

Ecco come appare «pulita» adesso l'Alfa 33tt12, sotto il cofano, dopo che sono stati tolti di mezzo i tanti tubi occasionali per convogliare l'aria

Cominciate da Andretti al Glen
le prove per la 6 Ore di sabato

Gli americani tifano ALFA

WATKINS GLEN - Il silenzio di questi giganteschi boschi che fanno da cornice al circuito misto del Glen, è stato bruscamente interrotto dal rombo del bolide rosso del quadrifoglio. Mario Andretti ha dato ufficialmente il via alla Sei ore sin da venerdì quando, sceso al Glen da Syracuse, ha scatenato l'Alfa che guiderà in coppia con Arturo Merzario, sabato prossimo.

L'asso di Nazareth aveva partecipato a una importante gara di super midgets per «dirt track». Partito in testa, stracciava il primato della pista e sino all'87. dei cento giri faceva letteralmente impazzire i 50 mila spettatori. Poi un tubo del pescaggio nel serbatoio perdeva, la pressione scendeva e restava così senza carburante.

«Disdetta nera — impreca Mario — E' stata una giornata poco lieta». Anche Gary Bettenhausen,

che tallonava Andretti, ha compiuto un «volo» in aria ricadendo di muso. Conseguenza: rottura di un anello della spina dorsale, alla base della nuca.

Le prove dell'Alfa 33tt12 sono iniziate presto al mattino, su una pista tremendamente sporca per i detriti e residui di un altro rock festival di giovani. I tempi non sono eccessivamente elevati sull'1'49" (tempo che era stato ottenuto da una Shadow F. 1): il primato assoluto ufficiale della pista e della Can-Am Porsche di Donohue in 1'38"8.

Anche la carburazione per il fresco inusitato non appare perfetta. Mario Andretti è calmo e paziente: ha con lui i meccanici attenti e precisi grazie alle sue istruzioni i tempi scendono lentamente sino a 1'47"3. Poi il sole se ne va dietro i monti e la squadra chiude bottega.

«Lunedì — dice Andretti — tornerò qui al Glen per provare la Lola 5000 e risalirò sull'Alfa quando tutti i ritocchi saranno stati apporati. Il cambio che io temevo fosse un po' fragile per questo massacrante circuito, ha risposto bene e gli innesti vanno a perfezione».

Ha provato naturalmente anche Stommelen, che è riuscito a girare in 1'47"8.

«Lui conosce la macchina meglio di me e forse avrebbe dovuto superarmi — ha detto Andretti — Ma lunedì puoi essere certo che il mio tempo sarà di lunga inferiore e chissà che, con la pista più pulita, non stracci questo record».

I meccanici dell'Alfa si sono detti soddisfatti della prima prova che ha permesso loro di controllare e sostituire ciò che era necessario. La prossima settimana giungerà anche Merzario che completerà i lavori di collaudo.

La stampa locale scriveva che l'Alfa «ha cominciato a marciare verso il traguardo vittorioso della Sei ore del Glen».

«Peccato — aggiunge ancora Andretti — che le Alfa non abbiano gareggiato con le Matra. A quest'ora, forse, avrebbero ottenuto un punteggio favoloso».

Come si può intuire le vetture italiane hanno pronostico favorevole e saranno i 100 mila spettatori, fra i quali molti italiani, a far sentire la loro voce per Andretti e Merzario. «Una coppia rara ed azzecata».

Adriano Manocchia

HAILWOOD al posto di REUTEMANN?

Pare che Reutemann non abbia dato la certezza di voler correre la 6 ORE americana con l'Alfa. In questa eventualità, avendo la GULF rinunciato a schierare la sua tre litri sport, l'ing. Chiti si è cautelato contrattando HAILWOOD per far eventuale coppia con STOMMELEN.

Bill FRANCE contesta la CSI 24 ORE senza le «sport»

DAYTONA - «Non è giusto che la FIA ci rifili un campionato riservato a vetture Sport-prototipo quando si sa che di prototipi ce ne sono pochissimi, forse quanto i dinosauri. Semmai, Campionato mondiale potrebbe chiamarsi il Campionato Stock Car che rappresentano il "vero modello" delle Case costruttrici, modelli che si vedono giornalmente nelle autostrade e che vengono acquistati dai guidatori».

Inizia così, Bill France, «patron» dello Speedway più famoso del mondo, il quale avrebbe voluto presentare una 24 Ore poderosa il 2 febbraio 1975.

Bill France si presenta a noi in veste di «innovatore». Prosegue: «Il campionato ci sarà, sarà una 24 Ore con un adeguato numero di GT e con piloti di un certo livello. Noi daremo il benvenuto alle vetture e piloti europei, naturalmente se a bordo di modelli GT e non prototipi i quali, lo ripeto, non fanno altro che intralciare, confondere la situazione cospargendo lungo la pista scoramento tra i diversi "minori" e risentimento tra gli spettatori. Per il futuro, per il benessere dell'automobilismo americano e mondiale non possiamo dare la preferenza a una o due macchine più veloci che presentano uno "show" con un solo volto. Noi metteremo in atto il regolamento della International Motor Association che indubbiamente è quasi migliore di quello della FIA, che dovrebbe tener conto della crisi energetica in maniera relativa, o almeno tornare sui passi allorché questa cosiddetta

crisi scomparve. La crisi, dicevo ha eliminato una grossa serie di sponsor, come ad esempio la Gulf Oil che ha sponsorizzato macchine in Europa e non in America».

— Come prevede Bill France il Campionato dell'anno prossimo?

«Buono, ma se la FIA affretterà i tempi anziché mettere in atto le sue decisioni nel 1976, l'anno venturo potremmo avere uno show degno dei vecchi tempi. Mi spiace non poter invitare le grosse Case, vedi Alfa, Matra, Ferrari ecc. ma ripeto, se l'Europa ci manderà macchine come la Lancia ecc., noi saremo più che lieti ed onorati di ospitare gli europei».

Bill France non vede una probabile fusione della NASCAR con la USAC e SCCA. Come è noto queste due ultime si sono unite sperando di variare la situazione in queste due categorie.

«La differenza tra noi e quelli della USAC-SCCA è come quella esistente tra i democratici ed i repubblicani. E tanto basta».

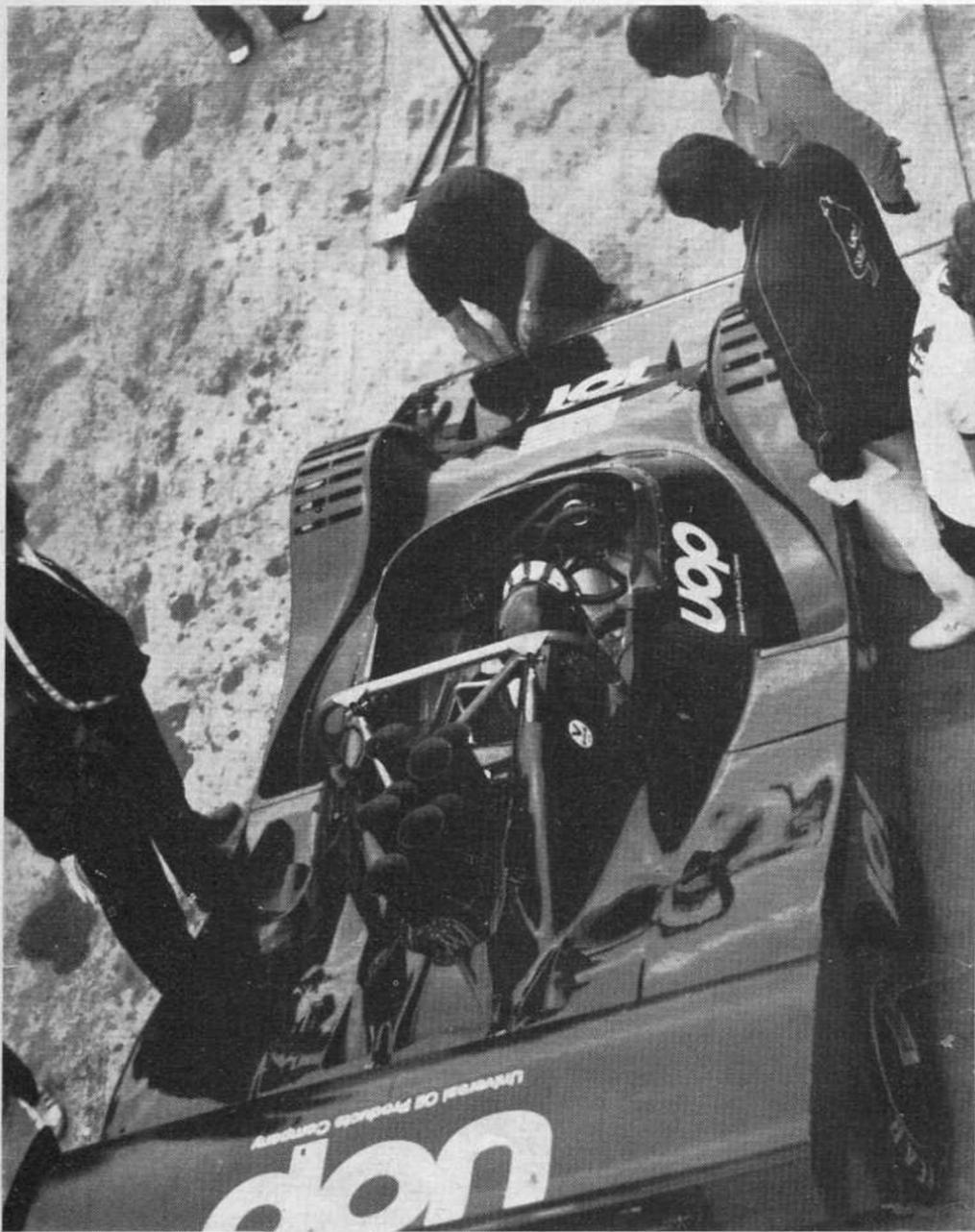
Infine France ci dice, dopo aver fatto capire del disappunto per il mancato arrivo di Arturo Merzario in USA, dopo i reiterati inviti di France, che ad agosto andrà a Milano per una serie di conferenze ed incontri «ad alto livello», unitamente al suo braccio destro Jim Foster e come ci è sembrato di capire, intendono ingaggiare, appunto, i piloti e le macchine per la 24 Ore GT che avrà luogo agli inizi di febbraio del 1975.

l. m.

«Oste» italiano 22° a DAYTONA con la CAMARO

DAYTONA - La notte calda di Daytona, con i suoi uragani impetuosi è stata benigna per la 250 Miglia «Paul Revere» riservata alle vetture gran Turismo. Gli spettatori che avevano cominciato ad invadere la «Capitale della velocità» più nota di questo globo hanno potuto assistere ad un rombante carosello notturno che ricordava in un certo senso una «minidodici ore» anche se, logicamente mancavano i grossi gattori europei.

La corsa sul circuito misto di 6,110 km ha visto trionfare Hurley Haywood su Porsche Carrera, con la quale aveva strabillato a Lexington nel Mid Ohio. Haywood ha preso il comando dopo un duello iniziale tra John Greenwood e la sua Corvette dai colori della bandiera americana e la Camaro di Shafer e non l'ha più mollato nonostante alle sue spalle vi fossero piloti di un certo livello come Bob Begstrom, Gregg Loomis, Peter Gregg e Milt Minter terminati risepittivamente nell'ordine. E' stato il trionfo incontrastato delle Porsche Carrera. Infatti le prime cinque macchine piazzate sono tutte Carrera che hanno imposto la loro supremazia sulle Camaro e Corvette. Tra i 34 partenti figurava anche l'italiano Guido Levetto, un torinese trapiantatosi a Daytona dove dirige il restaurant «San Remo». Levetto che è già alla terza edizione della «Paul Revere» si è piazzato 22.mo su Camaro a causa dello scoppio di un pneumatico che gli ha fatto perdere molto tempo al box. Da tener presente che la Camaro di Levetto era azionata da un motore al di sotto di tre litri, e quindi era la vettura più «minorata» del plotone.



Jackie Oliver al box della UOP Shadow con il suo nero bolide ha stravinto, doppiando con il suo compagno di squadra Follmer, tutti gli avversari

Si è ripetuta ad ATLANTA l'accoppiata OLIVER-FOLLMER

CAN-AM tutta SHADOW

ATLANTA - I personaggi cambiano ma la trama è la stessa. E la Can-Am di quest'anno dà subito l'impressione che non cambierà molto rispetto alle passate edizioni.

Ora sono « di moda » le Shadow, uniche protagoniste che strappano l'applauso, avvicinano il pubblico, il quale, ad un tratto, dimentica che vi sono ancora 22 macchine in gara che in un certo senso sono radicate in questa categoria.

Per la seconda volta hanno vinto le Shadow con Oliver e Follmer sulla scia. I due scatenati piloti si son dati battaglia doppiando, stracciando, annullando le performance degli altri in gara.

George Follmer, parlando della loro incontaminata supremazia, simile a quella della Porsche con Donohue, mi ha detto: « Siamo qui per vincere, no? Come e con che cosa non importa ».

Sulle colline verdi della Georgia punteggiate di terreno rossiccio e cipressi colossali, la seconda Can-Am dell'anno si è presentata a circa 35 mila spettatori, attendati lungo il tortuoso percorso, con un cielo prepotente che, nonostante il sole, prometteva pioggia a catinelle. Ma la prima batteria è andata in porto egualmente entusiasmando. Chi invece è abituato alla precedenti edizioni, ha mestamente esclamato: « McLaren, McLaren, McLaren, Porsche, Porsche, Shadow, Shadow, Shadow ».

Per fortuna che nel mazzo colorito c'era la Ferrari di Herbert Muller, che ha guidato con coraggio e maestria piazzandola in terza posizione, dinanzi a George Follmer, ambedue doppiati per la scatenata marcia imposta da Oliver alla magnifica Shadow.

Dopo i 27 giri della prima batteria, Follmer ha stracciato al 17. giro il record della pista, marciando in 1'57"7, alla media di 192,799 kmh dopo che una cattiva

partenza ed il ritmo di Oliver avevano lasciato indietro il plotone dei 20 partenti. La media finale della prima manche è stata di 186,045 kmh. Nell'intermezzo c'è stata una gara riservata a vetture Sport che è andata al pilota della Eastern Airlines, Dennis Krier di Atlanta, il quale ha battuto facilmente i 24 avversari. Krier pilotava una Porsche Targa con la quale ha girato alla media di 169,80 kmh.

Nella seconda batteria, avvincente il duello tra Lothar Motschenbacher, sulla vecchia efficiente McLaren M8F ed Herbert Muller con la Ferrari.

Per il resto, pioggia nelle retrovie di « attardati », che hanno dato tutto quanto posseggono nel loro repertorio senza peraltro sfigurare.

La terza piazza è andata meritatamente a Lothar Motschenbacher che è un po' il papà della Can-Am ed ha saputo contenere gli attacchi di Muller e della sua Ferrari rimodernata.

Nel finale, Oliver ha forzato il ritmo lasciando indietro Follmer di oltre 15". Il californiano dopo la gara dirà che la sospensione posteriore non rispondeva a dovere e lo aveva costretto a rallentare sensibilmente.

Da Atlanta, nella Georgia, la Can-Am si sposta ora a Watkins Glen, dove gli stessi piloti, con l'aggiunta forse di un paio di Alfa e di una Matra, si contenderanno 70 mila dollari.

l. m.

CORSA A ROAD ATLANTA - Gara di velocità in pista valevole per la Cocca Can-Am - Road Atlanta, 7 luglio 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Jackie Oliver (Shadow) alla media di 187,975 kmh; 2. Follmer (Shadow); 3. Motschenbacher (McLaren M8F) a 2 giri; 4. Muller (Ferrari); 5. Gunn (Marchal Lola) a 3 giri; 6. Durant (McLaren M8) a 5 giri.

Ha dominato la «400» DAYTONA PEARSON il più ricco «stok»

DAYTONA - La corsa stock più ricca del mondo con 115 mila dollari in palio per la prestigiosa 400 miglia « Firecrackers » è stata vinta da David Pearson su Mercury.

In prima posizione, dopo le prove di qualifica, appariva David Pearson, affiancato da Bobby Allyson su Matador preparata magistralmente da Roger Penske e seguito da Donnie Allison, Charlie Glotzbach, Buddy Baker e Richard Petty. La media di qualificazione non è stata eccezionale se si considera che quattro anni fa Cale Yarborough sfiorò i 303 kmh. Pearson ha vinto la « pole position » toccando i 289,440 kmh, una media che egli stesso considera buona in quanto lo scorso anno il primato della qualifica sfiorò solamente i 286 kmh.

Il duello più avvincente è stato quello tra la Matador di Allison e Richard Petty che ha attaccato senza risparmio di energie, mettendo in mostra la sua eccezionale classe. A metà gara restavano in gara 20 dei partenti poiché oltre 10 di questi avevano accusato surriscaldamento dei motori ed il resto noie varie.

A 10 giri dalla fine soltanto 14 macchine tenevano l'ultima carta, con Richard Petty impegnato in un duello rusticano. Al 138. giro una tremenda esplosione, seguita da un'altra faceva uscire fuoripista la macchina di Dick Brooks che forava ambedue le ruote posteriori ma reggeva bene la macchina portandola salva sul prato. Nel rush finale, mentre la Matador di Allison si trovava in seconda posizione sulla scia di Petty, tallonato da Buddy Baker, un pistone mollava e l'asso dell'Alabama era costretto a tenersi in coda onde terminare la gara, tra gli applausi del pubblico amico.

Il finale era da fotofinish: Petty si era tenuto sulla scia di Pearson per dieci giri. Mancavano 2 giri per la conclusione quando il pilota della STP aiutato dal risucchio passava facilmente il neo milionario che con un « forcing » spettacolare si riportava sulla scia di Petty e a poche centinaia di metri dal traguardo approfittando della maggiore velocità della sua Mercury soffiava la vittoria a Petty per un metro appena.

Nelle immediate retrovie Cale Yarborough e Buddy Baker giungevano appaiati e soltanto il fotofinish decideva per la seconda posizione che andava a Baker.

E' questa la prima volta che il pilota che parte al « palo » vince la Firecrackers

Lino Manocchia

FIRECRACKERS 400 - Gara di velocità NASCAR - Daytona, 4 luglio 1974

1. David Pearson (Mercury), alla media di 138,302 miglia; 2. Petty (Dodge); 3. Baker (Ford); 4. Yarborough (Chevrolet); 5. Allison (Matador) ad 1 giro; 6. Isaac (Chevrolet) a 2 giri; 7. Rogers (Chevrolet) a 3 giri; 8. Sisco (Chevrolet) a 5 giri; 9. Gordon (Chevrolet) a 7 giri; 10. Duffie (Chevrolet) a 7 giri.

IL MONTE VETERAN all'Hispano Suiza

MONTECARLO - Si è svolto in questi giorni lungo le caratteristiche stradine dell'omonimo Principato, quella che si può definire una delle più interessanti sfilate di vetture d'epoca, alcune delle quali rarissime e provenienti da famose collezioni. I partecipanti sono stati numerosissimi, come pure il pubblico che ha gremito le vie attraverso le quali sono transitate le vetture in gara. Al termine una piccola classifica anche se alla fine, più che un vincitore e tanti vinti, si può ben parlare di una « vittoria » generale.

25. COPPA SILA - Gara internazionale di velocità in salita valevole per il campionato europeo della montagna - Cosenza 7 luglio 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Antonio Fortuna (Fiat 500) 9'38", media kmh 74,740; 2. Della Mura (Fiat 500) 9'38"2; 3. Calella (Fiat 500) 10'10"7.

Classe 600: 1. Sergio Perri (Fiat Giannini 590) 8'43"7, media 82,489; 2. Perri E. (Fiat Abarth) 9'00"3; 3. De Luca (Fiat Abarth) 9'11"8; 4. Foti (Fiat Giannini) 9'19"4; 5. Carmagnola (Fiat Giannini) 9'28"5; 6. Savaia (Fiat Giannini) 9'36"8.

Classe 700: 1. Vincenzo Laganà (Fiat Abarth 695) 8'52"1, media 81,187; 2. «Heart Mad» (Fiat Abarth 695) 8'53"2; 3. Carrotta (Fiat Abarth 695) 9'53"3; 4. Sessa (Fiat Giannini) 10'14"1.

Classe 850: 1. Roberto Villa (Fiat Abarth 850) 8'42"7, media 82,647; 2. D'Ippolito (Fiat Abarth 850) 8'42"8; 3. Scala (Fiat Abarth) 9'00"5; 4. Condina (Fiat Abarth 850) 9'05"8; 5. Grandinetti (Fiat Abarth 850) 9'15"6.

Classe 1000: 1. Francesco Palumbo (Fiat Abarth 1000) 8'12"2, media 87,769; 2. Famoso (Fiat Abarth 1000) 8'14"2; 3. Turano (Fiat Abarth 1000) 9'06"4; 4. Marchese (Mini orris) 9'42"3.

Classe 1150: 1. Francesco Misasi (Fiat 128) 8'25"4, media 85,476; 2. Surace (Fiat 128) 8'53"2.

Classe 1300: 1. Mario Grilli (Fiat 128 c.) 8'11"7, media 87,858; 2. Cardona (Fiat 128) 8'18"3; 3. Mannino (AR GTA) 8'39"2; 4. Accadia (Fiat 128) 9'32"3; 5. Liconti (AR GTA) 9'47"1.

Classe 1600: 1. Giuseppe Romano (AR J. 1600) 8'29"7, media 84,755; 2. Alfano (AR GTV) 8'35"6; 3. Sale (AR GTV) 8'43"1; 4. Caruso (AR GTV) 10'21"7.

Classe 2000: 1. Helmuoth Mander (Opel Kadett) 7'45"6, media 92,783; 3. Di Monaco (BMW) 8'27"9; 3. Dino (Alfetta) 8'38"9.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Giuseppe Alduina (Fiat Abarth 1000) 8'51"5, media 81,279; 2. Manna (Fiat Abarth 1000) 9'03"3.

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Zagato) 7'58"9, media 90,206; 2. Castiglia (Renault Alpine) 8'17"6; 3. Lauro (Lancia Z.) 8'29"6; 4. De Ruggiero (Lancia Z.) 9'33"1.

Classe 1600: 1. Paolo Gargamo (AR GTA 1600) 8'01"3, media 89,756; 2. Tisci (AR GTA 1600) 8'25"4; 3. D'Emilio (Renault Alpine) 8'36"1; 4. Di Maria (AR GTA) 9'06"2.

Classe 2000: 1. Salvatore Barraco (Renault Alpine 1800) 7'46"6, media 92,584; 2. «King» (Renault Alpine 1800) 7'58"3; 3. Ianno (Fiat 124) 10'08"8.

Classe oltre 2000: 1. Riccardo Carafa (Ferrari Dino) 9'26"7, media 76,230.

GRUPPI 5 e 7

Classe 1000: 1. Salvatore Strano (AMS 1000) 8'19"4, media 86,503; 2. Di Giovanni (Abarth 1000) 8'42"7; 3. Coccia (Abarth 1000) 8'57"4.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Lola T. 294 1300) 7'32"3, media 95,511; 2. Bernasconi (AMS 1300) 7'54"8; 3. «Jonny» (Lola T294) 7'57"8; 4. Comegna (Abarth) 8'57"2; 5. Di Gregorio (Abarth) 9'18"1.

Classe 1600: 1. Renato Arfe (AMS 1600) 7'32"3, media 95,575; 2. Iacono (Chevron B. 21) 7'36"4; 3. Bilotti (Abarth Osella) 7'44"6; 4. Nucera (Abarth Osella) 8'16"4; 5. Fortuna (Abarth Osella) 8'21"1; 6. «Dik» (Abarth Osella) 8'25"8; 7. Battistoli (Cobra) 8'52"6.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Lola BMW 2000) 6'32"1, media 110,175; 2. Scola (March BMW 2000) 6'46"5; 3. «Gianfranco» (Abarth Osella 2000) 6'58"3; 4. Savona (Chevron B 23) 7'00"9; 5. Barberio (Abarth Osella 2000) 7'01"1; 6. Laureati (Lola T 292) 7'09"2; 7. Veninata (Chevron B 23) 7'35"5; 8. Abt (Abarth 2000) 7'38"3; 9. Fichera (GRD) 7'42"9.

Classe 3000: 1. Bruno Ottomano (AR 33t3) 7'50"6, media 91,783; 2. Maione (Porsche 908) 7'53"8.

GRUPPO 8 E 9

FORMULA 2

1. Jimmy Miesusset (March BMW F. 2) 6'34"8, media 109,422; 2. Barià (Chevron Ford) 7'07"1; 3. Wittwer (Brabham F. 2) 7'29"2; 4. Tommasi (Brabham BT 28) 7'43"2.

CLASSIFICA GENERALE

1. Mauro Nesti (Lola BMW 2000) 6'32"1, media kmh 110,175; 2. Miesusset (March BMW F. 2) 6'34"8; 3. Scola (March BMW 2000) 6'46"5; 4. «Gianfranco» (Abarth 2000) 6'58"3; 5. Savona (Chevron B 23) 7'00"9.

RALLY MONTECARLO PER VETTURE ANTICHE - Organizzato dall'AC Monaco - Montecarlo, 2-7 luglio 1974

LE CLASSIFICHE

1. Trehin-Demathieu (Hispano Suiza 1926); 2. Koux-Bonfios; 3. Vernholes-Vernholes; 4. Spitz-Zanotelli (Bugatti 1934) penalità 46,5750; 5. Crovetto-Crovetto (Kahser 1928) 52,3380; 6. Voon-Raffay (Mercedes 1927); 7. Bacacos-Schober (Rolls Royce 1928) 53,4550; 8. Teisser-Labrit (Bugatti 132) 44,200; 9. Gustafsson-Gruvris (Ford 1929); 10. Rae-Mac Farlane.



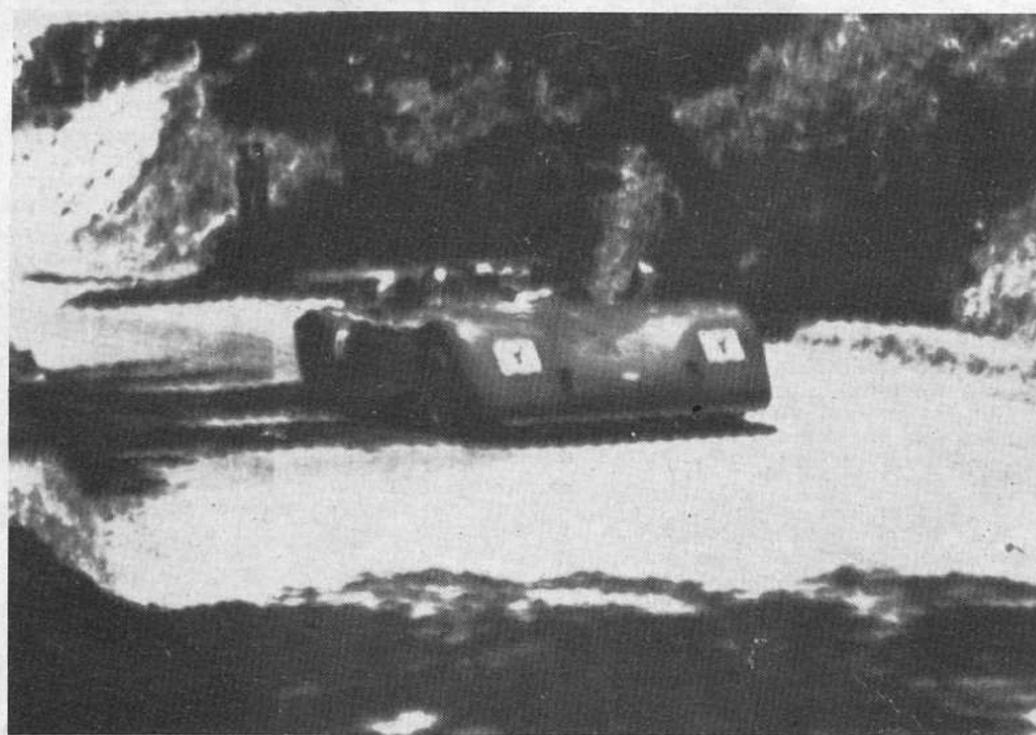
NESTI ritrova la «grinta»

COSENZA - C'era un pool di vincitori «in pectore» in questa «XXV Coppa Sila» europea: Nesti e Scola con le Sport, Mieusset e Turizio con le Formula 2, introdotte quest'anno, ma Nesti con la sua Lola BMW ha regolato tutti con una delle sue solite salite piene di grinta e di passionalità. Ha bissato il successo già riportato lo scorso anno con la March portando il suo tempo da 6'50"7 a 6'32"1, ma in pari tempo ha rinverdito la sua fama di toscano, dalle polemiche facili, con un fare istrionesco che poco si addice ad uno sportivo militante. Risulta già evidente che nel pool dei suoi avversari figurano due piloti coi quali si trascina un antagonismo vecchio sì, ma continuamente rinnovato, e cioè Domenico Scola, cui non ha perdonato quel secondo ricevuto ad Orvieto e Jimmy Mieusset, che l'anno scorso gli strappò l'Europeo della Montagna, già laureatosi campione anche quest'anno con quattro risultati utili e un secondo posto.

Già fin dalla vigilia imprecava perché quest'anno alla Sila fossero state ammesse le F. 2, anche perché aveva problemi di gomme (per indisponibilità era costretto ad usare delle intermedie morbide) una volta che Mieusset nella prima ed unica prova effettuata era sceso sui 6'43"2 e Turizio, con la stessa macchina del francese, cioè la March BMW, era sceso a sua volta sul tempo di 6'43"1 nel corso del secondo turno di prove.

A questo punto era tutto da vedere il terzo turno, quasi una gara nella gara, un continuo provare e riprovare di quasi tutte le vetture sport presenti soprattutto per la possibilità di scendere alla linea di partenza attraverso una strada di collegamento veloce col traguardo di Monte Scuro, a 1700 metri di quota. Ed era nel corso di questo turno di prove che Scola, cosentino puro sangue, fermava i cronometri su 6'36"2, rivelatosi miglior tempo delle prove, mentre Nesti realizzava 6'39"6. Impressionava l'assenteismo apparente di Mieus-

set. In gara però il pilota della Nettuno dava tutto e abbassava le lancette sul tempo sopramenzionato; Scola aveva chiesto troppo al suo motore in prova e a due chilometri dal traguardo il motore non gli tirava a pieno regime, mentre Mieusset non accusava noie alcuna, né aveva da addebitarsi sbaglio o distrazioni in gara, ma realizzava un tempo superiore a quello di Nesti di due secondi e sette che però non gli andava giù per nessun mo-



tivo, e questo facendolo vedere molto vistosamente, tirando in causa errori di cronometraggio, inesistenti, per via anche del cronometraggio elettronico, o lanciando altre accuse poco sportivamente.

Se Mieusset reagiva a questo modo alla sconfitta, la reazione di Nesti alla vittoria si scostava di poco: «E' questa la più bella vittoria della mia vita. Sono venuto apposta per il signor Mieusset e sono riuscito a dare una lezione ad una Formula 2. Ho dato la paga al campione europeo con una macchina inferiore, e questo glielo potete dire benissimo al signor Mieusset».

Turizio non arrivava neppure

al traguardo: a metà percorso si fermava perché era senza olio. La validità europea ereditata dalla Cesana-Sestriere era ovvio che riversasse sulla Sila tutti i più diretti interessati, come per esempio il tedesco Mander con quel Opel Kadett con cui si è aggiudicato la Mendola. Sui dodici chilometri della Coppa il tedesco, con una prestazione veramente maiuscola, ha spiccato un tempo favoloso: 7'45"6, il migliore in assoluto del Gr. 2, e

più basso di un secondo addirittura del vincitore del Gr. 4, Baraco su Alpine 1800, portando così a soli venti punti la differenza che lo divide da Fischhaber che con 72 punti correndo su Porsche guida la classifica delle GT di questo Europeo.

Nuccio Marino

● Il tedesco Greger, che corre su Porsche 910, è il più vecchio pilota in attività in campo europeo. Ha 62 anni è un preparatore di Dachau, ed è una figura molto coreografica in ogni corsa, specie alla Sila.

● Un mare sono state le richieste per correre in questa competizione; infatti si sono avuti 380 iscritti, poi depennati qualitativamente e portati a 160 fino ad essere ridimensionati nel numero definitivo di 123. Ciò ha giovato alla gara che ne ha guadagnato qualitativamente.

Reagisce male
il franco-campione

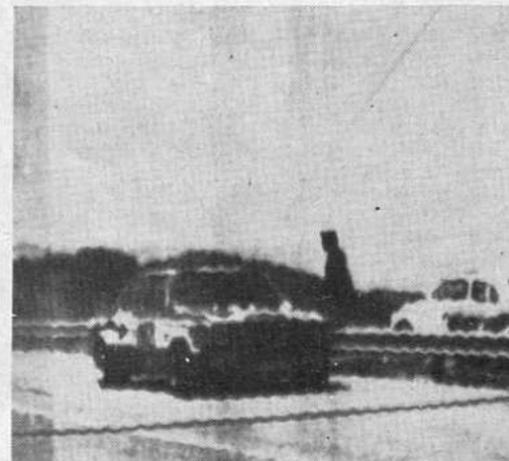
MIEUSSET ai
2 secondi di
distacco in **SILA**

Mauro Nesti con la Lola BMW ha inflitto la prima delusione «europea» allo strapotere del francese Mieusset in questa stagione. «Ero venuto apposta» ha detto l'alfiere toscano della Scuderia Nettuno

Toh, chi c'era!
il Ministro
MANCINI

● Finalmente qualche Ministro si avvicina allo sport automobilistico. L'on. Mancini, Ministro per la Cassa del Mezzogiorno (proprio lui!), ha lasciato sabato notte Roma per assistere e presenziare nella sua città, cioè Cosenza, la disputa della Coppa Sila, interessandosi vivamente (ma guarda...) ai tempi realizzati da alcuni piloti e delle caratteristiche delle macchine.

● L'A.C. di Cosenza, con in testa Allegrini e Rosa, l'animatore numero uno di tutta l'organizzazione, ha dato una dimostrazione di efficienza e di preparazione non



Scola con la March BMW, l'altro grande sconfitto (a sinistra) dalla grinta di Nesti. Sopra l'Opel Kadett di Mander ancora una volta autore di una ottima gara

indifferente, al di là del peso di una titolazione europea: un elicottero dei Carabinieri in volo durante la gara per eventuali interventi, quattro punti d'informazione per il pubblico lungo il percorso, una postazione microfonica ogni cinquecento metri con sei persone disponibili, dieci punti di pronto soccorso con centro di rianimazione, una guardia ogni cento metri, con un totale di oltre 200 uomini dislocati lungo tutto il percorso per contenere la passione di oltre 100.000 persone.

● Tutta Cosenza era per Scola. L'asfalto della gara, i muri e persino sugli alberi era tutto un susseguirsi d'incitazione alla vittoria per il «Lupo della Sila»: in media sull'asfalto c'era una scritta ogni cinquecento metri.

● I napoletani sono sempre gli stessi: hanno invaso la Sila non perdendo le loro connaturali abitudini. C'è stato persino chi con un occhio ha guardato la corsa e con l'altro, sempre ai margini del percorso, ha imbastito una partita a briscola in quattro.

TOURBILLON nel CADETTI

Un «deb» prima delle vacanze

MONZA - Non è proprio finita. Il palpitante romanzo della decima edizione del Trofeo cadetti AGIP continua e tutto lascia prevedere che saranno proprio gli ultimi tre capitoli a riservare le emozioni più piacevoli. E' proprio vero che se Anacleto Gianoli, leader della classifica provvisoria, vuole scrivere il suo nome sull'albo d'oro della manifestazione in coda a quelli di Montagnani (1965 e 1966), Viscardi (1967), Ragaio (1972), Colombo (1968), Ghisleri (1969), Spreafico (1970), Tagliabue (1971), e Cavallini (1973) deve sudare le proverbiali sette camicie.

Se ne è avuta una conferma esaltante in una cornice di pubblico meraviglioso, appassionato, rumoroso che non ha nulla da invidiare a quello degli stadi calcistici. I protagonisti dello spettacolo seguiti così calorosamente hanno recitato come non era mai successo a Monza e addirittura nella finale si sono addirittura superati.

E' stato un carosello al cui confronto il Gran Premio della Lotteria con le monoposto della Formula 5000 della domenica precedente ha fatto una figura penosa. Peccato che qualche solista sia stato tradito dallo strumento. E' il caso di Giagnoli la cui RGB già in batteria denunciava la rottura di una guarnizione che poi in finale era causa di scarso rendimento del motore; è il caso di Mercatelli che dopo appena tre giri si vede fraccassare metà della sua Mig da due concorrenti un po' troppo precipitosi; è il caso di Ottini che deve porre fine ad una prestazione senza precedenti solo perché improvvisamente una levetta del cambio della sua bianca Melesi decide di non fare più il suo dovere.

Le posizioni variano continuamente, è un tourbillon ubriacante. Scommettere sul nome del vincitore di questa settimana finale è pura follia. Vincerà Pier Emilio Barlassina, pilota della scuderia Salvati, e sicuramente proprio per questo motivo abbiamo salutato con viva commozione l'arrivo vincente del pilota della Repetto. E' giusto che una finale così vibrante sia stata vinta da un giovane affiliato alla scuderia che porta il nome di Giovannino Salvati. Non abbiamo incontrato Don Narciso Salvati, il papà di Giovannino, per raccogliere le sue impressioni in qualità di presidente della scuderia ma siamo certi che avrà gioito particolarmente.

Barlassina (nato a Varedo il 20 dicembre 1948), di professione mobiliere, è alla sua prima stagione di Formula Monza, dopo le esperienze negli anni passati con le gimkane e l'autocross. Questa sera, ottimamente assistito dalla Repetto con motore Alloni, aveva dimostrato già in batteria di essere in splendida forma. Si classificava secondo alle spalle di Sario. Le altre due batterie vedevano il successo di Bruno Ottini, che aveva la meglio in volata su un sorprendente Crema (in continuo crescendo), Ozzello e Gianoli e Di Leo Bartoli che staccava nettamente con la sua Melesi i pur agguerriti Macchi, Mercatelli e Filippini.

Dopo questa settimana prova Gianoli resta sempre al comando della classifica, mentre alle sue spalle Bartoli ha affiancato Mercatelli. Per la classifica costruttori un balzo l'ha fatto Repetto che si porta in terza posizione alle spalle di Melesi nettamente primo e della RGB dei fratelli Ragaio.

A questo punto ci pare che la vacanza per tutti sia più che meritevole. Si riprenderà infatti il 29 agosto, circa due mesi che i più utilizzeranno per abbronzarsi dovutamente, ma che forse qualcuno (e su questo possiamo giurare tranquillamente) passerà chiuso in officina per presentarsi agli ultimi tre appuntamenti con le armi perfettamente affilate.

Roberto Andreis

● L'abbiamo scoperto per caso. Si parlava di vacanze, di mare, di montagna. E Gianoli ci fa la confidenza. «Lo sapevi che Bruno Ottini — dice l'affiere della della RGB — è stato nel 1963 Campione Mondiale nella categoria Juniores del chilometro lanciato?». Una breve indagine e l'interessato con molta modestia ci precisa che il titolo lo conquistò a Cervinia a 132 km orari di media. Aveva allora 15 anni e tra gli avversari che poi avrebbero fatto strada c'era Franco Bieler.

● Che la Scam-Concordia fosse una delle Scuderie più dinamiche lo sapevamo, non sapevamo invece la «carica» ai vari Minelloni, Ozzelli, Bosio, Bionda, Pietra, Merenda, Pizzocchera, Fratengeli, Poletti, ecc., gliela desse la bionda e simpatica Marina de «I ricchi e poveri», nominata per acclamazione presidentessa della Scam-Concordia.

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito per vetture di F. Monza - Monza, 4 luglio 1974.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'24" media kmh 112,441; 2. Crema (Repetto) 15'24"2; 3. Ozzello (Santandrea) 15'24"3; 4. Gianoli (RGB) 15'24"7; 5. Callegari (Melesi) 15'39"3; 6. Sommaruga (Sav) 15'41"1; 7. Brioschi (Repetto) 15'49"2; 8. Villa (Santandrea) 15'49"2; 9. Sonvico (Lab) a 1 giro; 10. Mariani (Dywa) a 1 giro; 11. Poletti (CRM-Lab) a 1 giro; 12. Costa (Gitom) a 2 giri; 13. Pirola (Grasselli) a 5 giri; 14. Serafini (De Rui) a 10 giri; 15. Bosio (Lab) a 10 giri; 16. Codognola (Maco) a 12 giri; 17. Franchini (Repetto) a 12 giri; 18. Brodadola (Santandrea) a 12 giri.

2. batteria: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 15'08" alla media di 114,422 kmh; 2. Macchi (Repetto) 15'09"2; 3. Mercatelli (Mig) 15'13"7; 4. Filippini (Lab) 15'14"1; 5. Cappellotto (Repetto-Sala) 15'22"1; 6. Airolti (Pozzoni) 15'24"1; 7. Bosso (epetto) 15'29"1; 8. Carini (Santandrea) 15'30"6; 9. Teli (Fimar) 15'30"7; 10. Maestri (Lab) 15'30"9; 11. Pluderi (Moroni) 15'55"8; 12. Boschini (Caleffi) 16'04"7; 13. Traversa (Moroni) 16'05"8; 14. Cascone (Melesi) 16'25"1; 15. Missaglia (Maco) 16'28"1; 16. Rizzetto (Melesi) a 1 giro; 17. Quartera (Repetto) a 2 giri; 18. Cavalini (Repetto) a 4 giri; 19. Seresina (Melesi) a 7 giri; 20. Secchi (CRM) a 7 giri; 21. Centini (Repetto) a 8 giri; 22. Sofia (Sofia) a 9 giri.

3. batteria: 1. Aldo Sario (Vigazzi) in 15'09" e 8 alla media di 114,196 kmh; 2. Barlassina (Repetto) 15'09"9; 3. Cairoli (Repetto) 15'10"2; 4. Miragliotta (Melesi) 15'25"4; 5. Vargiu (Vargiu) 15'42"1; 6. Capra (Daco) 15'51"9; 7. Chiorazzo (Vargiu) 15'54"3; 8. Merenda (Bonetti) 15'55"1; 9. Facci (Lab-CRM) 15'55"4; 10. Auro (Repetto) 15'29"3; 11. Pietra (Repetto) 16'01"1; 12. Zago (Melesi) 16'25"4; 13. Nebuloni (Dywa) a 1 giro; 14. Previato (Repetto) a 2 giri; 15. Averone (Thiele) a 6 giri; 16. Borrello (Vargiu) a 8 giri; 17. Colombo (Daco) a 9 giri; 18. Bianchi (Melesi) a 10 giri; 19. Pessina (Grasselli) a 12 giri.

Finale: 1. Pier Emilio Barlassina (Repetto) in 24'55"5 alla media di 115,787 kmh; 2. Bartoli (Melesi) 24'55"6; 3. Macchi (Repetto) 24'55"8; 4. Cairoli (Repetto) 24'57"3; 5. Filippini (Lab) 24'57"5; 6. Cappellotto (Repetto-Sala) 25'00"8; 7. Sario (Vigazzi) 25'04" e 9; 8. Crema (Repetto) 25'35"1; 9. Ozzello (Santandrea) 25'35"3; 10. Gianoli (R.G.B.) 25'37"1; 11. Callegari (Melesi) 25'38"4; 12. Miragliotta (Melesi) 25'38"6; 13. Maestri (Lab) 25'40"2; 14. Sommaruga (Saav) 25'40"7; 15. Obosso (Repetto) 25'46"1; 16. Airolti (Pozzoni) a 4 giri; 17. Capra (Daco) a 10 giri; 18. Ottini (Melesi) a 11 giri; 19. Brioschi (Repetto) a 11 giri; 20. Mercatelli (Mig) a 17 giri; 21. Vargi (Vargiu) a 17 giri; 22. Teli (Fimar) a 17 giri.

CLASSIFICA TROFEO CADETTI AGIP (dopo la settimana prova)

1. Gianoli (RGB) punti 26; 2. Bartoli (Melesi), Mercatelli (Mig) 18; 4. Miragliotta (Melesi), Ottini (Melesi) 16; 6. Pessina (Grasselli) 12; 7. Macchi (Repetto) 10; 8. Bosio (Lab), Barlassina (Repetto) 9; 10. Cairoli (Repetto) 7; 11. Sario (Vigazzi) 6; 12. Bionda (Lab), Sonvico (Lab), Carini (Santandrea) 4; 15. Cavallini (Repetto) 3; 16. Bianchi (Melesi), Filippini (Lab), Minelloni (Lab), Rossini (Repetto) 2; 20. Missaglia (Maco), Ozzello (Santandrea), Quartera (Repetto), Vargiu (Vargiu), Cappellotto (Repetto) 1.

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1. Melesi punti 39; 2. RGB 26; 3. Repetto 24; 4. Lab, Mig 18; 6. Grasselli 12; 7. Vigazzi 6; 8. Santandrea 5; 9. Maco 1; 10. Vargiu 1.

Ha replicato nel RALLY di CASCIANA il successo di CESENA (negato per la squalifica del «freno a mano»)

La vendetta di STAGNANI

TERME DI CASCIANA - Quando l'ultimo concorrente ebbe tagliato il traguardo, il dottor Ventura, direttore dell'A.C. Pisa, il direttore di gara dottor Caracciolo, il geometra Rava, commissario sportivo nazionale ed i loro diretti collaboratori, organizzatori e menti direttive di questo Settimo Giro di Pisa - Trofeo Fernando Giovannini, tirano un sospiro di sollievo e di legittima soddisfazione.

«E' andato tutto bene — dissero — i piloti hanno gareggiato con coscienza, preparazione e cavalleria (dello stesso parere non si è però mostrato Tabaton junior che nel corso della terza prova speciale non riusciva ad ottenere strada dall'equipaggio femminile del Mazza-Rabelli, raggiunte benché partite cinque minuti prima e che su un loro-dritto tamponavano riducendo a mal partito l'avantreno della loro HF) e la vittoria ha premiato il più bravo. Il pubblico che ha fatto ala numerosissimo ai concorrenti è stato magnifico nel suo appassionato interesse verso la manifestazione che gode delle simpatie delle Terme di Casciana».

In realtà queste parole anche se pronunciate con la soddisfazione dell'artista che riguarda la propria opera, trovano il loro fondamento in dati di fatto inoppugnabili, ed hanno, per questo, ottenuto il consenso degli osservatori e dei piloti più esigenti.

(Unica lamentela generale la polvere che a tratti inibiva la visibilità ed il tracciato troppo breve: 180 km come decisi dalla CSAI).

Adesso che la manifestazione è felicemente terminata (un solo fuori strada dell'equipaggio Gazzotti-Foroni che dopo un falso allarme si è risolto senza conseguenze per pilota e navigatore nonostante il brutto volo) e se ne possono tirare le somme, non si può negare che il suo bilancio si è chiuso all'attivo.

Alla base di questo attivo è la struttura della manifestazione che ha saputo evitare gli aspetti ostici e fino ad un certo punto inutili del rally all'italiana, offrendo strade bianche, sì, ma non scassa-macchine (salvo un breve tratto di due km al termine della terza prova speciale) ed ha al tempo stesso riproposto, non equivocamente, lo schema della gara che si affronta e risolve in termini velocistici. Un rally moderno, se così possiamo dire, e non di meno duro e selettivo. Si è trattato infatti di una gara che impone rispetto sul piano del ritmo, fedele al modello ideale che gli organizzatori avevano assunto come paradigma tecnico-agonistico.

I vincitori non potevano essere che elementi di primissimo ordine come appunto sono Stagnani-Zanelli con la loro Lancia HF. Su un tracciato capace, coi suoi 35 km dichiarati di prove speciali variabili in lunghezza e con percorsi misti, di mettere alla frusta (e in vetrina) i migliori, l'equipaggio romagnolo ha discusso la sua tesi (già presentata al Rally di Cesena dove giunse secondo e fu escluso dalla classifica per mancanza del

freno a mano) conseguendo non un modesto 800 ma un 110.

Hanno sottoscritto la loro discussione piloti di vasta fama in campo rallistico come «Giubar» (alias Bartellone, vice sindaco di Camaione), Ravaioli-Scaioi (sfortunatissimi perché tolti di gara sul finire dell'ultima prova a soli 22 km dall'arrivo per la rottura di un giunto della loro Lancia Beta quando si trovavano nelle alte posizioni della classifica) ed il dibattito è stato serrato e scrupoloso.

Ma più che gli encomi, sono le cifre che suggellano l'impresa dei due romagnoli. Basti pensare che tra l'equipaggio vincitore ed il sesto arrivato vi sono solo due punti e ventiquattro di distacco.

La prova del duo Stagnani-Zanelli non deve però far sparire la lodevolissima prestazione di altri equipaggi. Come non ricordare infatti la convincente affermazione nel Gruppo 1 di Rubbieri-Versi che al volante di una Alfasud hanno conquistato il nono posto assoluto? Come non ricordare le prestazioni dei brillantissimi «Giubar»-Bertocci che nella terza prova hanno proseguito per circa sei km con una gomma sgonfia? O l'intensità... canora della prova di Filippi-Mattei, Weigand-Ciani, e Gerbino-Pazzielli? Come non rilevare l'accento della personalità e le doti dei coniugi Di Nasso, o la vena di Dalla Pozza-Dalla Benetta, contesini-Parduccio, la spavalderia di Battiniani-Iannone e di Legnami-Civolani e di quanti altri hanno avuto in questa gara un ottimo comportamento?

Carlo Burlando

RALLY TERME DI CASCIANA - Rally nazionale valido per il Trofeo Rally Nazionali - Pisa, 6-7 luglio

1. Stagnani-Zanelli (Lancia HF) 45'05"; 2. Bartellone-Bertocci (Porsche 911) a 1'40"; 3. Filippi-Mattei (Opel Ascona) a 1'58"; 4. Weigand-Ciani (Fulvia HF) a 2'11"; 5. Gerbino-Pazzielli (Fiat 124) a 2'14"; 6. Dalla Pozza-Dalla Benetta (Fiat 128) a 2'24"; 7. Contesini-Parducci (Fiat 128) a 2'54"; 8. Bazzocchi-Pellicioni (Fiat Abarth 1800) a 3'01"; 9. Rubbieri-Versi (Alfasud) a 3'05"; 10. Di Nasso-Scholzel (Ascona) a 3'19"; 11. Bicciochi-Zanoboni (Simca Rally) a 3'34"; 12. Puccetti-Rafanelli (Fiat 124) a 3'39"; 13. Riccardi-Terreni (Opel Ascona) a 3'40"; 14. Battignani-Jannone (Fiat 128) a 3'41"; 15. Legnami-Civolani (Simca Rally) a 4'04"; 16. Benedetti-Marchi (A 112) a 4'22"; 17. Prandini-Mongiorgi (A 112) a 4'45"; 18. Bendini-Bendini (Fiat 128) a 4'52"; 19. Scarpellini-Morelli (Opel Ascona) a 5'04"; 20. Corti-Cantini (Opel Ascona) a 5'18"; 21. Prattelli-Bani (Ford Escort) a 5'35"; 22. Nannini-Naldini (Fulvia HF) a 5'37"; 23. Giannini-Giudicelli (Fiat 125 S) a 5'54"; 24. Nocentini-Canotti (Simca Rally) a 6'10"; 25. Cipriani-Sportolari (Fulvia HF) a 6'11"; 26. Stefy-Rivani (Opel Ascona) a 6'12"; 27. Boninseni-Boninseni (Fiat 128) a 6'41"; 28. Rossi-Pellacani (Fiat 128) a 7'16"; 29. Cavini-Cavini (Fiat 127) a 7'23"; 30. Bongiovanni-Valenti (Innocenti Cooper) a 7'33"; seguono altri 16 arrivati.

In dicembre la COPPA LIBURNA?

● Andreini, ideatore e magnifico organizzatore del Rally dell'Isola d'Elba, incontrato alla partenza del rally pisano, ci ha dato una primizia: la Coppa Liburna in programma il 29 settembre prossimo verrebbe anticipata al giorno 15 o posticipata in dicembre sempre che la CSAI aderisca all'idea del dinamico organizzatore livornese. Andreini infatti avrebbe in animo di far disputare il rally e ne avrebbe già trovato il percorso di 500 km divenendo così internazionale, ma con classifica speciale ai 180 km per permettere ai piloti della quinta zona rally nazionale di effettuare la prova in programma per il 29 settembre.

● Nonostante la vittoria Stagnani non era eccessivamente allegro. La commissione d'appello gli aveva respinto il reclamo avanzato contro la delibera dei commissari di gara che lo avevano escluso dalla classifica del Rally di Cesena per mancanza del freno a mano. Non riusciva a comprendere come mai per la stessa infrazione nei confronti di un altro concorrente sia stata comminata soltanto una multa. Come risolverà il giudice unico della CSAI questo enigma dopo la sentenza della commissione d'appello? Ha il potere di avocare a sé, per decidere, gli incartamenti del rally di Pavia?

La FIAT si scalda 500 unità di X-1/9 (da gr. 4)?

TORINO - Ventiquattr'ore prima del via alle « Alpi Orientali » Bruno Scabini era un po' preoccupato. Da Torino sulla bisarca della Fiat-Rally era arrivata la prima versione del prototipo 1800 X1/9, la stessa sulla quale aveva corso al fianco di Pianta in Sicilia ed al Quattro Regioni. Quella aggiornata, con cambio Colotti e la presa d'aria periscopica di nuova foggia, non era stata ultimata in tempo utile perché la si potesse gettare nella mischia sulle stradine della Carnia. Lui che di questa creazione corsaiola della Fiat è il navigatore — principe non nascondeva che il confronto con la concorrenza avrebbe preferito correrlo con la macchina aggiornata.

« Ci abbiamo lavorato abbastanza, nulla di veramente rivoluzionario rispetto alla vettura delle prime gare ma tutta una serie di migliorie che dovrebbero dare i loro frutti » commentava Scabini.

In corsa è andata come sapete: prima di lasciare il posto al suo diretto derivato, il proto Fiat Abarth ha fatto il colpaccio. Contemporaneamente Bacchelli e Scabini, super piazzati nei primi cinque in ogni prova speciale (con due primi, cinque secondi, cinque terzi, un quarto ed un quinto posto), hanno dimostrato quanta ragione avessero i sostenitori dell'impegno rallistico per l'X1/9.

La vittoria innegabilmente ha dato una grossa iniezione di fiducia a tutto il clan Fiat uscito un po' abbacchiato dalla gara pavese del mese scorso. Ed ha dato soprattutto una spinta al futuro agonistico della stesso X1/9: il progetto di commercializzare una versione 1800 dello spider disegnato (con chiari riferimenti sportivi ripescati solo quest'anno) da Bertone, ha ripreso quota. Adesso si parla di arrivare, crisi permettendo, entro un anno, alla omologazione in gruppo quattro se non addirittura in gruppo tre (sempre col motore e cambio Beta). Nulla di concreto ma assai più del classico « sasso in piccionaia ».

Per ora c'è la ricerca di altre gare dove poter schierare il prototipo, visto che in Italia potrà tornare a correre soltanto in settembre (se veramente si farà l'« Alpe della Luna ») ed in chiusura di stagione al 100.000 Trabucchi. Al Tour de France saranno 3 le X1-9.

Altri progetti (ed altri traguardi) in casa Fiat. Ai Mille Laghi, terzo appuntamento del mondiale rallies per marche, è confermata la partecipazione coi classici spider 1800 di uno squadrone composto da Pinto, Paganelli, Barbasio, Alen e Kinnunen con il quale sono andate a buon fine le trattative per la gara finlandese. Dopodiché ci sarà l'appuntamento a San Marino di Castrol e non solo con l'obiettivo tricolore della (matematica) vittoria nel campionato italiano. Saranno proprio i risultati del San Marino a suggerire se inseguire o meno anche la corona europea che finora ha in Rohrl il più serio pretendente. Chiaro, anche se nessuno lo dice apertamente, che una vittoria di Verini farebbe rivedere certe rinunce e che al milanese verrebbe dato ogni appoggio per arrivare al titolo continentale che ora è di Munari.

g. r.

● Il Team Parnelli di F.1 continua a svilupparsi e a fare sempre migliore impressione. Il primo influsso europeo, nel quadro Vel's Parnelli in California, è stato dato da Maurice Phillippe della Lotus, poi è arrivato Andrew Ferguson (ex Cooper, Lotus, Associazione Costruttori ecc.) e ora Dick Scammell, come abbiamo già detto del resto, è diventato direttore corsa. Scammell era stato alla Lotus per dieci anni, prima di andarsene per fare una vita più tranquilla con Wheatcroft, organizzando la collezione di vetture grand prix, ma forse era un'attività troppo lontana dalla F.1 e ben presto Scammell è andato alla Cosworth, ove è rimasto per due anni e mezzo come direttore del settore sviluppi, prima di unirsi alla vecchia banda Lotus in California.

Ho preferito rinunciare all'AVON TOUR con JODY

LONDRA - Se m'interessava correre con Jody Scheckter nell'Avon Tour of Britain? Non mi è occorso pensarci due volte. Ho rifiutato. Il Tour è un rally di 1600 chilometri attorno all'Inghilterra, che comprende prove su cinque circuiti e una sfilza di prove speciali. Questo, naturalmente, non è stato che l'inizio. Me lo hanno descritto come una specie di tranquilla passeggiata in campagna, con alberghi di lusso per pernottare. Tutto sommato, una piacevole scampagnata. Quando ho chiesto se non si doveva pilotare veramente sul serio, per lunghi tratti, mi hanno risposto che quello riguardava soltanto Scheckter. Il pilota sarebbe stato lui e coequipier era un modo di esprimersi sbagliato. Significava che avrei dovuto soltanto badare alle mappe e alle matite. Non avrei dovuto nemmeno darmi la pena di fare il navigatore, perché i settori stradali erano talmente facili! Nelle prove speciali si sarebbe comportato da « divo » soltanto Scheckter e così pure sui circuiti. Cominciava a suonare meglio, per cui ho detto che accettavo.

Mentre facevo una ricognizione con Andy Marriott, che si era auto-nominato « allenatore » per gli scemi non rallisti come me, lui ha fatto un accenno a una prova speciale da svolgersi alle tre del mattino. « Ma non è piena notte? » ho osservato. « Si tira dritto... e, allora, dov'è finito il comodo albergo? » E' stato a quel punto che ho cominciato ad avere l'impressione che mi stavo imbarcando in una cosa un poco più faticosa, di una semplice passeggiata nella campagna inglese, in compagnia di un pilota sud africano da Grand Prix. « Non temere di avere sonno, la prima sera — mi hanno detto. — Ti terrà su l'adrenalina. Sarai talmente occupato in quello che succede che non avrai tempo per provare stanchezza ».

Poi abbiamo chiarito che Scheckter sarebbe stato per conto suo durante le prove in circuito, ma non proprio solo nelle prove speciali. Con lui ci sarei stato io e mi sarebbero occorsi tuta e casco. Poi mi hanno chiesto se sapevo leggere un « pilota Halda ». Io non ne avevo mai neppure visti, ma Andrew ha perfino offerto d'insegnarmi a cambiare marcia col Halda. Ho risposto che probabilmente mi troverei già abbastanza in difficoltà per cambiare marcia su una Capri... E' anche saltato fuori che se il « superstar » sud africano si fosse mai sentito un poco insonnolito, su rettilineo, allora avrei pilotato io.

E' così che tutto ha avuto inizio. Siamo stati iscritti, con una Capri 3000 GT gruppo 1 dalla Adlards, la grossa

concessionaria Ford rally sport di Brixton, patrocinati dalla Elf-Sternol che è la branca inglese dei patrocinatori francesi di Jody nei grandi premi.

La cosa più pericolosa che faccio durante il giorno è radermi con rasoio a lametta, sicché una tuta Nomex non è un oggetto necessario nel mio guardaroba. Lo è in quello di Denny Hulme e, poiché l'« Orso » ed io siamo più o meno delle stesse dimensioni, Denny ha accettato d'imprestarmi una tuta nuova di zecca che gli aveva dato Amon poco tempo prima.

Ho poi scoperto che la Capri, dato che veniva usata nel campionato inglese turismo, ed era quindi una specie di gruppo 1 e mezzo, doveva essere modificata dal capo meccanico della Adlards, David Price, per diventare gruppo 1. Il direttore rallies e corsa della Adlards, Watson, mi ha dato lezioni su mappe, prenotazioni in albergo, verifiche, tempi di partenza « e non dimenticare un tubetto di tranquillanti... ». Intanto io guardavo, mentre Price montava la sospensione di una Capri nuovissima sulla nostra vet-

Il « piede pesante » di SCHUPPAN (nel guaio)

● Schuppan ha passato un periodo piuttosto incredibile, nella sua carriera di pilota. Ha segnato una specie di record di grand prix con l'Ensign del Theodore Racing di Yip facendosi squalificare nei grandi premi di Svezia e d'Olanda, poi nella gara di F. 5000 a Monza è emerso da un tremendo incidente ad alta velocità, negli ultimi giri, piazzandosi quinto con muso e alettone staccati dalla Racing Lola di Sid Taylor. In Svezia è stato tolto dalla classifica perché non ha ubbidito come doveva agli ordini dello starter, essendo prima riserva e avendo approfittato dell'incendio della BRM di Pescarolo sullo schieramento. In Olanda, di nuovo tolto dalla classifica dopo che è scoppiato un pneumatico anteriore mentre l'Ensign passava davanti ai boxes e i meccanici ne hanno montato un altro sul ciglio della pista. A Monza la pioggia aveva falsato i tempi in prova e, dal suo dodicesimo posto sullo schieramento Vern, era salito al terzo nella prima manche, quando si è forato un pneumatico posteriore. Nell'aseconda manche era passato in seconda posizione, dietro alla Chevron VDS di Gethin, e accorciava il distacco di 5", a cinque o sei giri dalla fine, quando il supporto dell'



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

tura « da rally »... ecco com'è standard!

Mi ha anche fatto sedere nel posto del passeggero, per controllare, e abbiamo stabilito dove dovesse essere la barra poggiapiedi, in modo che Scheckter non venisse disturbato quando avessi fatto un'ammaccatura nella zona della pedaliera ogni volta in cui avessi frenato prima di lui. Io, intanto, mi sono anche garantito che tutto fosse a posto per quanto riguardava l'attrezzatura per la sicurezza. Ho anche controllato lo spessore della robusta gabbia. C'era una maniglia? Sì, però si trovava fra la gabbia e il tetto della macchina. « Stai aggrappato alla gabbia, ma non dimenticare di mollare se la vettura si rovescia, altrimenti ti stritolerei le dita ».

Sono dunque arrivato qui, e non oltre, nella mia carriera di rallista, però ero il numero 8 e la Capri Adlards-Elf è nera, con una chiazza arancione sulla fiancata, per cui fatemi un amichevole cenno con una mano se arriverà fino al punto in cui sarete a guardare.

alettone posteriore si è spezzato in mezzo alla curva grande a una media di circa 290 orari. La Lola ha voltato seccamente a destra, andando a sbattere contro la barriera all'interno della curva, contro la quale ha continuato a procedere teneramente per circa duecento metri, mentre il piede destro di Schuppan restava schiacciato sull'acceleratore. Perché diavolo lo ha fatto, durante un grosso incidente ad alta velocità? « Non riesco proprio a ricordarlo — ha detto. — Deve essere una di quelle cose che capitano, cioè, quando, cominciando a fare un testacoda, si mantiene la potenza ». Poi il muso della vettura si è staccato dalla barriera e la vettura ha attraversato la pista ondeggiando per andare a sbattere contro la barriera sull'altro lato; è rimbalzata in pista ed è finita in posizione giusta! Il muso era staccato e a pezzi e l'alettone pendeva sopra la parte posteriore, però tutte e quattro le ruote erano ancora attaccate e uno Schuppan, leggermente intontito, ha continuato, per piazzarsi quinto. La folla alla curva grande gli ha fatto una vera ovazione, quando è passato durante il giro di raffreddamento...

Eoin S. Young

Per mettere d'accordo le varie organizzazioni Altolà del Governo argentino nella faida dei poteri sportivi

BUENOS AIRES - Sembra che la normalità sia ritornata nello sport delle quattro ruote argentine dopo un temporale che certamente lascerà qualche segno dove è passata la raffica. Il Governo ha messo le mani nella pasta della torta che si era formata fra le varie sigle e cioè ACA, CADAC, ACTC, CSARA ecc., perché tutto ormai aveva preso l'aspetto di una lotta da strada senza rispetto. Si giocava alla guerra, poi questa è diventata una cosa seria e non sono mancati i colpi bassi. Ormai non vi era più rispetto dove prima vi era tanto rispetto, non vi era più autorità dove prima ce n'era tanta.

Ed allora, in una lotta di comunicati ostili e antipatici, in una ridda di frasi dette ad alta ed a bassa voce, in un complesso di persone che voleva prendere una vasta fetta di quella torta che era di tutti (e cioè di AA, CADAC, ACTC, CSARA)

ecco il Governo metterci lo zampino per mezzo della Segreteria di stato per il Turismo e lo Sport, che sono abbinate sotto la stessa persona. In un comunicato secco e preciso il segretario di stato ha invitato i litiganti a tornare al loro posto, ha ridato i pieni poteri alla CADAC cioè di essere l'ente che organizza, sovrintende e cura le corse di TC ed ha detto che è l'ora di finire di fare insul-saggini e di riprendere lo sport come deve essere e non una gabbia di cani inferociti.

Ancora non sappiamo i risultati di questo intervento, è da credere però che gli animi si calmeranno. Mentre le altre categorie continuano le loro corse in piena armonia solo il TC ha avuto questo collasso, dovuto al fatto, forse, che è diventata una categoria vecchia e pericolosa e che bisogna rinnovarla un poco per evitare che ogni corsa sia una tragedia, dovuta alle alte velocità ed ai circuiti su strade normali.

BARUSCOTTI (dopo la crisi carburante)

TANDIL - Quarantadue vetture in gara nella seconda corsa di F. 4 è l'indice della voglia di percorrere chilometri che hanno questi ragazzi. Un numeroso lotto di esperti e inesperti, di gente abituata alle ruote scoperte ed altri che le vedono per la prima volta. Una corsa che sembrava dovesse fallire per la mancanza di sufficiente benzina tipo «avion» che YPF non distilla più, ma la volontà ha avuto la meglio, con una specie di colletta fra tutti i preparatori che sono riusciti ad averne a sufficienza, anche se di differenti ottani, per fare la corsa ristretta, oltre a tre soli giri di classifica per ogni vettura.

Tre serie, due di serie per i ritardati e infine una finale hanno dato il trionfo ad un uomo nuovo, Jorge Baruscotti con la Tulia XIV-Renault.

Finite le serie e le rivincite i classificati sono entrati nel girone finale dove si sono divisi il trionfo e i posti d'onore. Nella prima serie vi è stato il solito tamponamento al via, con conseguenze negative per tre vetture che sono rimaste ferme con le ruote storte come in certi film di Stan Laurel e Oliver Hardy, mentre il colpevole andava via tranquillo e ...innocente.

La prima serie era di Baratucci alla media di 112,997 su un circuito che misura appena 1.411 metri, avendo pure il giro più veloce a 114,923. La seconda serie la vinceva De Quesada in 18'36"; 3. Signore in 18'52"8; 4. Chourrout in 19'05"3/10; 5. Beaumont in 19'09"; 6. Rullo in 19'10"4; 7. Theill in 19'10"9.

Classifica del campionato F. 4: Baruscotti 17; Theill 16; De Quesada 11; Balbuena 10; Arrechea 6; Signore 6; Pereira 4.

CARLOMAGNO e «la macchina» vincono a Baires

BUENOS AIRES - Una corsa organizzata nella migliore maniera con assoluto rispetto agli orari stabiliti, con pochi corridori disciplinati ed un pubblico veramente soddisfatto di vedere i suoi beniamini del TN ancora una volta sfidarsi sul sicuro autodromo municipale. Ancora una volta un trionfo netto delle Fiat 125 «la macchina» che ancora una volta non ha avuto rivali nelle Peu-

geot 504. La vittoria di Daray nelle 128 IAVA è stata opera di una perfetta coesione di squadra, anche se il suo successo è stato insidiato da Lascurain che ha dovuto cedere perché le gomme oramai viaggiavano sulla tela.

Nella classe C una gara di sommo interesse, combattuta come sanno combatterla i corridori di TN. Al via una sventagliata di vetture sull'erba e fuori pista per l'entrata di un folto plotone nella curva, Bessone e Garro giocavano al limite per poter mantenere la testa e la cosa sembrava essere di loro esclusiva pertinenza; invece venivano traditi, Bessone dalla cinghia del ventilatore e Garro dalla rottura di un disco del freno. Rimaneva la faccenda fra Barcelo e Macchi ma da dietro giungeva veloce e impeccabile Carlomagno che vedeva profilarsi la sua prima vittoria in autodromo, per lui alto onore abituato alle sierre di Cordova e molto poco al circuito chiuso. Gli ultimi metri erano drammatici, ma poi la bandiera lo segnalava vincitore.

LE CLASSIFICHE

Classe B: 1. Daray (Fiat IAVA 128) in 1.33'39"2 alla media di 109,352; 2. Aldo Caldarella (Iava 128) in 1.33'54"8; 3. Serafini (IAVA) 1.34"8; 4. Lascurain (IAVA) 1.34'28"8; 5. Garavaglia (IAVA) 1.34'54".

Classe C: 1. Carlomagno (Fiat 125) in 1.37'0" alla media di 106,251; Barcelo (Fiat 125) 1.37'01"; 3. Recalde (Fiat 125) 1.38' e 01"; 4. Talone (Peugeot 504) 1.38'54"3; 5. Caballero (Peugeot) 1.39'46"4.

GRADASSI batte ancora i «fratelli»...

VIEDMA - Una festa popolare la corsa TC svoltasi in un circuito stradale chiamato Comandante Pietrabuena, nei pressi di questa città. Molta gente ai bordi del percorso è molti a festeggiare la nuova vittoria di Luis Gradassi, che prima della seconda e terza serie, vinceva anche la finale superando in dura lotta gli «Hermanos Suarez» che lo seguivano a soli 4 secondi. La prima serie veniva invece vinta da Traverso.

LE CLASSIFICHE

Prima serie: 1. Traverso (Ford) in 30'12"3; 2. Hermanos Suarez (Dodge) 30'19"8; 3. Gradassi (Ford) 30'29"5.

Seconda Serie: 1. Gradassi (Ford) in 30'11"10; 2. Hermanos Suarez (Dodge) 30'18"6; 3. C. Marincovich (Chevrolet) 30'36". Tutte le tre serie si sono corse su 6 giri di circuito.

Classifica finale: 1. Gradassi (Ford) in 1.30'52"7; 2. Hermanos Suarez (Dodge) 1.30'56"5; 3. C. Marincovich (Chevrolet) 1'32"4; 4. Martinez Boero (Chevrolet) 1.32'17"; 5. Carlo Pairetti (Dodge) 1.32'17".

...e si ripete con un rush su TRAVERSO

25 DE MAYO - Altra corsa di TC sul circuito «carretero» che circonda la città di 25 de mayo e un netto trionfo della Ford che si ritrova col successo in mano dopo aver passato abbastanza tempo senza averne provato il gusto. Un trionfo, molto netto, perché vede quattro Ford nei primi quattro posti, lasciando indietro le Dodge e le Chevrolet che sembravano ultimamente volerle insidiare.

Su un circuito di 15.209 metri da ripetersi cinque volte in due serie: la prima per le vetture con il numero dispari e una con il numero pari ed una finale su 15 giri per i 32 migliori tempi in gara.

La prima serie vede un trionfo di Gradassi che ha rivali i fratelli Iglesias della stessa scuderia. Il suo trionfo è combattuto perché Juan Carlos Iglesias non si fa superare tanto facilmente e Gradassi lo potrà fare solamente all'ultimo giro. Correrà alla media di 191,904 mentre il giro più veloce sarà di Iglesias a 194,779.

La seconda serie vede una lotta a ferri corti fra «Hermanos Suarez» e Traverso, «nemici accaniti» in queste ultime gare di TC. Si passano e ripassano fino a che nell'ultimo giro Traverso che veniva succhiato dietro ai rivali esce dal treno e con un rush magnifico riesce a superare e vincere, mentre gli «Hermanos Suarez» non arrivano al traguardo per un guasto. Media del vincitore 192,316 e giro più veloce sempre per Traverso a 196,104.

Lasciato un tempo prudente per le riparazioni viene dato il via alla finale su 15 giri con 32 partenti. Vanno in testa le Ford di Gradassi Traverso e i due Iglesias. I giri passano e Gradassi mantiene la testa con Traverso a solo 1/10 di distacco. All'ottavo giro Traverso passa in testa e rimane fino quasi alla fine quando, nel tentativo di superare un ritardatario Gradassi azzecca la traiettoria giusta e supera Traverso, andandosi verso il trionfo finale.

La classifica finale pertanto è la seguente:

1. Gradassi con Ford in 1.11'18"3 alla media di 189,441; 2. Traverso con Ford in 1.11.18"4 e giro più veloce a 96,245; 3. J.C. Iglesias-Ford in 1.11'41"5; 4. R. Iglesias con Ford in 1.11'48"9; 5. Lizeviche con Dodge in 1.12'28"1; 6. Pepiane con Dodge; 7. Carlos Marincovich con Chevrolet; 8. Pontoriero con Dodge e 9. Moro con Dodge.

Campionato argentino di TC:

1. Gradassi punti 26; 2. Giordano ed Hermanos Suarez 16; 4. Espinosa e Traverso 10; 6. R. Iglesias 8; 7. Del Vitto, Pairetti e J. C. Iglesias 6; 10. Palazzo 4; 11. Martin Garcia, Pontoriero e Lizeviche 2.

Augusto C. Bonzi

• La corsa due litri, non di campionato, che avrebbe dovuto svolgersi in Portogallo, a Vila Real, il 7 scorso è stata annullata (come quella della domenica successiva a Estoril) per via della situazione nel paese. E' però ancora possibile che la serie in Angola si svolga più avanti nella stagione.

• Soppressa la corsa di F. 2 non di campionato che era in calendario il 21 luglio a Hockenheim.

24 ORE SPA

con 5

ALFA GTV

BRUXELLES - La 24 Ore di Francorchamps si svolgerà nell'ultimo week-end di luglio. Con molta intelligenza, gli organizzatori, e soprattutto grazie all'iniziativa di Paul Frère e di Hubert de Harlez, non hanno esitato a elaborare un regolamento tecnico adatto alla loro corsa, che consente soltanto modifiche chiaramente specifiche e del resto molto limitate.

Hanno preso due piccioni con una fava, eliminando i mostri speciali e rimettendo la loro competizione entro il quadro della sua originale definizione: una prova di durata per vetture turismo. Questo regolamento tecnico, quello che praticamente entrerà in vigore su piano internazionale nel 1976, è già stato sperimentato alla 500 Km di Spa in maggio, con il noto successo.

Gli organizzatori conoscevano i rischi che correvano, costringendo quasi i preparatori a «creare» vetture soltanto per quella 24 Ore. Come sarebbe andata? Il primo successo, appunto con la 500 Km, ha potuto già rassicurarli, mentre il secondo sembra ormai indiscutibile, a giudicare dalla lista delle vetture iscritte, più precisamente sessanta.

Per esempio l'Autodelta non ha esitato a iscrivere cinque GTV affidate a Zeccoli, Facetti, Dini, Donà, Rano, Pezzali, Béguin, Pooky e ai belgi Haxhe e Berger. La squadra sembra in ottime condizioni per vincere di nuovo la Coppa del Re, anche la classe e perché no, per piazzarsi bene nella classifica finale. L'Autodelta non sarà però la sola a battersi per queste varie classifiche. Infatti nella stessa classe, da 1600 a 2000 cc, ci sono altre cinque GTV preparate dal francese Imbert. D'altro canto i piloti, salvo per lo stesso Imbert che avrà per compagna «Christine», non possono certamente vantare la perizia di quelli dell'Autodelta.

Inoltre sarebbe piuttosto increscioso che queste due squadre Alfa battagliesse fra loro, mentre avranno un avversario comune e molto pericoloso: le quattro Triumph Dolomite Sprint, al volante delle quali saranno piloti quali Vernaeve, Hine, Handloly, Rouse e Grainal. Nella classe da 1000 a 1300 il duello sarà circoscritto fra le Simca Rally 2 e le Datsun 120, che sembrano quelle con maggiori possibilità. Da notare che una di queste Datsun sarà pilotata dal giapponese Ebiara Katayama.

Quanto ai coupé Fiat 128, potrebbero comunque svolgere il ruolo di arbitro. Nella classe da 1300 a 1600 non si vede bene chi potrebbe disturbare le Audi-NSU 80 GT, anche se la Toyota Celica di Holvoet potrà dire la sua. E' nella classe da 2000 a 3000 che, in teoria, dovrebbe saltare fuori il vincitore assoluto della gara. Ancora una volta le Opel Commodore GS e le BMW 3.0 CSI si daranno battaglia accanita. Tricot, Ravenel e Brailard per le Opel, Xhenceval, Pedro e Feider per le BMW non si faranno certamente regali, a meno che le Ford Capri 2 di Blackburn-Crabtree, Walkinshaw-Fitzpatrick e Bourgoignie-Yvette Fontaine non facciano i guastafeste, in questa lotta la cui durezza sarà notevole.

Sempre in questa serie sarà interessante seguire l'evoluzione della Maserati SM iscritta da Ligier, che l'ha affidata al suo team di Le Mans, Chasseuil e Leclère.

Nella oltre 3000 cc, infine, quattro vetture, delle quali due Ford Mustang, una Camaro e una Plymouth Hemicuda, offriranno senz'altro un bello spettacolo. Resisteranno, però, fino in fondo?

André Royez

Cinque FIAT al rally 1000 LAGHI

• Per adesso il Rally dei Mille Laghi ha attirato 101 concorrenti appartenenti a dieci diversi paesi (dai partecipanti sovietici si va alle Simca che arriveranno dalla Costa d'Avorio) e ben 18 piloti classificati FIA. Mikkola e Makinen piloteranno Escort e la Saab avrà i soliti Blomqvist-Eklund e Rainio-Lampinen. Markku Alne correrà con una delle cinque Fiat spider 124, mentre le altre saranno per Kinnunen, Pinto, Paganelli e Barbasio.

• Domenica 14 si corre in Lucania la 4. Edizione del TROFEO CITTA' DI POTENZA, già vinta in passato da Giliberti, Nesti e «Mc Boden». Il presidente dell'AC Potenza, dott. Solimena, si è recato personalmente a Cosenza sul terreno della Coppa Sila per prendere contatti con la maggior parte dei bigs delle cronoscalate, «in modo da offrire al pubblico lucano — ha detto — uno spettacolo degno del magnifico percorso della Abriola-Sellata».

• L'11 agosto la EMI-Radio Lussemburgo avrà la «sua» giornata a Brands Hatch con varie gare, in alcune delle quali gareggeranno personalità del mondo della musica oltre a noti piloti.

• L'Ian Ward Racing abbandona la F. 5000, dopo un inizio di stagione un poco disastroso, con la Trojan affidata a Holland. La squadra continuerà però a iscrivere la McLaren M18 di Allan Kayes.

**Supercorsa F. 5000 e
INDY il 1° settembre**

350 milioni di premi ad ONTARIO

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ONTARIO - «Semplicemente spettacolare sarà il week-end del primo di settembre» così ha definito, Jim Cook general manager dello Speedway famoso, la manifestazione che vorrà essere una copia del grandios «Questor Grand Prix» la gara del 1971 che vide Mario Andretti battere nettamente Jackie Stewart ed altri 25 poderosi avversari. «Ed Andretti tornerà di nuovo» ha aggiunto Cook. La competizione vedrà macchine Formula 5000 e quelle tipo Indy, con nomi ormai noti assai USAC europei. Sul magnifico percorso dello Speedway, costato circa 40 milioni di dollari, 24 macchine si contenderanno un premio che raggiungerà il mezzo milione di dollari. La gara verrà suddivisa in tre batterie: due di 5 miglia che serviranno di qualificazione ed una di 100 miglia che sarà quella conclusiva.

Tra i primi iscritti al «Grand Prix» californiano figurano Mario Andretti, Brian Redman, David Hobbs, Graham McRae, Brett Lunger e Forbes Robinson della scuderia Gurney.

Andretti, che ha compiuto le prime due gare a Mid Ohio e Mosport lasciando una forte impressione per la sua classe di pilota, purtroppo resa inutile da noie meccaniche proprio quando era padrone della situazione, piloterà la Lola Viceroy di Parnelli Jones, il quale è anche presidente dell'Ontario Speedway.

Parnelli, nel darne comunicazione, ha detto che la Coca-Cola sarà uno degli «sponsors» più importanti della corsa, per la quale verranno messe in atto numerose iniziative che dovranno dare a tutta l'organizzazione un sapore puramente europeo.

«Parnelli Jones, — ha proseguito Cook — sta pensando di far venire qualche pilota europeo per farlo correre su Lola di sua fabbricazione, ma tutto dipenderà dal calendario di Formula 1 molto vicino a Monza». Comunque anche dipenderà, è logico, dall'ingaggio che, se vistoso, spingerà diversi «europei» a volare in California per una gara che, dal lato finanziario, vale tutto l'intero campionato mondiale della Uno. La prima California 500 attirò 180 mila spettatori. Si ripeterà questo spettacolare exploit?

f. l.

l. m.

VIETATA (senza specifiche ragioni) anche la salita di MONTEVERGINE

AVELLINO - Contrariamente a quanto da noi già pubblicato, la cronoscalata di Montevergine, messa in calendario dall'AC di Avellino per il prossimo 21 luglio, «salta». Il Ministero dei Lavori Pubblici non ha infatti concesso il nullaosta di massima, l'unico che mancava dal fitto carnet di autorizzazioni e permessi vari. Pare che il parere sfavorevole del Ministero competente sia scaturito da un intervento del Prefetto di Avellino dr. Lamorgese. Ma la notizia non è ufficiale in quanto mancano comunicazioni scritte sia da parte del Ministero romano che della prefettura avellinese.

Il Presidente della Commissione Sportiva dell'Automobile Club di Avellino, Tulimiero, è saltato su tutte le furie quando ha appreso telefonicamente la notizia, in via ufficiosa, tramite il segretario della CSAI Saliti. In un comunicato immediatamente trasmesso alla stampa, la Commissione Sportiva dell'AC Avellino ha tenuto a far sapere che: «la terza cronoscalata di Montevergine, in calendario per il 21 luglio, non ha ottenuto dal Ministero dei Lavori Pubblici il necessario nullaosta di massima e quindi è rinviata a data da destinarsi. Notare che non si tratta del nullaosta che scaturisce dal so-

pralluogo della Commissione di Vigilanza, bensì quello che in via preventiva viene abitualmente rilasciato, tranne nei casi in cui ci siano fondati dubbi per la sicurezza e la regolarità delle manifestazioni, magari avallati da precedenti negativi, che nel caso specifico mancano del tutto».

Tulimiero, battagliero e ottimista, conta di rimediare una data a fine agosto o a fine settembre, sperando in un veloce superamento delle difficoltà. Un ultimo rilievo: l'austerità e la crisi economica non c'entrano. Dice al proposito Tulimiero: «mai come in occasione della corsa al Montevergine si riempiono alberghi e ristoranti della zona. Il turismo vive un week-end di lusso, ma c'è ancora chi queste cose non le capisce, anzi non vuole capirle. Certo, considerati i buoni precedenti della corsa irpina, compresi i complimenti '73 del Prefetto Lamorgese, questo improvviso veto è proprio incomprensibile. E questo anche in considerazione del fatto che corse assai meno garantite quanto a regolarità di svolgimento (vedi Amalfi-Agerola, tanto per rimanere in Campania) non hanno mai avuto difficoltà di questo genere».

s. t.

A proposito della rapidità di interventi efficaci per il FUOCO

PREVENIRE è la sola «velocità»

ZANDVOORT - Gli avvenimenti del 1973, con la morte di Williamson nelle circostanze che tutti sfortunatamente conosciamo, hanno indotto, come sapete gli organizzatori olandesi a tentare di fare il possibile perché i dispositivi di pronto intervento fossero davvero funzionanti. Le feroci critiche venute da tutte le parti del mondo, rincarate dopo l'incidente di Peterson alla vigilia dell'ultimo Gran Premio, hanno indotto a far effettuare un test dimostrativo nei giorni delle prove. Senza entrare ormai nel merito di quella dimostrazione che non ha fatto svanire le critiche note, una cosa va detta. La dimostrazione è stata significativa in sé, poiché riteniamo che occorra guardare le cose con obiettività, senza pregiudizi e con serena valutazione dei fatti reali, diciamo che quel che abbiamo visto è stato illuminante, non solo per noi che di certe cose siamo convinti da tempo, ma speriamo anche

per altra gente.

Nel grosso e grave problema del fuoco, a nostro avviso, è bene stare coi piedi ben per terra, e non abbandonarsi agli isterismi. Perciò la conclusione cui giungiamo, dopo quello che abbiamo visto, è quella di sempre. La lotta contro il fuoco, in qualunque posto ed in qualunque circostanza, è pressochè vana. Quel che bisogna fare è cercare di impedire che il fuoco si accenda! (vedi serbatoio AUTODELTA).

La celerità di intervento della dimostrazione di Zandvoort è stata accettabile, direi normale. I mezzi impiegati anche, ed i sistemi adottati buoni. Però il fuoco è stato spento soltanto dopo moltissimo tempo, troppo tempo perché un uomo che fosse stato nel braccio potesse sopravvivere. E' una constatazione sconsolante, ovviamente, ma serenamente inevitabile.

Anche in caso di intervento rapido

il fuoco sussiste per un periodo di tempo troppo lungo perché si possa sperare di ottenere il risultato voluto. La soluzione del problema, o almeno la attenuazione del problema, consiste nel fare in modo che le macchine non prendano fuoco. Non ci sono altri mezzi sensati. Finché continuiamo a fare le macchine così come sono adesso, c'è poco da sperare.

La affannosa corsa allo spegnimento del fuoco, con le complicazioni che comporta e coi dispendi che richiede, sarà sempre piuttosto sterile, se le macchine continueranno ad essere troppo facilmente incendiabili. La frase fatta «meglio prevenire che reprimere» è adattissima anche in questo caso. Speriamo che uno di questi giorni queste cose riescano ad entrare nella testa della gente sensata, se gente sensata esiste. E che si provveda in modo adeguato.

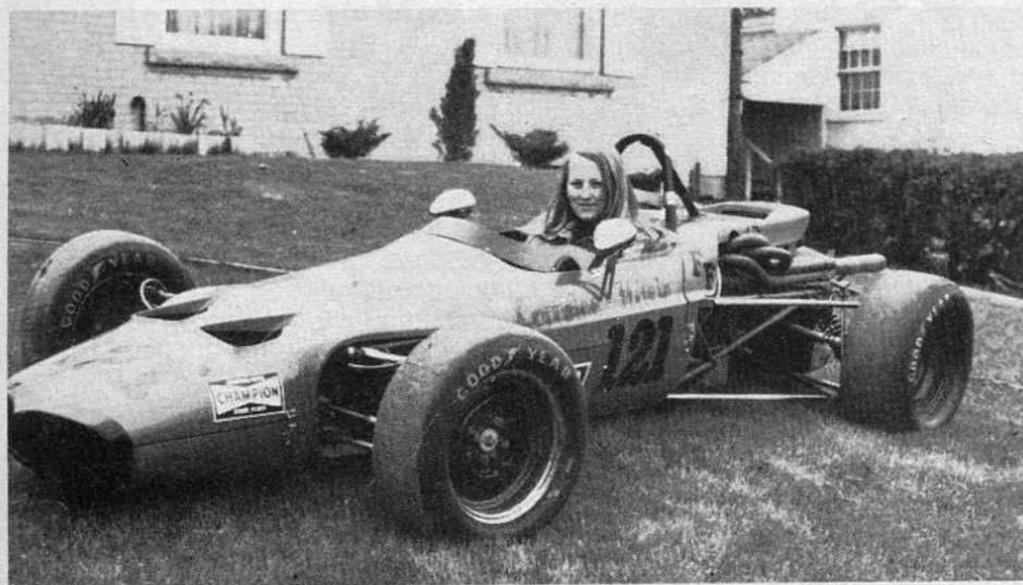
f. l.

Una... **LELLA**
canadese si è
messa in luce
a **MOSPORT**

LORRAINE



Nella foto sopra: Lorraine con il fidanzato Gibson, mentre guardano AUTOSPRINT, che comperano ogni settimana. Sotto: Lorraine, nella sua vettura posa per AUTOSPRINT...



cerca sponsor

TORONTO (Ontario) - L'eguaglianza femminile non ha nulla a che vedere con il mio mestiere. Chi parla così è una graziosa biondina di 24 anni, che fa di mestiere il pilota, meglio direi « la pilotessa ». Lorraine Wilkin, corre da tre anni con la Formula Ford, dove ha ottenuto buoni risultati in tutto questo periodo di tempo. La ragione per cui siamo andati ad intervistare questa « wikinga » non ha nulla di strano, ci ha colpiti vedendola gareggiare a Mosport, tra tutti quegli uomini, anche se con il casco e tuta è ben difficile, specialmente oggi, poter distinguere tra i due sessi. Ma Lorraine, non ostante faccia un mestiere del tutto differente dalle sue coetanee, ha qualcosa in comune con loro.

Nativa di Toronto, Lorraine ha 24 anni. La passione per la velocità l'ha ereditata dal padre, magari seguendolo nelle sue scorribande con i monopiani che lui stesso costruisce. Sin da bambina aveva una certa passione per tutto quello che andava veloce, così nei ritagli di tempo, dopo la scuola, aiutava papà nella costruzione di piccoli aerei. Laureata all'Università di York (Toronto) in Sociologia, Lorraine è una ragazza moderna, ama l'arte, la buona cucina ed i buoni libri. Ma a tutto questo ha preferito il mondo misterioso delle corse, il rombo dei motori, l'odore di carburante assieme a quello delle gomme. « Era più forte di me, decisi così di entrarne a far parte pure io ». Iniziò a correre con i novizi. Dopo tre anni di tirocinio, finalmente lo scorso anno passò alle gare regionali, poté competere assieme ai vari Campioncini in erba della F. F. per il Trofeo Bulova. « E' mia intenzione rimanere ancora un po' con la Formula Ford, per acquistare quella esperienza necessaria per poter poi passare a vetture di maggiore cilindrata. L'ambizione più grande per il momento rimane quella di arrivare ad essere tra i migliori nella F. F. Il tutto richiede molto sforzo e soprattutto molta costanza e passione, nonché la volontà di riuscire nel desiderio di migliorare. Sino ad oggi — continua Lorraine — ho corso solamente a Mosport. Spero, in un futuro non troppo lontano, di poter andare a gareggiare anche negli Stati Uniti ed in tutto il Canada ».

Abbiamo chiesto a Lorraine, se avesse mai pensato di correre un giorno nel « vecchio » continente, dove in pratica le gare automobilistiche sono nate. « Senza dubbio, è stata la risposta. In questi ultimi tempi specialmente ci ho pensato di frequente, chissà che un giorno, magari con l'aiuto di un buon finanziatore non vada anch'io a correre in Europa come l'amico Dan Burritt, che da quanto dicono i gior-

nali si comporta molto bene nella Formula Atlantic in Inghilterra ».

— Cosa pensi Lorraine quando corri? « Pochi attimi prima del via, guardandoti intorno noti tanta gente e mille colori. All'abbassarsi della bandierina verde, non vedi e non senti più nulla. I mille colori di prima diventano un solo colore che si perde nella velocità. Il boato della folla si perde con il frastuono dei motori rombanti, lasciandoti sola alla rincorsa di quello che ti sta davanti. Purtroppo debbo dire, che sono sempre alla rincorsa, c'è sempre uno davanti a me. Questo però invece di scoraggiarmi mi dà la forza di cercare di fare meglio la prossima volta. L'importante non è vincere ma partecipare ».

Mentre stiamo sorseggiando una tazza di caffè, preparata dalla stessa Lorraine, ecco entrare il fidanzato, che fra l'altro gli fa anche da meccanico. Cogliamo così l'occasione per porgere due domande anche a lui; Llyod Gibson è il suo nome; cosa ne pensa lei della carriera scelta da Lorraine? « Beh! a dirle la verità è stata lei ad introdurremi nel mondo delle corse, è stata lei che per la prima volta mi portò a Mosport ad assistere ad una gara automobilistica. Da quel momento in poi decisi di dare una mano a Lorraine come meccanico, giacché intendendomi di meccanica, questo mi dava l'opportunità di stare più vicino a lei ».

La madre non condivide troppo la scelta della figliola, la preferiva in casa, oppure sistemata con un bel numero di figlioli.

Che Mosport fosse un circuito difficile lo avevano detto già in tanti, ed anche piloti di Formula Uno. Abbiamo però voluto sentire dalla bocca di Lorraine come si corre a Mosport e quali sono i punti più difficili; ecco quanto ci ha detto sul circuito di Mosport.

« Non avendo corso su nessun altro circuito, non li conosco a fondo, ma vedendoli dal fuori, mi sembrano tutti molto più 'facili' da guidare. Si parte con la prima ed in fondo alla prima curva si ha già innestata la terza. Si continua così sino alla prossima curva, dove con un colpo di tacca freni la vettura, perché la curva ti dà l'impressione che sia al rovescio, mentre è una finta curva in salita sulla destra. Un breve rettilineo dove metti la quarta, quindi a tavoletta giù per il 'Shut' poco prima della curva ad esse in salita metti la terza, quindi a Moss-corner metti la prima, via subito in terza nel falsopiano quindi a tavoletta di nuovo sul rettilineo Andretti, terza, quarta nella prossima curva, seconda sulla penultima curva prima dell'arrivo, davanti ai box in quarta ».

m. d. r.

Lo CHALLENGE
comincia il 14
luglio a EMPOLI

Si corre
STOCK anche
a noleggio

MODENA - La Federazione Italiana Stock Car, che ha sede a Finale Emilia nella « bassa » modenese, ha messo in cantiere il « Trofeo Stock Car e Superstock 1974 » articolato su un minimo di otto gare. La challenge prevede l'assegnazione di 9 punti al primo di ogni manche, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto e 1 al sesto.

Al vincitore di ogni gara disputata con batterie eliminatorie e una finale spetteranno, indipendentemente dal risultato ottenuto in batteria, 27 punti al primo, 18 al secondo, 12 al terzo, 9 al quarto, 6 al quinto e 3 al sesto. Agli altri concorrenti ammessi alla finale sarà un punto.

Come anticipammo a Empoli è già pronta la pista-tipo per queste gare e già il 14 luglio si svolgerà la prima prova del Trofeo su tre manches di 30 giri ciascuna. Lo schieramento di partenza della prima manche sarà determinato con sorteggio. Ci pare che i premi siano adeguati: 30 mila al primo, 20 al secondo, 15 al terzo, 8 al quarto, 5 al quinto e 2 al sesto. Per i superstock si avrà una maggiorazione: 50.000, 30.000, 20.000, 12.000, 8.000, 5.000.

Di interesse è sapere (e ci rivolgiamo ai concorrenti che non hanno una macchina di proprietà) che vi è la possibilità di noleggiare le vetture, previo contratto con gli organizzatori, i quali hanno a disposizione, secondo quanto ci risulta, 15 vetture tipo stock e 10 superstock. Naturalmente tutti saranno sottoposti a visita medica e dovranno essere in possesso della licenza della FISCAR (la Federazione Stock Car).

m. m.



OCCHIOBELLO
aspetta
la rivincita

OCCHIOBELLO - Lo spettacolo ancora una volta non è mancato nell'autocross disputatosi sulla pista locale, con piloti e pubblico che si sono entusiasmati per le varie fasi del Trofeo Lagomarsino. Un fondo perfetto, associato al notevole antagonismo in atto fra i numerosi partecipanti, ha permesso fin dal mattino, la relizzazione di tempi eccezionali che poi si sono ripetuti nel pomeriggio, nel corso delle violente bagarres che si sono scatenate nelle finali.

Nelle vetture fino a 900 cc Iseppi, al volante di una Fiat 850 ottimamente preparata, prendeva il comando insidiato da Gamberini che all'ultimo giro, con un azzardatissimo sorpasso riusciva a strappargli la vittoria. Nella classe sino a 1300 cc. dominio dei fratelli Succi di Ferrara, Giorgio e Paolo, classificatisi primo e secondo. Notevole il terzo posto del maceratese Arimatea su Fiat 500/850.

L'idolo locale Brazzarotto, su VW 1500, si è imposto nella gara riservata alle vetture fino a 1600 cc. Una finale che ha visto letteralmente decimati i concorrenti fin dalla partenza per una spettacolare capottata di Bettini che con la vettura a ruote all'aria al centro di una curva, ostacolava i sopraggiungenti. Lotta fra Beccati e Lionzo per la seconda piazza risoltasi anche questa con una impennata di Beccati che si rovesciava su Lionzo con il risultato della distruzione di entrambe le vetture.

Nella classe oltre 1600 ancora una vittoria di Brazzarotto, questa volta su Porsche 911 T, ai danni di un ottimo Conti su Flavia 1800 e di Di Francesco su Citroen. Senza storia la finale dei prototipi nella quale Nason, dopo una cattiva partenza, con una serie di staccate al limite riusciva ad avere ragione di Bolognesi e di D'Arcangelo nell'ordine.

A chiusura della manifestazione una gara di 25 giri con partenza simultanea di 18 concorrenti. Soltanto 6 sono giunti al traguardo e Nason (Porsche 911 T) si è aggiudicato con la vittoria la calcolatrice elettrica messa in palio dalla Lagomarsino. Dietro il vincitore, Brazzarotto e un sorprendente Iseppi a bordo di una Fiat 850. Il prossimo appuntamento a Occhiobello è fissato per il 21 luglio prossimo.

TROFEO LAGOMARSINO - Gara di Autocross a Occhiobello

LE CLASSIFICHE

Classe 1: 1. Gamberini (Fiat 850) in 8'21"1; 2. Iseppi (Fiat 850) 8'27"6; 3. Beccati (Fiat 850 c) 8'41"3; 4. Magli (Fiat 850) 8'51"8; 5. Balboni (Renault R8) 8'55"6; 6. Faccini (Fiat 850) 8'57"1; 7. Pivanti (Fiat 850) 9'04"3.
Classe 2: 1. G. Succi (Primula) in 8'18"4; 2. P. Succi (Fiat 1300) 8'20"4; 3. Arimatea (Fiat 500/850) 8'40"2; 4. Chiergatti (Fiat 1300) 8'49"5; 5. Vassalli (NSU 1000) 9'04"9.
Classe 3: 1. Brazzarotto (VW) in 7'44"1; 2. Nason (VW) 7'52"4; 3. Manfredini (Alfa 1300) 8'43"1; 4. Bottoni (Giulia) 8'47"5; 5. Ferracini (Fiat 1500) a 1 giro.

Classe 4: 1. Brazzarotto (Porsche 911 T) in 7'45"6; 2. Conti (Flavia 1800) 8'07"6; 3. Di Francesca (Citroen DS 19) 8'08"7; 4. Falzoni (Flavia 1800) 8'20"1; 5. Buogo (Fiat 1800) 8'25"7; 6. Nason (VW) 8'26"1. Nota: il concorrente Paolo Succi (Fiat 2300) giunto 4. è stato squalificato.

Prototipi: 1. Nason (Porsche 2000) in 7'58"1; 2. Bolognesi (Alfa 2000) 8'06"3; 3. D'Arcangelo (VW 1600) 8'11"6.

Gara di durata: 1. Nason (Porsche 2000) in 19'46"8; 2. Brazzarotto (VW 1500) 20'23"0; 3. Iseppi (Fiat 850) 20'25"3; 4. Succi G. (Fiat 1800) 20'38"4; 5. Di Francesca (Citroen) a 1 giro; 6. Dotti (Fiat 850) a 3 giri.

Nell'EUROPEO è secondo WALDEGAARD

BUXTEHUDE (Svezia) - Si sono già svolte tre delle sette prove che concorrono a formare la classifica finale del Campionato Europeo di autocross e attualmente, con venti punti di vantaggio, è in testa l'austriaco Franz Wurz che, alla guida della sua Mamphis-Käfer, sta dando prova di grande perizia, tanto da precedere quegli autentici specialisti che rispondono ai nomi di Björn Waldegaard, Per Eklund e Stig Blomqvist.

Dopo la prima prova svoltasi in Austria e conclusasi con una chiara vittoria di Wurz, il « circo dell'autocross » si è trasferito in Svezia dove, sulla pista dell'Este-Ring nei pressi di Buxtehude, si svolgeranno alcune gare del campionato in corso. Una pista molto difficile ed accidentata che ha impegnato allo spasimo tutti i concorrenti, alcuni dei quali non hanno potuto evitare di incorrere in pericolosi incidenti soprattutto per la pioggia battente che ha reso ancora più aspre le difficoltà naturali del campo di gara.

Nonostante questo, nella prima prova ben 67 sono stati i concorrenti che si sono presentati, dando luogo ad appassionanti lotte nelle eliminatorie, tutte combattute senza troppi complimenti così da lasciare molte vetture sfaciate lungo il percorso. terminate le eliminatorie e formate le due batterie, i migliori del lotto sono restati in lizza per contendersi la vittoria ed il punteggio del campionato. La prima batteria è stata facile appannaggio di Waldegaard, favorito anche dal fatto che due dei suoi più pericolosi avversari si sono eliminati a vicenda in uno spettacolare incidente. Con Rod Chapman ed Herbert Grünsteidl fuori dalla mischia, per lo svedese è stato quasi un gioco terminare in prima posizione. Nella seconda batteria si è avuta l'affermazione di Jan de Rooy che ha preceduto l'austriaco Katzian e l'inglese John Taylor. Una giornata veramente sfortunata per il leader della classifica Wurz che non ha trovato la giusta rispondenza nel suo mezzo meccanico.

La finale è stata una lotta continua, ma ristretta soltanto a due concorrenti, Waldegaard e Riefel entrambi in prima linea all'abbassarsi della bandierina. Con uno scatto meraviglioso lo svedese è riuscito a guadagnare la prima posizione e per l'antagonista non v'è stato più nulla da fare. Alle spalle dei due protagonisti si sono classificati nell'ordine Per Eklund, Hubert Katzian e Edgard Wellens.

Dopo le tre prove sinora disputate la classifica del Campionato europeo di autocross EM è la seguente: 1. Franz Wurz con punti 101; 2. Waldegaard, 81; 3. Eklund, 78; 4. Blomqvist, 73; 5. Katzian, 72.

Oskar Weissengruber

Al battesimo la pista di FERRARA

FERRARA - La nuova pista per manifestazioni di autocross, 1300 metri di lunghezza e 14 di larghezza, che gli organizzatori ferraresi hanno terminato di allestire in questi giorni, riceverà il battesimo ufficiale domenica 28 luglio, ospitando la quinta prova di campionato italiano della specialità per la quale è assicurata, fin d'ora, la presenza dei più quotati autocrossisti italiani.

Gara KART da 1 milione

TORINO - Ventisette equipaggi composti ciascuno di 2 conduttori, 1... telaio e 2... motori, parteciperanno, dopo le relative prove di qualificazione, alla gara di durata karting « 3 Ore di Mondovì » che si svolgerà il 14 luglio sulla Pista Sprint di Cuneo per l'organizzazione del Torino Karting Club. Una gara del tutto particolare al termine della quale verrà distribuito il FAVOLOSO MONTE PREMI DI UN MILIONE DI LIRE.



La costola di CHAPMAN

STOCCOLMA - In questa sequenza fotografica è descritto dall'inizio al termine l'incidente che ha coinvolto due dei più quotati concorrenti nelle gare svoltesi a Buxtehude in Svezia e valide per il campionato europeo di autocross. Nella foto 1 mentre Jan de Rooy guida la corsa, Rod Chapman viene violentemente tamponato da Grünsteidl e spinto contro un terrapieno dietro al quale si riparano, spaventati, alcuni spettatori, per poi (foto 2) ricadere in pista proprio sulla VW di Grünsteidl, mentre al largo passa la Porsche di Waldegaard. In seguito alla violenza dell'urto (foto 3) la Escort si impenna per ricadere,

quindi, sulle ruote (foto 4) in mezzo alla pista. Pronto l'accorrere dei soccorsi mentre Grünsteidl che si era allontanato per paura dell'eventuale incendio, è tornato verso le due vetture nell'intento di porgere aiuto a Chapman che invece è rimasto imprigionato nella vettura. Nell'ultima foto qui sotto l'inglese si comprime il torace (risulterà infatti che si è fratturata una costola).



ROMA - Mancanza di fantasia? Scarso coraggio nel tentare soluzioni nuove? Sfiducia? Forse un po' di tutto, comunque è un fatto che in Italia le gare riservate al gruppo 2 non brillano per eterogeneità e varietà di macchine presenti sulle piste. Non scopriamo certo l'America affermando che nelle varie classi la «monotipizzazione» è importante, e che sono pochissimi i casi in cui la lotta per il risultato vede in lizza due o al massimo tre marche. Si diceva che il regolamento più libero avrebbe risvegliato il torpore dei piloti e preparatori mentre, al contrario, la lievitazione dei costi è stata la molla che li ha spinti ancora di più verso i mezzi collaudati, senza tentare avventure più o meno pericolose.

Siamo i primi a sostenere che spesso la supremazia di un modello è talmente spiccata da risultare un invito irresistibile per chi vuole stare sul sicuro, ma se diamo un'occhiata alla

lista aggiornata delle vetture omologate in gr. 2 (pubblicata sul numero 4 del notiziario CSAI '74) oppure alle classifiche delle gare che si disputano all'estero, il panorama delle macchine appetibili non è poi così ristretto come si pensa da noi.

Al momento comunque questo costume nostrano che rende le gare un po' monotone, almeno sotto il profilo tecnico è più che mai vivo tanto che non ci sembra merito da poco il coraggio di quelle rarissime «mosche bianche» che vivacizzano le classi del gr. 2 con qualche cosa di diverso. La Simca Rally 130 di Riccitelli e la Daf 66 di Vailati forse non hanno il «physique du rol» più adatto (vale a dire una fiche ben gonfiata) per primeggiare ma almeno portano una nota di curiosità in un ambiente che troppo di rado ci sollecita con qualche novità.

Curiosando in Gr. 2

SIMCA RALLY - RICCITELLI

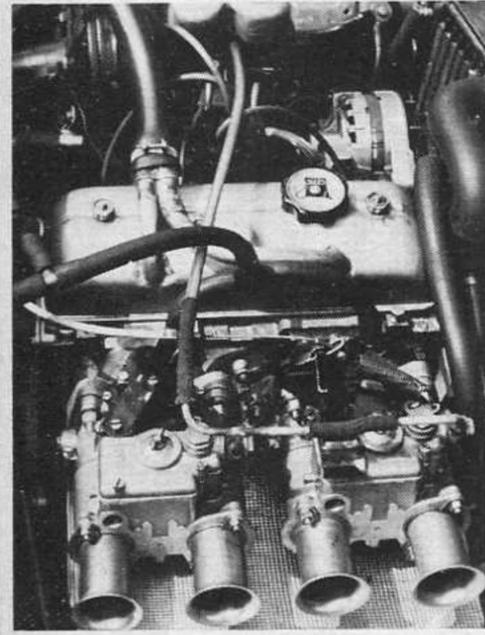
DAF 66 - VAILATI

Anticipa la RALLY 2 «ufficiale»

La Simca Rally 2 che i fratelli Sandro e Gianfranco Riccitelli hanno iniziato a preparare durante lo scorso inverno nella loro officina di Fabriano non è una iniziativa esclusiva dei due piloti-preparatori marchigiani. Non è dato di sapere se l'idea iniziale sia partita da Fabriano o da Villastellone comunque è certo che la

Spera sempre di battere la «128»

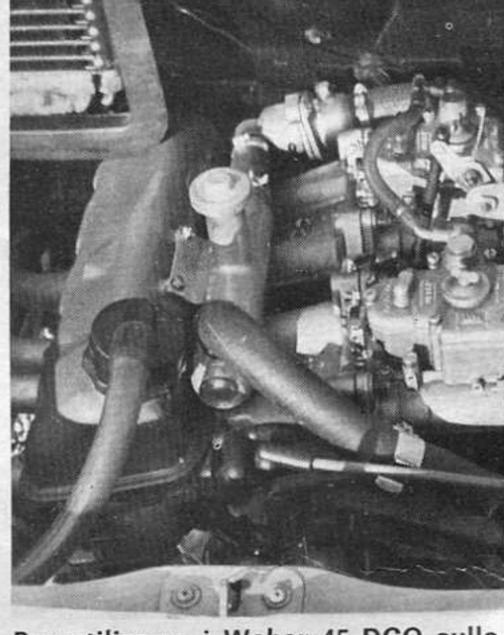
Anche se non è più una novità, la Daf 66 1108 del preparatore-pilota Franco Vailati (concessionario della Casa olandese a Crema) non finisce di stupire i non pochi che considerano l'automobile per eccellenza adatta solo alle signore ed ai tranquilli padri di famiglia. Vailati è di parere opposto ed anche se è convinto



Anche Vailati nella sua DAF 1108 è ricorso ai carburatori Weber: la potenza è di 93 CV a 7500 giri, ma il grande vantaggio sta nel Variomatic

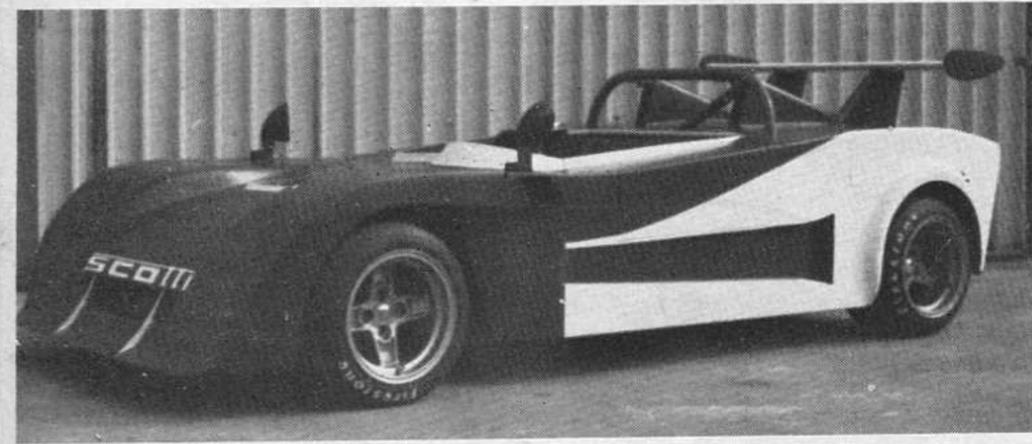


Una visione complessiva della Simca Rally 2 che Gianfranco Riccitelli ha preparato quest'anno: la macchina, che fornirà la bella potenza di circa 130 CV è scesa in pista anche in alcune prove di velocità pura, anche se la sua miglior utilizzazione è da prevedersi per il rally e sugli sterrati



Per utilizzare i Weber 45 DCO sulla Simca si è dovuti ricorrere ai collettori fusi in lega leggera che la Casa vende per il Simca Racing Team

il «MUGELLINO»



FIRENZE - Con l'augurale nomignolo dedicato ad un'autostrada toscana, Giancarlo Scotti ha realizzato un suo nuovo prototipo: il «Mugellino».

L'ultima creatura di Scotti, (ricordiamo i successi del 124 spider, le riuscite elaborazioni su 128, i pezzi staccati), è un prototipo derivato dalla meccanica della X-1/9, vettura già sottoposta ad elaborazione e provata con soddisfazione dalla stessa Fiat dopo la «cura» fiorentina, nel quadro delle prove che la marca torinese, come altre marche, effettuano sulle loro ed altrui vetture, elaborate e non.

Della vettura Fiat è rimasto il pianale, i quattro freni a disco, le dimensioni base, (passo m. 2,202, carreggiata anteriore m. 1,335, posteriore 1,343). Il motore è stato ampiamente elaborato e la sua potenza, afferma Scotti, è passata dai 75 cavalli della X-1/9 ai 170 del prototipo, a 9.500 giri il minuto. Il cambio è a cin-

que marce con rapporti intercambiabili ed il differenziale è autobloccante al 50%. Peso di 530 chili (il limite per la categoria è di 525). Fra le altre modifiche apportate l'adozione della iniezione Lucas, (con presa d'aria dinamica) barre di torsione registrabili, alettone posteriore pure registrabile.

Particolarmente riuscita la carrozzeria, rossa e bianca, studiata e realizzata da Scotti in vetroresina, che si presenta molto compatta, con effetto deportante. Ruote Campagnolo anteriori di nove pollici con gomme Firestone 8,5x20x13 e poste-

Se i collaudi in pista andranno bene l'attività agonistica sarà incrementata e la vettura di Scotti scenderà in pista con le Dallara, Ams, Ferraris Chevron. Infine il prezzo, poiché la vettura è anche in vendita: il 1300 di Scotti costa sette milioni di lire.

m. g.

Chrysler-Italia sta guardando con simpatia al lavoro dei fratelli Riccitelli in vista del debutto di una Rally gr. 2 ufficiale nei rallies di fine stagione, indubbiamente un terreno di gara più favorevole per la macchina francese. Ma niente è deciso. Ad ogni modo, la Chrysler Italia continua a nutrire la massima fiducia nel suo preparatore ufficiale, Maglioli.

Le parti rotanti del motore, bilanciate ed alleggerite, sono rimaste quelle di serie mentre la testa ha subito una particolare lavorazione per permettere di raggiungere un rapporto di compressione pari a 11:1. L'alimentazione avviene tramite due carburatori Weber 45 DCO mentre i collettori di aspirazione (quest'ultimo in alluminio fuso) e scarico sono quelli che la Chrysler-France fornisce in piccola serie per la preparazione delle macchine iscritte al Simca Racing Team. I cavalli dichiarati sono circa 130 ma è più probabile che il tetto dei 100 CV per litro sia il traguardo che i Riccitelli intendono raggiungere dopo le prime fasi di messa a punto, mentre ora la potenza reale dovrebbe aggirarsi attorno ai 122-123 CV a 9.000 giri con coppia molto buona che inizia a 5.000 giri.

L'assetto, curato con molli speciali ed ammortizzatori Koni, è completato da cerchi Campagnolo da 8" (sono omologati i passaruota larghi) che alloggiavano pneumatici Firestone con misure 8.6/20-13. Il cambio è il Simca di serie con i rapporti corti forniti dalla Casa e fra poco sarà disponibile anche l'autobloccante in costruzione presso la Hewland. La macchina ha debuttato a Magione il 26 maggio con Sandro Riccitelli che di solito corre in F. Italia. Ha corso in seguito allo Spino ottenendo un secondo posto.

che con l'arcaico motore Renault ad aste e bilancieri difficilmente potrà battere la 128, non intende comunque darsi per vinto in partenza. «Purtroppo la Casa non ci aiuta. — dice — Si è limitata ad omologare i passaruota e basta. Se ci desse la possibilità di avere un assetto veramente competitivo con gomme più larghe, varrebbe la pena di insistere con il motore».

Con tutte le normali lavorazioni del gr. 2, pistoni Malhe, valvole più grandi (sono quelle della Fulvia), collettore di aspirazione in alluminio che permette di montare due Weber 45 DCO e scarico particolarmente raccordato, i CV non sono più di 93 a 7500 giri, pur con una erogazione della potenza che comincia a farsi sentire già a 3200 giri.

Il pregio principale della macchina, oltre al peso piuttosto competitivo (785 kg in fiche, tutt'altro che irraggiungibili), sta proprio nella trasmissione automatica che permette una guida fluida e molto precisa. Il dispositivo Variomatic è quello di serie e l'unica concessione è un differenziale autobloccante fornito dalla Daf e tarato al 75%.

Anche i freni sono di serie, con pastiglie Rally 300 all'avantreno ma in ogni caso il pilota, senza l'assillo del cambio e della frizione, ha la possibilità di staccare sotto curva in modo impensabile con una macchina classica. La 66 andrebbe sicuramente meglio se avesse un assetto più curato ma la sospensione anteriore MC Pherson non permette interventi semplici per un privato. Vailati ha modificato entro certi limiti la molla interna, oltre che aver spianato la foglia di balestra posteriore, ma la macchina ha ancora una altezza da terra troppo vistosa.

buzz.



La FORD in chiave economia

Il rilancio di... SCORTA

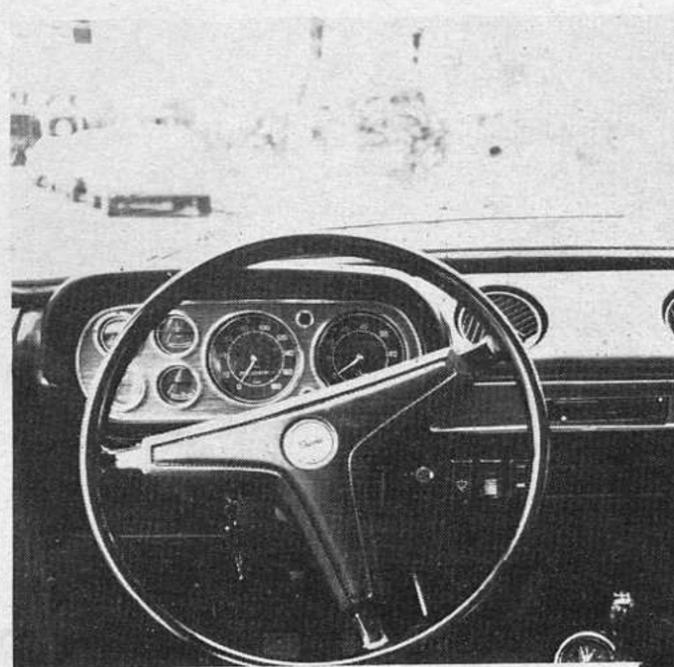


In che cosa si differenziano gli undici modelli «ESCORT»

	Standard	Special 2 p.	Special 4 p.	Estate	Lusso	XL 2 porte	XL 4 porte	Sport	GT	Mexico	RS 1.6
MOTORE N. cilindri	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
cilindrata cc	1098	1098	1098	1098	1098	1098	1098	1298	1298	1598	1598
potenza CV SAE	55	55	55	55	55	55	55	82	82	86 DIN	115 DIN
regime giri minuto	5500	5500	5500	5500	5500	5500	5500	6000	6000	5600	—
CONSUMO lt.x100 km	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	9,1	9,4	—	—
FRIZIONE (uguale per tutte)	monodisco a secco a comando idraulico con spingidisco a diaframma										
CAMBIO	4 marce sincronizzate + RM										
SOSPENSIONI	anteriori: McPherson con ammortizzatori telescopici posteriori: a balestre semiellittiche										+ barra stabil. + puntone di reazione
STERZO	a cremagliera										
FRENI anteriori	tamb.	tamb.	tamb.	disco	disco	disco	disco	disco	disco	disco	disco
posteriori	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.	tamb.
				+ serv.	+ serv.	+ serv.	+ serv.	+ serv.	+ serv.	+ serv.	+ serv.
DIMENSIONI (uguali per tutte)	larghezza: mm 1572 lunghezza: mm 3978 altezza: mm 1380 passo: mm 2400										
VELOCITA' kmh	132	132	132	132	132	132	132	158	158	165	180
PESO a vuoto kg	825	825	845	840	845	825	845	850	850	891	891
COLORI disponibili	rame metallizzato - verde chiaro metallizzato - blue olympic - aero silver metallizzato - giallo Daytona - bianco - marino blue - rosso Sebring - marrone metallizzato - azzurro metallizzato - beige Sahara - verde Modena										
ELENCO OPTIONALS	cambio automatico (disponibile unitamente al motore 1300) - vernice metallizzata - specchietto retrovisore esterno - lunotto termico - sedili regolabili										
POTENZA FISCALE HP	13	13	13	13	13	13	13	15	15	17	17
TASSA DI CIRCOLAZIONE Lire	21.695	21.695	21.695	21.695	21.695	21.695	21.695	32.085	32.085	46.855	46.855

Centottantamila Escort vendute in Italia dal '68 ad oggi: due milioni di esemplari costruiti in tutto il mondo stanno a dimostrare le grandissime possibilità della piccola Ford, ormai accettata in tutto il mondo come una vettura piacevole, robusta, sicura e soprattutto economica. Appunto su questa ultima caratteristica che si fa di giorno in giorno più necessaria si stanno concentrando gli sforzi della Ford, che dopo sei anni di migliorie tecniche sulla conosciutissima berlina, intende rilanciare in grande stile tutta la gamma, che comprende ben 11 modelli.

Recenti prove su strada, condotte da giornalisti e collaudatori, hanno provato che è possibile percorrere mediamente almeno 1 km con un litro di carburante, un consumo da vera utilitaria che la rilancia sul mercato internazionale e la fanno trionfare nei confronti delle consorelle di piccola cilindrata. Tra l'altro, proprio in questi giorni, un gran numero di giornalisti, grazie all'Operazione Escort Economia, può personalmente rendersi conto delle capacità della vetturessa, che viene consegnata assieme a un modulo da riempire, che comprende 25 domande. I risultati di questa inchiesta così massiccia saranno veramente interessanti, anche se è facile pronosticare un successo sul campo da parte della piccola Escort.



I prezzi della gamma FORD ESCORT

standard 1100 2 porte	L. 1.210.720
special 1100 2 porte	1.284.640
special 1100 4 porte	1.364.160
1100 estate car	1.424.640
L 1100 4 porte	1.454.880
XL 1100 2 porte	1.447.040
XL 1100 4 porte	1.526.560
sport 1300 2 porte	1.619.520
GT 1300 4 porte	1.706.880

I prezzi di listino si intendono IVA inclusa e franco rivenditore

Tra l'altro si potrà saggiarne chiaramente la leggendaria robustezza, specie per quel che riguarda la parte meccanica, messa così duramente alla prova con una serie di gare (rally-cross, gare Mexico e velocità in circuito) che hanno lasciato stupiti su tutti i maggiori circuiti del mondo.

Naturalmente la Ford, direttamente interessata in tutto ciò, ha tratto seri insegnamenti da queste prove e le vetture, dal '68 ad oggi, hanno tratto veramente una serie di modifiche che le portano a livelli di prestazioni veramente considerevoli. Senza poi considerare le migliorie estetiche e soprattutto di abitabilità, anche queste suggerite da migliaia e migliaia di clienti: ne è buon esempio il recente sistema Ford Airflow che garantisce il rinnovo costante dell'aria all'interno dell'abitacolo.

Infine l'enorme possibilità di scelta che offre questa gamma, una delle più complete che si conoscano: ognuno può scegliere il modello che più si adatta alle sue esigenze, due o quattro porte e station wagon, motore 1100 o 1300 ed un differente grado di finitura nelle versioni Standard, special, L, LX, Sport e GT, per personalizzare sempre di più, come è nella politica Ford, la vettura acquistata.

Di moda il blu anche nell'Euromarche 2000 (oltre che nel Mondiale Marche) che quest'anno ha iniziato la serie delle prove con due sonanti vittorie entrambe colte in terra francese sui tracciati del Paul Ricard e di Clermont Ferrand. Proprio l'Alpine, che sembrava voler disputare questo Euro 2000 un po' in sordina, è clamorosamente esplosa prima con il giovane Cudini, sfruttando anche abilmente notevoli problemi di gomme del team Abarth, e poi con la doppietta Larrousse-Serpaggi nella seconda prova, che hanno in questo modo distanziato come punteggio tutte le squadre rivali.

Pare proprio che la berlinetta Alpine A 441 sia divenuta in questa stagione veramente la macchina vincente: per di più mossa da un propulsore certamente all'altezza della situazione (anche se il brivido di due propulsori messi fuori uso da guai alle valvole hanno fatto un po' tremare i dirigenti del team semiufficiale Switzerland-Archambeaud) che non fa certo rimpiangere le decantate potenze dei BMW o dei migliori Ford inglesi.

Ancora deludente, specie alla distanza nel confronto diretto, l'Abarth Osella PA 2, che per un motivo o per

un altro non riesce a trovare lo spazio giusto per emergere, come ha invece sempre fatto le scorse stagioni.

Quest'anno sembrava fosse proprio l'annata buona, con quella grande squadra composta da specialisti (tutti stranieri però) delle sport due litri, che invece non sono ancora riusciti a portare in porto la barchetta torinese. Per di più è venuto a mancare anche quel Vittorio Brambilla, collaudatore di notevoli doti, che a causa dei concomitanti programmi di F. 1 non è stato più captabile, nemmeno per le messe a punto in pista, affidate ora a Lafosse, ora a Chris Craft.

Dall'ultima gara poi si è aggiunto il problema dei motori: problema abbastanza pesante per il quale è difficile poter prevedere una soluzione immediata.

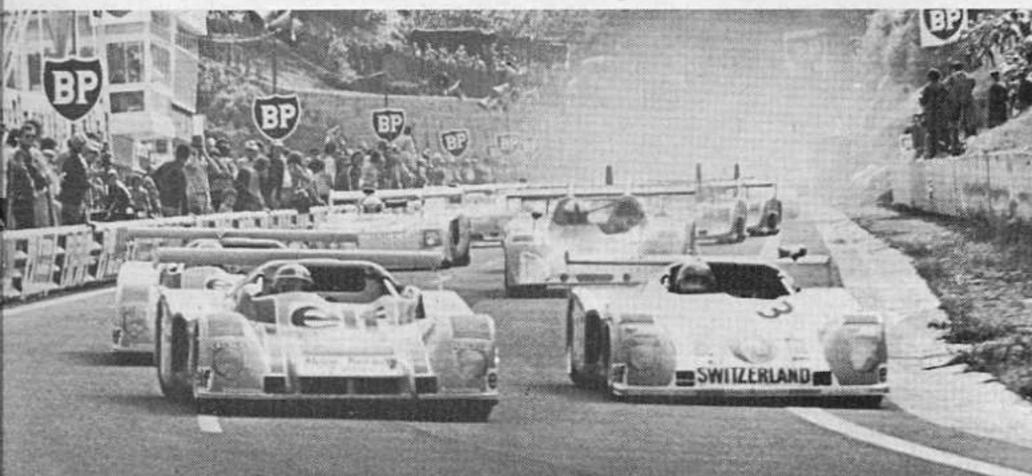
Certamente dalla prossima prova di Misano le due squadre saranno di nuovo di fronte, circondate tra l'altro da uno stuolo di altri concorrenti non certamente in gita di piacere. A Torino pare si stiano dando da fare per... subito (leggi motori per Osella). L'importante forse è non distrarsi troppo con la SE-027, l'Abarth-Abarth destinazione '75.

Campionato Europeo Marche 2000 (dopo 2 gare)

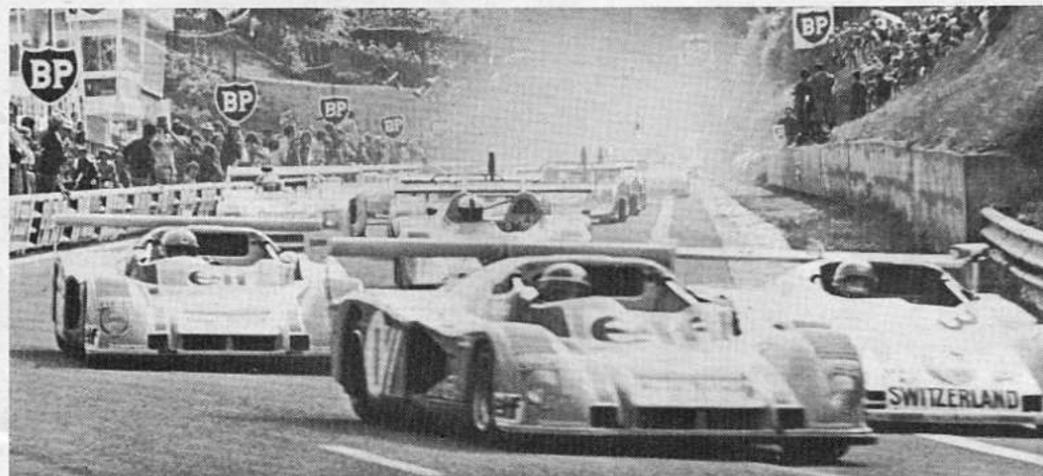
	PAUL RICARD	CLERMONT FERRAND	TOTALE
Alpine Renault	20	20	40
Chevron	12	12	24
March	15	2	17
Lola	2	10	12
Abarth Osella	4	—	4
AMS	—	4	4
Toj	—	3	3

● LE PROSSIME GARE

21 luglio	Corsa a Misano
15 agosto	Coppa AC Enna a Pergusa
8 settembre	Super Sprint 250 - Nurburgring
22 settembre	GP del Mugello
6 ottobre	Corsa all'Estoril
20 ottobre	2 Ore del Jarama
27 ottobre	400 Km di Barcellona



Già dai primi metri dopo il via a Clermont Ferrand sono le Alpine A 441 a precedere il lotto dei concorrenti, veramente numerosissimi a questa prova

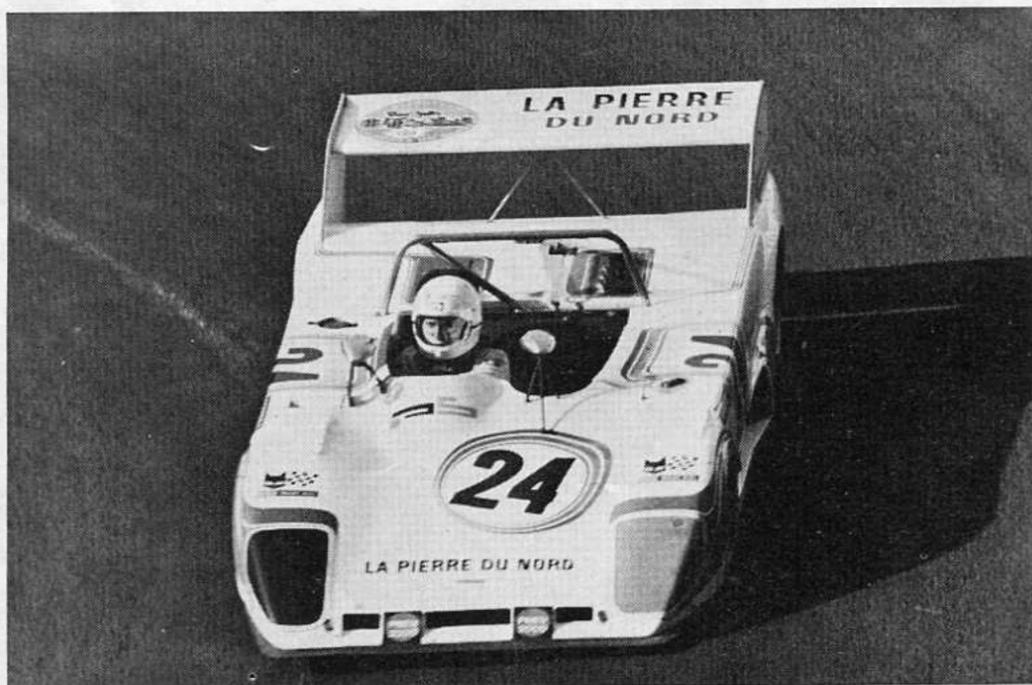


Eccoli alla prima curva: si riconoscono chiaramente le Alpine di Jabouille (n. 1), poi all'interno è il vincitore Larrousse (n. 3) e a sinistra Serpaggi

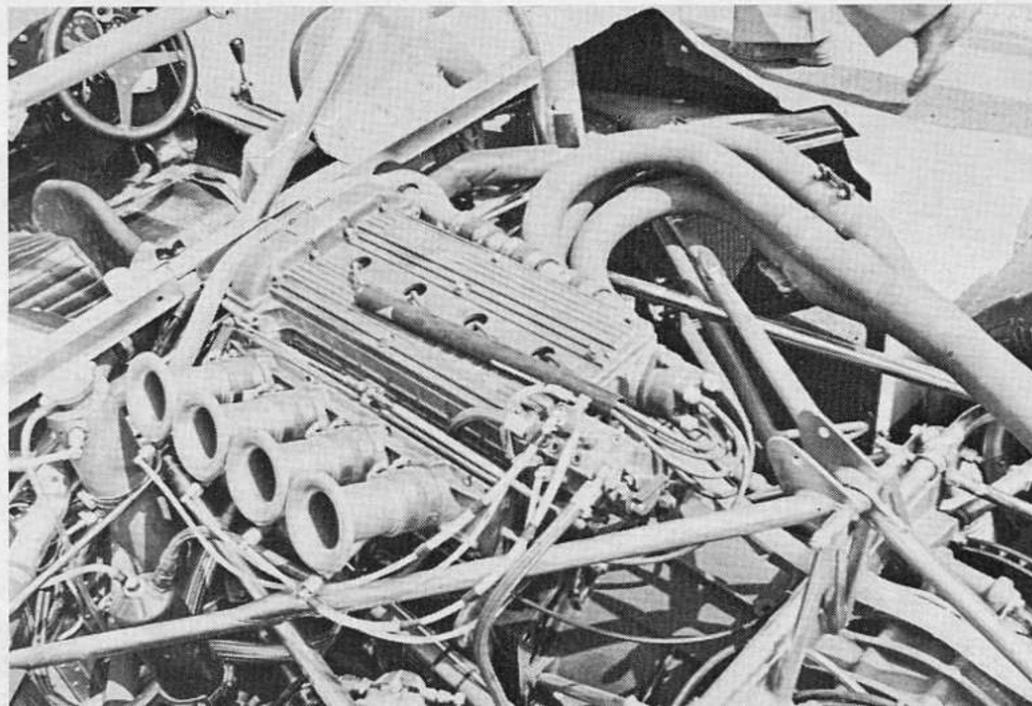
IL ROC avrà il turbo

«Mettete fianco a fianco un blocco motore BMW e un Chrysler 180; vedrete che sono pressoché identici». Aveva cominciato la JRD a preparare dei motori per la promozionale coppa Simca-Shell-Goodyear e fu proprio davanti a questa evidenza così lampante che nacque nella società ROC installata ad Annemasse ma finanziata da una società svizzera, il progetto di concepire un motore da corsa che fosse subito in grado di rivaleggiare con i famosi BMW in F. 2 e nelle sport 2000... a condizione che la Chrysler France volesse fare il minimo indispensabile per ottenere la omologazione.

Nella sua versione attuale con bielle in acciaio e accensione con una sola candela per cilindro, il signor Funda garantisce 285 CV a 9000 giri nella sua versione per i clienti, ma si sa che un motore di questo tipo



La Lola T 294 (sopra), pur essendo sulla carta un'ottima vettura, non è ancora riuscita quest'anno a cogliere un'affermazione decisiva. Sotto: un primo piano del nuovo Chrysler ROC che ha tanto impressionato a Clermont montato sulla Lola di Stalder e del quale parliamo diffusamente qui



ha già fornito 298 CV al banco. Perciò se ne deduce che con alcune modifiche, come la tripla accensione e le bielle al titanio si possa raggiungere almeno una potenza di 310 CV.

In effetti solo il blocco motore rimane originale; si tratta di un motore con doppio albero a cammes in testa azionate da catena dotato di una testata a quattro valvole per cilindro e di un sistema di alimentazione a iniezione indiretta Kugelfischer.

Montato su un telaio Lola T 292 dove sono stati modificati solamente i punti d'attacco del motore, il Chrysler ROC si è già fatto notare alla 24 Ore di Le Mans, alla sua prima uscita, realizzando il miglior tempo delle sport 2000 e rimanendo poi al comando per 15 ore.

Nella gara di Clermont Ferrand Stadler si è classificato quarto e a detta anche di Jabouille è in grado di mantenere un ritmo di 3'05" al giro, che corrispondono al giro più veloce di Gerard Larrousse.

Questo prototipo ROC parteciperà alla gara del 15 di agosto al Paul Ricard e a tutte le gare dell'Europeo Marche 2000, anche se vi è ancora di più in programma. Niente di meno, per Le Mans '75 che un motore ROC dotato di un turbocompressore: «Pensiamo di arrivare allora su una potenza dell'ordine dei 500 CV!».



Destinata a scomparire

la tipica LAVAGNA di segnalazione



Dagli USA arriva il MICROFONO «OSSEO»



NEW YORK - Il co-pilota meccanico dei «Bei Vecchi tempi» era un uomo coraggioso e lavoratore, anche unico meccanico al box del pilota, alla cui vettura cambiava i pneumatici e le candele, faceva il rifornimento, oltre ad avvertire il conduttore su chi aveva dietro e con quale distacco. Questo era il lato positivo del suo lavoro, quello negativo consisteva nel fatto che in generale era lui la prima vittima in un incidente, tanto che quando cominciarono a imperare le monoposto fu spostato dall'abitacolo della vettura al retro del muretto del box, per svolgere i suoi compiti in una relativa sicurezza. Doveva inoltre comunicare con il pilota mediante una lavagna, mostrando al suo «padrone» di quanto precedeva o seguiva il suo più temibile avversario, dicendogli pure se c'era qualcosa che non andava nelle sospensioni o nel motore.

Le cose sono andate così fino ad ora, ma in America stanno cominciando a mutare rapidamente. Durante molte corse tipo Indy, o per vetture di serie, la lavagna in mano al meccanico, coperta di nomi e numeri misteriosi scritti col gessetto, è una *cosa del passato*. Si è dimostrato un sistema di comunicazione piuttosto pericoloso quando un pilota — passando davanti alla zona dei boxes a una velocità spesso attorno ai 300 chilometri orari — deve guardare la lavagna, tenuta alta dietro il muretto del box, a volte nascosta da un altro messaggio destinato al suo avversario.

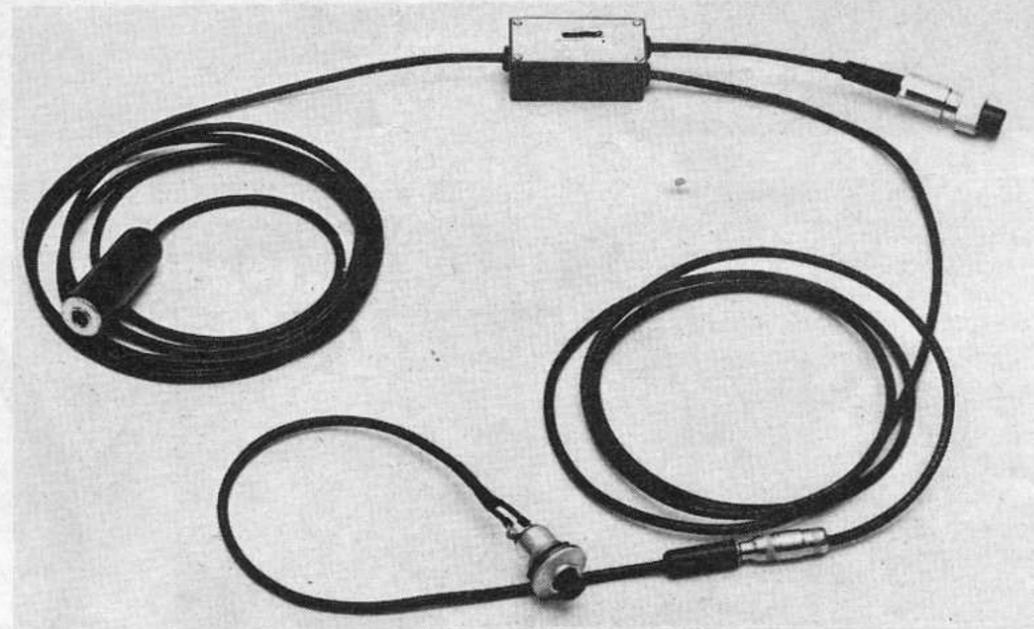
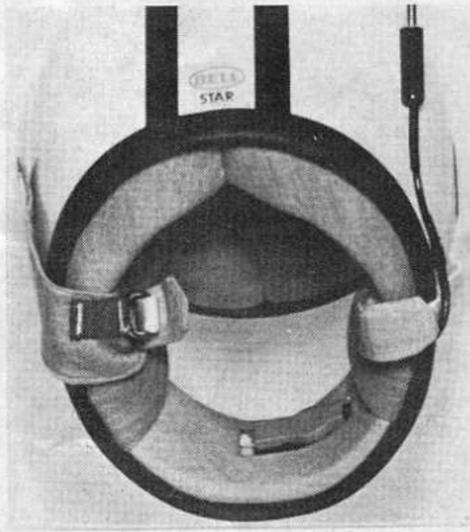
Oggi il ritrovato più moderno è una radio a due sensi, sistema sicuro, chiaramente udibile e di affidamento. Molto spesso significa la differenza fra vincere o perdere una gara, perché anche il miglior pilota del mondo prima o poi perderà, se non può comunicare coi meccanici al box.

Per quanto riguarda le vetture Indy o di serie, è un fatto noto che in entrambi questi tipi di corsa le principali dieci vetture sono molto simili, con diversità minime, e la differenza nasce da quanto bene i meccanici capiscano il pilota. Naturalmente, la squadra dei meccanici deve provare il desiderio di vincere quanto lo prova il conduttore e la parte che svolgono nella gara è importante quanto ciò che fa il pilota in pista.

Non molto tempo fa, intervistammo Buddy Baker, un «asso veterano» delle vetture di serie, il quale ci disse che vinse una importante gara di 500 miglia proprio grazie alla sua radio a due sensi. Mentre tallonava un'altra vettura troppo da vicino, la temperatura del suo motore cominciò a salire e lui era pronto a fermarsi e a rinunciare. Spiegò il suo problema, via radio, al suo capo meccanico e gli venne ordinato di aumentare la distanza che lo separava dal conduttore che inseguiva. Entro uno o due minuti, la temperatura scese, perché i meccanici al



In alto a sinistra, il microfono «cancella rumore» montato su casco Bell Super Magnum, per i piloti cui non piace il microfono montato dentro il casco. Qui sopra, il microfono «osseo» montato nel casco. E' quel dispositivo circolare in cima al casco. A destra, il dispositivo cancella rumori su casco Bell Star. Sotto, l'attrezzatura «fili». Nel casco Mates l'apparecchio è sempre «aperto» e pronto alla ricezione delle notizie



box avevano giustamente indovinato che la griglia del radiatore della vettura di Baker si stava riempiendo di polvere di gomma, provocata dai pneumatici del pilota che lo precedeva. E quando Baker fece la regolare sosta al box, un meccanico si occupò subito della griglia del radiatore e risolse il problema in pochi secondi.

Risulta che il primo contatto radio in una gara avvenne nel 1960, quando un pilota di nome Jack Smith lo provò. Non ebbe alcun successo, perché il rumore provocato dalla vettura era talmente spaventoso che Smith non riusciva a sentire quello che diceva il capo meccanico ed i meccanici non capivano ciò che Smith diceva a loro. Inoltre, Smith non riusciva a tenere il microfono con una mano

e il volante con l'altra. E però noto che nei passati due anni i teams a Indianapolis hanno cercato di trovare un buon sistema di comunicazione via radio e i loro tentativi hanno dato frutti, perché i moderni apparecchi radio sono assai più sofisticati di quelli di cinque anni fa. Sono come quelli usati sui jets. Le cuffie sono incorporate nel casco, il quale contiene anche un «microfono per il cranio» (il punto meno rumoroso della corsa, dicono i piloti). Le radio sono leggere, portatili e il suono è chiaro come quello che emette una radio su una normale vettura per passeggeri. D'accordo, il costo iniziale è alto, ma l'apparecchio si ripaga da solo dato che elimina uno dei grossi problemi sui circuiti.

Per quanto ci risulta, l'unica fabbrica negli Stati Uniti che stia preparando un sistema radio a due sensi per piloti da corsa, detto «Microfono Osseo» è la SETCOM Corp. di San José, in California, ove siamo stati di recente. I loro prodotti sono entrati in vari campi, per esempio per poliziotti motorizzati, controllo della folla da parte della polizia, pompieri e lavoratori dell'industria. Radio della SETCOM si trovano nei giacimenti petroliferi, nei porti per le operazioni di carico sulle navi, fra i servizi di soccorso in montagna, nelle miniere e così via.

Questa ingegnosa invenzione merita che ci se ne occupi, poiché verrà applicata senza dubbio a tutte le formule automobilistiche. Il microfono è progettato per «sentire» le vibrazioni della testa quando una persona parla e per reagire in modo minimo a qualsiasi altro rumore. E' posto dentro il casco ove è in contatto, privo di pericolo, con la cima della testa del pilota, invisibile, protetto e sempre in posizione «aperta», cioè non ci sono leve di comando. In ambienti ove il rumore arriva perfino ai 115 decibel è possibile ottenere una trasmissione chiara, con ottima possibilità di riconoscere una voce. Questo microfono è particolarmente vantaggioso perché lascia liberi mani e viso del pilota. Inoltre, dato che «reagisce alle vibrazioni delle ossa», più che ai mutamenti nella pressione dell'aria, consente una normale trasmissione anche se il pilota ha il volto coperto. In tal modo è facile mantenere le comunicazioni in maniera comoda e sicura, pure sui circuiti, spesso polverosi, con nuvole di fumo e rumorosissimi.

Se un pilota avverte che uno dei suoi pneumatici comincia ad afflosciarsi, informa i suoi meccanici via radio e questi sono pronti, appena lui arriva nel sentiero del box. Oppure, se i meccanici decidono di sostituire i pneumatici su entrambi i lati della vettura, dicono al pilota via radio di non fermarsi troppo vicino al muretto del box, per permettere loro di lavorare più agevolmente.

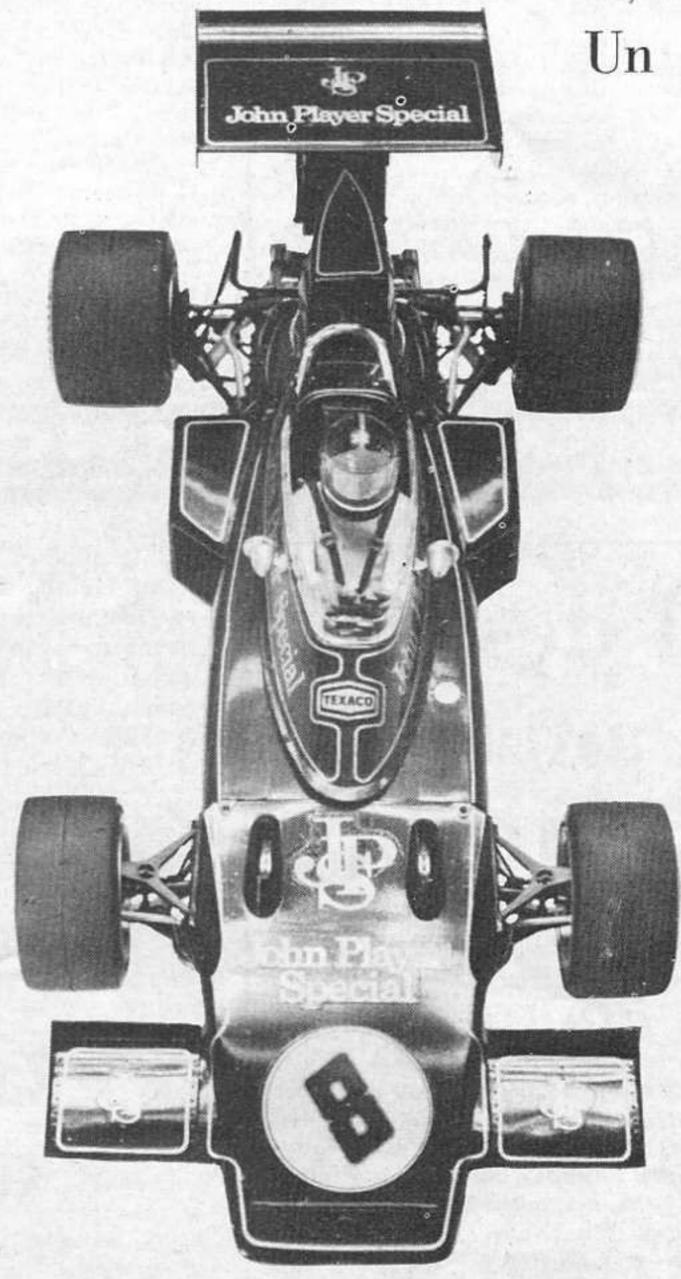
Oggi le corse automobilistiche rappresentano uno sport di squadra e per vincere occorre essere dei professionisti. Sia in vettura che al box, tutti i piloti dispongono delle più moderne attrezzature per potere appunto vincere. Anche quando le segnalazioni dal box diventeranno antiche, e questo sistema radio sarà un'attrezzatura standard in corsa, riteniamo però che in America una segnalazione dal box resterà immutata per motivi di tradizione. Cioè questo segno: \$\$\$ (dollari) mostrato al penultimo giro, al leader della competizione.

Per chi potesse provare interesse in quanto abbiamo detto, l'indirizzo della SETCOM è: 195 N. 30 Street, San José, California.

Charles G. Proche

Un gioiello nuovo

La JPS in 300 pezzi



Perfetta riproduzione della Lotus campione del mondo nel '72. L'imitazione della realtà è davvero perfetta: le ruote, ad esempio, di questo modello Tamiya, sterzano comandate dal volante e le sospensioni funzionano realmente grazie a snodi uniball in miniatura. Le ruote posteriori si smontano

La Casa giapponese Tamiya, continuando una serie iniziata anni fa con la Lotus 49 riprodotta in dimensioni dodici volte più piccole del vero, ha presentato nel 1974 un'altra Lotus: la JPS tipo 72 D con la quale Emerson Fittipaldi divenne campione mondiale nel 1972.

La precisione dei tecnici giapponesi ha avuto modo di superare i livelli precedenti, che già erano altissimi, e questa JPS si presenta decisamente realistica e fedele al vero in tutti i dettagli. Si tratta di un modello da montare unendo tra loro le oltre 300 parti in plastica di vari colori. Il montaggio non è difficile ma richiede una buona dose di pazienza aiutata da un po' di abilità; solo con questi requisiti è possibile ottenere un buon risultato.

La carrozzeria è stampata in plastica lucida che non richiede verniciatura mentre per quanto si riferisce a gruppo motopropulsore, abitacolo, cruscotto e radiatori sono necessari piccoli tocchi di pennello tanto per migliorare ulteriormente la perfezione dei dettagli. La parte che può dare un po' da pensare è quella anteriore che si compone di moltissimi pezzi, uno più piccolo dell'altro: tra bracci, rinvii, giunti e snodi si arriva a desiderare di avere sei paia di mani.

Superato lo scoglio della parte anteriore, il resto fila via spedito. Basta seguire le istruzioni, molto dettagliate e largamente illustrate anche se scritte in inglese.

Le ruote, che montano slicks Firestone sono smontabili come pure la presa d'aria sopra il motore, la carenatura attorno al pilota, il muso con i «baffi». Bisogna però prestare molta attenzione nelle eventuali operazioni di smontaggio e rimontaggio per non rovinare i sottilissimi bracci che formano le sospensioni, tutte perfettamente funzionanti.

Le decorazioni contenute nella scatola di montaggio consentono di rifinire il modello nello schema del G.P. d'Inghilterra (John Player Grand Prix) disputato a Brands Hatch il 15 luglio e vinto da Emerson Fittipaldi. In alternativa, è possibile riprodurre la JPS di Fittipaldi nel vittorioso G.P. d'Italia del 10 settembre 1972 quando il brasiliano conquistò la certezza matematica del titolo mondiale. La serie dei numeri di gara «32», pure forniti dalla Tamiya, non è da usare in quanto questa versione della Lotus 72 D gareggiò a partire dal G.P. d'Inghilterra mentre «32» era il numero di Fittipaldi al G.P. del Belgio il 4 giugno, cioè prima della corsa inglese. Per l'esatta posizione delle varie scritte e delle insegne degli sponsor consigliamo di ricorrere alla vasta documentazione reperibile su Autosprint; in mancanza, vanno bene anche le istruzioni contenute nella scatola.

Ricordiamo che nella stessa serie della JPS sono disponibili LOTUS 49, MATRA MS 11, LOTUS 49 B, FERRARI 312 B del 1970, HONDA 3.000 cc, TYRRELL campione del mondo 1971.

Già corre la mini 312 col nuovo alettone

GARA A PESCARA - Valida quale 4. prova del Campionato Italiano Automodelli R/C - Pescara, 30 giugno 1974.

LE CLASSIFICHE

Cat. Formula
1. Sabattini, 69 giri in 20'21"6; 2. Garofali 55 giri; 3. Domanin 51 giri; 4. Veronesi 50 giri; 5. Catoni 36 giri; 6. Bertuzzi 29 giri.

Cat. Prototipi
1. Chierici, 73 giri in 20'10"; 2. Catoni 69 giri; 3. Blesio 68 giri; 4. Sabattini 59 giri; 5. Stefani 56 giri; 6. Bernasconi 44 giri.

Classifica del Campionato Italiano (dopo 4 prove)
1. Chierici p. 760; 2. Sabattini 743; 3. Blesio 696; 4. Bernasconi 562; 5. Masse 498; 6. Merlotti 415; 7. Negrini 341.

Questi piloti compongono la squadra italiana ai prossimi Campionati Europei di Modena. Manca tra essi Definti che farà parte della squadra svizzera, e che nel Campionato Italiano è 7. con 400 punti.



PESCARA - La quarta prova del Campionato Italiano Automodelli R/C disputata a Pescara, domenica 30 giugno, è stata vinta per la categoria Formula da Sabattini e per la categoria prototipi da Chierici, attuale leader della classifica, seguito da Sabattini e da Blesio. La gara, sempre interessante e seguita da numeroso pubblico, ha messo in mostra alcune novità, la più «fresca» delle quali è stata la nuova Ferrari B3 con gli alettoni a V, (nella foto) portata in gara da Chiodo e classificatasi al 14. posto. Mentre fervono i preparativi per i Campionati Europei, dei quali vi daremo dettagli nei prossimi numeri, e che avranno luogo a Modena nei giorni 24 e 25 agosto, è annunciata una gara sempre a Modena per il giorno 28 luglio, e sarà «L'Orsa di Modena» con batterie di 6 concorrenti che si daranno battaglia per un'ora di seguito. La formula, molto spettacolare permetterà di assistere ai rifornimenti, al lavoro ai box. Si tratta di una gara di durata tipo le 1000 KM «vere» del Mondiale Marche.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Microsplit Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Montreal e tutti gli altri cronografi Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER - LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO



Solo 26 F.1 a B. HATCH

• Pare che il RAC sia stato costretto a cambiare le regole per le qualificazioni del GP d'Inghilterra, cui abbiamo già accennato, e potrebbe cambiarle ancora! Ora tutte le 35 vetture iscritte avranno il permesso di provare, ma mai, in nessun momento, potranno esservene più di 26 in pista, perché sarebbe prevedibile una certa confusione così facendo. Probabilmente al via ce ne saranno soltanto venticinque.

• Il «re della montagna», **BOBBY UNSER**, farà coppia col meccanico Harry Hyde nella corsa in salita di Pike's Peak il 4 luglio. Unser ha sempre vinto questa gara, che ha un percorso insidioso su strade sterrate e sinuose.

• Sembra che **AMON** sia sempre indeciso se correre lui stesso o no, ma in caso negativo si parla molto dell'occhialuto australiano Larry Perkins, noto in F. 3, che dovrebbe mettersi fra non molto nell'abitacolo della vettura.

• Il **Challenge R5 Renault** ha avuto tanto successo, nel suo primo anno, che sono state aggiunte altre quattro gare nel calendario, anche queste patrocinate dalla Elf.

• La **TVR ENG.**, che fabbrica vetture sport in fibra di vetro, riferisce una notevole richiesta da parte della sua rete di vendite all'estero. I soli due concessionari americani hanno chiesto 300 vetture ognuno.

• La **MOBIL OIL ITALIANA** non limita le proprie «sponsorizzazioni» al campo dello sport-auto, ma svolge i propri interessi anche al mondo artistico: ha contribuito, infatti, alla costruzione delle strutture di palcoscenico per il Teatro Romano di Spoleto.

V8/Blog Scans

ROSSELLI ferito da fermo

• Vittima di un curioso incidente lo sfortunato **ALBERTO ROSSELLI** non è riuscito a disputare la Trento Bondone. Rosselli, che aveva appena ritirato una Osella PA 2 nuova dalla casa torinese, dopo averla scaricata dal camion e averla fermata dietro questo con tamponi affinché non scivolasse via, era salito a bordo per scaldare il motore. Pare che il suo meccanico, salito a sua volta a bordo del camion che stava proprio davanti alla vettura, per dimenticanza o per errore, sia partito all'indietro, calpestando letteralmente la nuovissima sport e lo sfortunato pilota che era rimasto nell'abitacolo. I danni per la vettura sono risultati ingenti, mentre il povero Rosselli si è ritrovato con un braccio fratturato.

• Riparlando di **TEDDY Yip** (a proposito, tempo fa abbiamo detto che è nonno e invece è bisnonno, anche se non vuole dire quanti anni ha!) non tutti sanno forse che ha vinto denaro al GP del Belgio, ma non grazie al quindicesimo posto di Schuppan. Yip aveva scommesso con Sid Taylor che Regazzoni sarebbe andato in testa al via e anche che Fittipaldi avrebbe vinto la gara. Vittoria in entrambe le scommesse, ma «l'uomo di Hong Kong» ha detto che non dirigerà il suo team con quel guadagno!

• Il **TOTAL ECONOMY DAY** a Brands Hatch il 17 settembre si disputerà in cinque gare separate, di km 47.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



Una recente immagine di Paolo Monti ritratto dopo una gara

Il destino amaro di MONTI

MILANO - In uno sfortunatissimo incidente stradale, sull'autostrada Como-Milano, dovuto forse alle paurose condizioni atmosferiche che imperveravano su tutta Italia, ha perso la vita Paolo Monti mentre al volante di una vettura da rally stava recandosi verso una nuova avventura sportiva. Paolo Monti era nato ventotto anni fa a Gallarate membro di una notissima famiglia che si occupa di commercio di vini: aveva iniziato abbastanza presto con le corse, portando in gara una Alfa Romeo GTA del torinese Conrero. In breve tempo era diventato per la Conrero un po' il pilota ufficiale: ricordiamo la serie di successi che era riuscito a cogliere con le Opel GT e i bei risultati nelle gare di durata come ad esempio in Targa Florio. Dopo l'esperienza Opel era passato alle berline Alpine e data la sua duttilità al volante dei vari modelli anche nell'ambito della Giada Corse fungeva da jolly aiutando in una gara o nell'altra, collaudando le vetture che da quel periodo nelle rispettive classi non hanno più avuto avversari. Amante delle lunghe avventure aveva vissuto in coppia con Paleari il Tour de France, mantenendosi nelle prime posizioni per lungo tempo e tentando anche nel Giro d'Italia.

Fra le ultime gare ricordiamo il bellissimo piazzamento a Monza, nella 1000 KM al volante di una Sport Chevron e la sua ultima Targa, in coppia con Caliceti.

• E' possibile che la **MITSUBISHI** venda le sue vetture in Inghilterra per il tramite dei concessionari della BMW, i quali stanno trattando a questo scopo e saranno quindi forse i primi «a ricevere un rifiuto». La Mitsubishi, fra le altre, produce anche la Minica, di 360 cc, e una versione coupé chiamata Skipper.

• La produzione dell'**AC 3000** comincerà in settembre e le esportazioni di questa nuova sportiva inglese a motore medio inizieranno alla fine dell'anno. Fra le altre modifiche, ce ne sono alcune anche all'interno.

Rallysta scalzo

• **LAMBERT FEKKEN**, il vincitore del Rally d'Africa, e il suo copilota Johann Borman, sono giunti al traguardo scalzi, avendo perduto le scarpe nel tentativo di trarre dal fango la loro Escort Motorcraft. Fekken ha guidato gli ultimi 40 km scalzo (come piaceva a Brigitte Bardot e alla romanziera Francois Sagan) e nonostante ciò ha preceduto di 26 minuti il secondo ed... ultimo arrivato. Erano partiti in 66, sono arrivati in due!

• La **JAGUAR** Tipo F non sarà presente al Salone di Londra di ottobre, stando alle voci. Colpa della settimana di tre giorni e così via.

• Circa l'80% dei pneumatici per ruote anteriori e il 10% di quelli posteriori venduti in America per il montaggio sui trattori nuovi, sono del tipo senza **CAMERA D'ARIA**. Anche in Europa e in altre parti del mondo l'impiego di tali pneumatici sui trattori è in continuo aumento e soltanto la scarsità del prodotto gli impedisce di diventare quasi universale.



MOTUL

sicurezza
nella
lubrificazione

• Al termine di un test durato mediamente sei mesi, 50 giornalisti specializzati hanno compilato uno speciale questionario relativo alle impressioni di guida, modalità d'impiego e prestazioni complessive di vetture sulle quali erano montati Pneumatici UNIROYAL. Il giudizio finale è stato di « ottimo ».

• Alcuni giorni or sono è uscita dalle fabbriche europee della FORD la 2.000.000.esima ESCORT, confermando il successo ottenuto dalla piccola vettura fra tutti i modelli FORD venduti in Europa.

JAGUAR 4,2 senza «limite»

• Fra le vetture che non possono essere guidate da persone di età superiore ai 65 anni, erroneamente era stata inclusa anche la JAGUAR 4,2 MKII. Ad una interpellanza proposta dalla LEYLAND INNOCENTI S.p.A. il Ministero dei Trasporti ha rilasciato una dichiarazione nella quale specifica che in osservanza alle norme della legge in contesto, la predetta vettura « rientra tra i veicoli che possono essere guidati con patente B senza particolari limitazioni di età ».

• Nelle prossime settimane verrà presentata la prima di una serie di JAGUAR E V 12 con carrozzeria speciale della Otley.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

25 anni PORSCHE

• Quest'anno la PORSCHE compie venticinque anni. Sempre ritenuta LA vettura sport tedesca, nonostante qualche occasionale « frecciata » Mercedes, la 911 è diventata un modello che « dà il là », che neppure la Porsche può migliorare. Guardate il brutto anatroccolo 914 e ne capirete il perché.

• Fra non molto la VOLVO annuncerà una turismo due litri con motore con alberi a camme in testa con trasmissione a cinghia, dall'aspetto molto simile al suo veicolo sicuro sperimentale. La nuova VOLVO avrà il numero 264, per sostituire la 164 nella gamma. E' la prima del terzetto (Volvo, Renault, Peugeot) a usare il nuovo V6 di due litri progettato e prodotto in comune. Il prossimo V6 ad apparire sarà montato sull'elegante coupé Peugeot 504.

• « Automobile dell'anno 1974 » è il trofeo che i giornalisti danesi hanno dato recentemente alla FIAT 126 ed è stato consegnato in questi giorni a Odense, dal direttore del quotidiano organizzatore, all'ing. Righini.

L'anti 133 RENAULT

• La RENAULT sta costruendo una versione a quattro porte del suo modello « baby » 5 in Spagna, per controbilanciare la nuova Seat 133 che è un miscuglio delle Fiat 126 e 127.

• La REGIE RENAULT ha prodotto nel mese di maggio 147.363 autoveicoli complessivamente, con 129.183 autovetture, 1.474 trattori agricoli e 4073 veicoli industriali. La produzione media giornaliera è di 5.775 autoveicoli con un massimo di 1.332 unità per la Renault 5.

• Nei primi quattro mesi del 1974 la CITROEN ha avuto una perdita netta di 220 milioni di franchi, contro un attivo di circa 10 milioni nei primi quattro mesi del 1973.

• In Inghilterra i danni per la crisi sono accusati da chi era impreparato, e con modelli vecchi, come per esempio Volkswagen e anche British Leyland, mentre fra le altre marche reggono bene i modelli di piccola cilindrata. La Fiat è addirittura la sola che registra un lieve progresso.

• Il presidente della GENERAL MOTORS, Riachrd Gerstenberg, ha reso noti i nomi delle alte personalità del mondo economico e finanziario che sono entrate a fare parte del nuovo organismo consultivo recentemente creato dalla GM, con sede a Londra. Il comitato deve studiare i problemi e analizzare le prospettive e i sviluppi dei mezzi di trasporto in Europa.

• La divisione ruote della DUNLOP ha superato le previsioni di esportazione per due milioni di sterline, durante il 1973. La previsione era stata fatta parecchi mesi prima, dopo che le esportazioni avevano raggiunto un milione di sterline.

• La BRITISH LEYLAND ha concluso un nuovo contratto per tre milioni e mezzo di sterline col governo belga, per la fornitura di 1600 versioni militari della Land Rover, da consegnare fra il 1974 e il 1975.

La «prima» di FANGIO

• Nei giorni scorsi è stato proiettato in visione privata il film « FANGIO »; il pilota è andato appositamente a Londra per assistervi. Il film dura novanta minuti e probabilmente più avanti verrà noleggiato ai cinema, come documentario che accompagna il film regolare.

• La RUBERY OWEN HOLDINGS, consociata australiana del Rubery Owen Group, aprirà nelle Filippine un nuovo impianto di produzione di ruote e altri pezzi automobilistici. Il nuovo impianto sorgerà vicino a Manila.

• Nel 1973 le fabbriche di Londra e di Crewe hanno consegnato un numero record di 2760 ROLLS-ROYCE e BENTLEY. Le esportazioni sono aumentate del 39%, raggiungendo sterline 11.400.000. Naturalmente è poi seguita la recessione, che ha colpito tutta l'industria automobilistica.

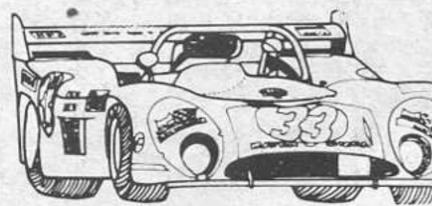
• Le vendite della CHRYSLER ESPANA hanno raggiunto nel 1973 il valore di 17.479.795.316 pesetas, contro 11.964 milioni del 1972, con un aumento del 49,7 per cento.

• Prima dell'inverno è probabile che in INGHILTERRA siano rese obbligatorie le cinture di sicurezza e per chi contravverrà alla legge la multa andrà da 10 a 25 sterline e anche al ritiro della patente.

Fittipaldi e Peter Revson, De Adamich e Peterson, Graham Hill e Regazzoni parlano del loro stile di guida e delle più famose e più difficili curve.

TOMMASO TOMMASI

da monza a indianapolis



Tutti i grandi circuiti automobilistici del mondo in uno splendido volume riccamente illustrato, completato da un "albo d'oro" delle macchine vincitrici e dei rispettivi guidatori. Presentazione di Juan Manuel Fangio.

Fotografie di David Phipps.

Lire 6500.

Mondadori

Meno cara la benzina

• Bella sorpresa per gli svizzeri: le principali SOCIETA' PETROLIFERE hanno ridotto il prezzo della benzina; sia per la « normale » che per la « super » la riduzione varia da due a tre centesimi di franco, cioè da quattro a sei lire il litro.

• Già oggi la GOODYEAR fornisce a Detroit pannelli di gomma verniciata, in trentanove colori diversi, da sistemare fra il paraurti e il corpo della carrozzeria di alcuni modelli; pertanto un paraurti può assorbire l'impatto corrispondente a 8 km orari, senza alcun danno al resto della macchina.

• La DATSUN ha rimandato « per almeno un anno » il programma per costruire vetture con motore rotante. Si sarebbero, pare, dovute costruire 300 macchine di questo tipo all'anno, iniziando in autunno, quasi tutte destinate al mercato americano. La decisione sarebbe stata presa in seguito al calo nelle vendite di questo tipo di macchina in America e in Giappone dopo la crisi petrolifera.

I guai del PACER

• L'AMERICAN MOTORS dice che la sua nuova vettura di lusso per il 1975 si chiamerà « Pacer » e monterà il motore Wankel General Motors. L'unico problema è che la GM ha un poco rallentato il suo programma per il Wankel rotante (avrebbe dovuto essere montato su una Vega GT) e ora potrebbe mettersi nei guai con la Commissione dei Monopoli, ostacolando senza volerlo il nuovo modello American Motors... e il Governo americano non apprezza affatto che i Tre Grandi paiano creare difficoltà alla piccola American Motors.

• L'ALFA ROMEO, per promuovere la diversificazione produttiva con iniziative in settori tecnologici avanzati, ha concluso un accordo di collaborazione con la Rolls Royce e con altre grosse ditte avio-motoristiche europee.

• La FIRESTONE in America ha prodotto pneumatici in grado di continuare a « marciare », con forature, per anche 80 chilometri, e saranno forse offerti a richiesta su alcuni modelli 1976.

• Lo sciopero di 800 lavoratori della BP in Scozia ha portato scarsità di carburante nel paese. Soltanto nei casi di necessità riconosciuta, gli utenti potevano « fare benzina » dalle sette alle dieci del mattino e molte stazioni hanno presto chiuso per esaurimento delle scorte.

• Nell'ultimo trimestre del 1973 in INGHILTERRA circolavano oltre 17 milioni di veicoli, con un aumento quindi del 5,5% in rapporto all'anno precedente.