di tutti è Jarier: «Ero andato via in partenza come una saetta — dice il francese — e sono convinto che nessuno mi avrebbe più visto fino all'arrivo. Invece mi va a capitare l'incidente più incredibile della storia delle corse e non una volta, addirittura due, perché tutto sommato dopo la corsa ad inseguimento che io e Beltoise abbiamo dovuto fare credo che il secondo posto lo avevamo strameritato».

Hailwood invece ride divertito della sua disavventura: «Andavo veramente forte oggi — dice — francamente non mi ero accorto del disco del freno rotto. Era meglio se non se ne accorgevano anche quelli del boxes così mantenevo il secondo posto».

30. giro

Merzario-Ickx
Pescarolo-Larrousse
Bell-Hailwood
Stommelen-Reutemann
de Adamich-Facetti
Jost-Kauhsen
Koinigg-Schurti
Van Lennep-Muller
Hine-Grob
Jaussaud-Serpaggi

60. giro

Bell-Hailwood
Stommelen-Reutemann
Pescarolo-Larrousse
Merzario-Ickx
de Adamich-Facetti
Beltoise-Jarier
Van Lennep-Muller
Heavens-Laquelle
Jost-Kauhsen
Keller-Kremer-Heyer

100. giro

Pescarolo-Larrousse
Bell-Hailwood
Stommelen-Reutemann
Merzario-Ickx
de Adamich-Facetti
Beltoise-Jarier
Van Lennep-Muller
Keller-Kremer-Heyer
Barth-Pesch-Schickentanz
Arrower-Jones

130. giro

Pescarolo-Larrousse
Beltoise-Jarier
Merzario-Ickx
Bell-Hailwood
Van Lennep-Muller
Keller-Kremer-Heyer
Harrower-Jones
Loos-Schenken
Barth-Pesch-Schickentanz
Scott-Barrios

sta a lungo con la Chevron ai boxes per una avaria alla scatola del cambio. Fra le Porsche Carrera invece ha ceduto solo quella di Ballot Lena che ha rotto il motore. Le Porsche Turbo invece vanno regolari Koinigg però ha problemi con il Turbo e poiché la vettura, essendosi fermata dopo i boxes viene riparata sul percorso, il pilota austriaco viene così fermato con bandiera nera, ma dopo essersi fermato ai boxes ripartirà. Il secondo ed il terzo rifornimento sono regolari per la Matra che vede Jarier e Beltoise lanciati all'inseguimento delle posizioni perse in partenza: all'Alfa invece ad ogni sosta si cambiano le gomme di sinistra perché i 50 chili di peso in più fanno sentire il loro effetto sui curvoni di Zeltweg. Alla vettura di Ickx-Merzario poi, durante il turno di guida del dolente comasco, si era rotto anche il supporto dell'alettone posteriore, così si rende necessario la sostituzione del cofano posteriore. Lo stesso Ickx, dopo essersi fermato alla terza ora per cambiare la ennesima gomma dechappata rientra il giro seguente per cambiare anche le pastiglie dei freni consumatesi in maniera anomala.

Reutemann nel frattempo dechappa una gomma alla chicane e i pezzi di gomma finiti sul tubo della benzina tranciano lo stesso mandando a fuoco l'Alfa. Il pronto intervento dei mezzi di soccorso dopo che l'argentino balzando immediatamente fuori dal posto guida si è messo in salvo riescono a limitare i danni alla vettura. A 40 giri dalla fine in testa è sempre la Matra di Pescarolo Larrousse davanti alla Gulf di Bell-Hailwood e alla Matra di Beltoise-Jarier che galoppa senza sosta: quarta è l'Alfa di Facetti-De Adamich.

A venti giri dal termine Ickx quinto si ferma con il motore definitivamente rotto: la corsa sembra così decisa quando a otto giri dal termine si ha un nuovo colpo di scena: Jarier rientra ai boxes perché come nel secondo giro il pianale della pedaliera non ha resistito al peso del suo piede. Facetti-De Adamich riescono così a recuperare il giro e a riavere circa 60" di vantaggio, che nonostante il problema delle gomme e del motore stanco dell'Alfa, Jarier non riesce ad annullare, completando così il trionfo Matra di Pescarolo-Larrousse.

Tito Zogli



La Gulf che schierava una sola vettura per Hailwood-Bell non è stata molto fortunata. Sotto, anche Vittorio Brambilla ha provato l'Alfa Romeo 33TT12 quando si pensava ancora che Merzario non ce l'avrebbe fatta a guidare

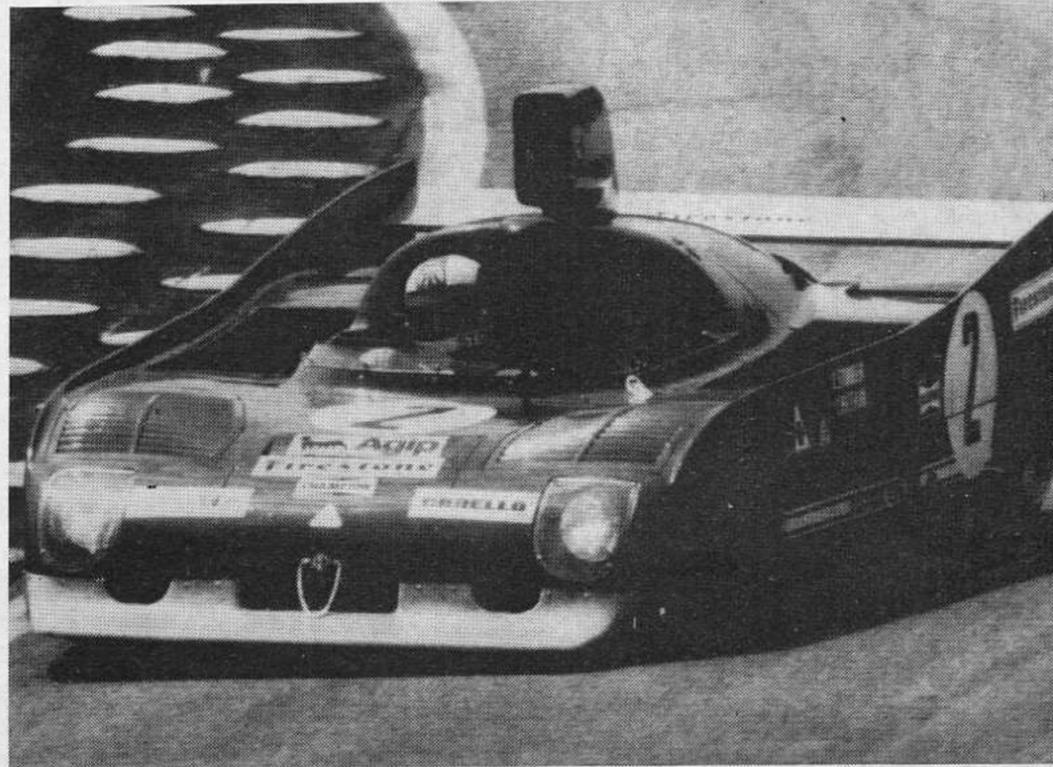


VENERDI' (tempo bello) SABATO (con pioggia)

Pescarolo-Larrousse (Matra Simca)	1'35"97	1'55"16
Beltoise-Jarier (Matra Simca)	1'36"44	1'52"87
Stommelen-Reutemann (Alfa 33 TT 12)	1'36"66	1'54"93
Merzario-Ickx-Brambilla (Alfa 33 TT 12)	1'37"49	1'55"28
de Adamich-Facetti (Alfa 33 TT 12)	1'38"84	1'54"51
Bell-Hailwood (Gulf Ford)	1'38"85	1'54"84
Van Lennep-Muller (Porsche Turbo)	1'46"43	2'04"91
Koinigg-Schurti (Porsche Turbo)	1'47"98	2'04"42
Muller Perschl-Braun (KMW Porsche SR 30)	1'47"98	—
Migault-Serpaggi (Ligier Maserati)	1'48"02	2'05"39
Heavens-Laquette (Lola T 294)	1'48"69	—
Hine-Grob (Chevron B 26)	1'48"84	2'08"99
Jaussaud-Chasseuil (Ligier Maserati)	1'50"27	2'07"61
Dupont-Beckers (Chevron B 26)	1'51"67	2'29"01
Ferrier-Blancpain (Porsche 908/3)	1'52"31	2'16"32
Smith-Robarts (Chevron B 26)	1'52"87	2'09"03
Birchenough-Zanuso (Lola T 294)	1'53"96	2'25"06
Long-Lloyd (Chevron B 23)	1'54"09	2'26"42
Harrower-Jones (Chevron B 23)	1'54"25	2'24"88
Bertram-Ecuberg (Porsche Carrera)	1'55"23	2'15"41
Jost-Kauhsen (Porsche 908/3)	1'55"56	2'05"34
Keller-Kremer-Heyer (Porsche Carrera)	1'55"83	2'12"51
Hild-Anspann (KMW Porsche SP 30)	1'56"04	2'29"04
Johnson-Stubbs (March 74 S)	1'56"07	2'25"36
Sheldon-Saborin (March 74 S)	1'56"11	2'25"63
Barth-Pesch-Schickentanz (Porsche Carrera)	1'56"89	2'13"53
Loos-Schenken (Porsche Carrera)	1'57"02	2'09"88
Ballot Lena-Wollek (Porsche Carrera)	1'57"09	2'13"33
Heyer-Wisell-Keller (Porsche Carrera)	1'57"17	2'11"39
Haldi-Fernandez (Porsche Carrera)	1'57"52	2'14"60
Maurer Stroh-Ausserhofer (Porsche Carrera)	1'58"11	2'18"16
Zbinden-Cheneviere (Porsche Carrera)	1'58"95	2'13"72
Rojas-Rebaque-Van Bueren (Porsche Carrera)	1'59"19	2'12"26
Schon-Borri (Porsche Carrera)	1'59"71	2'14"78
Scott-Barrios (Chevron B 26)	—	2'08"24
Rieder-Stuppacher (Chevron B 23)	—	2'11"98
Capra-Frisori (Porsche Carrera)	2'29"67	2'26"08
Raymond-Muller (Scorpion Ford)	2'06"00	2'21"46

Già nelle prove delineata la sorte

La pioggia non concede appelli all'ALFA



L'Alfa 33tt12 di Stommelen-Reutemann durante le prove. In gara, quando al volante c'era Reutemann, la vettura è andata a fuoco a seguito del dechappamento di una gomma. L'incendio è stato subito spento senza danni

Qualche NOVITA' TECNICA c'era (33 tt 12 più leggera di 15 Kg., comprese)

Una mezza Porsche col turbo-6 a rovescio

ZELTWEG - Una novità tecnica molto interessante è stata fornita dalla presenza di una macchina sport costruita in Germania e dotata di motore Porsche sei cilindri alimentato con turbocompressore. Si tratta della KMW Turbo SP 30 T, con la scocca disegnata da Karseck, il progettista che si è fatto un nome dapprima con le Formula VW e poi per aver lavorato in America alla macchina STP di Mario Andretti. Questo tecnico ha già costruito in Germania una ventina di macchine sport, che vanno bene e che sono interessanti per la pulizia del disegno e la solidità.

Su questo telaio è stato montato un motore Porsche 6 cilindri, sistemato in posizione rovesciata rispetto al normale, vale a dire con la ventola di raffreddamento posta verso il centro della macchina (alle spalle del pilota) e con un notevole distanziale, collegato ad un cambio Porsche Carrera che è posto a sbalzo sull'asse posteriore, col differenziale cioè interno. Il motore, e questa è la particolarità interessante di questa macchina, è alimentato con un turbocompressore uguale a quelli utilizzati sulle due Porsche Martini ufficiali.

La costruzione dell'insieme è molto buona, e si vede che è stata fatta con precise idee, frutto di una evidente collaborazione tra la piccola squadra privata KMW ed i tecnici della Porsche che debbono aver dato le indicazioni necessarie per la realizzazione di questo mezzo.

I motori utilizzati sono dei sei cilindri sperimentali che la Porsche aveva costruiti qualche anno fa con altri scopi. Sono quelli che avevamo visto in Corsica sei anni fa, al Tour de Corse, sulle Porsche Carrera venute in forma ufficiale, ma che dopo quella comparsa non sono più stati utilizzati. I sei motori esistenti sono stati acquistati dalla KMW (la ditta è compo-

sta da Karseck e Muller-Perschl), che li ha adattati ai nuovi telai. Quattro di questi motori sono ora destinati al prototipo turbocompressore, che appunto è stato usato per la prima volta in questa gara. Ovviamente non hanno la stessa potenza dei motori ufficiali otto cilindri, anche perché non hanno subito gli stessi sviluppi dei motori ufficiali, ma secondo i calcoli fatti dovrebbero poter raggiungere i 400 cavalli. Poiché la macchina è di poco superiore al peso limite regolamentare dei prototipi il rapporto peso potenza dovrebbe essere più favorevole per questa KMW che per la Carrera-Turbo della Martini.

Tuttavia sia la esperienza dei piloti, sia la carenza di messa a punto hanno impedito prestazioni migliori, almeno in questa prima apparizione. Sarà comunque un esperimento da seguire, pur con le considerazioni da fare sulla poca disponibilità di soldi di questa squadra privata.

La macchina è di linea classica e abbastanza pulita anche aerodinamicamente. Comporta due radiatori laterali, all'altezza del roll-bar, che ricevono aria attraverso due prese. Il motore è servito dalla iniezione della Kugelfischer come quelli già visti.

Novità all'Alfa Romeo. E' stata effettuata una notevole «pulizia» dell'interno del vano motore, con la eliminazione delle tubature voluminose che portavano aria sia all'alimentazione sia ai freni. Le condotte d'aria sono ora in materiale plastico e fissate direttamente al cofano, per cui quando si apre la macchina tutte le parti meccaniche sono a portata di mano in modo pulito, senza intralci. Questo, insieme con altre migliorie, ha portato alla eliminazione di parecchio peso superfluo, per cui le Alfa in questa gara erano di una quindicina di chili più leggere che delle precedenti.

A proposito delle Alfa Romeo ci sarebbe da fare un discorso sulla aerodinamica che, sulla scorta di certe nostre osservazioni, ci risulta meno felice di quella di altre macchine. Ve ne ripareremo, anche con documenti fotografici.

Niente di particolare sulle Porsche Turbo, che peraltro continuano nella loro evoluzione. Le parti esterne diventano sempre più mastodontiche, e qualcuno le ha battezzate «Zeppelin» per la somiglianza coi famosi dirigibili.

Le due Matra-Simca erano le stesse di Imola, perché le nuove 680 sono in costruzione e saranno adoperate solo nella Mille Chilometri del Paul Ricard in agosto.

Alla Gulf come unica innovazione hanno messo una grossa «cuffia» di materiale plastico a protezione delle testate del motore, con l'evidente scopo di impedire che la troppo probabile acqua del circuito austriaco potesse provocare guai all'accensione.

Le Ligier-Maserati si sono ripresentate coi motori ultimo modello, quelli che a Le Mans avevano dovuto essere cambiati perché vi si rompevano i pistoni. Nuovi pistoni, più robusti, dovrebbero aver eliminato l'inconveniente. Così le Ligier-Maserati dispongono di circa 385 cavalli.

La convocazione BRAMBILLA avrà un seguito in ALFA

ZELTWEG - Vittorio Brambilla, chiamato dall'Alfa Romeo, non ha avuto esitazioni ed è venuto immediatamente a Zeltweg al quartiere generale della marca italiana. Sabato mattina era pronto in pista, con tuta e casco, per mettersi al volante e provare la macchina, la pista, ed anche la pioggia, che cadeva fitta senza speranze di cessare.

Ha compiuto i suoi giri di qualificazione, senza strafare, ed è rimasto poi in attesa degli eventi. Su questa pista egli aveva corso qualche anno fa con una Formula due, e poi basta. La ricordava, ma ovviamente doveva riadattarsi. Poi c'era da fare l'adattamento alla macchina, ed infine quello alle condizioni particolari della ripresa. La pista era infatti bagnatissima, e la pioggia continuava senza tregua.

Brambilla ha fatto presto a capire la macchina, che ci ha detto essere buonissima e senza alcun vizio, talché permette di essere guidata subito senza preoccupazioni. Non ha potuto conoscerla a fondo, saperne i limiti effettivi, date le condizioni, perché non gli è stato possibile saggiarne i veri limiti di frenata. Sul bagnato non era proprio il caso di fare esperimenti, poiché bloccare le ruote significava automaticamente uscire di strada anche sul diritto. Così le sue frenate sono state più caute ed accorte di quello che avrebbero potuto essere.

«Si può fare meglio, anche con la pioggia, ma non voglio rischiare. Non so quando i freni "mordono" davvero, e poiché il pedale è un poco duro non ho voluto vedere quale è il limite buono. La macchina è buona e va bene. Se mi faranno correre, e spero che sia asciutto, penso di poter fare una bella gara. Se però Arturo vuole correre, io non protesto di certo. Mi hanno chiamato e sono venuto, e non chiedo niente».

Chiti ha apprezzato molto la sua immediata disponibilità e gli ha fatto capire che questa occasione avrà un seguito.

ZELTWEG - Prove asciutte per la prima giornata, e bagnatissime per la seconda. Così i tempi validi per le qualificazioni sono stati effettuati tutti nella giornata di venerdì, e quelli che non hanno potuto esserci si sono trovati in grande svantaggio.

Per l'Alfa Romeo si è posto subito il problema di Merzario, che è stato risolto interpellando Brambilla, il quale però non ha potuto essere presente che sabato.

Merzario ha voluto provare lo stesso, ed ha compiuto qualche giro per constatare le sue condizioni. Dopo la breve prova ha affermato che sarebbe stato in grado di fare le prove di sabato e di correre la domenica.

Per le Matra, che erano già abbastanza a punto, sono venuti subito i tempi buoni, che sono poi rimasti i migliori, ma anche Stommelen ha fatto un tempo di rilievo, che tra l'altro era suscettibile di miglioramento. Purtroppo la rottura del motore ha interrotto le prove di questa macchina. E su quella di Facetti e de Adamich uno strano e intermittente cattivo funzionamento del motore ha limitato le possibilità velocistiche. Per eliminarlo hanno dovuto lavorare tutta la giornata ed anche la giornata del sabato.

La macchina di Merzario e Ickx è stata quindi adoperata anche da Reutemann per permettergli di qualificarsi, per cui i tempi sono stati relativi.

Da segnalare, per la prima giornata, che sulla Porsche turbo di Schurti si è rotto il serbatoio, la cui sostituzione ha preso molto tempo, e che sulla Porsche Carrera di Capra e Frisori si è bloccato il cambio impedendo loro di fare tempi decenti. Anche la Carrera di Shon e Borri non ha potuto girare molto perché aveva rapporti del cambio inadatti, ed i piloti si sono limitati a far conoscenza col circuito. Purtroppo ciò si è rivelato assai importante, perché il loro miglior tempo è stato di due decimi di secondo superiore a quello minimo per la qualificazione.

Nella giornata di sabato la pioggia ha alterato le possibilità di tutti. I piloti della Matra hanno effettuato soltanto i giri necessari a provare i vari tipi di gomme da bagnato, e nella seconda parte delle prove sono rimasti inattivi. All'Alfa Romeo c'è stata maggiore attività anche perché c'era la necessità di far qualificare Brambilla, oltre a quella di far girare la macchina di Stommelen e Reutemann cui era stato cambiato il motore: sulla macchina di de Adamich e Facetti si sono ripetuti i farfugliamenti del motore che avevano provocato tanto lavoro il giorno prima. La sostituzione di molte parti ha finalmente eliminato l'inconveniente ma hanno dovuto ricorrere a prove tardive, fuori tempo e nella serata dopo la corsa delle Ford Mexico, per finalmente constatare che la macchina andava bene.

Il problema della qualificazione si è posto in modo acuto per la Carrera di Capra Frisori che non hanno potuto ovviamente far molto e per le due Chevron di Barrios-Scott e di Rieder-Stuppacher che sono arrivate soltanto il sabato perché durante il viaggio da Clermont Ferrand a qui si era rotto il camion ed hanno dovuto perdere due giorni per la riparazione.

Da segnalare soltanto che sulla Porsche Martini di Schurti hanno dovuto cambiare il turbocompressore, e che Merzario ha effettuato molti giri per continuare ad allenarsi a guidare con le fasciature al torace ed alla nuca che si era fatte fare per risentire al minimo delle conseguenze dell'incidente stradale.

f. l.

• Viene riferito che STANLEY avrebbe detto che per il G.P. d'Italia la BRM «avrà un motore decisamente più potente».

• Dopo le più recenti prove della Maki, Ganley si dichiara fiducioso che la vettura sia in condizioni favorevoli per gareggiare. Il debutto è previsto per il G.P. d'Inghilterra. Ora la vettura ha altre prese d'aria sul radiatore.

• DICK SCAMMELL, ex direttore del Team Lotus, ha lasciato la Cosworth per diventare direttore di squadra del Team Vel's Parnelli di F. 1.

Che cosa può esserci dietro la "sparata" del RITIRO-MATRA e le reali intenzioni della CSI

Col raddoppio iridato obbiettivo più corse?

ZELTWEG - La dichiarazione di Jean Lagardere al giornale «Le Monde» è riportata anche dai giornali italiani, secondo la quale il prossimo anno o al massimo entro il 1976 la Matra lascerebbe le competizioni, ha trovato gli uomini Matra presenti a Zeltweg abbastanza impreparati.

«Sappiamo — dice Georges Martin capo del reparto competizioni — che il direttore generale della Matra ha espresso l'opinione di chiudere fra breve il reparto corse. Naturalmente non possiamo fare alcun commento perché il responsabile è lui e quindi se dovesse arrivare veramente a prendere questa decisione non ci resterebbe che accettarla. Tuttavia, a titolo personale, spero proprio che quello di Lagardere sia solo un campanello di allarme che in pratica però non squillerà mai. Dico spero perché nella mia posizione a questo punto non si può fare altro che sperare.

«Forse le parole del direttore generale della Matra ha solo voluto porre un quesito all'opinione pubblica e cioè se effettivamente in questo momento di crisi nera dell'automobile non sia il caso di dare ragione ai detrattori dell'automobile stessa, chiedendosi se abbia realmente un significato investire cifre considerevoli in una attività sportiva per ricavarne tecnologia ed esperienze che in pratica non sono utilizzabili. In questo mi trovo più che mai d'accordo con Lagardere specie se si considera che la CSI, invece di programmare lo sviluppo dell'automobile e dello sport, cerca di affossarlo con decisioni e programmi come quelli che sembra stia varando per il futuro del mondiale Marche.

«La mia opinione in proposito l'ho già espressa chiaramente: se davvero si arriverà ad avere per i prototipi un campionato separato da quello delle gr. 5 di domani, per di più relegato in circuiti secondari, allora sarei il primo a chiedere che la

Matra si ritiri dalle corse perché sarebbe un controsenso avvallare le follie di quei signori di Parigi. Certo a noi piacerebbe tornare anche in F 1. Le monoposto in questo momento sono il tema tecnico più interessante. Non sto scherzando. Certo come motori ci sono solo Cosworth, Ferrari e BRM, ma sono fermamente convinto che sarebbe un errore fermare gli sforzi di questi costruttori in questo momento. Ora Ferrari è indubbiamente il più forte ma questo costituisce la spinta necessaria per Cosworth a lavorare ancora per ottenere di più dall'otto cilindri Ford. L'anno scorso quando vinceva lui non aveva certo questo bisogno ma ora è diverso e gli inglesi possono fare ancora molto su quel motore. Noi come dicevamo saremmo interessati a tornare ma prima bisognerebbe che la direzione ci garantisse di poter lavorare con tranquillità cioè senza l'assillo di vincere altrimenti chiudiamo come è successo per i prototipi. In F 1 per vincere ci vuole tutto perfetto e questa è una condizione che non si ottiene in quattro e quattro. Al contrario si può lavorare per anni senza ottenere nulla. Certo che il nostro dodici cilindri... L'anno scorso ce lo avevano richiesto tutti fatta eccezione per McLaren, che diceva che i motori europei Cosworth, Ferrari, Matra, Alfa sono dei bidoni rispetto a quelli americani come il Chevrolet, che loro avevano usato alla Can Am. Mi vien da ridere; se noi in Europa ci dedicassimo alla Can Am, vedreste! E poi basti l'esempio Porsche. Purtroppo questi sono sogni però la realtà è che dobbiamo solo stare alla finestra nella speranza che qualcuno si convinca che il nome Matra è qualcosa da difendere nella buona come nella cattiva sorte».

Tito Zogli

12 ORE T. a Zeltweg ricca di premi (e benzina gratis)

ZELTWEG - Sul circuito austriaco, il 21 luglio, sarà disputata una interessante gara per macchine da turismo, dei gruppi uno e due, sulla durata di dodici ore. Una gara che si presenta molto bene e che dovrebbe interessare taluni dei nostri piloti che abbiano voglia di fare esperienze.

Gli organizzatori, col patrocinio della Martha, Casa austriaca molto sportiva, hanno messo in palio notevoli somme di danaro per le classifiche finali, assoluta e parziali, per cui la gara può diventare interessante anche sul piano pratico. Eppoi hanno assicurato a tutti il carburante sia per le prove sia per la gara.

Abbiamo anche l'impressione che di fronte a richieste di qualche equipaggio buono, con buone macchine, gli organizzatori possano anche prevedere qualche sostanzioso aiuto sul piano del rimborso spese, anche se ciò non figura nel regolamento ufficiale.

Le iscrizioni sono aperte fino al 7 luglio. Chi si occupa delle iscrizioni è il signor Peter Tüköry, telefono 0222 344610 Vienna, oppure Telex 07/4626 Vienna.

Resta un solo dubbio, in tutta questa «canea» di prese di posizioni sul problema del doppio campionato silhouette-sport fino a che punto, cioè, esso sia un escamotage della CSI, nell'incertezza attuale, di garantire in qualche modo il futuro delle corse di durata. Con la divisione a metà delle scelte possibili, il campionato Marche (silhouette) avrebbe lo scopo di tener legate le grosse Case, il campionato costruttori (sport) lascerebbe occasioni anche agli «assemblatori» minori, tipo F. 1, oltre che alle Case ufficiali non costrette a superproduzioni tecniche. Il disegno della CSI sarebbe ancora più largo.

Con lo sdoppiamento verrebbe permesso di accontentare più organizzatori. Oggi hanno richieste per 20 corse mondiali circa: sdop-

piando la titolarità, accontenterebbero tutti. In pratica si vorrebbe recuperare il dispendio di energie che ha snaturato l'europeo turismo. Ciò significa anche che solo le 24 ORE tipo LE MANS, se fosse questa la portata del progetto CSI, avrebbero invece la doppia validità titolata con partecipazioni abbinate di «silhouette» e «Sport».

Allora la sortita dei dirigenti Matra andrebbe solo interpretata come una giustificazione presa al balzo per decidere la sospensione dell'attività agonistica, che ora dovrà fare i conti anche con la possibile perdita dello sponsor SIMCA (Chrysler) se è vero che la Casa americana vuole disfarsi della dependance francese per riorrirla alla FIAT.

(m.s.)

A due volti la 500 MIGLIA POCONO, con l'italo americano tradito prima dalle sospensioni poi da una macchia d'olio

ANDRETTI fa il vuoto RUTHERFORD fa il tris

500 MIGLIA DI POCONO - Gara di velocità in circuito per vetture di F. Indy gr. 9 - 30 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Johnny Rutherford (McLaren) media kmh 250,423; 2. Jimmy Carruthers (Cobra Eagle); 3. Steve Krisiloff (Eagle Bignotti) a 2 giri; 4. Gordon Johncock (Eagle Bignotti) a 2 giri; 5. Bobby Unser (Eagle Gurney) a 4 giri; 6. Lloyd Ruby (Eagle Polish) a 4 giri; 7. Bentley Warren (Lindsay Eagle) a 5 giri; 8. Eldon Rasmussen (Eagle Ras Special) a 6 giri; 9. Wally Dallenbach (Eagle Bignotti) a 8 giri; 10. Al Loquasto (Hess Chevy) a 10 giri.

POCONO - Ha vinto Rutherford. Ha vinto il migliore, colui che grazie a una macchina superiore ha saputo reggere agli sforzi di Bobby Unser e alle iniziali fughe spettacolari di Mario Andretti, conquistando la terza vittoria consecutiva nella categoria USAC.

Come capirete dalla cronaca, la 500 Miglia di Pocono potrebbe essere divisa in due tempi. Il primo con Mario Andretti «solitario-padrone», il secondo con Rutherford che, lottando coraggiosamente, ha saputo restare a galla stracciando anche il pericoloso Bobby Unser, il quale verso l'ultima fase della corsa ha dovuto rallentare per evitare di consumare carburante e rimanere quindi appiattito.

E' mancato subito, all'inizio, A. J. Foyt il quale comunque non sembrava troppo bello, stando alle prove di qualificazione compiute tre giorni prima della corsa, per via del regolamento astruso che non gli aveva consentito di qualificarsi la settimana prima. Forse con Foyt e con Mario Andretti

sempre nel gruppone iniziale, la gara avrebbe potuto assumere una diversa fisionomia, in ogni modo ciò non toglie nulla alla smagliante vittoria del trentatreenne pilota texano, il quale con questa terza vittoria passa al comando della classifica, superando Bobby Unser che è apparso in sala stampa palesemente deluso.

«Questi motori sono un disastro, — ha commentato il terribile pilota di Albuquerque — se nel 1975 non faranno qualcosa, smetteremo di correre. Siamo schiavi di un regolamento senza logica, applicato da vecchioni di altri tempi».

Il vincitore, invece ha detto: «Grazie al motore calibrato da Ted Mayer, ho potuto girare senza temere conseguenze».

Il secondo posto conquistato dal giovane, occhialuto Jimmy Carruthers compensa la serie sfortunata dell'asso dell'Arizona. E' un peccato che il finale non sia stato più «prolifico» per la scuderia Bignotti-Patrick,

poiché i tre bolidi sono apparsi senza dubbio perfetti.

«Il disastro è stato causato dalla mancanza di benzina», ha detto Dallenbach, infuriato dal contrattempo che lo ha messo fuori lizza allorché capeggiava la scatenata, variopinta muta.

Regolamenti da rivedere, senz'altro, e stando a quanto ci ha confidato un dirigente dell'USAC, nel 1975 verrà una schiarita che renderà le gare tipo Indy più elastiche e meno «teutoniche».

Se dovessimo stilare una pagella, porremmo Mario fra i primi tre, insieme a Rutherford e ad Unser perché l'italo americano ha dimostrato che con un buon mezzo è capace non solo di sopraffare ma di «stracciare» anche i più poderosi assi della categoria. Peccato. Mario farà forse bene a recarsi da una strega (non Concettina) per sfatare la jella che purtroppo lo affligge da lungo tempo! E sarebbe ora che la dea bendata lo premiasse per la sua bravura, la sua costanza e la sua classe.

Fumata nera per l'irato Dallenbach

POCONO - L'ottimismo regnava sin dalle prime ore del mattino. C'era stato molto lavoro «in segreto», nel garage della Parnelli Jones di Mario Andretti il quale continuava a ripetere: «Ma insomma, porca miseria, questa jella vuole o non vuole finire?».

Mario è partito dalla terza fila, dopo una prova di qualificazione che non era stata superlativa, ma per la quale esistevano motivi: olio sulla pista e quindi rallentamento al quarto giro, quando invece Andretti avrebbe dovuto forzare di più. Comunque la macchina sembrava pronta e la riprova la si è avuta al via, quando Bobby Unser si è portato al comando tallonato da Johnny Rutherford, avendo anche nella scia Mario Andretti che al decimo giro ha preso la testa con padronanza e prepotenza.

Gli sforzi di Unser, Rutherford e Foyt, che dalla ventitreesima posizione si è subito portato in dodicesima, non sono approdati a nulla. Dopo 20 giri Mario marciava alla media di circa 290 orari, inseguito a 13" dai fratelli Unser; Al, però, al ventiseiesimo giro si è fermato in curva, ma è ripartito dopo poco aiutato dai meccanici. E' così apparsa la prima bandiera gialla, due minuti dopo che Andretti aveva fatto rifornimento in 14". Al ventottesimo giro Foyt si è ritirato, seguito da Gary Bettenhausen della Scuderia Penske, ambedue per guasti al motore.

Per oltre metà della prima fase della gara Andretti ha girato proprio come un «pilota solitario» che non vuole trovarsi in mezzo al traffico. Ha perso il comando soltanto per la sosta dei rifornimenti, ma in pochi secondi, tornato in gara, ha recuperato, staccando Unser, il suo più

diretto avversario, il quale ha tentato di rimontare con accanito caparbieta!

La seconda parte della 500 Miglia di Pocono ha cambiato volto allorché è scomparso dalla scena Mario Andretti.

Al centotrentaduesimo giro, colpo di scena. Alla vettura di Bill Simpson si è rotto il motore in rettilineo e ha preso a spargere olio, sul quale è passato poco dopo Andretti. La macchina ha fatto un testa-coda spettacolare, è finita con la coda contro il muro e si è fermata. E' stata la prontezza di riflessi dell'asso di Nazareth ad evitare il peggio e, quando Mario è tornato al box, gli applausi prolungati di circa 60.000 spettatori lo hanno ripagato della jella che purtroppo continua ad affliggere questo volenteroso, onesto e bravo pilota.

Dopo altri 50 giri, con fasi alterne e cambiamenti nella posizione di comando per via dei rifornimenti, Wally Dallenbach ha preso la testa, tallonato da Johnny Rutherford il quale sembrava intenzionato a fare un tris eccezionale nella categoria, dopo Indy e Milwaukee. Jimmy Carruthers, che somiglia molto ad Andrea de Adamich, seguiva a nove secondi, poi Bobby Unser afflitto da una candela che funzionava male, quindi Steve Krisiloff, che con Dallenbach fa parte della Scuderia Bignotti, il mago-meccanico che ha preparato ancora una volta bolidi notevoli. Per una diecina di giri Dallenbach ha marciato alla media di circa 285 orari guadagnando preziosi secondi sul plotone assottigliatosi a 21 concorrenti, dopo il testa-coda di Andretti.

Ma come è sempre prevedibile in qualunque gara automobilistica, il motore di Dallenbach ha emesso una fumata nera e si è fermato, lasciando via libera a Johnny Rutherford che, con la sua McLaren ufficiale ha dato come sempre spettacolo di resistenza e di regolarità. Da questo momento il pilota del Texas ha proseguito nella sua marcia trionfale, facendo balzare in piedi la folla che, visti sparire i suoi idoli, ha concentrato l'attenzione sul pilota dell'anno al quale, come abbiamo già detto, è andato il Trofeo Martini e Rossi.

MERZARIO è il primo dei candidati alla F.1 di PENSKE

POCONO - Roger Penske ha presentato sabato scorso la sua nuovissima F. 1 che spera di collaudare a metà luglio, per poi presentarla a Mosport a settembre e quindi a Watkins Glen in ottobre.

Della macchina parleremo in un altro servizio, intanto Penske ci ha detto che domenica prossima sarà al Grand Prix francese per osservare i piloti e formare una rosa di sei nomi, dalla quale estrarrà, dopo le dovute considerazioni generali, quello di chi dovrà partecipare «en plein» alla prossima stagione. Tra i primi dieci figura Arturo Merzario. «Arturino — dice Roger — è un buon conduttore che Ferrari si è lasciato scappare. Non dico che Merzario sarà di sicuro il pilota della mia scuderia, ma ci sono molte probabilità che possa diventare il mio pilota fisso della 'numero uno'. Comunque, domenica prossima parlerò anche con lui e vedremo».

Dan Gurney, invece, non costruirà più la Formula 1, bensì, per l'anno prossimo, una nuova Formula 5000 meno sofisticata dell'attuale, con la quale corrono Lunger e Robinson. «Costerà almeno diecimila dollari di meno e ne costruirò in serie come le 'Eagle', per venderle agli interessati».

Tra qualche settimana dovrebbe avvenire il primo «ciak» del film sulla vita di Mario Andretti, che stanno pre-

parando a Hollywood. Sarà una specie di documentario sulla vita del pilota di Nazareth, il quale ormai ha raggiunto una fama che lo rende forse il più grande asso americano.

Le sequenze non attinenti alla vita nell'abitacolo, verrebbero affidate al noto attore Al Pacino, che gode di una grande reputazione nel mondo della celluloido. Andretti non ne parla troppo per non apparire «fanatico». Ma si capisce che questo è forse uno dei più grandi doni che abbia ricevuto durante la sua carriera di pilota. Intanto, la prossima settimana andrà al Glen per provare con l'Alfa.

«Se l'Alfa resisterà con i cambi, sono certo che la vettura milanese coglierà una seconda vittoria sul famoso circuito del Glen — ha detto. — E' un percorso misto difficile, che impegna i cambi in maniera indescrivibile. Se resisterà, ripeto, non vedo perché non dovrebbe bissare la vittoria di de Adamich, vittoria ottenuta in condizioni atmosferiche certamente non eccellenti. In coppia con Arturo conto di fare buona figura».

Parlando della Formula 5000 Mario ha detto: «La Lola è un'aquila aggressiva che letteralmente 'vola'. Se il motore non mi darà noie, vorrei tanto poter segnare due vittorie sul medesimo circuito».

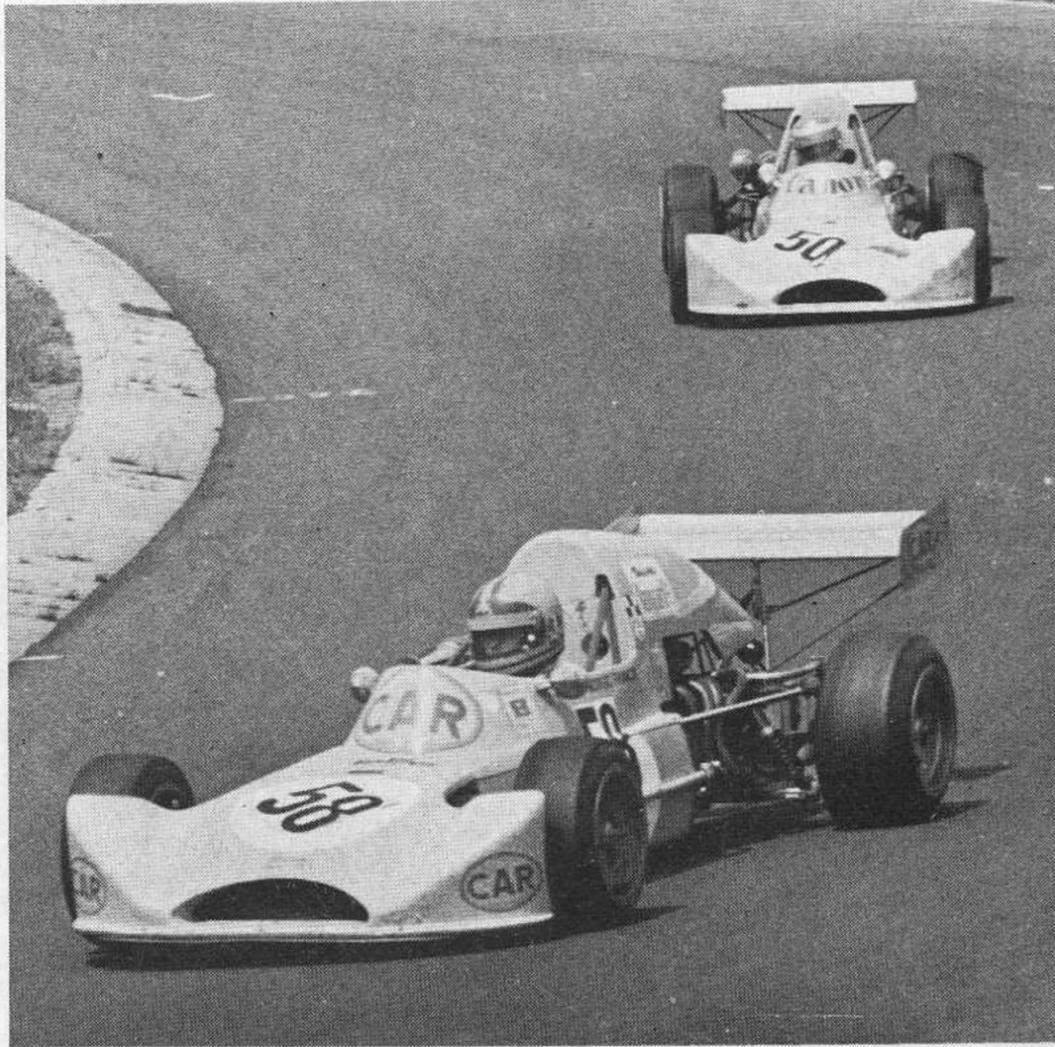
Lino Manocchia



Giorgio Francia ancora sul podio per una nuova vittoria colta con la March 743 Novamotor. A destra lo vediamo precedere Gunnar Nilsson. Con questa vittoria conduce la classifica del Trofeo Polifac

**Un italiano
svetta in F.3**

**GIORGIO
FRANCIA
si ripete
all'
AVUS**



Contestata la CSI

**Al G.P. inglese
di diritto
al via i 18
piloti con
punti iridati**

LONDRA - La reazione del RAC, di fronte all'editto della CSI per le iscrizioni ai G.P. è stata di garantire per il GP d'Inghilterra il diritto alla partenza a qualsiasi pilota che abbia punti nel campionato (attualmente sono diciotto). Al tempo stesso questi conduttori saranno automaticamente ammessi alla principale sessione di prove. Tutti gli altri dovranno qualificarsi in una sessione di un'ora, prima di potere fare le prove per i posti sullo schieramento. E' quindi previsto che diciassette piloti si qualificheranno per gli otto posti disponibili nello schieramento, compresi Brambilla e Lella Lombardi. Questo si applica anche a Surtees, che si è iscritto alla gara in forma «dubitativa», anche se si ritiene che al GP di Francia avrà un team di una sola vettura. Questo sistema di qualificazione è stato accettato sia dall'Associazione costruttori sia dagli indipendenti anche se potrebbe creare attriti, dato che la partenza in gara per certi membri dell'Associazione potrebbe essere messa in pericolo. E' pure previsto che questo sistema sarà applicato anche alle altre gare della stagione.

KOBLENZ - Giorgio Francia, il noto conduttore di F.3 che tiene alto, all'estero, il valore della «guida» italiana, dopo le recenti vittorie riportate al Nurburgring, conduce con 800 punti di vantaggio la classifica del «Trofeo POLIFAC F.3», seguito dall'ex capofila Dieter Kern e da Willi Deutsch. Attualmente la graduatoria del Polifac F.3 è la seguente: 1. GIORGIO FRANCIA, punti 5.200; 2. D. Kern, 4.400; 3. W. Deutsch, 3.600; 4. G. Nilsson, 3.300; 5. ALBERTO COLOMBO, 2.500; 6. C. Andersson, 2.200; 7. ALCESTE BODINI, 2.000; 8. U. Svensson, 1.900; 9. H. Hergarten, 1.800; 10. H. Binder, 1.800. Nella stessa classifica figurano anche: 14. Gaudenzio Mantova, punti 1.100; 16. Pescia, 1.000; 18. Cinotti, 900; 21. Manzoni, 700; 21. Pesenti-Rossi, 700; 30. Pavesi, 400. (I classificati sono in tutto 41). Ma ora questa classifica va arricchita di un altro risultato.

Unico assente di rilievo alla gara monzese GIORGI OFRANCIA, sembra proprio aver trovato in Germania una terra di «conquiste». Al volante della sua March 743 Toyota Novamotor il pilota della scuderia Mirabella ha vinto ancora, battendo all'AVUS stavolta, l'agguerrita schiera dei tedeschi e degli svedesi che disputano tutta la serie del TROFEO POLIFAC. E così sono quattro le vittorie di Francia. Il ricco trofeo tedesco, per la sua internazionalità, ha un po' preso il posto dei più rinomati campionati F.3 John Players, o Shell di recente memoria.

● In Inghilterra è nato un piccolo finimondo quando si è letto su un giornale che James Hunt piloterà una Vauxhall nel Tour of Britain (si ricorderà che lo vinse lo scorso anno con una Camaro). A quanto pare il giornale inglese che doveva patrocinare la sua iscrizione si è offeso perché la notizia è trapelata anzitempo e potrebbe rinunciare al progetto. Sembra anche che qualche incompatibilità di patrocinio potrebbe escludere pure Scheckter dalla gara. Anche se il Tour di quest'anno accusa il colpo dei problemi economici, si direbbe che si annunci bene che prometta di essere una delle più interessanti manifestazioni della stagione per il gruppo 1. Fra poco si dovrebbero avere particolari.

● Il prossimo «rimpiazzo» per Hobbs, sulla Lola Hogan F. 5000, dovrebbe essere David Morgan, il 14 luglio a Mallory Park. Altre notizie su questa formula: Mike Warner dice che la GRD prosegue col suo progetto, anche se in questo momento le officine sono un triste spettacolo, praticamente deserte. Warner attribuisce la situazione alla generale recessione nella vendita di vetture da corsa, discorso che si è

tentati di credere fino a un certo punto, dato che tale situazione non pare avere influito su altri costruttori e si sono sentiti mormorii circa certe «tecniche di vendita» della GRD...

Se, come si dice, l'anno prossimo il campionato di F. 5000 non sarà più patrocinato dalla Rothmans, questa potrebbe essere sostituita da un'altra marca di sigarette. Fra parentesi, se le voci della fine dell'Interserie sono vere, e se avranno qualche successo coloro che fanno una campagna per sostituirla con una categoria che usi motori di serie di cinque litri simili a quelli utilizzati in F. 5000, che cosa si sarà ottenuto in effetti? Già come stanno ora le cose, paiono esserci troppe categorie e troppi campionati, all'inseguimento di troppo poco denaro, e se la gente vuole correre su cinque litri con motori di serie, tanto varrebbe che gareggiasse su vettura a ruote scoperte (cioè F. 5000) mentre tanto varrebbe che chi contesta la classe due litri corresse nei rounds della due litri, ove in tal caso la battaglia potrebbe essere più accanita (presumendo che la due litri fosse meglio finanziata e quindi attirasse di più).

d. h.

**Con gli italiani
ancora in «officina»**

**La MARCH di
Hans J. STUCK
precede tutti
nella gara
F.2 di ROUEN**

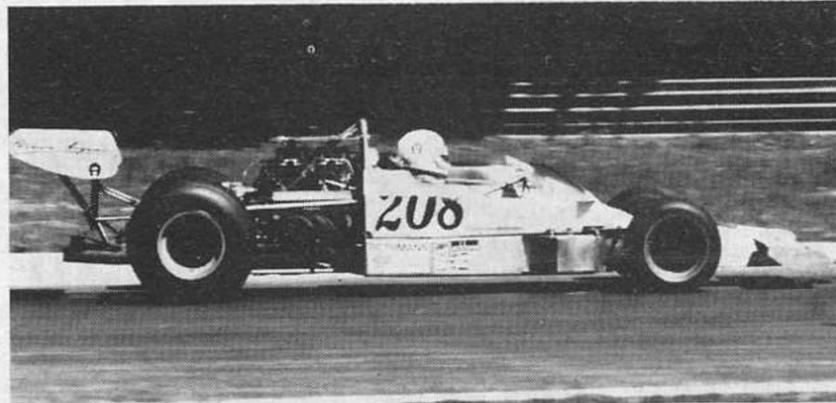
Per sopravvenute difficoltà di collegamento con la rete francese non siamo in grado di fornire un ampio resoconto sulla gara internazionale a inviti di F. 2 disputata a Rouen, alla quale hanno preso parte 20 vetture.

La gara, non valevole per il Campionato Europeo, è stata vinta da Hans Joackim Stuck, al volante della March BMW ufficiale, che già dal primo giorno di prove era riuscito ad ottenere il miglior tempo sul giro. Quest'anno la gara di Rouen (dopo l'incidente che lo scorso anno fu fatale a Gerry Birrell) sembrava non si sarebbe disputata: ma è stata messa all'ultimo momento in calendario, soprattutto perché sono state apportate considerevoli modifiche al pericoloso tracciato comprendenti una nuova variante alla famigerata curva dei «6 fratelli».

Nessun italiano ha preso parte alla gara: le macchine della squadra CSAI infatti sono ancora in officina per le riparazioni post Hockenheim, mentre le March di Trivellato stanno preparandosi per la prossima gara al Mugello.



La festa del LOTTERIA 5000 se la sono meritata proprio Peter GETHIN e la LOMBARDI



Il circo di

MONZA - Cavalleria, chiamiamola così, la decisione dell'A.C. Milano di affidare il suo Lotteria alla Formula 5000. Cavalleria nei confronti della lanciata Lella Lombardi scoperta oltre Manica e ora importata col rispetto che si deve a chi è andato a trovare fortuna all'estero. Il paesello ha accolto l'emigrante ed insieme a lei un circo tutto made in England, impresario compreso, quel John Webb che è diventato dittatore in terra inglese tanto d'aver tenacemente imposto la Formula 5000 e sostituito di fatto la Formula Atlantic alla Formula Tre.

Il circo che è piaciuto, è spettacolare, è prossimo come effetto velocistico a quello offerto dalle Formula Uno ma che ha un torto, di rimanere un mondo chiuso (Lella a parte) ai nostri piloti. Un circo, in altre parole, che avrebbe potuto lasciare il suo spazio alla Formula Due ed ai sette piloti italiani che quest'anno vi militano. Non è una boutade perché la tradizione voleva che il Lotteria fosse proprio della Formula Due. Pazienza, consoliamoci con la Lella e col fatto che la nostra campionessa ha potuto far ritorno sulla pista di Monza con un folgorante quarto posto tenendo al morso quasi 500 cavalli in più di quanti ne avesse il giorno del suo esordio su di una monoposto di Formula ...500.

Insieme a quello della Lombardi, Monza ha riservato un altro successo a Peter Gethin in questa che è ormai diventata la sua Formula tipo. L'entusiasmo del poco

pubblico non avrà certo riportato l'inglese al trionfo del 1971 quando fu primo nel Gran Premio d'Italia, ma quanti lo hanno complimentato sono stati testimoni di un riconoscimento che ha interamente meritato. La sua Chevron B 28 col poderoso motore Morand — il migliore a detta di tutti — ha condotto quasi tutti i quaranta giri della gara senza un'esitazione sebbene sottoposta ad un ritmo assai sostenuto. « Non sono io ad essere andato forte, sono gli altri ad aver guidato piano » diceva poi. In effetti queste grosse e poco equilibrate monoposto con tanto più peso dietro delle Formula Uno per via del motore Chevrolet e del telaio, mal frenate e portate per vocazione al surriscaldamento possono dare l'impressione a chi vince di essere colui che ha sofferto meno guai degli altri. Per Gethin non è stato così, almeno in assoluto, perché il contributo dato dalla sua guida è apparso a tutti indiscutibile. In realtà però dietro di lui si è creato un vuoto per tutti gli inconvenienti cui sono stati soggetti gli avversari. Solo Teddy Pilette e Lella Lombardi si sono comportati con egual ritmo e sicurezza per tutta la corsa.

Per gli altri, quelli competitivi, almeno, che non sono poi troppi, i guai non hanno cessato un attimo. Ha cominciato Bob Evans, ottimo terzo dopo tutto, a sacrificare un baffo nel tentativo di passare un doppiato che pareva fermo. Come lui, sullo stesso doppiato ha lasciato un baffo

16. G.P. LOTTERIA - Gara internazionale di F. 5000 valevole per il campionato Rothmans - Monza 30 giugno 1974

PRIMA MANCHE

1. Peter Gethin (Chevron B 28) in 32'53"7, alla media di kmh 210,852; 2. Pilette (Chevron B 28) 33'17"8; 3. Evans (Lola T 330) 33'50"5; 4. Edwards (Lola T 332) 33'50"9; 5. Lombardi (Lola T 330) 34'09"6; 6. McGuire (Lola T 332) a 1 giro; 11. Wood (Trojan) a 3 a 1 giro; 8. Hobbs (Lola T 330) a 1 giro; 9. Santo (Lola T 330) a 1 giro; 10. Schuppan (Lola T 332) a 1 giro; 11. Wood (Trojan) a 3 giri; 12. Trimmer (McLaren M 19) a 4 giri; 13. Wilds (March 74 A) a 5 giri; 14. Birrane (Brabham BT 43) a 6 giri; 15. Twaites (Lola T 330) a 6 giri; 16. Summer (Trojan) a 9 giri; 17. Wunderink (Chevron B 24) a 15 giri; 18. Craft (Chevron B 24) a 16 giri.

Giro più veloce: il 13 di Gethin in 1'37"4, alla media di kmh 213,634.

CLASSIFICA FINALE (per somma dei tempi)

1. Peter Gethin 1.05'57"8, 40 giri alla media di kmh 210,298; 2. Pilette 1.06'33"3; 3. Evans 1.07'35"8; 4. Lombardi 1.08'41"5; 5. Hobbs a 1 giro; 6. Schuppan a 1 giro; 7. Edwards a 1 giro; 8. Santo a 2 giri; 9. McGuire a 2 giri.

Giro più veloce: il 9 di Schuppan in 1'37"6 alla media di kmh 213,196.

anche Hobbs, costretto poi ai box per cambiare la gomma anteriore. Fermo per una gomma anche Edwards che formava con gli altri due il pacchetto delle fortissime Chevron VDS. Come se non bastasse sia Edwards che Hobbs hanno accusato surriscaldamento perdendo altro tempo prezioso.

Gli altri più brillanti protagonisti, tra i numerosi pochi meritevoli, sono stati Vern Schuppan e Mike Wilds. Tutti e due hanno danneggiato le macchine: il primo nientemeno che al curvone dopo aver vinto un duello con Pilette e conquistando un platonico secondo posto. Platonico anche se tutt'altro che immeritato visto che nella prima manche una gomma a terra lo aveva fermato ai box quando stava per compiere la stessa impresa con ben maggiore significato. L'uscita al curvone è stata determinata dal cedimento dell'alettone ed il bravo australiano ha avuto la fortuna di battere abbastanza adagio da poter ripartire con l'auto malconca e chiudere ugualmente sesto. Wilds, invece con la sua bella March identica alla Formula Uno 74, rimessa a posto e migliorata dalla Casa dopo l'incidente di Thruxton, ha rotto il motore mentre stava risalendo con prepotenza per il tempo perduto in una pestata alla Chicane.

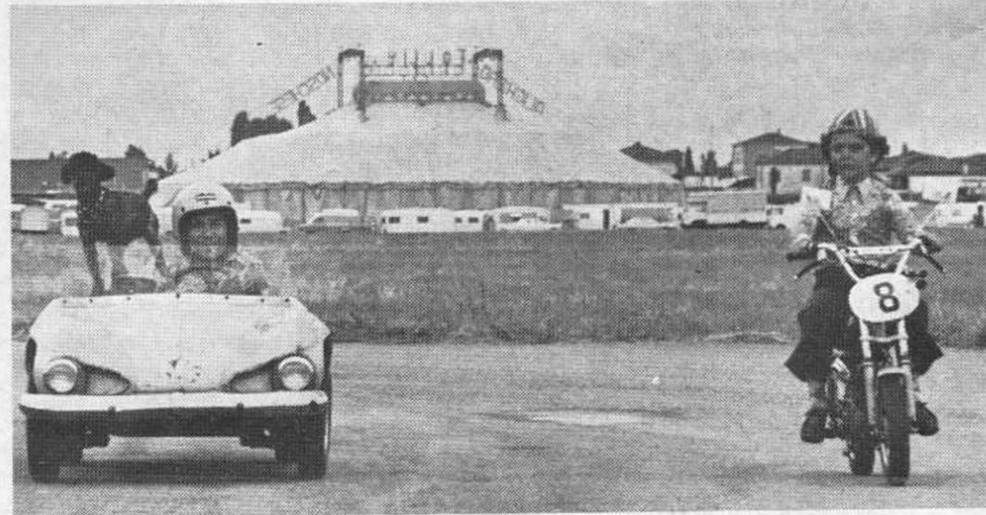
In tutto questo bailamme Lella Lombardi è stata autenticamente splendida: sempre forte, sempre con una guida pulita ed efficace, non ha mai perso il contatto



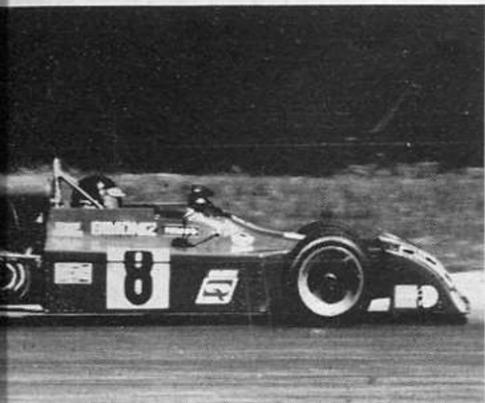
La fine di un autodromo (MODENA)

MODENA - Emozione nei « clan » automobilistici modenesi, qualche giorno fa, all'annuncio che l'autodromo tornava ad ospitare il « circus ». Delusione quando si è appreso che il famoso teatro di tante sfide di altri tempi, ospitava sì il « circus », ma non quello della F. 1, bensì quello di Moira Orfei, in versione « ghiaccio ». Ad animare motoristicamente la scena un po' triste della vecchia pista e dei suoi box, ci hanno pensato Stefano Orfei, il figlioletto di 7 anni di Moira con il suo 48 che supera i 50 orari e « Cucciolo », al secolo Ettore Panicucci, famoso quanto abile artista che, causa la statura si ritiene pilota mancato delle F. 1, ma non del mini bolide, cilindrata 48 cc che il marito di Moira, Nones, gli ha fatto costruire su misura. E così « Cucciolo » è oggi l'unico a poter girare sul circuito di Modena con una « vettura da corsa ». Un record almeno se

m. m.



A sinistra, anche tra i più giovani Peter Gethin (sotto) conta molti sostenitori. Ancora una volta (ricordiamo l'esito della 1. gara a B. Hatch) Lella Lombardi (a sinistra) si è trovata sul podio festeggiata assieme al vincitore Gethin (a destra)



LELLA



PRIMA MANCHE

Così (in 19) al via

Peter Gethin Chevron B 24 1'39"43	Rolf Wunderink Chevron B 24 1'39"93
Chris Craft Chevron B 24 1'42"19	Bob Evans Lola T 332 1'42"21
David Hobbs Lola T 332 1'42"61	Lella Lombardi Lola T 330 1'42"69
Brian McGuire Lola T 332 1'43"10	Mike Wilds March 74 A 1'46"34
Guy Edwards Lola T 332 1'47"73	Brian Robinson McLaren M 19 1'48"83
Vern Schuppan Lola T 332 1'49"37	Patrick Sumner Trojan T 101 1'50"41
Ian Ashley Lola T 330 1'49"54	Teddy Pilette Chevron B 28 1'51"34
Martin Birrane Brabham BT 43 1'53"82	Trevor Twaites Lola T 330 1'54"87
Clive Santo Lola T 330 1'58"06	William Wood Trojan T 101 2'01"59
Tony Trimmer McLaren M 19 2'04"12	

SECONDA MANCHE

Ancora in 19

Peter Gethin Chevron B 28	Teddy Pilette Chevron B 28
Bob Evans Lola T 332	Guy Edwards Lola T 332
Lella Lombardi Lola T 330	Brian McGuire Lola T 332
Ian Ashley Lola T 330	David Hobbs Lola T 332
Clive Santo Lola T 330	Vern Schuppan Lola T 332
William Wood Trojan T 101	Tony Trimmer McLaren M 19
Mike Wilds March 74 A	Martin Birrane Brabham BT 43
Trevor Twaites Lola T 330	Patrick Sumner Trojan T 101
Rolf Wunderink Chevron B 24	Chris Craft Chevron B 24
Brian Robinson McLaren M 19	

visivo col gruppetto degli inseguitori di Gethin ed alla fine, merito tutto suo, ha conquistato il quarto posto assoluto. Se la corsa in Italia ha avuto un senso proprio per la sua presenza, lei non ha tradito le aspettative conducendo il suo Lolone giallo con l'abilità che le permette di essere considerata un avversario, dai suoi colleghi, e non una attrazione per il pubblico.

La cronaca è piuttosto semplice: si schierano 19 macchine secondo una griglia falsata dalle prove piovose con qualche sprazzo d'asciutto. Gethin è comunque in «pole position» e si avvia subito deciso in testa seguito dall'olandese Wunderink che ha potuto portare per la prima volta la sua Chevron nella fila davanti. L'olandese però non regge a lungo il secondo posto e va dritto in chicane al terzo passaggio. La causa, comunque è nel motore ed infatti si ferma lungamente al box. Dietro si sta facendo largo Pilette che non aveva praticamente provato, con l'altra Chevron del team di Gethin. E' la fase più viva di tutta la gara: Pilette deve infatti vedersela con Evans, Hobbs, Wilds ed Ashley che sono seguiti a vista da Lella Lombardi. McGuire, Schuppan ed Edwards si trovano alle spalle dell'italiana e soprattutto Schuppan è impegnato in un forsing notevole per risalire posizioni. McGuire è presto eliminato da un dritto, come Robinson uscito con la sua McLaren e Craft fermato dal surriscaldamento.

Col passare dei giri Gethin prende sempre maggior distacco ed anche Pilette lascia i suoi avversari a vedersela per il terzo posto. Primo candidato è ben presto Schuppan, splendido in questa fase, poi una gomma costringe la sua Lola ai box. Ora tocca a Wilds esibirsi in una fantastica rincorsa complicata dalla carrozzeria danneggiata per l'urto in chicane. Per lui è il motore a cedere e la March sparisce di scena. Infine Evans, Edwards ed Hobbs si trovano un doppiato che procede alla velocità di un guard-rail... scansa tu che scansa anch'io Evans danneggia il muso e Hobbs si trova anche con una gomma a terra per cui perde un giro. Solo Edwards è miracolosamente indenne. Lella da ottava all'inizio è risalita passando tra gli altri il suo compagno Ashley che al contrario di lei può contare sul motore ad iniezione. Finisce quinta assoluta ed ultima a pieni giri.

Nella seconda manche la storia è ancora minore. Le due Chevron del VDS sono in prima fila ma Pilette, malgrado ci provi nulla può contro il fortissimo Gethin. Ci pensano anzi prima Schuppan e poi Hobbs a mettere in crisi il belga che mantiene comunque il secondo posto nella classifica assoluta. Lella cauta anche perché una bronzina non le permetteva troppe confidenze, guadagna un posto di classifica approfittando della sosta di Edwards ai box per la sostituzione di una gomma.

Gabriela Noris

Scioperanti F. 3 mantenuta la condizionale

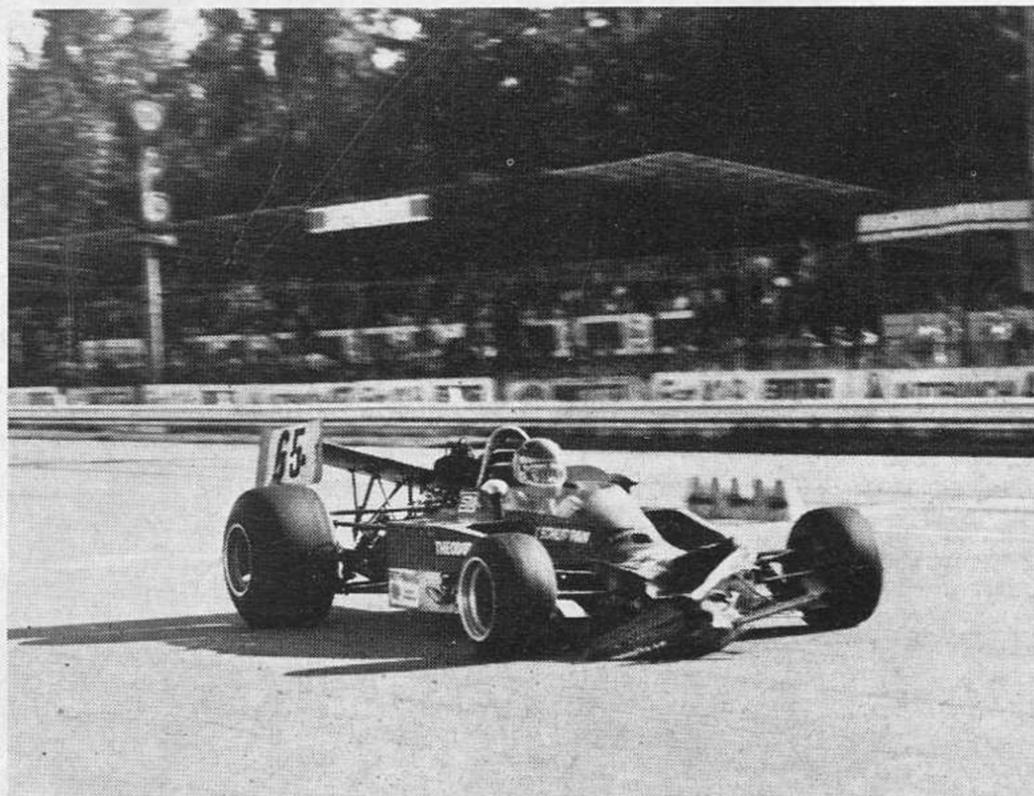
ROMA - La Commissione Nazionale d'Appello, massimo organo della giustizia sportiva, che si pronuncia in ultima istanza sulle decisioni dei commissari sportivi e della CSAI, ha reso noti gli esposti relativi alle sentenze emesse il 26 giugno.

Sono stati rigettati gli appelli presentati dai piloti di F. 3, Francia, Passera, Pavesi, Zampatti e Zorzi (che con altri avevano preso parte alla protesta di Vallelunga rifiutandosi di partire per la finale a seguito della espulsione del loro collega Bodini autore di scorrettezze durante una delle batterie eliminatorie), e resta pertanto confermato il provvedimento della CSAI di sospensione condizionale di 6 mesi, nei confronti dei piloti autori della protesta. Sono stati dichiarati irricevibili per tardarietà gli appelli presentati dai conduttori di F. Ford, Stanislao Sterzel e Massimo Mascagni, per i quali resta pertanto confermata l'esclusione per irregolarità tecnica dalla classifica della gara di F. Ford svoltasi a Vallelunga il 7 aprile. Il tribunale ha altresì respinto l'appello prodotto dalla Scuderia Jolly Club contro l'esclusione del conduttore Mauro Stagnani dalla classifica del Rally Nazionale Città di Cesena disputato il 1. maggio, effettuata dai commissari sportivi per irregolarità della vettura.

Per un commissario organizzatori Monza in Tribunale

MONZA - Il pretore della cittadina lombarda, dott. Nicola Magrone, incaricato di condurre l'inchiesta sull'incidente avvenuto il 17 aprile di tre anni fa sulla pista Junior durante le prove per la gara di F. Ford nel quale riportò preoccupanti lesioni il commissario di percorso Gianantonio Pinasi ha emesso comunicazione giudiziaria di procedere a carico dell'ing. Gianluigi Ponti, ex presidente dell'AC Milano, del dott. Fabiano Antolini direttore dell'Ente e del pilota Maurer Stroh che fu protagonista dell'incidente, avendo ravvisato gli estremi di reato per lesioni colpose.

Il Binasi, che si trovava all'imbocco della variante Junior, accertatosi che un concorrente arrivato «lungo» stentava a ripartire, usciva dalla sua postazione riparata dal guardrail e con la bandiera gialla scendeva in pista per aiutare il concorrente in difficoltà. Mentre il pilota riusciva ad avviarsi un secondo concorrente, l'austriaco Hanno Maurer Stroh si girava nella stessa posizione colpendo il commissario che cadeva malamente a terra rimanendo immobile senza conoscenza. Ricoverato all'ospedale Niguarda con prognosi riservata e grave trauma cranico il Pinasi (tra l'altro fratello del giornalista Giuseppe e Angelo) riprendeva conoscenza soltanto dopo poche ore; successivamente le sue condizioni miglioravano nettamente.



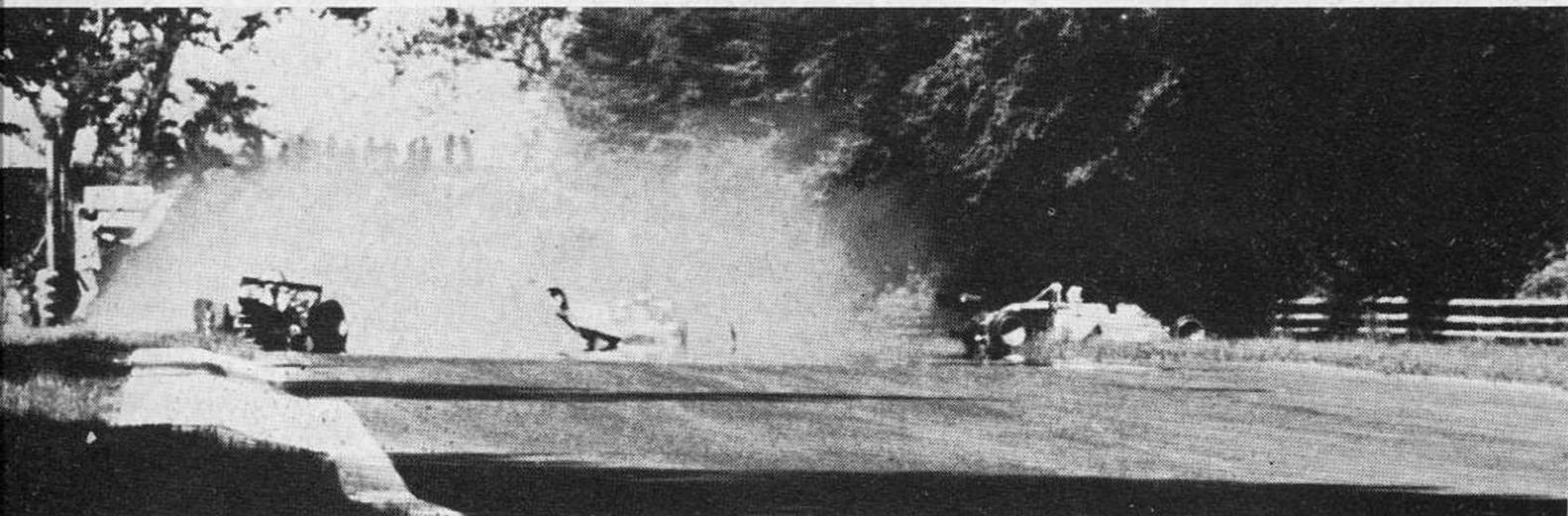
Così conciata la Lola di Vern Schuppan, vittima di un incidente provocato probabilmente dal cedimento dell'alettone, ha terminato la gara. Il brusco contatto è avvenuto contro il guard-rail prima della doppia curva di Lesmo

PUTIFE- RIO in F.3

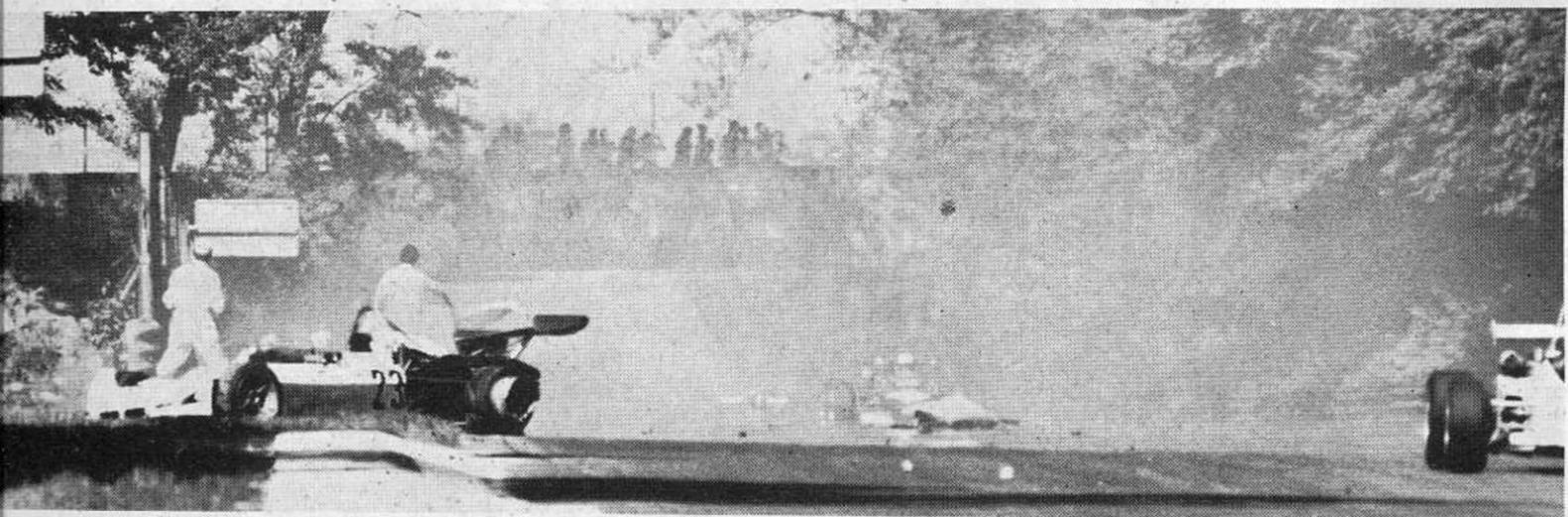
PESENTI ROSSI gode



Ancora una volta ripristinata la variante sul rettilineo centrale ha mietuto le sue vittime: in questa foto è Tenani (n. 31) a usufruire della scappatoia



In questa sequenza (sopra e sotto) l'incidente a tre tra Pavesi, Ancherani e Zorzi avvenuto durante la finale dopo il sottopassaggio. Sul margine sinistro si vede la GRD (numero 23) di Zorzi ormai fuori gara



GARA FORMULA 3 - Monza, 30 giugno 1974.

PRIMA BATTERIA

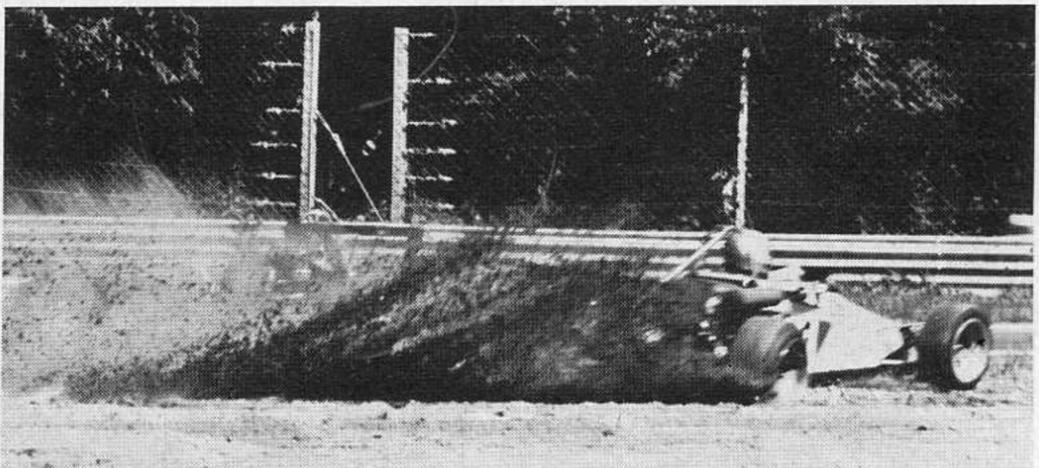
1. Pedro Passadore (GRD 374) 15'09"5, media kmh 183,028; 2. Pavesi (Brabham BT41) 15'09"7; 3. Kessel (Brabham BT41) 15'10"8; 4. Colombo (GRD) 15'14"4; 5. Mantova (GRD) 15'15"2; 6. Zampatti (March 743) 15'19"9; 7. Brunelli (March 743) 15'26"7; 8. Jarque (March 743) 15'27"5; 9. Pesenti Rossi (GRD) 15'34"3; 10. Manzoni (Brabham BT41) 15'35"7; 11. Terzi (Ensign Delta) 16'23"3; 12. Bartoli (Tecno Atemi) 16'54"5; 13. Scarpenti (Tecno Lancia) a 1 giro; 14. Bodini (Tecno) a 2 giri. **Giro più veloce:** Pesenti Rossi 1'51"2, media 185,785 kmh.

SECONDA BATTERIA

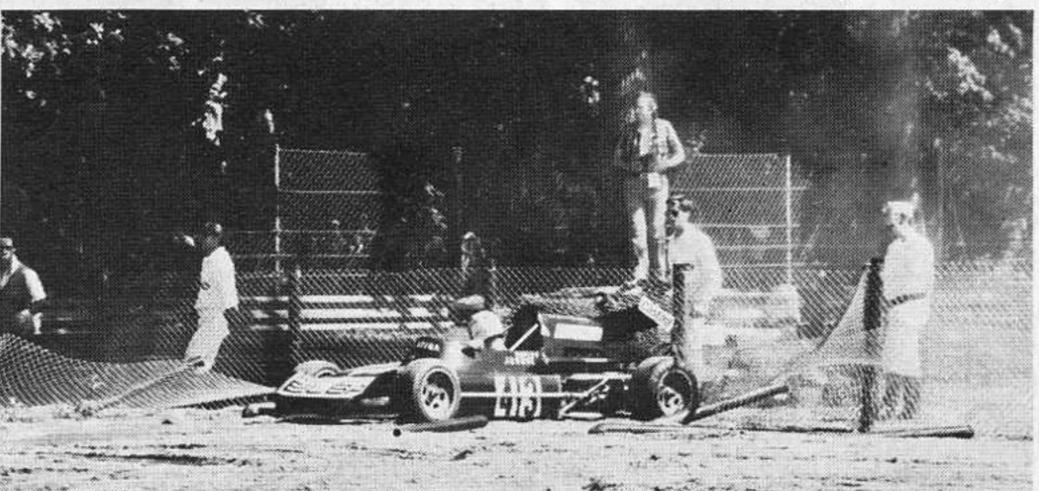
1. Sandro Cinotti (March 743) in 15'00"7, media kmh 184,816; 2. Zorzi (GRD 374) 15'01"7; 3. Ancherani (Brabham BT41) 15'07"6; 4. Perkins (March 743) 15'09"3; 5. Rosei (March 743) 15'09"5; 6. Pescia (March 743) 15'12"9; 7. Cerulli Irelli (March 743) 15'13"3; 8. Francisci (Brabham) 15'20"3; 9. Spreafico (GRD 372) 15'25"3; 10. Tenani (March 733) 15'32"7; 11. Daccò (Brabham BT35) 15'56"8; 12. « Gimax » (Brabham) 15'57"7; 13. Corolli (Brabham BT41) 15'58"4; 14. Martino (GRD 374) 16'05"3; 15. Franzoso (March 733) a 1 giro. **Giro più veloce:** Zorzi 1'51"1, media 187,290 kmh.

FINALE

1. Alessandro Pesenti Rossi (GRD) 18'56"8, media kmh 183,040; 2. Rosei (March 733) 18'57"1; 3. Cinotti (March Scaini) 18'57"7; 4. Passadore (GRD 374) 19'04"7; 5. Cerulli Irelli (March 743) 19'06"3; 6. Kessel (Brabham BT41) 19'06"2; 7. Manzoni (Brabham BT41) 19'10"1; 8. Colombo (GRD) 19'29"3; 9. Perkins (March 733) 19'29"6; 10. Terzi (Ensign Delta) 19'34"1; 11. Corolli (Brabham BT41) 19'35"3; 12. « Gimax » (Brabham) 20'02"6; 13. Daccò (Brabham) 20'02"8. **Giro più veloce:** Pesenti Rossi 1'51"2, media 187,122 kmh.



Ancora « confidenze » con la sabbia alla nuova Ascari: sopra è la volta di Kessel e Passadore, mentre sotto così termina la gara l'argentino Jarque



MONZA - Piazzata a metà del pomeriggio, tra le due manches della Formula 5000, la Formula tre invece di sfigurare per i minori cavalli ha costituito un avvincente spettacolo per il pubblico attratto dallo specchio F. 5000. Le premesse, oltre che alla presenza di qualche straniero di nome Passadore, Perkins e l'argentino pupillo di Fangio, Carlos Alberto Jarque e dal lotto nutritissimo di auto, erano venute dalle due batterie della mattina. Sia Cinotti che Passadore avevano vinto di un soffio e se Passadore aveva trovato un Pavesi il più tenace degli avversari (a lungo in testa, tra l'altro), Cinotti si era visto raggiunto ed affiancato da un Francisci eccezionale sulla vecchia Brabham BT 35 di Salvatore Genovese. Purtroppo la guarnizione della testa ha bloccato il romano proprio all'ultimo giro ma le cose erano ugualmente calde.

Dopo il solito, tumultuoso ed inutile giro dietro alla vettura del direttore di corsa, Cinotti prende subito il comando e la sua decisione lo porta a guadagnare anche un leggero margine sul gruppone. E' una situazione di grande vantaggio correndo sulla pista con le due varianti ed il pilota della Scaini sembra poterne approfittare. Dietro di lui le due Brabham di Ancherani e Pavesi precedono Mantova e Zorzi entrambi con la GRD. Rosei, con la March a motore Lancia Repetto, tira il gruppo degli altri che nelle prime battute è formato da Colombo, Spreafico, Cerulli, Pesenti Rossi, Pescia e Jarque. Kessel e Passadore sono attardati per una toccata alla nuova Ascari mentre Perkins è stato spinto rimanendo praticamente ultimo all'avvio e risale dal fondo.

Il clima della corsa si dimostra subito sovraeccitato: dopo i disordini del primo giro già al terzo tutta la fisionomia della gara appare infatti mutata. Dopo il sottopassaggio avviene una paurosa carambola per un urto fra Ancherani e Pavesi nel quale si trova coinvolto l'innocente Zorzi. I tre inseguitori del primo sono eliminati tra pezzi di vettura che rotolano in ogni dove. Fortuna che, come si suol dire, tutto va bene. Nemmeno tre chilometri dopo, alla prima variante, Pescia cerca di infilare Colombo in frenata. L'altro non molla (anche perché non saprebbe dove andare) ed i due si urtano. Pescia vola ed è fermo. Colombo continua col muso staccato e finisce ottavo perdendo l'ultima occasione per vincere con la GRD visto che presto avrà la nuova March col motore Toyota.

Con tutto questo putiferio Cinotti è definitivamente solo e sembra la volta buona perché il milanese possa cogliere il successo. Dietro è il sorprendente Rosei che oltre a guidare bene riesce a sfruttare le molte doti del Motore Lancia di Repetto. Poi Pesenti, sempre abile nelle rimonte come ha già dimostrato con la precedente vittoria a Monza quest'anno, Cerulli Irelli, Spreafico col nuovo motore Alfa 1700 di Wainer, Manzoni, Passadore, Kessel e tutti gli altri. L'argentino Jarque nel frattempo è uscito alla Ascari portandosi via un pel po' di reti.

Non siamo ancora a metà gara e malgrado le apparenze tutto può ancora succedere e... infatti succede! Cinotti che non può rinunciare neppure un secondo per tenere lontano dalla scia gli inseguitori, si trova nella più disgraziata delle situazioni: quella di avere un doppiato alla frenata della variante dopo i box esattamente alla distanza che sembra quella per poter passare e non lo è. Il doppiato è Mantova, appena uscito dai box per un controllo, sta a destra ma Cinotti lo passa a ruote bloccate e va dritto alla scappatoia. E' sufficiente per perdere tre posti!

Quando riparte è Pesenti Rossi in testa, fresco del superamento di Rosei, seguito dallo stesso Rosei e da Cerulli Irelli. Kessel, Passadore e il grintoso Manzoni sono staccati di quel tanto per non essere temibili mentre il bravo Spreafico si è fermato col motore rotto. Cinotti fa il diavolo a quattro per riacciuffare una vittoria già sua ma non riesce. Durante questa azione si inserisce anche un dritto di Cerulli in variante tanto che alla fine Passadore riesce a strappare il quarto posto.

Alla fine Pesenti Rossi, con la sua corona al collo, è l'unico a non aver nulla da recriminare da una gara bellissima che lo ha confermato uno dei più forti piloti della Formula tre e serio aspirante al titolo italiano. Insieme al successo di Pesenti vanno ricordati quelli dei tecnici che hanno portato sulla griglia della finale una variante di motori interessanti e competitivi: l'incontrastato Novomotor, naturalmente, presto anche in versione Toyota quattro valvole per cilindro per l'omologazione in Gruppo uno di questa testata, poi la Lancia Repetto di Rosei, il potente e più competitivo Holbay ultima versione, il rinnovato Alfa di Wainer ed anche il tentativo BMW montato sulla Brabham di Daccò.

Anche il secondo week-end agonistico del MUGELLO guastato dalle condizioni atmosferiche avverse: 200 partenti e BONOMELLI vincitore radioguidato

Un «bagno» da 12 milioni



GRUPPO 1

Capriole fra 2000

L'intensa giornata di gare è iniziata con il Gruppo 1, 850 e 1000, con qualche preoccupazione sulla validità di queste categorie sul percorso mugellano. Ma in gara si è visto che il circuito di Scarperia è adatto anche al turismo di serie, a patto che in pista vi sia un consistente numero di partecipanti. Al termine degli otto giri (ognuno è lungo 5245 metri), la vittoria della classe 1000 è andata a Gonzi che ha superato Compagnoni di soli quattro decimi di secondo, dopo che quest'ultimo era riuscito a superare il battistrada nel corso del quinto giro. Notevole il tempo sul giro del vincitore in 2'50"5 alla media di 111,201. Anche fra le 850 la gara è stata decisa fra Fruzzetti e Peroni nell'ordine; al secondo il miglior tempo sul giro ad oltre 104 di media.

25 piloti prendono il via nella 1150 e 1300: nella prima tutti su

Fiat 128 coupé e nella seconda tutti su Simca Rally 2. Al via il più svelto è De Santis che tiene il comando per tre giri, mentre fra le 1150 conduce Betti. Intanto Riccitelli, partito lento, inizia l'inseguimento del capofila e nel corso del sesto degli otto giri riesce a superare De Santis; nella classe minore, Vanini, miglior tempo in prova, supera a sua volta Betti. Nella 1300 bella prova di Chimenti che fa segnalare il giro più veloce in 2'44" alla media di 115,134.

Senza particolari emozioni le ultime classi 1600, 2000 e oltre; da rilevare un ex aequo nelle prove con lo stesso tempo sul giro di Ceccarelli AR GTV 2000 e Zanucoli, con la Opel Commodore 2800 in 2'46"2 ad oltre 113 di media. Durante la corsa comincia a piovere e molti sono i testa-coda e le uscite di pista, specie fra i 2000. Fra questi anche Ceccarelli al primo giro; poi Ceci e Bigliuzzi al quarto giro che addirittura si ribalta, ma senza danni. Nella 1300 vince Gentile, nella 1600 «Il liscio», entrambi con larghi margini. Anche in gara il miglior tempo sul giro è diviso fra Zanucoli e «Il liscio».

CONTINUA A PAGINA 38

SCARPERIA - Si erano iscritti in 232, hanno verificato in 192 dando poi vita ad una bellissima giornata sportiva con 11 gare che ha dimostrato quanto sia grande la voglia di correre ed anche la validità, su un tracciato interessante come il Mugello, di quelle categorie e classi che troppo spesso vengono mortificate o fischiate, come accade nelle gare in salita. Le corse del gruppo 1, valide, come il gruppo 3, per lo challenge «FISA», non hanno sfigurato come hanno dimostrato le medie sugli otto giri, variabile fra i 103 ed i 115 all'ora. Anche il gruppo tre, specie nelle cilindrato maggiori, ha dato spettacolo, fornendo al pubblico validi motivi d'interesse anche in relazione alle notevoli velocità raggiunte.

Ancora una volta il tempo è stato contro gli organizzatori, mortificando particolarmente le gare della tarda mattinata e del primo pomeriggio. La pista bagnata ha provocato numerose uscite di pista, ma senza nessun danno ai piloti a conferma della sicurezza del tracciato. La seconda gara effettuata sul Mugello è stata la prima organizzata da una scuderia privata: ai dirigenti della «Mugello Corse» va dato atto di una notevole dose di coraggio poiché la spesa si aggira sui dodici milioni a gara: purtroppo la pioggia ha vanificato in parte i loro sforzi che sono comunque riusciti a mettere insieme una manifestazione veramente sportiva e dilettantistica, qualche sbavatura professionistica solo nelle grosse cilindrato, aspetto questo che ci sembra il più interessante per lo sviluppo delle corse sul circuito del Mugello e per l'automobilismo in generale.

Marco Grandini

GRUPPO 3

Curva fatale a GUERISOLI

Un po' ritardato il via in seguito al tempo richiesto per sgomberare il tracciato dalle vetture rimaste ferme (bisogna trovare però un sistema d'intervento più veloce), parte il Gruppo 3, 1300 e 1600, mentre piove a dirotto. Nelle prove migliori tempi di Guerisoli nella 1300 e Salvatori nella 1600 su Alpine Renault. Al primo passaggio è già in testa Salvatori che condurrà in questa posizione tutti gli otto giri, mentre nella 1300 un'uscita di pista alla curva Luco, la prima dopo il via e una

un reclamo presentato dalla scuderia «Blue team» contro la sua Pantera porta alla verifica dei primi tre arrivati. Sulla macchina di «Alval» è montata la barra stabilizzatrice posteriore di 21 invece che quella omologata di 20 e viene tolto di classifica. La vittoria va così a Moreschi autore anche del giro più veloce ad oltre 120 di media.

GRUPPO 2

Con DINI rientro SCAR

La mattinata di gare termina con la prima classe del Gruppo 2 con

co Dini, che segna il rientro della Scar-Autostrada nelle corse dopo una lunga interruzione. Al via il più svelto è Ghislotti ed al primo passaggio Dini si ferma ai box per controllare le gomme non adatte alla pista bagnata. Intanto in testa si sviluppa un'avvincente lotta fra Ghislotti e «Camathias» sulla «128» 1150 Trivellato ad iniezione; a tre quarti di giro «Camathias» riesce a prendere il comando, ma Ghislotti nel corso dell'ottavo giro supera definitivamente il pilota della 128 segnando anche il giro più veloce in 2'38"8 alla media di 118,904 kmh. «Camathias» è secondo del raggruppamento e primo di classe col miglior tempo sul giro. Dini termina secondo ad undici secondi dopo un

prove i migliori tempi sono nell'ordine di Tommasini (Lucky), Verrelli (Barrelli), Venanzi (Tecno Zedde), Rampinini (BWA). Al termine della mezz'ora di gara, esattamente 31' e 54", ne vengono classificati 21, e solo dieci a giri pieni (dodici).

La pista bagnata e poi altra pioggia provocano una bagarre iniziale e prende la testa Verrelli seguito da Venanzi. Intanto cominciano i ritiri e fra questi Tommasini al terzo giro; abbandonano anche Zappacosta, Bruscolotti, Codignola, Del Fante, Zago. Venanzi non riesce ad infastidire Verrelli che vince con dieci secondi di vantaggio alla alta media di 118,382; suo anche il giro più veloce a quasi 121 con la pista bagnata.



Lotta serrata tra Pantere: Micangeli precede «Alval» e Moreschi. A destra, Marcello De Vito con la Beta coupé sopravanza l'Opel GT 1990 di William Mochi. Ancora una volta pioveva al Mugello!

delle più impegnative, toglie di corsa al quarto giro il favorito della 1300 Guerisoli su Fulvia e vince Chianucci pure su Fulvia. Nonostante la pioggia alta è la media e nella 1600 il miglior giro risulta di Nardelli a quasi 116 orari.

Nelle 2000 vita facile per la Beta coupé di Ripani che supera la gemella di De Vivo e le due vecchie Opel GT. Nel suo inseguimento al battistrada De Vivo si aggiudica il miglior tempo sul giro ad oltre 112 kmh. Nelle oltre duemila il discorso è tutto fra il gruppo delle Pantera De Tomaso, ove Moreschi ha il miglior tempo in prova. Al primo degli otto giri è in testa Micangeli (Pantera) seguito da Nardini (Porsche Carrera) ed «Alval». Nel corso del quarto giro «Alval» riesce poi a portarsi al comando ed a metà gara sono in testa tre De Tomaso («Alval», Moreschi, Micangeli) e quarta la Porsche di Nardini. Moreschi però non si dà per vinto e nel corso dell'ultimo giro riesce a superare alla curva Bucine «Alval»: l'arrivo è in volata ma «Alval» ha lo sprint più bruciante e precede Moreschi di soli due decimi di secondo.

La sua vittoria però dura poco:

quindici partenti, mentre piove ancora; dieci i giri da percorrere. Al via prende il comando Squarise seguito da Battilani e Razzolino. Mentre si sviluppa la lotta per il terzo posto fra Razzolino e Drovandi, a metà gara sempre primo Squarise mentre sono costretti al ritiro Baldanzi, Simonini, Pecchioli e infine Drovandi. A Battilani il giro più veloce ad oltre 104 di media e vittoria di Squarise.

Mentre gli organizzatori della «Mugello» imprecano contro Giove Pluvio si ricomincia nel pomeriggio con le classi 600, 700 ed 850 (uno solo). A metà gara è in testa Nocci nella 700, Ciardi nella 600, mentre viene doppiato Braccini sulla 850. Sono costretti al ritiro Gasperini (600), dopo aver fatto segnare il miglior tempo sul giro, poi Bigazzi e Castagnini; nella 700 si ferma «Barnaby» mentre Betti esce di pista all'Arrabbiata. Ciardi e Nocci terminano primi senza troppe preoccupazioni.

Un solo raggruppamento per 1000, 1150 e 1300 sempre su dieci giri. Nella classe maggiore si annuncia interessante la lotta fra la GTA Junior di Ghislotti e quella di Sparta-

ottimo inseguimento senza speranza.

Nella 1100 il gruppo delle 112 A-barth arriva alle spalle dell'unica Mini Cooper.

Quando partono le 1600 e 2000 la pista è finalmente asciutta ed anche il pubblico, coraggioso, aumenta. Nella 1600 miglior tempo in prova di Belli che però rompe un pistone; corsa a Novara per il ricambio, notata nell'officina di «Marcello» ed un'altra vittoria, davanti a Vittorio Ciardi pure su Escort. Belli fa suo il miglior tempo sul giro in 2'34"7 a 119,257 di media.

Nella 2000 guida la gara per i primi tre giri la GTAm di Sacchini, ma poi la Escort 2000 di «Alval» prende il comando segnando il giro più veloce a quasi 123 di media. Nella 3000 corre solo Ricci.

FORMULA 850

VERRELLI nella mischia

Sono 28 i piloti della 850, gara valida per il Trofeo nazionale; nelle

GRUPPO 4

BONOMELLI sotto accusa

Finalmente non piove più, anche se il cielo è scuro: ciò provoca nel clan Bonomelli, miglior tempo in prova di Ennio in 2'25" ad oltre 130 di media, amletici dubbi sul tipo di gomme da montare. Prevala la tesi degli slick, ma poco prima di allinearsi l'acqua sembra un'altra volta vicina e si ricambiano i pneumatici con quelli da pioggia. L'attesa provoca qualche risentimento negli altri piloti che criticano anche il giro precedentemente fatto da Bonomelli sulla vettura del direttore di corsa. Finalmente le grosse vetture del Gruppo 4 partono davanti ad alcune migliaia di persone che hanno sfidato il fango. Alla prima curva la Pantera di «Gero» si trova in difficoltà e provoca rallentamenti anche fra le altre De Tomaso: ne approfitta Bonomelli (Porsche 3000) per

aumentare il vantaggio che già al primo passaggio è di oltre 17 secondi su Gallo (De Tomaso).

La lotta fra la Porsche 3000 e le De Tomaso si accende solo sul finale (intanto «Gero» si è fermato) fra «Tambauto» e Gottifredi. Mentre Bonomelli, radio-aggiornato dai box, si avvia a vincere facilmente; la lotta per il secondo posto è avvincente: al termine dei dieci giri la piazza d'onore è contesa in volata e la Porsche di «Tambauto» precede di soli due decimi la Pantera di Gottifredi. A quest'ultimo va la soddisfazione per il giro più veloce (non è piovuto), in 2'24"3 alla media di oltre 130,852 kmh.

m. g.

PRIMO TROFEO «MUGELLO CORSE» - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo del Mugello, 29 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Renato Fruzzetti 24'26"3, media 103,018 kmh; 2. Peroni 24'28"9; 3. «Cloubar» 24'29"6; 4. Papanti 24'37"8; 5. Lucenti 24'38"3; 6. Bonaini 25'23"9; 7. Ghini 25'24"7; 8. Taccola 26'10"7 (tutti su Fiat 850S).

Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi 23'01"1, media 109,373 kmh; 2. Compagnoni 23'01"5; 3. «Giorgio» 23'02"2; 4. Lodolini 23'02"8; 5. Campanella 23'17"9; 6. Antonelli 23'31"8; 7. Cappellini 23'40"6; 8. Carlomagno 24'18"7 (tutti su 122 Abarth).

Classe 1150: 1. Paolo Vannini 22'53"2, media 110,002 kmh; 2. Betti 22'56"5; 3. Triggiani 23'14"1; 4. «Baloo» 23'29"9; 5. Simeone 23'38"8; 6. Braga 23'45"8; 7. De Palma 23'49"1 (tutti su Fiat 128 coupé).

Classe 1300: 1. Gianfranco Riccitelli 22'20"6,

media 112,677 kmh; 2. De Santis 22'21"1; 3. Chimenti 22'30"6; 4. Campagnola 22'47"7; 5. Salvatori 22'47"9; 6. Benedetti 22'55"7; 7. Chianucci 23'00"9; 8. Riccitelli 23'11"1; 9. Menichetti 23'12"6; 10. Pierantoni 23'13"3; 11. Ragozzino 23'17"1; 12. Bruni 23'27"7; 13. Fogliatti 23'28"3; 14. «Camaleone» 23'42"6; 15. Sismondi 24'00"9; 16. D'Elia 24'20"5; 17. Thun 25'02"9 (tutti su Simca Rally 2).

Classe 1600: 1. Giustiano Gentile (A.R. GTJ) 24'03"3, media 104,681 kmh; 2. Brocchi (A.R. GTJ) 24'33"3.

Classe 2000: 1. «Il Liscio» (A.R. GTV) 24'01"8, media 104,812 kmh; 2. Aglietti (A.R. GTV) 24'32"7; 3. «Anpal» (A.R. GT) 25'26"8; 4. Pacifico (A.R. GT) 25'35"4; 5. Mastrini (A.R. GTV) 23'51"5.

Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanucoli (Opel Commodore) 24'00"2, media 104,885 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. G. Carlo Chianucci (Fulvia) 24'07"8, media 104,334 kmh; 2. Salamina (Fulvia) 24'14"4; 3. Coscione (Fulvia) 24'15"5; 4. Canocchi (Matra) 24'16"1; 5. Fiaschi

Classe 850: 1. Alfredo Braccini (Abarth) 31'23"6, media 90,219 kmh.

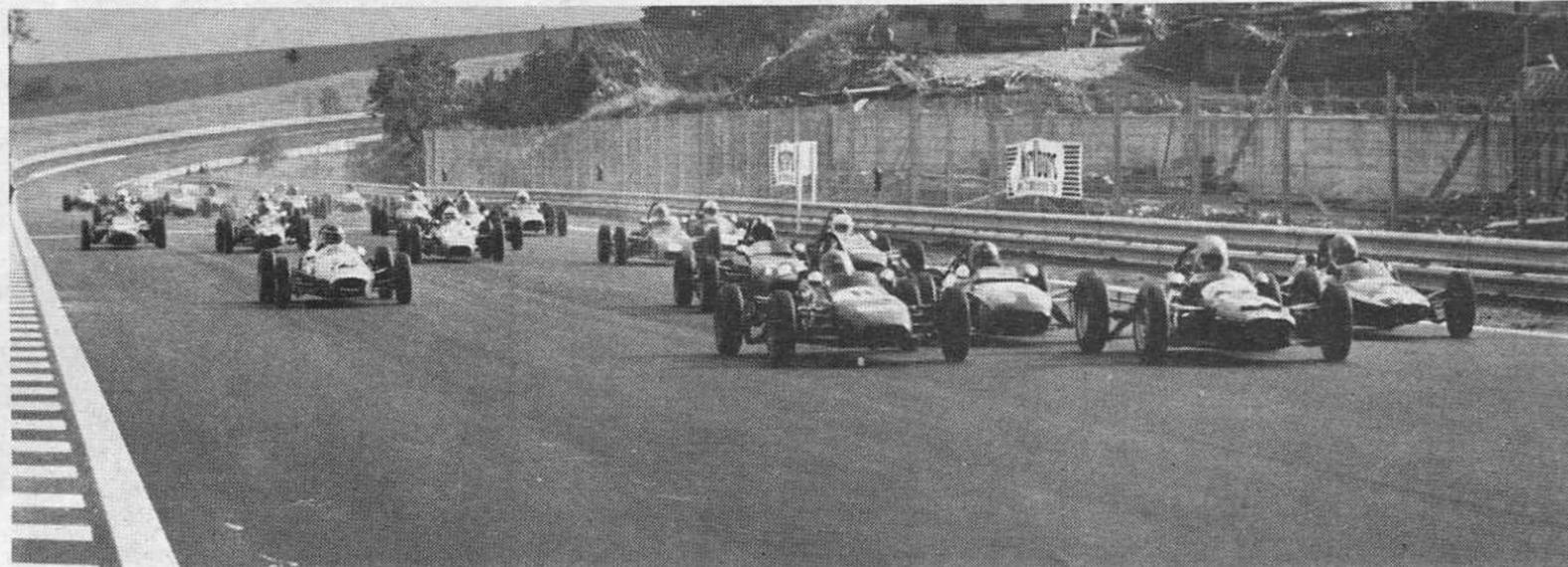
Classe 1000: 1. Giovanni Pasotti (Cooper) 30'11"6, media 104,228 kmh; 2. Baggiani (Abarth) a 1 giro; 3. Maoggi (Abarth) a 2 giri; 4. «Delta» (Abarth) a 2 giri; 5. Binati (Abarth) a 4 giri.

Classe 1150: 1. Romeo Camathias (Fiat 128) 27'30"3, media 114,436 kmh; 2. Aquilini (Giannini) 28'52"5; 3. Cappellini (Fiat 128) 29"4; 4. Siliprandi (Fiat 128) 29'01"2.

Classe 1300: 1. Duilio Ghisloti (A.R. GTA) 27'26"3, media 114,714 kmh; 2. Dini (A.R. GTA) 28'37"6; 3. Truci (A.R. GTA) 28'44"9.

Classe 1600: 1. Carlo Belli (Ford Escort) 26'44"6, media 117,674 kmh; 2. Ciardi (Ford) 27'08"3; 3. Cortucci (BMW) 27'21"9; 4. Ubaldi (A.R. GTV) 28'25"4; 5. Turi (A.R. GTV) a 1 giro; 6. «Katia» (Fiat 124 coupé) a 2 giri; 7. Vannini (Ford Escort) a 4 giri.

Classe 2000: 1. «Alval» (Ford Escort) 26'18"3, media 119,635 kmh; 2. Sacchini (A.R. GTAM) 26'28"3; 3. Cipriani (BMW) 26'42"2; 4. Guarducci (Opel) a 1 giro; 5. Lumini (Ford Escort)



La partenza delle 850 con in testa già Verrelli, alla fine vincitore



Un passaggio delle Gr. 3: Testi precede Guerisoli su HF 1300

Il caro-pista fa rinunce

● Il grosso impegno finanziario al quale si è esposta, purtroppo in parte con esito negativo in seguito alla pioggia, la scuderia Mugello-Corse, è stata ripagata dalle affermazioni dei suoi piloti: quattro vittorie di classe, quattro posti d'onore, un terzo. Rimangono era i problemi dei costi per fare una corsa sul Mugello. Per le scuderie si presentano elevati, ed infatti c'è chi, come la Biondetti-corse, ha già rinunciato alla gara programmata per il 7 luglio. Forse, specie in questa fase iniziale, non sarebbe male stendere un po' la mano dall'AC alle locali scuderie.

● Nota curiosa: durante l'apertura con le 5000 i panini costavano minimo 400 lire, con organizzazione ACI. Alla gara di sabato, organizzazione Mugello corse, la metà: eppure pioveva lo stesso!

● Le bandiere gialle non trovano sostenitori sul circuito del Mugello; anche in occasione di varie carambole multiple i segnalatori hanno ignorato i loro strumenti di lavoro. Occorre provvedere subito e catechizzare gli addetti.



Ernio Bonomelli, vincitore con la Porsche Carrera 3000 del primo Trofeo organizzato dalla Mugello Corse

(Fulvia) 24'16"1; 6. De Laurentis (Fiat X-1/9) 25'07"7; 7. Cianfoni (Lancia HF) a 1 giro; 8. Maselli (Lancia HF) a 1 giro.

Classe 1600: 1. Attilio Salvatori 22'18"2, media 112,879 kmh; 2. Nardelli 22'21"1; 3. «Dinos» 22'49"6; 4. Testi 23'59"1; 5. Laschi 24'02"2; 6. Del Prà 23'03"3 (tutti su Alpine 1600).

Classe 2000: 1. Bruno Ripani (Lancia Beta C) 22'55"4, media 109,862 kmh; 2. Devivo (Lancia) 22'57"4; 3. Mochi (Opel GT) 24'13"2; 4. Di Mauro (Opel) 24'17"4.

Classe oltre 2000: 1. Luigi Moreschi (De Tomaso) 21'43"4, media 115,911 kmh; 2. Mincangeli (De Tomaso) 21'44"2; 3. Nardini (Porsche Car) 22'15"7; 4. Lara (Porsche T) 22'37"6.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Franco Squarise (Fiat) 30'51"5, media 101,982 kmh; 2. Battilani (Fiat) 30'57"1; 3. «Razzolino» (Fiat) 31'15"6; 4. Angelucci (Giannini) 32'10"8; 5. Vecoli (Fiat) 32'17"5; 6. Venturi (Giannini) 33'03"9; 7. Bucci (Fiat) 33'21"4; 8. Lapi (Fiat) a 1 giro; 9. Francioni (Giannini) a 3 giri; 10. «Gonzales» (Fiat) a 3 giri; 11. Drovandi (Giannini) a 5 giri.

Classe 600: 1. Rolando Ciardi (Giannini) 31'58"5, media 98,420 kmh; 2. Ricci (Giannini) 32'34"7; 3. Rafanelli (Giannini) 32'35"8; 4. Biagiotti (Abarth) 32'51"4; 5. Terracina (Abarth) 33'47"3.

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Abarth) 30'36"6, media 102,809 kmh; 2. Audisio (Giannini) 31'09"3; 3. Proietti (Giannini) 31'22"4; 4. Betti (Giannini) 28'03"3; 5. Berdiani (Giannini) 25'00"4.

Classe 3000: 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 27'21"5, media 115,028 kmh.

FORMULA 850

1. Leonardo Verrelli (Barrelli) 31'54"1, media 118,382 kmh; 2. Venanzi (Tecno-Zedde) 32'04"1; 3. Rampini (BWA) 32'05"5; 4. Conti (Del Giovane) 32'27"6; 5. Ballarino (Del Giovane) 32'57"7; 6. Elisel (Tecno) 32'58"3; 7. Muccini (De Sanctis) 32'58"8; 8. Avati (Macco) 33'34"1; 9. Franchini (Fiat 850) 34'09"9; 10. Torricelli (G.S.C.) 34'10"2; 11. Pozzoli (Felsatti) a 1 giro; 12. Parisi (De Sanctis) a 1 giro; 13. Clerici (BMW) a 1 giro; 14. Bettivelli (De Sanctis) a 1 giro; 15. «Giobatta» (Tecno) a 1 giro; 16. Sarlo (Bellasi) a 1 giro; 17. Filosi (Biraghi) a 1 giro; 18. Fasanello (Lucky) a 4 giri; 19. Santone (Tecno) a 5 giri; 20. Porciatti (Lucky) a 5 giri; 21. Capponi (De Sanctis) a 6 giri; 22. Fabiani (Atecar) a 6 giri.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Franco Milano (Fiat Abarth OTS) 26'31"7, media 99,603 kmh.

Classe 1300: 1. «Vagabondo» (Alpine) 26'52"2; 2. Palmas (Fulvia Z) 27'09"9; 3. Chieffi (Fulvia C) 25'39"2.

Classe 1600: 1. Fusar Bassini (A.R. GTA) 27'03"3; 2. Madaia (Fulvia C) 17'02"7.

Classe 2000: 1. Giorgio Del Curto (Porsche 914) 24'42"5, media 114,644 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Ennio Bonomelli (Porsche Carrera) 24'40"1, media 127,172 kmh; 2. «Tambauto» (Porsche Carrera) 25'00"1; 3. Gottifredi (Pantera) 25'00"3; 4. Gallo (Pantera) 25'09"1; 5. Govoni (Pantera) 25'09"8; 6. Martignone (Pantera) 25'04"2.

Nella S. STEFANO-GAMBARIE clamorosa beffa di BARBERIO con l'ex ABARTH di Arturo

Non ascolta i figli e papà Scola perde!

REGGIO CALABRIA - Pasquale Barberio, calabrese di Nicastro, da due anni circa sulla breccia con ottimi piazzamenti su vetture Sport, ha rifilato a sorpresa un grosso «bidone» a Mimmo Scola, suo conterraneo, meglio conosciuto in quella zona come il «lupo della Sila», proprio perché ha fatto quasi sempre sue alcune delle gare in salita che si sono disputate in Calabria e nel Meridione: gli ha soffiato sotto il naso la vittoria nella 16. Edizione della «S. Stefano-Gambarie», a cui hanno partecipato 207 piloti, conducendo al traguardo la nuovissima Abarth Osella 2000 su cui è salito per la prima volta nella mattinata di sabato.

Si tratta della ex macchina di Merzario per l'Euro 2 litri che Osella però ha tutta revisionata con gli ultimi aggiornamenti e che oggi ha abbassato il record della corsa, stabilito lo scorso anno da («McBoden», con la Chevron in 4'18"8, portato ora a 4'14", mentre Scola ha realizzato 4'14"6 con la March BMW. Il «salto» di Barberio da 4'26"6 delle prove al tempo di gara indubbiamente non sarà stato previsto da Scola che invece aveva realizzato 4'15", con un terzo miglior tempo quello del palermitano Savona in 4'35" che denunciava difficoltà di tenuta all'avantreno.

Il simpatico Mimmo non aveva tutti i torti, ben sapendo che il rivale, ed ora anche per l'appellativo di «lupo della Sila», era salito solo una volta sulla macchina e che quindi, come del resto lui con la March, avrebbe dovuto prendere maggiore confidenza con la macchina. Ma è stata proprio questa convinzione che gli ha propiziato il «bidone» quasi poi voluto a tutti i costi una paio d'ore prima di prendere il via, quando, contrariamente al parere dei figlioli, che sono poi i suoi veri sostenitori, ha cambiato i rapporti montando una coppia troppo bassa. «Mannaggia li muorti — ha esclamato in calabrese — e chi li sente ora quei ragazzi?». Il campanaccio (siamo a 1600 metri di quota!) di rimando del vincitore suona invece differente: «A Osella ho dato delle buone soddisfazioni e oggi lui le ha date a me con questa macchina che è un sogno e su cui devo ancora fare la mano come si deve. C'era un po' d'olio sul tracciato, ma chi lo vedeva! Ero così impegnato nella guida da trascurare anche questo insidioso pericolo».

L'altra macchina di Osella mandata giù insieme a quella di Barberio, la 1600 di Piloti, non ha avuto fortuna, infatti in una prova è andata a cozzare contro una 595 che saliva in senso inverso scaraventando quest'ultima macchina in un burrone con pochi danni però per il pilota.

Per il palermitano Savona purtroppo l'odierna Gambarie non è stata molto fortunata: alla difficoltà di tenuta dell'avantreno in prova, in gara poi aveva difficoltà a far entrare la seconda marcia, ma ciò nonostante ha abbassato notevolmente il tempo realizzato in prova.

L'altro palermitano, Ferlito, con un'Abarth 2000 vecchio modello, si è impegnato invece abbastanza ed è riuscito a piazzarsi davanti al ragusano Veminata con Chevron B23 che trova ancora ostacoli alla guida di questa sua macchina. Chi invece ha dimostrato di poter stare

sempre in prima fila è Angelo Giliberti che, con il 1300 di Oieni e i colori della Lloyd Tirreno, ha imposto la sua maggiore esperienza ed abilità a piloti e macchine più potenti (ed a giorni anche lui disporrà di un mezzo validissimo, uno Chevron B26 nuovo di zecca).

Anche Jacono con il 1600 Chevron, è salito bene, dando 18"8 a Parnasso.

Negli altri gruppi, prova maiuscola di Bologna con la Zagato di Facetti, Di Vasta con l'Alpine che ha dato quasi 9" a Barraia, di Mannino e di Carnibella in Gr. 2 rispettivamente con GTA 1600 e 128 Ferraris, mentre la bagarre delle «piccole» ha visto spuntare il 695 «Reatmad» su Papalia che sulla macchina di Caravello ha dovuto montare un cambio normale, il 595 Peri che nulla onestamente poteva di più contro la macchina di Verini, mentre in Gr. 1 dignitissima gara di Mertoli con il suo 128 Coupé.

Nuccio Marino

XVI S. STEFANO-GAMBARIE - Gara nazionale di velocità in salita - km 7,830 - 30 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

TURISMO SERIE NAZ. CSAI GR. 1

Classe 850: 1. Lombardo (Mini Minor) in 6'24"3, media kmh 73,348; 2. «Il Siciliano» (Fiat 850 S) 6'30"4; 3. Sturniolo (Fiat 850 S) 6'40"5.

Classe 1000 (tutti su A 112 Abarth): 1. «Bazooka» 5'54"3, media kmh 79,559; 2. Agosta 5'55"4; 3. «Sandro» 5'58"4; 4. «Rincione» 5'59"2; 5. Tarzia 6'00"2; 6. Lombardi 6'02"8; 7. «Anthony» 6'05"1; 8. Zucarello 6'09"5; 9. Mezzasalma 6'16"1.

Classe 1150: 1. Mertoli (Fiat 128) 5'53", media kmh 79,852; 2. Morabito (Fiat 128 C) 6'01"3; 3. «Luca» (Fiat 128 C) 6'03"9; 4. Di Benedetto (Fiat 128 C) 6'05"5; 5. Vasta (Fiat 128) 6'07"3; 6. Cheoquadei (Fiat 128) 6'44"3; 7. Merlini (Renault R8) 6'47"6.

Classe 1300: 1. Virzi (Simca R2) 5'45"2, media kmh 81,657; 2. Pizzari (Mini Cooper) 5'50"2; 3. Venturini (Simca R2) 5'56"7; 4. Cieli (Mini Cooper) 6'22"3; 5. Labate (Simca R2) 6'28"1.

Classe 1600: 1. De Dominicis (A.R. GTV) 6'13"5, media kmh 75,469; 2. Mascari (Fiat 124) 6'13"7.

Classe 2000 (tutti su A.R. GTC): 1. Donato 5'37"1; 2. Diano 5'43"9; 3. Surace 5'47"1.

TURISMO SPECIALE GR. 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500 G): 1. Luigi Vadalà 5'51"5, media kmh 80,193; 2. «Doppio Rhum» 6'02"1; 3. Morabito 6'02"5; 4. Fortuna 6'04"2; 5. Ferracina 6'13"1; 6. Cavallaro 6'25"4; 7. Crupi 6'35"6; 8. Gatto 6'02"1; 9. Sergio Peri (Fiat 590 G) 5'40"2, media kmh 82,857; 2. La Pera (Fiat 595 AR) 5'43"3; 3. «Enrico VIII» (Fiat 590) 5'49"1; 4. D'Amico (Fiat 590) 5'55"7; 5. Foti (Fiat 590) 5'58"8; 6. Puglisi (Fiat 590) 5'59"8; 7. Storniolo (Fiat 590 AR) 6'05"2; 8. Franchina (Fiat 590) 6'07"8.

Classe 700: 1. «Reatmad» (Fiat 650 G) 5'32"6, media kmh 84,750; 2. Papalia (Fiat 695 AR) 5'42"2; 3. D'Urso (Fiat 695) 5'52"2; 4. Medaglia (Fiat 695) 5'53"1; 5. Saia (Fiat 695) 5'56"9; 6. Corti (Fiat 695 AR) 5'57"3; 7. Testa (Fiat 695) 5'57"4; 8. Di Salvo 5'59"8; 9. Storniolo (Fiat 590 AR) 6'05"2; 10. Franchina (Fiat 590) 6'07"8.

Classe 1000 (tutti su Fiat Abarth 1000): 1. Santo Famoso 5'16"8, media kmh 88,977; 2. Raffa 5'54"9; 3. Procida 6'04"1; 4. Biscotto 6'39"6.

Classe 1150: 1. Carnibella (Fiat 128) 5'17", media kmh 88,921; 2. Misasi (Fiat 128 G) 5'24"6; 3. Russo (Fiat 128) 5'31"7; 4. «Ufo» (Fiat 128) 5'37"4; 5. Suracex (Fiat 128) 5'42"2; 6. Giuffrida (Simca Rallye) 5'51"9; 7. «Love» (Fiat 128 G) 5'52"1; 8. Scolaro (Fiat 128 G) 5'52"2; 9. Timone 5'21"4; 3. Caruso (Mini Cooper) 6'06"6; 4. Liconti (Mini Cooper) 6'09"4.

Classe 1300: 1. Mannino (A.R. GTA) 5'15"4, media kmh 89,372; 2. Cavallaro (A.R. GTA) 5'21"4; 3. Caruso (Mini Cooper) 6'06"6; 4. Liconti (Mini Cooper) 6'09"4.

Classe 1600 (tutti su Alfa Romeo GT): 1. Romano 5'15"2, media kmh 89,428; 2. D'Amico 5'20"6; 3. Trapani 5'33"6; 4. Caruso 5'35"7; 5. Giuffrida 5'47"7; 6. Castrolforio 5'49"9; 7. La Mantia 6'00"3.

Classe 2000 (tutti su BMW 2000): 1. Spina 5'32", media kmh 84,903; 2. Papa 5'35"7; 3. Piccolo 5'56"3.

Classe 3000: 1. Abbate Sidoti (Ford Capri RS) 5'30", media kmh 85,418.

GRAN TURISMO DI SERIE GR. 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Lancia Fulvia) 5'47", media kmh 81,233; 2. Alba (Fulvia) 5'56"6; 3. Cannamela (Fiat X-1/9) 5'56"6; 4. Ferraro (Fulvia) 6'00"3; 5. Bilardi (Fulvia) 6'05"3; 6. Gulsano (Fiat X-1/9) 6'14"6; 7. «Bellinger» (Fulvia) 6'24"2; 8. Ravalli (Fulvia coupé) 6'24"5.

Classe 1600: 1. Vasta (Alpine A 110) 5'22"1, media kmh 87,513; 2. Barraia (Alpine A 110) 5'31"2; 3. Canzonieri (Fulvia) 5'46"9; 4. De Leo (Fulvia) 5'52"4; 5. Franco (Fulvia) 5'55"7; 6. Lauro (Fulvia) 5'58"3; 7. Rizzi (Fulvia) 6'03"7; 8. Mascari (Fulvia) 6'26"1.

Classe 2000: 1. Verso (Fiat 124 Abarth) 5'43"9, media kmh 81,965; 2. Taranto (Fiat 124 Abarth) 5'48"1; 3. Vittorio (Alfa Romeo D.) 6'11"6.

Classe oltre 2000: 1. Di Gregorio (De Tomaso Pantera) 5'15"3, media kmh 89,400; 2. Laganà (Porsche 2,4 S) 5'18"7; 3. Bilardi (De Tomaso Pantera) 5'19"8.

GRAN TURISMO SPECIALE GR. 4

Classe 1000: 1. Alduina (Abarth OTS) 5'35"8, media kmh 83,693; 2. Rubino (Abarth OTS) 5'43"2; 3. Manna (Abarth OTS) 5'48"4; 4. Aricò (Abarth OTS) 6'20"7.

Classe 1300: 1. Bologna (Fulvia) 4'56", media kmh 95,229; 2. Consoli (Alpine) 5'08"5; 3. Bonaventura (Fulvia) 5'09"3; 4. «Ben» (Fulvia S) 5'11"4; 5. Parrinello (Fulvia) 5'29"5; 6. Giarratana (Fulvia) 5'45"6; 7. Ontana (Fulvia) 5'58"6; 8. M. Casilia (Alpine) 8'23"7.

Classe 1600: 1. Bono (A.R. GT) 5'25"7, media kmh 85,439; 2. Mannino (Lancia HF) 5'31"6; 3. Anzalone (A.R. GTA) 5'56"6.

Classe 2000: 1. Passalacqua (Fiat 124 Abarth) 5'28"4, media kmh 85,834; 2. Isgrò (Fiat 124) 5'35"7.

GRAN TURISMO GR. 5 C. SPORT

Classe 1000: «Popsy Pop» (AMS) 4'55"8, media kmh 95,294; 2. Strano (AMS Bertone) 4'57"2; 3. Franco (ATS) 5'18"6; 4. Versace (Abarth) 5'30"1.

Classe 1300: 1. Giliberti (Abarth 1300) 4'33"8, media kmh 102,951; 2. Seminara (Abarth 1300) 5'14"2.

Classe 1600: 1. Iacono (Chevron B21) 4'40", media kmh 100,671; 2. Parnasso (Abarth Osella) 4'58"8; 3. Fortuna (Abarth Osella) 5'04"8; 4. Battistiol (Cobra Paga) 5'12"5; 5. «Diarlo» (Alfa R Past.) 5'39"5.

Classe 2000: 1. Barberio (Abarth Osella) 4'14", media kmh 110,976; 2. Scola (March BMW) 4'14"6; 3. Savona (Chevron B23) 4'26"6; 4. Ferlito (Abarth Osella) 4'33"5; 5. Veminata (Chevron B23) 4'33"6.

Classe 3000: 1. Lisitano (Abarth 3000) 4'45"1, media kmh 98,744; 2. Maione (Porsche) 4'47"2; 3. «Dik» (Abarth 3000) 5'02"8.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Barberio (Abarth Osella) 4'14"4, media kmh 110,976; 2. Scola (March BMW) 4'14"6; 3. Savona (Chevron B23) 4'26"6; 4. Ferlito (Abarth Osella) 4'33"5; 5. Veminata (Chevron B23) 4'33"6; 6. Giliberti (Lola T 290) 4'33"8; 7. Iacono (Chevron B21) 4'40"; 8. Lisitano (Abarth 3000) 4'45"1; 9. Maione (Porsche 910) 4'47"2; 10. «Popsy Pop» (AMS 1000) 4'55"8.

XVII TRENTO-BONDONE, gara di velocità in salita, valida quale quarta prova del Campionato Europeo della Montagna - 30 giugno.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 5 - VETTURE SPORT

Classe fino 1000: 1. «Alan» (Fiat Abarth) 13'02"55, media 79,591 kmh; 2. Crovella (AMS) 13'03"93; 3. Bianucci (Fiat Abarth) 13'14"53; 4. «Rahan» (AMS) 13'18"66; 5. Hanny (AMS) 13'28"72; 6. Vannini (AMS) 13'54"62; 7. Campedelli (Fiat Moretti) 15'50"97.

Classe fino 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron Martinel) 12'23"39, media 83,777; 2. Rebai (Fiat Abarth) 13'10"91; 3. Sanetti (A.R. Sanetti) 13'28"38.

Classe fino 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth PA2) 12'33"30, media 82,670 kmh; 2. Lovato (Lola 290) 12'36"16; 3. «Roberto» (Lola Ford) 12'55"88; 4. Anastasio (Chevron Ford) 13'11"67; 5. Nicolosi (Chevron) 13'17"14; 6. Mussa (GRD) 13'28"53.

Classe fino 2000: 1. Mauro Nesti (Lola-BMW) 11'20"13, media 91,575 kmh; 2. Gianfranco (Abarth-Osella PA2) 11'32"98; 3. Mohr (AMS) 11'49"53; 4. Pozzo (GRD) 12'03"24; 5. Abt (Fiat-Abarth) 12'14"96; 6. Soria (Abarth-Osella) 12'21"19; 7. Fossati (Lola-Abarth 290) 12'33"44; 8. «Lucien» (AMS-Armadori) 12'44"18; 9. Zaniratti (Abarth-Osella) 13'10"66.

Classe 3000: 1. Sepp Greger (Porsche 910) 12'08"79, media 85,456 kmh; 2. Cattaneo (Gipsy) 13'37"1.

GRUPPO 7 - VETTURE CORSA BIPOSTO

Classe 1000: 1. Italo Pain (Abarth P1) 13'04"87, media 79,348 kmh; 2. Ragastas (Dallara) 13'13"70; 3. Conrad (Lotus Nova) 13'37"14; 4. Bubeck (Crag Nova) 14'16"80.

Classe 1600: 1. Mauro Baldo (Chevron B21) 13'37"36, media 76,193 kmh.

Classe 3000: 1. Giovanni Morelli (Lola 2000) 12'38"34, media 82,131 kmh; 2. Nardari (March-Martinel) 12'55"38.

GRUPPO 8 E 9 - VETTURA CORSA FORMULA INTERNAZIONALE E VETTURA CORSA DI FORMULA LIBERA

1. Jimmy Miesusset (March-BMW) 10'57"80, media 94,679 kmh; 2. Serblin (March-BMW) 11'16"95; 3. Baria (Chevron B20) 12'33"41; 4. Wittwer (Brabham BT40) 12'48"70.

GRUPPO 4 - GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. Poker (Fiat-Abarth) 14'57"68, media 69,377 kmh; 2. Azzalini (Fiat-Abarth) 15'05"33; 3. Visentin (Fiat-Abarth) 15'20"87.

Classe 1300: 1. Oscar Muller (Alpine-Renault) 13'42"54, media 75,720 kmh; 2. Ronchi (Fulvia HF) 13'53"69; 3. Giustri Ivana (Alpine-Renault) 14'36"49; 4. Deiana (Alpine-Renault) 14'36"49.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine-Renault) 12'57"28, media 80,124 kmh; 2. Zarpellon (A.R. GTA) 13'25"30; 3. Brunone (A.R. GTA) 13'36"99; 4. Daniele (A.R. GTV) 13'55"94; 5. Rombolotti (Alpine-Renault) 13'57"38; 6. Righetti (Alpine-Renault) 14'15"91; 7. Gabani 14'15"91.

Classe 2000: 1. Toni (Alpine-Renault) 12'41"12, media 81,829 kmh; 2. Caliceti (Alpine-Renault) 12'50"20; 3. Chiaramonte (Alpine-Renault) 13'05"71; 4. Capuzzo (Alpine-Renault) 13'14"16; 5. Rebau (Porsche 914) 13'34"65; 6. Tarpani (Porsche 914) 13'57"29; 7. Chiandussi (Opel GT) 15'03"35; 8. Menon 15'03"35.

Classe oltre 2000: 1. Toni Fischhaber (Porsche Carrera) 11'54"12, media 87,216 kmh; 2. Biancone (Porsche Carrera) 12'16"15; 3. Benaba (Porsche Carrera) 12'43"65; 4. Bartels (Porsche RSR) 12'46"69; 5. Pallavicini (Porsche Carrera) 13'07"26; 6. Zaratini (Porsche 911S) 13'07"26.

GRUPPO 2 - TURISMO SPECIALE

Classe 850: 1. Enrico Carlini (Fiat-Abarth) 14'30"37, media 71,553 kmh; 2. Savoia (Fiat-Abarth) 14'31"82; 3. Pera (Fiat-Abarth) 15'58"64; 4. Tonon (Fiat-Abarth) 16'20"03.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Fiat-Abarth) 13'08"67, media 78,965 kmh; 2. Smittarello (Fiat-Abarth) 13'57"51; 3. Trolese (NSU TTS) 14'36"20; 4. Parmiggiani (A.112-Abarth) 15'40"07; 5. Dallavecchia (A.112-Abarth) 15'42"94.

Classe 1150: 1. Carlo Satta (Fiat 128) 13'56"91, media 74,417 kmh; 2. Gilena (Fiat 128) 14'00"61; 3. Bormolini (Fiat 128 Giannini) 14'03"68; 4. Frazzoni (Fiat 128 Giannini) 14'07"01; 5. Cozzarolo (Fiat 128) 14'17"41; 6. Demartino (Fiat 128) 14'49"78; 7. «Pettenu» (Fiat 128 Giannini) 15'37"80.

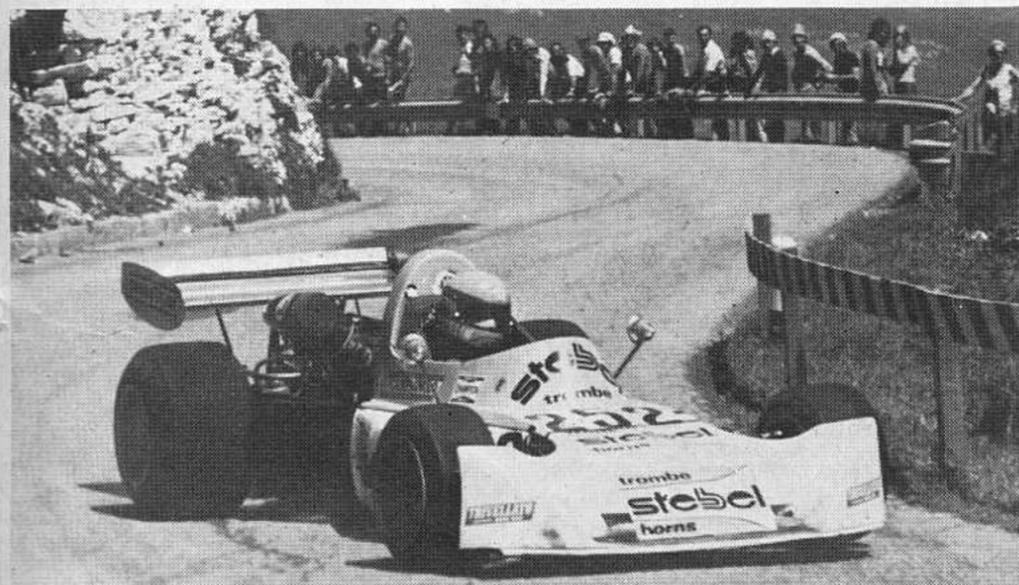
Classe 1300: 1. Giordano Perego (A.R. GTA) 13'14"46, media 78,389 kmh; 2. Willer (Fiat 128) 13'15"12; 3. Pittini (A.R. GTA) 13'12"64; 4. Gargan (Fiat 128) 13'26"03; 5. Galmozzi (Fiat 128) 13'27"58; 6. Mercandino (A.R. GTA) 14'03"45; 7. Pipino (BLMC) 15'18"84; 8. Syfrig (Fiat 128) 15'42"11; 9. Jean Louis (Simca Rally 2) 16'22"06.

Classe 1600: 1. Silvano Campesan (BMW) 13'27"47, media 77,127 kmh; 2. Girardini (Ford Escort) 13'49"20; 3. Freitag (Ford Escort) 14'00"15; 4. Pozzi (Opel Ascona) 14'39"39; 5. Zini (A.R. GTV) 14'52"27; 6. Para (A.R.) 14'55"88; 7. Toia (Renault-Gordini) 15'20"21; 8. Busacchi (Renault-Gordini) 15'21"58.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 12'39"63, media 81,991 kmh; 2. Mander (Opel Kadett) 12'42"93; 3. Conforto (A.R. GTAm) 12'57"77; 4. Ruoso (Ford Escort) 13'07"90; 5. Brunner (A.R. GTAm) 13'21"71; 6. Dimonaco (BMW) 13'58"56; 7. Nobile (Opel Ascona) 14'32"16; 8. Bellina (A.R. GTAm) 14'33"58; 9. Mastrocola (BMW) 15'03"70.

Classe 3000: 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 15'14"64, media 68,095 kmh.

Una folla da G.P. sulle rampe del Bondone per uno show alla francese che l'asfalto viscido ha impedito contestare a SERBLIN e NESTI



Quattro vittorie su quattro gare disputate: il superspecialista delle cronoscalate si avvia con questo ennesimo successo a bissare l'Euromontagna



A contrastare lo strapotere di Mieusset ci ha provato ancora una volta Mauro Nesti, ma per il toscano della Cebora niente da fare neanche al Bondone

MIEUSSET poker da passeggio

TRENTO - Dicono che il barone Jean Claude de Polignac dopo aver vinto con sfacciata fortuna una somma colossale alla roulette, abbia annunciato agli amici ed ai curiosi ai tavoli:

«E adesso punto tutto sul 37» (che come tutti sanno alla roulette non esiste). La qual cosa provocò le risate divertite ed ammirate per lo spirito veramente sottile del barone. Sta di fatto che la pallina girò nel lucente catino si fermò sul numero ed il croupier, dopo aver guardato attentamente annunciò: «Signori vince... il 37». E svenne.

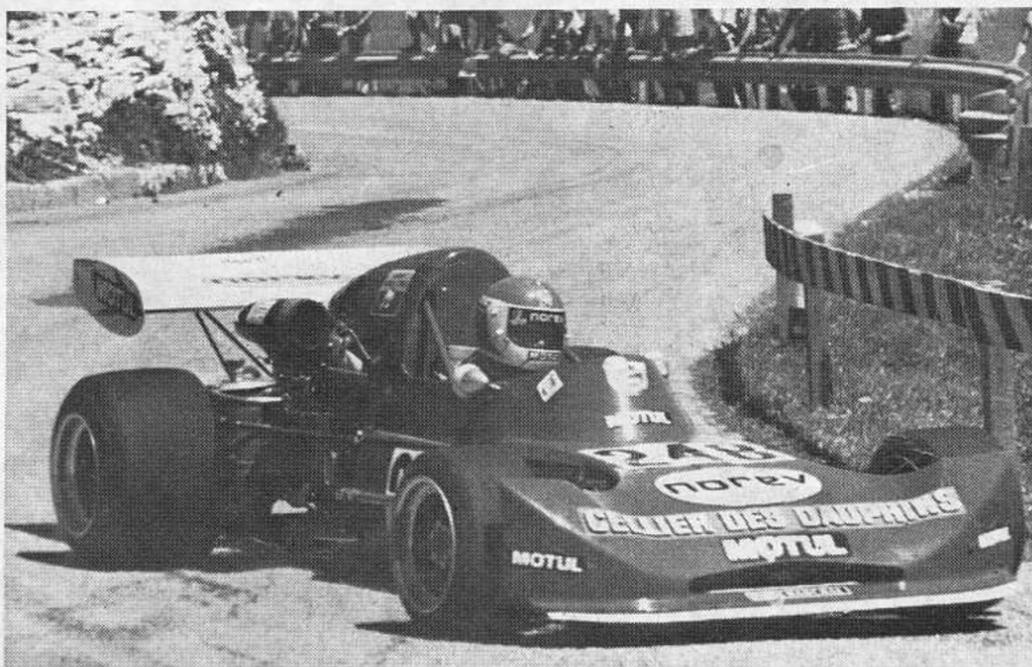
Aifa scienza? No. Una favoletta soltanto. E sembra che il barone De Polignac se la sia squagliata alla chetichella senza dire verbo e lasciando dietro di sé un curioso odore di zolfo ma non proferì parola.

Invece il campione d'Europa della Montagna, il francese Mieusset, che non è barone e che alla roulette del Bondone non ha azzeccato, alla fine della sua ottima prova, il record, ci ha detto:

«Non posso dire di non essere soddisfatto della mia prova. Certo che sarei più contento se avessi ottenuto qualcosa di più concreto: vale a dire se avessi battuto il record detenuto da Nesti. Non so proprio cosa pensare. Me ne sono capitate di tutti i colori. Sabato, causa il diluvio, ho provato una sola volta il percorso estremamente difficile. Oggi pur arrischiando in quanto la sede stradale era troppo viscida e non mi ha permesso di tentare fino in fondo e in più in una delle 116 curve ho perso una scarpetta. Senza questi intoppi la mia March BMW F. 2 mi avrebbe permesso di risparmiare qualche secondo e quindi battere il record di Nesti».

Il portacolori della Torino Corse si può consolare con il primato di gruppo con la certezza di avere con questa quarta vittoria bissato il titolo di campione europeo della montagna e gli auguriamo di avere utilizzata tutta la sua dose di sfortuna in questa gara e che nelle prossime ad iniziare da quella della Sila, domenica prossima, tutto vada per il meglio.

Da questa dichiarazione rilasciata dal simpatico francese appena venuto a conoscenza del suo tempo e di quello dei suoi più diretti avversari, crediamo si possano trarre le principali indicazioni per un commento a questa Bondone 1974



Anche Gabriele Serblin ha tentato il grosso colpo sulle tortuose rampe con la March con la quale gareggia in pista, ma al traguardo ha accusato 19" di svantaggio nei confronti del fuoriclasse francese, sempre su March F. 2

che, nel 1925, ha passato all'archivio la sua diciassettesima prova valida per il campionato europeo della montagna. Detto del primo attore, è doveroso raccontare degli altri protagonisti.

Primi fra tutti i bravissimi Serblin e Nesti che da noi interpellato ha detto: «Per ben quattro volte ho sbandato più del necessario per lo stato viscidissimo del fondo stradale e l'ultima volta ho battuto il cerchio della ruota posteriore destra contro la roccia».

«Niente di grave fortunatamente ma l'ho scoperto soltanto ora che mi sono fermato. Ho corso gli ultimi km con il timore di perdere la ruota. Una cosa questa — ha aggiunto l'alfiere della Nettuno — che non auguro a nessuno».

Abbiamo parlato dei tre primi classificati e non per omaggio alla classifica ma proprio perché le loro prove sono state quelle di maggiore spicco di tutta la gara assieme alle performances di Gianfranco,

vittima di un testacoda, Mohr, Fishhaber che ha ottenuto il miglior tempo delle gran turismo speciale e di Finotto che su Ford Escort si è imposto nelle turismo speciale, davanti al favorito Mander, recente vincitore della Mendola.

Al di là di questi nomi la Bondone 1974 ha detto molte altre cose interessanti. Ha fatto innanzitutto risaltare la bravura di altri piloti da Greger, vincitore della 3000 Sport, a Toni della Quarry Jean Giada corse, impostosi nella 2000 turismo speciale ad Amighini che, prendendosi la rivincita sulla sfortuna della Mendola, ha ottenuto il successo nella 1000 gruppo due. Tre piloti disputando stupende cronoscalate hanno gareggiato al livello dei migliori battendo, nonostante lo stato viscidissimo del fondo stradale (per colpa dell'olio secondo alcuni, per colpa del diluvio del sabato per la maggioranza) il primato delle proprie classi.

Ed ora una carrellata sulle varie classi. Alan su Fiat Abarth ha aperto la serie delle vittorie nella Mille Sport dopo un appassionante duello con il torinese Crovella finito a soli un secondo e ventotto centesimi. Ranzolin, proseguendo nelle sue brillanti prestazioni, ha bissato il successo della Mendola dominando la 1300 Sport. Lovato ha lottato sino allo spasimo per soffiare il posto del primato nella 1600 al bresciano Savoldi ma non è riuscito nel suo intento.

Detto di Nesti, Gianfranco e Mohr della classe 2000, occorre ricordare le prestazioni di Pozzo e Soria i cui mezzi meccanici hanno un po' risentito del

diluvio su di loro abbattutosi nel corso delle prove.

Nel gruppo vetture biposto Pain, Baldo e Morelli hanno avuto vita facile nelle rispettive classi nonostante le strenue difese di Ragastas e Nardari, vittima quest'ultimo di un testa-coda.

Nelle gran turismo speciale poker nella 1000, lo svizzero Muller nella 1300, «Carter» nella 1300, Toni nella 2000 e Fishhaber nella oltre duemila, non hanno avuto difficoltà a piegare la resistenza dei diretti avversari Azzalini, Ronchi, Zarpellon, Caliceti.

Nella turismo speciale detto di Finotto, Amighini e Mander, nella 850 il trentino Carlini ha dovuto faticare per avere la meglio su Savoia. Satta si è imposto nella 1150 mentre Perego nella 1300 ha bissato con la sua AR GTA JR il successo della Mendola dopo un accanito duello con Willer. Evidentemente Campesan da quando è sponsorizzato dalla Brut 33 ha aggiunto qualcosa al suo motore se dopo il secondo posto della Mendola è riuscito a salire sul podio del vincitore.

Una giornata incantevole senza calura eccessiva, una folla da Gran Premio a riprova della vitalità automobilistica sportiva. Una corsa ottimamente organizzata dagli amici dell'A.C. Trento che hanno valorosamente operato per la sua riuscita.

Carlo Burlando

● TRENTO - Scuderia Torino Corse fuori delle grazie di Dio per il tiro loro giocato dagli organizzatori della 1000 Chilometri di Zeltweg. Ci ha detto infatti il segretario Teano che dopo numerosi telex alla loro conferma in tempo utile per l'iscrizione della accettazione dell'ultimo ingaggio proposto si erano sentiti rispondere che la loro iscrizione era accettata ma senza l'ingaggio pattuito perché il parco macchine era completo a nulla valeva l'intervento della CSAI.

● Sulle furie Nesti al Bondone. Nel corso della prima tornata di prove mentre pioveva a catinelle il francese Guy Baria su Chevron B20 nel portarsi alla partenza urtava la Lola BMW del toscano che riportava danni alla carrozzeria e alla ruota posteriore destra.

● Disponibilità di uomini e mezzi al servizio della Trento Bondone: oltre 200 agenti di P.S. e carabinieri, 50 motociclisti della stradale, 26 stazioni base radio delle Fiamme Gialle di Trento, 7 postazioni di emergenza, 130 commissari di percorso, 16 capi posto dotati di 10 kg di polvere Fillerbit, 2 estintori a polvere da kg 12, 2 estintori ad anidride carbonica di kg 5, 2 paia di guanti di amianto, 1 coperta di amianto, scopa, mazza a manico corto, 20 mt. di corda, bandiere di segnalazione, pacco di medicazione di pronto soccorso, servizio antincendio dei VV.FF. 6 carri soccorso, centro di rianimazione della C.R.I. a Candria.

In ITALIA «vietate» le NSU iniezione

● Come già alla Bolzano Mendola le NSU TT 1200 ad iniezione, hanno tenuto banco in sede di verifiche tecniche impegnando l'ingegnere De Riu, commissario tecnico nazionale in spiegazioni degne di cattedra universitaria. Non risultando per il comma X dell'art. 260 dell'annesso Y non regolari per avere modificato parti della carrozzeria al disopra del mozzo della ruota, il commissario sportivo nazionale dottor Sciso nonostante le proteste e del preparatore e dei piloti che continuavano a giurare di essere state quelle modifiche omologate dall'AC tedesco e di avere già corso liberamente in Francia Spagna e Germania (omologazione per altro inesistente sulla fiche), ne decideva la loro esclusione dalla gara.

UDINE - Quello che non ti aspetti. Il prototipo Fiat Abarth X1/9 per la prima volta nelle mani di Bacchelli-Scavini tiene fino in fondo ed a cedere sono invece le Stratos di Munari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga! Di lì un risultato che può sorprendere, ma deve rallegrare chi crede nel futuro del rally. Al vertice la più completa rivelazione della stagione passata, Bacchelli appunto, con l'ultima vettura rallistica realizzata in Casa Fiat. Per il pilota e la vettura il successo alle Alpi Orientali è la prima vittoria di grosso prestigio: significativo che l'abbiano ottenuta insieme.

Davvero giustificata la contentezza che il buon Silecchia non nascondeva all'arrivo. La squadra da lui diretta ha vinto tutto il vincibile, ingigantendo il successo di Bacchelli con le piazze d'onore di Verini-Maccaluso e Bisulli-Zanuccoli, che praticamente mettono la parola fine ai residui dubbi per la lotta nel Campionato Italiano. Virtualmente, (anche se per la matematica manca ancora qualche cosa) nelle mani di Verini.

Dall'...ORIENTE rallystico alpino qualcosa di nuovo (dopo il k.o. STRATOS):

BACCHELLI e l'X1-9!!

La Fiat ha vinto anche la contesa fra le dame: attenzione però, non con le solite bravissime Tominz-Mamolo la cui gara è terminata alla seconda prova speciale, quando si sono trovate nell'erba per via di un cambio che non voleva funzionare a dovere, ma con Anna Cambiaghi e Cica Lurani, che dalla Fiat avevano avuto un «muletto» 1800 assai in ordine per questa gara. Lo hanno usato con criterio arrivando ad un quattordicesimo posto assoluto, tutt'altro che disprezzabile.

L'en plein della Fiat è ancora più massiccio di quello ottenuto in apertura di stagione a San Marino. Sul Titano c'era l'exploit di De Eccher a destare preoccupazione (quando lo si vide poco più tardi all'Elba...) e non c'erano le rivali di sempre, le macchine bianco-rosse della Lancia Marlboro si chiamino Fulvia, Beta o Stratos. Ad Unide è diverso: la concorrenza — quella nostrana — c'era tutta, almeno alla partenza. Che per la Lancia non si preparasse una giornata felice lo si è intuito subito dopo il via. Già alla prima speciale Munari-Mannucci finivano lontanissimi dai primi, staccati di oltre sette minuti. Colpa del cavo dell'acceleratore che li aveva costretti a finire a motore spento.

II DRAGO da spettacolo

Rimediato il guaio, il «drago» ha dato il solito spettacolo: primo nella seconda, nella terza e nella quarta prova speciale con distacchi abbastanza pesanti per tutti, eccezion fatta per Ballestrieri-Maiga subito al comando. La sua rimonta, sulla quale c'era già fra il pubblico che faceva scommesse, è però finita prima del secondo passaggio da Forame, quinta insegna della gara. Due forature troppo vicine fra loro lo toglievano definitivamente dalla corsa.

Prima di lui, in un inizio davvero mozzafiato per i colpi di scena, anche ad altri non era restato che un anticipato rientro ad Udine. Nella prima prova speciale a Boretto-Venente (Fulvia) per una biella che non aveva deciso di uscire dal monoblocco, a Svizzero-Braito (Ascona) trovatisi a scendere su tre ruote, terzo Canebola e da

Serena Pittoni e Luana Vanzi (Fulvia) per la rottura del tubo dei freni.

Nella seconda prova speciale a Brai-«Rudy» finiti con la Commodore su uno strato di fogliami e schizzati fuori strada, stessa sorte toccata qualche centinaio di metri dopo alla Tominz-Mamolo.

Sempre a Monte Calvario (un nome — non c'è che dire — che in molti hanno sottoscritto per questa prova) si era fermato il rientrante ma non completamente guarito, De Eccher con Salvador che ha pagato salato un fuori giri alla sua Porsche Carrera. Fuori gara Munari, con Ballestrieri in te-

meno sul fondo sterrato. Ed ancora si seguiva con grosso interesse la gara di Tacchini-Rossetti con il Fiat Abarth 1800 affidato loro ufficiosamente dalla Fiat.

Finita come sapete la gara di Ballestrieri, anche Pregliasco è stato costretto all'abbandono per la rottura della frizione. La stessa sorte è toccata a Tacchini per la rottura della guarnizione della testa.

Nel finale le posizioni si sono stabilizzate. Abbastanza tranquillo al comando del gruppo 3 il tedesco Rach finito poi quarto assoluto davanti a Taufer e Bonelli che a loro volta pre-

Ferraris-Cianci e Ravaioli-Scaioli e Tony Carello-Cartotto.

Al traguardo di Udine sono arrivate tutte. Meglio piazzato Cambiaghi, ottavo assoluto, ed è un risultato di tutto rispetto (visto che il milanese sul 6 cilindri Lancia era salito soltanto per la gara) e 13. Pelganta. Fra le Beta il meglio piazzato alla fine è stato il più regolare, quel Brunin Ferraris che pure si è trovato a dover fronteggiare i grossi problemi di gomme nel corso della gara.

Iscrizioni in crescendo

Questo decimo Rally delle Alpi Orientali, una gara abbastanza nervosa che ha battuto il proprio record d'iscrizione passando dal centinaio di equipaggi delle edizioni passate ai 165 partenti di quest'anno, ha virtualmente consegnato il titolo italiano di Gr. 1 a Presotto-Perissinot e quindi ancora una volta ad una Opel Ascona. I due veneti hanno condotto la sola gara a loro possibile: una gara di attesa. Subito escluso dalla gara Brai, Presotto non ha dovuto far altro che controllare il ritorno di Baron e di Santi, lo ha fatto con bella disinvoltura ottenendo alla fine un 11. posto, onorevolissimo.

Subito davanti a lui due grosse sorprese. Al decimo posto Brambilla (questa volta in gara con il ticinese Mosconi), secondo fra le Fulvia Gr. 3 ed al nono i veneti Liviero-Cernigai che con una nuovissima Porsche Carrera 3000 hanno compiuto una gara abbastanza interessante.

Alla partenza, c'erano anche diversi equipaggi stranieri. Nella classifica, in quella alta s'intende, si trova traccia soltanto di Rach con Oberler. Gli altri sono finiti più indietro.

Sono venuti a correre in Italia e perché questo rally udinese era valido per la Mitropa Cup e soprattutto in quanto sia in Austria che in Germania le iscrizioni ai rally sono veramente notevoli.

Guido Rancati

Sospensioni e foratura la trappola per «BALESTRA»

● Secondo passaggio da Sauris. Come per il precedente gli organizzatori decidono un piccolo riordinamento, visto fra l'altro che c'è il costante pericolo di un ricongiungimento fra i primi a transitare e gli ultimi del giro precedente. Alle spalle di Bacchelli arriva la Stratos di Ballestrieri. Le classifiche parziali danno il sanremese al comando con un vantaggio considerevole (circa un minuto e mezzo su lo stesso Bacchelli e oltre due minuti su Verini) oppure «Balestra» è teso. Il radiatore perde acqua e c'è la prospettiva di una prova speciale impegnativa e l'assistenza relativamente lontana. Timori comunque infondati perché non sarà il raffreddamento a mettere K.O. Ballestrieri. Nella prova speciale di Sauris infatti ottiene ancora una volta il miglior tempo ma arriva all'assistenza con le sospensioni in disordine. La sostituzione del braccetto porta via più tempo del previsto e deve «pagare» circa tre minuti al controllo orario che lo retrocedono al secondo posto. Ci si aspetta un arrivo veramente in volata, ma in piena rimonta, nella salita verso Caprissi, penultima prova speciale delle Alpi Orientali, Ballestrieri fora e deve abbandonare. A quel punto il rally è veramente finito.

sta saldamente a metà gara, l'interesse era soprattutto nel «gruppo tre» con quel Dall'Ava che si prendeva il lusso, in qualche prova, di stare davanti alle Porsche Carrera di Rach e di Taufer. Una lotta abbastanza avvincente condizionata indubbiamente dal mezzo meccanico e dalla caratteristica delle prove.

D'interessante c'era anche la gara di Pregliasco e Garzoglio, quarti assoluti a metà gara con la Beta Coupé a quattro valvole, che si mostrava molto a suo agio sull'asfalto ma un po'

cedevano Dall'Ava e Maiga (finalmente una giornata di sole per i due liguri) primi delle Fulvia. Al settimo posto, dopo una lunga serie di problemi e, vuoi alla frizione, vuoi ai freni, si è piazzato Leo Pittoni questa volta in gara con un co-pilota locale, Matelig.

Per la Lancia, oltreché del sesto posto di Dall'Ava, le consolazioni sono arrivate dalle Stratos e dalle Beta private. Due le Stratos in gara, quelle di Cambiaghi-Bertozzi e di Pelganta-Avenoso e tre le Beta Coupé per



Questa è la X-1/9, ripresa al rally delle 4 Regioni, con la quale Fulvio Bacchelli ha vinto il Rally delle Alpi Orientali davanti all'ottimo Verini

Le prove speciali

Prova Speciale A - Forame - tempo imposto 15': 1. Ballestrieri 18'52"; 2. Bacchelli 18'57"; 3. Pregliasco 19'25".

Prova Speciale B - Monte Calvario - tempo 3': 1. Munari 3'49"; 2. Ballestrieri 3'52"; 3. Verini 4'06".

Prova Speciale C - Calla - tempo imposto 13': 1. Munari 12'26"; 2. Ballestrieri 12'45"; 3. Verini 13'24".

Prova Speciale D - Canalutto: 1. Munari 3'37"; 2. Ballestrieri 3'48"; 3. Bacchelli 3'53".

Prova Speciale E - Forame - tempo imposto 16': 1. Verini 21'02"; 2. Pregliasco 21'03"; 3. Bacchelli 21'10".

Prova Speciale F - Tramonti - tempo imposto 16': 1. Ballestrieri 17'41"; 2. Pregliasco 18'17"; 3. Bacchelli 18'18".

Prova Speciale G - Fauris Prima - tempo imposto 8': 1. Bacchelli 8'44"; 2. Tell 8'54"; 3. Verini 8'54".

Prova Speciale H - Mieli - tempo imposto 4': 1. Ballestrieri 4'04"; 2. Bacchelli 4'08"; 3. Pregliasco 4'11".

Prova Speciale I - Ligosullo - tempo imposto 6': 1. Ballestrieri 6'47"; 2. Bacchelli 6'48"; 3. Bisulli 6'58".

Prova Speciale L - Sauris Seconda - tempo imposto 8': 1. Ballestrieri 8'43"; 2. Bacchelli 8'46"; 3. Bisulli 8'53".

Prova Speciale M - Mieli Seconda - tempo imposto 4': 1. Ballestrieri 3'59"; 2. Bacchelli 4'11"; 3. Bisulli 4'17".

Prova Speciale N - Ligosullo Seconda - tempo imposto 6': 1. Ballestrieri 6'43"; 2. Bisulli 6'54"; 3. Bacchelli 7'01".

Prova Speciale O - Caprissi - tempo imposto 13': 1. Verini 14'11"; 2. Bisulli 14'12"; 3. Bacchelli 14'25".

Prova Speciale P - Forame Terza - tempo imposto 15': 1. Bacchelli 19'08"; 2. Bisulli 19'11"; 3. Dall'Ava 19'34".

ARRIVANO 8 milioni per squadra CSAI

● Scongolata la situazione in seno alla squadra RALLY-CSAI. Dopo le grosse apprensioni della scorsa settimana il finanziamento per il 1974 è finalmente arrivato e così il programma, visto che le disponibilità finanziarie (otto milioni) non sono granché, sarà magari ridotto.

DOVE I ritiri principali PERCHÉ

PROVA SPECIALE «A» - FORAME:

Boretto-Venente (Fulvia HF)	sbilato
Serena Pittoni-Luana Vanci (Fulvia HF)	Rottura tubo-freni
Svizzero-Braitto (Ascona)	perso una ruota

PROVA SPECIALE «D» - MONTECALVARIO:

Brai-Rudy (Opel Commodore)	uscita di strada
Tominz-Mamolo (Fiat Abarth 1800)	uscita di strada
De Eccher-Salvador (Porsche Carrera)	rotura motore

PROVA SPECIALE «E» - FORAME SECONDA:

Ambrogetti-Gigli (Fulvia HF)	noie alla lubrificazione
Munari-Mannucci (Stratos)	forature

PROVA SPECIALE «I» - LIGOSULLO

1. Tacchini-Rossetti (Fiat Abarth 1800)	rottura guarnizione testa
---	---------------------------

PROVA SPECIALE «L» - SAURIS:

Pregliasco-Garzoglio (Z. Gr. 5)	frizione
---------------------------------	----------

PROVA SPECIALE «O» - CAPRISSI

Ballestrieri-Maiga	foratura
--------------------	----------

Continua la «grana» freni

UDINE - Ritornello alle verifiche pre-gara (dopo i noti fatti di Cesena e di Pavia): l'efficienza dei freni a mano. Problemi per moltissime Fulvia, per le due Stratos ufficiali e per gli spider Fiat Abarth iscritti dalla Casa, che avevano sì il freno a mano funzionante ma senza la molla di aggancio. Vista l'inflessibile interpretazione del commissario tecnico, per evitare lunghe polemiche (e perdite di tempo) il ds Fiat Silecchia ha accettato di eliminare la modifica, che pure si direbbe autorizzata dal regolamento.

● Alla riunione del Gruppo Piloti rally della ANCAI, ancora stranamente snobbato da troppi soci dell'associazione, è stato stabilito chi tutelerà gli interessi dei rallyisti nelle prossime prove nel Campionato Italiano. A San Martino sarà Tecilla, all'Alpe della Luna e a Saluzzo Rubieri, a San Remo infine sarà ancora Attilio Rossi, il neo co-segretario GPR che qui a Udine si è dato parecchio da fare.

● A proposito delle prossime gare. E' uscito il regolamento con tabella dei tempi dell'XI. San Martino di Castrozza: la prova valevole per il Campionato Italiano; quello Europeo e la Mitropa Coup si svolgerà dal 29 al 31 agosto, articolata in due giri identici di 500 km. ciascuno con un totale di 22 prove speciali. Non ci sarà la Lancia, gli organizzatori assicurano però la presenza di Rohrl con la Ascona Gr. 2. Riguardo all'Alpe della Luna le possibilità che la gara si svolga (nella nuova data settembrina) sono in aumento. A grandi linee è già stato preparato il percorso formato di due giri di

X RALLY DELLE ALPI ORIENTALI - Prova di Campionato Rally Internazionale - Udine 29-30 Giugno 1974.

CLASSIFICA

1. Bacchelli-Scabini (Fiat X 1/9 Prototipo) 2.33'; 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth Rally) 2.35'02"; 3. Bisulli-Zanucchi (Fiat Abarth Rally) 2.36'15"; 4. Rack-Koheler (Porsche Carrera) 2.42'40"; 5. Taufer-Bonelli (Porsche Carrera) 2.44'27"; 6. Dall'Ava-Maiga (Fulvia HF) 2'44'47"; 7. Pittoni-Matteligi (Porsche Carrera) 2.45'26"; 8. Cambiaghi-Bertocci (Lancia Stratos) 2'46'27"; 9. Liviero-Cernigai (Porsche Carrera) 2.46'43"; 10. Brambilla-Mosconi (Fulvia HF) 2.47'33"; 11. Preotto-Pressinot (Opel Ascona) 2.48'27"; 12. Marin-Cauer (Fulvia HF) 2.48'58"; 13. Pelganta-Avenoso (Lancia Stratos) 2.49'18"; 14. Anna Cambiaghi-Cica Lurani (Fiat Abarth Rally) 2.49'27"; 15. Baron-Santi (Opel Ascona) 2.50'20"; 16. Illicher-Bocca (Opel Ascona) 2.51'44"; 17. Magnani-«Valentino» (Fulvia HF) 2.52'16"; 18. Bompani-Rossi (Opel Ascona) 2.52'17"; 19. Bianchi-Cislaghi (Porsche Carrera) 2'52'38"; 20. De Angelis-Caielli (Fulvia HF) 2.52'40"; 21. Altengeiner-Menne (Porsche Carrera) 2.52'52"; 22. Bonamico-Mursia (Opel Ascona) 2'52'56"; 23. Tormene-Degan (Opel Ascona) 2.54'22"; 24. Hermann-Hermann (Porsche Carrera) 2.54'42"; 25. Gigi-Fiso (Opel Ascona) 2.55'29"; 26. Galotto-Sirch (Fiat 124 Abarth) 2.55'48"; 27. Dus-Augustin (Opel Ascona) 2.56'03"; 28. De Carli-Perizutti (Simca Rally 2) 2.56'42"; 29. Dietmayer-Boruta (BMW 2002 TI) 2'56'55"; 30. Bauce-Calore (Opel Ascona) 2.57'; 31. Albano-Stoff (Fulvia HF) 2.57'45"; 32. Cavicchiolo-Pegoraro (Opel Ascona) 2.57'46"; 33.

Zanrosso-Daltron (Fiat Abarth) 2.57'57"; 34. Ferraris-Cianci (Beta Coupé) 2.59'01"; 35. Di Gioia-Boldrin (Porsche Carrera) 2.59'40"; 36. Casazola-Facchin (Opel Ascona) 2.59'51"; 37. Dagnelis-Ninin (Fulvia HF) 2.00'07"; 38. «Walter»-«Nino» (Fiat 128 Coupé) 3.00'39"; 39. Tognana-Gabriel (Fiat 124 Special) 3.00'e 41"; 40. Doriani-Rivella (Abarth) 3.01'31"; 41. Humpert-Wurmannstatter (Ford Escort) 3.01'58"; 42. Steinwender-Schurek (Fiat 124) 3.02'32"; 43. Haberl-Eggenberger (Fiat 124 Special) 3.03'16"; 44. Barbanti-Vidoccu (Opel Ascona) 3.03'47"; 45. Chianettola-Molegato (Fiat Abarth Rally) 3.04'07"; 46. Oliv-Wach (BMW 2002 TI) 3.04'09"; 47. Merluzzi-Patriarca (Fiat 124 Special T) 3.05'07".

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO (dopo la 5. prova)

1. Verini-Macaluso punti 94; 2. Preotto-Perissinot p. 51; 3. De Eccher-Salvador e Tominz-Mamolo p. 45; 5. Bisulli-Zanucchi p. 31; 6. Ambrogetti-Gigli p. 32; 7. Svizzero-Stranetto p. 29; 8. Dall'Ava-Maiga p. 26; 9. Pittoni p. 25; 10. Brai-«Rudy» p. 23.

4 ORE MEXICO al Mugello (con MERZARIO?)

FIRENZE - Non sarà solo un piatto di contorno alla gara di F. 2 del Mugello il 14 di luglio la 4 ORE MEXICO, che verrà ripetuta anche quest'anno secondo le norme già ampiamente collaudate la scorsa stagione. Non solamente per Fittipaldi e compagni verranno quindi gli sportivi toscani: lo spettacolo sarà certamente garantito anche dalle 40 Ford Mexico che disputeranno questa gara di durata unica in tutta la stagione italiana. Si sta cercando anche qualche pilota di grande nome e la Ford Italiana spera di avere Merzario. La gara sarà aperta anche agli stranieri e non è improbabile poter trovare diversi equipaggi d'olttralpe molto qualificati: come la scorsa stagione si correrà in coppia e si potranno effettuare rifornimenti ai box con speciali pompe ultraveloci, pur non essendo necessari bocchettoni speciali. La chiusura delle iscrizioni è stata fissata al 5 luglio e la tassa sarà quest'anno di 60.000 lire: le prove si effettueranno secondo quest'ordine: **VENERDI' 12 dalle 16,45 alle 18,15. SABATO 13 dalle 11 alle 12,30; dalle 17 alle 18.**

Partenza della gara: domenica ore 9.

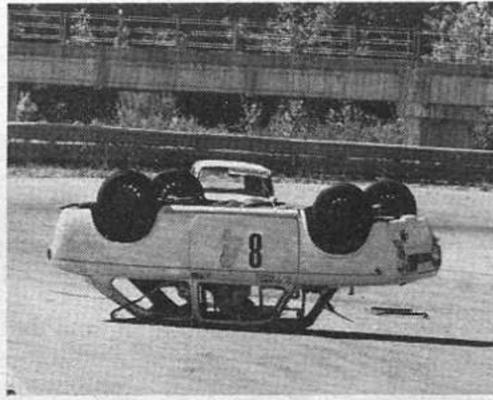
Molto ricco il monte premi, con oltre due milioni di premi in denaro: per il primo posto saranno 600.000 lire, 450 per il secondo 300 per il terzo e via via fino al settimo.

Premi speciali di 100.000 lire per la vettura che risulterà in testa allo scadere della prima e terza ora e altrettanto all'equipaggio che stabilirà il giro più veloce.

● Il bilancio '73 della MOBIL OIL ITALIANA S.p.A. si è chiuso con un deficit di oltre 6 miliardi di lire, coperto con l'utilizzazione delle riserve e la riduzione del capitale sociale da 25 miliardi a 17 miliardi e mezzo. Così è stato deciso dall'assemblea degli azionisti che ha provveduto anche ad eleggere il nuovo Consiglio d'amministrazione, risultato composto da J.L. Lehman, presidente; L.A. Noto, vice presidente; J.R. Davis, vice presidente responsabile della Mobil Chimica Italiana; ing. L. Battelli, E.S. Checket, dott. F. Galleano, dott. N. Gazocchi e R.O. Swanson, consiglieri.

Il Trofeo LOMBARDINI facile preda della più potente CHEVRON

La « 10 ORE » VARANO su misura TONDELLI



Ecco come ha concluso, prima della fine, la sua corsa, la Fiat 850 S di Bartolomeazzi finito a testa in giù



VARANO MELEGARI - Dieci ore di gara, un magnifico sole e il solito numeroso pubblico varanese, sono le caratteristiche principali di questa VI Edizione del Trofeo Luciano Lombardini, organizzato dall'AC di Reggio Emilia, sul circuito San Cristoforo di Varano Melegari. Il Trofeo, intitolato all'indimenticato navigatore di Sandro Munari, è stato vinto da Eris Tondelli al volante di una Chevron 1300.

C'è da dire, però, che dieci ore sono forse un po' troppe a cominciare alle nove del mattino e terminare alle sette di sera diventa pesante per tutti, anche per il pubblico, che comunque, si è accontentato di prendere il sole e di fare di tanto in tanto qualche bagno.

Nel Gr. 1 il miglior tempo assoluto è stato ottenuto da Rancati-Pezzali che, con la sua Alfa 2000 non ha trovato avversari in grado di impensierirlo.

Nel gr. 3, invece, l'Alpine Renault di Baso è stata addirittura più veloce della Pantera De Tomaso di Calò, primo nella classe oltre 2000. Una conferma, quindi, per queste vetture francesi che a Varano hanno sempre dominato. Proprio durante la gara nella classe 1600 è accaduto un incidente strano. Ad Attilio Bartolomeazzi che guidava un'Alpine è rimasto incastrato il piede fra freno e acceleratore, la vettura che stava affrontando la curva parabolica è rimasta quindi accelerata e si è schiantata contro il guard-rail. Il pilota è uscito con qualche contusione giudicata guaribile in trenta giorni, ma con la sospetta frattura della clavicola sinistra.

Sono, in seguito, scese in pista le vetture preparate.

Nella classe 500 Aliboni ha vinto senza troppo forzare, dopo una buona partenza. Nella classe 600 Carlo Bettazzi ha preso la rivincita di sette giorni fa, nei confronti di Mediani, mentre nella 700 il successo finale è andato a Pezzola. Nella classe 850 il duello fra Foroni e Castelli è stata una delle cose più belle della giornata. I due, dopo aver distanziato gli avversari, davano vita ad una lotta spettacolarmente molto valida; Castelli, che era partito in testa, manteneva la posizione fino a due giri dal termine, ma poi veniva superato da Foroni che vinceva in volata con un solo decimo di vantaggio. Ottima anche la prestazione di Chiapparini, nella classe 1300 del Gr. 2 che ha fatto meglio anche delle Gran Turismo.

Quindi la corsa delle Sport. Tondelli già in partenza aveva modo di dimostrare la superiorità del suo motore prendendo agli avversari circa una cinquantina di metri. Alle sue spalle si metteva Mamolo, alla sua prima gara con una vettura Sport. Il giovane veneto si girava e doveva rimontare poi le posizioni. La sua vettura, però, veniva a collisione, al quinto giro alla curva parabolica con quella di Anzeloni ed entrambi dovevano ritirarsi. Tondelli proseguiva indisturbato, mentre Taroni conquistava un secondo posto che premiava la sua regolarità.

Gianluca Bacchi Modena

TROFEO LOMBARDINI, gara nazionale di velocità in circuito - Varano Melegari, 30 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Ennio Predonzan 18'41"4; 2. Tortoroli 18'44"6; 3. Ragazzi 18'56"4; 4. Bettanello 19'10"7; 5. Accorsi 19'11"19; 6. Marano 19'14"2.

Classe 1000: 1. Giorgio Cattini 17'34"5; 2. Riganti 17'46"7; 3. Guidetti 18'13"4; 4. Ferrari 18'15"5; 5. Ferraro 18'16"8; 6. Mammi 18'19"7.

Classe 1150: 1. Giorgio Giorgi (Fiat 128 C) 17'31"7; 2. Grassetto 17'37"8; 3. Bradaschia 17'39"1; 4. Bottazzi 17'44"6; 5. Bortolani (Fiat 128) 17'46"1; 6. Paris (Fiat 128) 17'48"8.

Classe 1300: 1. Sergio Rabitti (Simca R.2) 17'05"8; 2. Angerer (Simca R.2) 17'06"3; 3. Torelli (Simca R.2) 17'06"8; 4. Ranzato (Fiat 128 Coupé) 17'07"9; 5. Giorato (Simca R.2) 17'08"8; 6. Baresi (Simca R.2) 17'20"1.

Giro più veloce: Rabitti 1'07"1, media kmh. 96,572.

Classe 1600: 1. Nino Campani 17'12"9; 2. Gualtieri 17'27"4; 3. « El Paso » 17'27"8; 4. Furlanetto 17'28"4; 5. Giorgis 18'00"9; 6. Ghidini a 3 giri (tutti su A.R. GT).

Giro più veloce: « El Paso »-Campani 1'08"20, media kmh. 95,294.

Classe 2000: 1. Arcadio Pezzali 16'52"2; 2. Bartolini 17'35"2; 3. Boari 17'44"6; 4. Tacchini 18'16"4; 5. Mariolin a 1 giro; 6. «Roan» a 3 giri (tutti su Alfa Romeo GTV).

Giro più veloce: Pezzali 1'06"4, media kmh. 97,590.

Classe 3000: 1. « Sprintino » (Opel) 17'14"8; 2. Carmona (Ford) 17'50"2; 3. Torelli (Opel) a 4 giri.

Giro più veloce: Torelli 1'06"1, media kmh. 98,033.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Nanni Carti (Lancia Fulvia HF) 17'33"3; 2. Frisiani (Fulvia) HF 17'41"9; 3. Fanelli (Fiat X-1/9) 17'47"6; 4. «Winthrop» (Fiat X-1/9) 17'58"3; 5. Flattini (Matra) 18'02"6; 6. Facco (Fiat X-1/9) 19'24"1.

Giro più veloce: Carti 1'08"6, media kmh. 94,461.

Classe 1600: 1. Adriano Baso (Alpine Renault) 16'09"1; 2. Regis (Alpine) 16'14"3; 3. Cipriani (Alpine) 16'26"3; 4. Pescina (Alpine) 16'28"3; 5. Campagi (Alpine) 16'39"4; 6. Moretti (Alpine) 17'16"1.

Giro più veloce: Donà 1'03"3, media kmh. 102,370.

Classe 2000: 1. Marco Siena (Fiat 124) 16'55"7; 2. Zanini (Fiat) 16'58"8; 3. Toffoli (Fiat) 17'18"1; 4. Ferlito (Fiat) a 1 giro; 5. Mussa (Fiat 124) a 1 giro.

Giro più veloce: Siena 1'06"7, media kmh. 97,151.

Classe oltre 2000: 1. Pier Bartolomeo Calò (Pantera De Tomaso) 16'16"6; 2. Saage (Porsche 911T) a 1 giro.

Giro più veloce: Calò in 1'03"9, media kmh. 101,408.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Antonio Aliboni (Fiat 500) 18'14"6; 2. Gasparin (Fiat) 18'32"7; 3. Motta (Fiat) 18'35"6; 4. Mezzetti (Giannini) 18'48"6;

5. Zanon (Fiat) 19'16"6; 6. Barozzi (Fiat) a 1 giro.

Giro più veloce: Alvis 1'11"4, media kmh. 90,756.

Classe 600: 1. Carlo Bettazzi (Giannini 590) 17'31"7; 2. Mediani (Fiat 595) 17'37"8; 3. Segalini (Giannini 590) 17'48"8; 4. Calligaro (Fiat 595) 18'17"9; 5. Franchini (Giannini 590) a 1 giro.

Giro più veloce: Mediani 1'08"2, media kmh. 95,015.

Classe 700: 1. Antonio Pezzola (Giannini 650) 17'26"8; 2. Dall'Aglio (Giannini) 17'35"7; 3. Colla (Giannini) a 5 giri.

Giro più veloce: Pezzola 1'07"9, media kmh. 95,434.

Classe 850: 1. Italo Foroni (Fiat 850 Abarth) 16'23"3; 2. Castelli (Abarth) 16'23"4; 3. Bigliardi (Abarth) 16'24"8; 4. Carbone (Abarth) 16'50"7; 5. Cavallo (Abarth) 17'22"4; 6. Landi (Abarth) a 2 giri.

Giro più veloce: Foroni 1'04"1, media kmh. 101,091.

Classe 1000: 1. Riccardo Righi (Fiat-Abarth) 16'12"5; 2. Nicolis (Abarth) a 1 giro; 3. Bertolo (Abarth) a 3 giri.

Giro più veloce: Righi 1'03"1, media kmh. 102,857.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Giannini 128) 15'56"6.

Giro più veloce: Battistini 1'02"1, media kmh. 104,347.

Classe 1300: 1. Angelo Chiapparini (A.R. GTA) 15'13"6; 2. Piccin (A.R. GTA) 16'17"2; 3. Bernacchi (Simca R.2) a 2 giri.

Giro più veloce: Chiapparini 59"5, media kmh. 108,908.

Classe 1600: 1. «Rubbio» (A.R. GTA) 15'39"1.

Giro più veloce: «Rubbio» 1'04"5, media kmh. 100,466.

Classe 2000: 1. Tedotti (A.R. GTAm) 15'55"2; 2. Torelli (BMW) a 1 giro.

Giro più veloce: Betotti 1'01"4, media kmh. 105,537.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. «Pikimos» (Fiat 850 SS) 16'13"1.

Giro più veloce: «Pikimos» 1'12"1, media kmh. 89,875.

Classe 1300: 1. Guido Sassi (Alpine) 16'34"4.

Giro più veloce: Sassi 1'03"4, media kmh. 102,208.

Classe 1600: 1. Pietro Caronni (A.R. GTA) 16'03"3; 2. Premoli (A.R. GTA) 16'24"6.

Giro più veloce: Caronni 1'02"7, media kmh. 103,349.

Classe 2000: 1. «Erre-Bi» (Alpine) 16'23"2; 2. Lottici (Alpine) a 1 giro; 3. Maggiani (Alpine) a 1 giro.

Giro più veloce: «Erre-Bi» 1'04"5, media kmh. 100,465.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Andrea Bonvicini (Fiat-Abarth) 13'53"4, media 108,855 kmh; 2. Carletti (Dallara) 13'54"7.

Giro più veloce: Bonvicini 57"7, media kmh. 112,305.

Classe 1300: 1. Eris Tondelli (Chevron) 13'49"7, media 117,010 kmh; 2. Baroni (Dallara) 14'38"3; 3. Giovannelli (Abarth) a 1 giro.

Giro più veloce: Tondelli 54", media kmh. 120,000.

Nella 12 ORE YPRES

Le ALPINE si arrendono a STAEPELAERE

YPRES - La 12 Ore di Ypres, vinta da Staepelaere-Jimmy su Escort, ha avuto, come al solito, un grande successo e dal punto di vista della sua qualifica di prova del campionato europeo rallies piloti si è largamente guadagnata i galloni. Le sue migliori « referenze » sono senza dubbio rappresentate dall'apprezzamento dimostrato dai numerosi piloti stranieri che vi si erano iscritti, appunto perché valevole per il campionato. Apprezzamento anche dei conduttori costretti a fermarsi, o per l'uno o per l'altro motivo, tutti dovuti agli incidenti tipici dei rallies.

Il vero e proprio successo sarebbe naturalmente risultato dal fattore principale, cioè l'esito della gara, ossia il fattore della vittoria assoluta di un equipaggio uno dei cui piloti, Staepelaere, ridiventa rallyman solo ogni tanto, infatti, non partecipa a più di una o due prove l'anno. Non ha però perso niente della sua classe e ha conquistato la vittoria dando prova di grande intelligenza. Si deve aggiungere che questa vittoria gli è però stata contrastata lungo tutte le « boucles » da una muta di Alpine, fra le quali non erano certamente le meno temibili quelle di Nicolas-Delferier, di Laurent e di Pedro. E' tuttavia vero che quella di Nicolas era il muletto dell'officina, lungi comunque dall'essere la vettura che usa abitualmente. Quanto a Pedro, con un'altra Alpine noleggiata a Dieppe espressamente per il rally, si è difeso molto bene pur non avendo grande dimestichezza con quel tipo di vettura, dato che generalmente pilota una BMW.

Parlando del rally vero e proprio, la seconda notte risultava assai diversa dalla prima. Il percorso, bisogna ammetterlo, era in conclusione assai più difficile sebbene fosse noto, con i suoi 180 chilometri. Le condizioni del tempo, rimaste ottime hanno forse un poco facilitato il compito dei concorrenti, spiegando inoltre come mai una sessantina settantina di vetture sono arrivate al traguardo. Abbiamo detto che la seconda notte è stata diversa perché sin dalla fine della prima « boucle » Staepelaere prendeva la testa, con oltre 1' di vantaggio sulle quattro Alpine, capeggiate da quella di Pedro-Vaillant.

Alcuni ritiri, fra gli altri quello di Coeuille su Alpine e di Russling su Carrera, mentre Rohrl, attuale leader di questo campionato, ha realizzato tempi eccellenti nelle prove speciali, lasciandosi però distanziare. Nella seconda « boucle », pur non forzando, Staepelaere ha conservato il suo vantaggio, mentre fra le Alpine quella di Laurent superava Nusbauer. Didi-Lopes, con il coupé Fiat Abarth, dovevano abbandonare per guasto al ponte.

La terza e ultima « boucle » portava pochi cambiamenti. Le due vetture di testa, l'Escort di Staepelaere e l'Alpine di Pedro conservavano ovviamente i loro posti, mentre Laurent migliorava la propria posizione portando via il terzo posto a Nicolas, che aveva qualche noia al cambio. Da notare che Plas-Maes su Gordini non troppo nuova, si sono installati in decima posizione, a meno di 10' dal vincitore.

André Royez

12 ORE DI YPRES - Belgio, 30 giugno - Rally valevole per il campionato europeo piloti.

LA CLASSIFICA

1. Staepelaere-Jimmy (Ford Escort) 59'19"8; 2. Pedro-Vaillant (Alpine) 11.00'35"4; 3. Laurent-Hammelrath (Alpine) 1.01'07"7; 4. Nicolas-Delferier (Alpine) 1.01'48"5; 5. Nusbauer-Pynker (Alpine) 1.01'58"9; 6. Rieu-Daemers (Carrera) 1.03'25"9; 7. Moortgat-Andy (Escort) 1.05'53"1; 8. Rohrl-Carlsson (Ascona) 1.07'09"1; 9. Louvay-Hendrickx (BMW) 1.09'04"3; 10. Plas-Maes (Gordini)