

# JABOUILLE con l'Alpine domina (ci resta la generosità di PICA)

## DISCO BLU per l'ABARTH



A sinistra: al Santamonica è stata la volta di Jean Pierre Jabouille, che ha portato altri 20 punti all'Alpine per l'Euromarche 2000: e non è bastata all'Abarth Osella, mortificata da una considerevole scarsità di cavalli la generosità agonistica di Pino Pica impegnato (sopra) a terminare la gara che era iniziata con la sfuriata Alpine (a destra) guidata da Jabouille, fuori quadro, Larrousse, Craft, Ragnotti e Serpaggi. Sotto: il testa-coda alla Quercia che ha rallentato Larrousse il quale, al giro seguente, si fermerà per guasto al motore

## La «Quercia» tradisce LARROUSSE

tre Jabouille e Serpaggi se ne vanno tranquilli per la loro strada, la coppia Craft-Pica se ne va a prendere Ragnotti, in terza posizione. Più esattamente è Pica, che incurante della copertura del sedile che s'invola e sbatte a mo' di bandiera appesa al roll-bar, supera Craft e poi assieme al compagno prende con facilità la March di Ragnotti. Alle loro spalle duello per la sesta posizione tra Walker, Mohr, Darniche, de Bagration e Stalder, mentre leggermente staccati viaggiano «Gianfranco» e Lafosse, vittima di un testa coda.

Al ventesimo passaggio è Ragnotti che abbandona la lotta per la rottura della cinghietta della pompa d'iniezione: anche Barrios dopo due giri con strazianti rumori di valvole si ferma ai box in una nuvola di fumo. Più di venti sono intanto i secondi che separano le due Alpine dalle due Abarth: e iniziano i guai al motore di Pica, la cui temperatura acqua sale a vertici altissimi. Passa così Craft, mentre Pica preferisce non sforzare il motore: si ferma più volte Darniche, con evidenti problemi all'impianto

elettrico, mentre John Lepp, con una guida precisa (e tanto motore!) rinviene fortissimo superando molti concorrenti.

Al termine anche Walker deve mollare, ormai con poche marce a disposizione: Jaussaud continua ad entrare e uscire dai box (scoprirà aria nei radiatori per uno spurgo forse mal fatto) mentre i due gemini-Alpine concludono vittoriosamente la prima prova.

Per la seconda, un paio di ore dopo, stesso sfortuna per Craft, che non ce la fa a mettere in moto la sua Abarth Osella e perderà 8 giri per la sostituzione della batteria. S'involano intanto le due Alpine, per niente disturbate da un tentativo di Pica di inserirsi, tra l'altro sventato con una «facilità» estrema: alle loro spalle sorpassa fortissimo Lepp, mentre Turizio nella solita nube di fumo subito fermo ai box. In queste prime battute sbalordisce Lepp, molto veloce e sicuro, che s'incunea subito alle spalle delle Alpine superando con facilità anche Pica: alle loro spalle Lafosse, Stalder, «Gianfranco», de Bagration e Manfred Mohr. Pochi passaggi dopo e si verifica una perdita di prese d'aria da parte delle due Abarth Osella di Lafosse e «Alval»: Pica ricomincia ad accusare il problema della prima manche e rallenta facendosi infine superare da Lafosse. Alle loro spalle «Gianfranco» ha vinto il suo duello con gli altri quattro cilindri: Walker comincia a cedere vistosamente finché sarà costretto ai box. Ormai la gara non ha più niente da dire: le Alpine viaggiano cronometricamente con un ritmo ineccepibile, Lepp è alle loro spalle, ma non guadagna né perde niente, seguito a distanza dalle tre Osella di Lafosse, Pica e «Gianfranco». Termineranno senza nessun problema in queste posizioni.

MISANO - Dopo un paio di giri di riscaldamento per i pneumatici si schierano le vetture che partecipano alla prima manche: mancano due italiani che hanno dato entrambi forfait per problemi di motore. Gagliardi e Francisci, sostituiti da Grob e «Alval». Al via subito problemi per Jaussaud e Lepp che non riescono a mettere in moto i motori: l'inglese partirà in ritardo, mentre Jaussaud perderà ben quattro giri. Al via subito in testa le tre Alpine di Jabouille, Larrousse e Serpaggi: Pica cerca il varco per infilarsi ma è chiuso e si deve accontentare della sesta posizione, alle spalle oltre che delle Alpine anche di Ragnotti con la March e del compagno Craft. Sembra subito che le tre Alpine facciano gara a parte; se ne vanno infatti con grande facilità, mentre Turizio, che stava venendo fuori molto bene, inizia a fumare dal vano motore per una perdita sugli scarichi che non riuscirà ad individuare e si fermerà ben presto.

Al quarto giro primo colpo di scena: Larrousse si gira alla Quercia, perde diverse posizioni e subito dopo, non transiterà più. Ci dirà in seguito che il motore si è improvvisamente ammutolito, senza saper indicare il motivo preciso. Men-



che si possa con più serenità guardare a questo serio professionista italiano.

Sfortunato Chris Craft, che non riesce a partire e perde preziosi minuti ai box nella seconda manche: non classificabili Gerard Larrousse, che nel breve termine di 5 giri è uscito di scena dopo un plateale testa coda all'interno della curva della Quercia. Indubbiamente Larrousse, che generalmente in Italia ha tanta fortuna, non era partito col piede giusto, e sin dalle prove aveva incontrato problemi di vario genere. Per la gara poi, partito con un radiatore supplementare, e forse innervisito dalla ostica resistenza di Jabouille finiva per scomporsi e non è detto che la rottura del motore, immediatamente successiva all'errore in curva, non sia stata causata da un « eccesso » da parte dello svizzero che mal si sarebbe adattato a una posizione di rincalzo.

E così, dopo tre gare, l'Alpine pure con tre piloti diversi, ha riportato tre sonanti vittorie (che facilmente potranno passare a quattro se la squadra scenderà a Roma): all'Abarth probabilmente sono al corrente del loro problema e staranno anche lavorando a fondo. Ma sarà questa la strada giusta? Non sarebbe il caso di rivedere completamente il « cuore » ed aggiornarsi con una certa celerità? I telai ci sono, gli uomini anche: ma forse manca la volontà di risolvere una situazione che ora ha veramente poche vie d'uscita.



### I migliori tempi nelle 2 sessioni di prove 2000

	VENERDI'	SABATO	
Jean Pierre Jabouille	Alpine A 441	1'16"3	1'15"5
Gerard Larrousse	Alpine A 441	1'17"6	1'15"8
Jean Pierre Jaussaud	Lola Pederzani	1'18"5	1'16"8
Chris Craft	Abarth Osella PA 2	1'18"4	1'16"8
Alain Serpaggi	Alpine A 441	1'17"1	1'17"1
John Lepp	Chevron B 26 Hart	1'18"9	1'17"4
Pino Pica	Abarth Osella PA 2	—	1'17"3
Jean Ragnotti	March 74 S BDG	1'21"3	1'17"8
« Gianfranco »	Abarth Osella PA 2	1'23"4	1'17"8
Jean Luis Lafosse	Abarth Osella PA 2	1'18"5	1'18"3
David Walker	Toj SO 2 BMW Schnitz	1'18"3	1'18"5
Manfred Mohr	AMS 274 Ford BDG	1'19"8	1'18"3
Rafael Barrios	Chevron B 23 Ford	1'22"6	1'18"8
Cosimo Turizio	Lola T 294 BMW	1'19"5	1'19"1
Fred Stalder	Lola T 294 Simca ROC	1'19"7	1'19"1
Jorge de Bagration	Abarth Osella PA 2	1'19"3	1'19"2
Bernard Darniche	Alpine A 440	1'22"8	1'19"8
Francois Servanin	Lola T 294 Simca ROC	1'23"6	1'20"1
Josè Uriarte	Lola T 292 Ford	1'28"1	1'20"2
Achille Marzi	Chevron B 23 Hart	1'22"5	1'20"3
Claudio Francisci	Chevron B 26 Angelini	1'24"3	1'20"7
Gian Carlo Gagliardi	Lola T 292 Ferraris	1'20"9	—
Jorg Zobrowski	Chevron B 23 Ford	1'22"5	1'22"1
Jan Grob	Chevron B 26 Ford	1'22"1	—
« Alval »	Abarth Osella PA 2	1'25"8	1'22"2
Ermanno Pettiti	Chevron B 21 Ford	1'28"8	1'22"7
Christian Melville	Abarth Osella PA 1	1'22"7	1'23"1
Javier Juncadella	Lola T 294 Ford	1'22"7	—
Giovanni Morelli	Lola T 294 Armadori	—	1'22"8
« Lucien »	AMS 274 Armadori	1'28"7	1'23"2
Roby Filannino	Dallara Ford 1600	—	1'23"7
Pier Giorgio Musse	GRD Ford 1600	—	1'25"4
Ferruccio Caliceti	Alpine A 110 1600	—	1'35"8
« Tony »	Alpine A 110 1800	—	1'37"7
Sergio Rombolotti	Alpine A 110 1800	—	1'40"4

### LE ALTRE CORSE

#### Nella MEXICO FARGION si vendica

David Fargion aveva bisogno di una doppia rivincita, visto che per ben due volte era stato « bloccato » sul circuito amico del Mugello: e se l'è presa al Santamonica, anche se ci ha confessato che per contenere Massimo Mascagni ha dovuto veramente sudare le proverbiali camicie...

Spettacolare come al solito la gara: giustamente in un unico raggruppamento tutte le vetture, con Fargion che scatta subito in testa davanti a Buda, idolo locale molto a suo agio sulla pista di casa. Mascagni, « Baronio » e

Campionato Euro 2 litri (dopo 3 prove)	PAUL RICARD	CLERMONT FERRAND	MISANO	TOTALE
Alpine Renault	20	20	20	60
Chevron	12	12	3	27
Lola	2	10	10	22
March	15	2	—	17
Abarth	4	—	12	16
AMS	—	6	6	12
Toj	—	3	—	3

1. Trofeo Cuenod-Coppa Marlboro - Gara valevole come terza prova del campionato marche 2000 - Misano 21 luglio 1974

#### CLASSIFICHE PRIMA MANCHE

1. Jean Pierre Jabouille (Alpine A-441) in 52'39"6, media 158,966 kmh; 2. Serpaggi (Alpine A-441) 52'40"4; 3. Craft (Abarth Osella PA/2) 53'10"4; 4. Pica (Abarth Osella PA/2) 53'11"1; 5. De Bagration (Abarth Osella PA/2) a 1 giro; 6. Walker (Toy BMW SO/2) a 1 giro; 7. Stalder (Lola T294 Chrys) a 1 giro; 8. Lafosse (Abarth Osella PA/2) a 1 giro; 9. Mohr (AMS 274) a 1 giro; 10. « Gianfranco » (Abarth Osella PA/2) a 2 giri; 11. Marzi (Chevron B23) a 2 giri; 12. Grob (Chevron B 26) a 2 giri; 13. Lepp (Chevron B 26) a 2 giri; 14. Darniche (Alpine A 440) a 4 giri; 15. Pettiti (Chevron B21) a 4 giri; 16. « Alval » (Abarth Osella PA/2) a 10

#### SECONDA MANCHE

1. Jean Pierre Jabouille (Alpine A 441) in 52'12"3, media 160,351 kmh; 2. Serpaggi (Alpine A 441) 52'13"6; 3. Lepp (Chevron B 26) 52'33"3; 4. Lafosse (Abarth Osella PA 2) 53'05"7; 5. Pica (Abarth Osella PA 2) 53'13"1; 6. « Gianfranco » (Abarth Osella PA 2) 53'23"2; 7. Stalder (Lola T 294) 53'25"4; 8. Mohr (AMS 274) a 1 giro; 9. De Bagration (Abarth Osella PA 2) a 1 giro; 10. Darniche (Alpine A 440) a 1 giro; 11. Grob (Chevron B 26) a 2 giri; 12. Marzi (Chevron B 23) a 3 giri; 13. « Alval » (Abarth Osella PA 2) a 4 giri; 14. Craft (Abarth Osella PA 2) a 5 giri; 15. Pettiti (Chevron B 21) a 6 giri; 16. Walker (Toj SO 2) a 10 giri;

#### FINALE (per somma dei tempi)

1. Jean Pierre Jabouille (Alpine A 441) 1'44'51"9; 2. Serpaggi (Alpine A 441) 1 ora 44'54"; 3. Pica (Abarth Osella PA 2) 1 ora 46'24"2; 4. Lafosse (Abarth Osella PA 2) a 1 giro; 5. Stalder (Lola T 294) a 1 giro; 6. De Bagration (Abarth Osella PA 2) a 2 giri; 7. Mohr (AMS 274) a 2 giri; 8. « Gianfranco » (Abarth Osella PA 2) a 2 giri; 9. Lepp (Chevron B 26) a 2 giri; 10. Grob (Chevron B 26) a 4 giri; 11. Darniche (Alpine A 440) a 5 giri; 12. Craft (Abarth Osella PA 2) a 5 giri; 13. Marzi (Chevron B 23) a 5 giri; 14. Pettiti (Chevron B 21) a 10 giri; 15. Walker (Toj SO 2) a 11 giri; 16. « Alval » (Abarth Osella PA 2) a 14 giri.

Giro più veloce: Jabouille, in 1'16"6, media 163,925 kmh.

« Targa Life » - Gara di F. Ford - Misano, 21 luglio 1974

#### FINALE

1. Stanislao Sterzel (Delta) 15'22", media 136,190 kmh; 2. « Lucas » (Lola) 15'22"5; 3. Maggiore (BWA) 15'25"1; 4. Verrelli (Dulon) 15'37"2; 5. Fossati (BWA) 15'44"3; 6. Avati (Dulon) 15'44"3; 7. Truci (Dulon) 15'45"2; 8. Nisini (Lotus) 15'46"4; 9. Revello R. (Delta) 15'47"8; 10. Bellotti (Tecno) 15'49"9; 11. Benusiglio M. (Lotus) 16'02"4; 12. Apostikis (Pirola) 16'13"; 13. Vigezzi (Tecno) 16'14"8; 14. Sellani (Quasar) 16'22" e 1; 15. Bortoloni (Bernini) 16'27"2; 16. Benusiglio R. (Tecno) 16'41"7; 17. Giannini (Tecno) 16'59"6; 18. Casoni (Tecno) a 5 giri. Giro più veloce: « Lucas » 1'30"9, media 138,7 kmh.

Gara di Ford Mexico - Valevole per il trofeo Etienne Aigner - Misano 21 luglio 1974

#### CLASSIFICA FINALE

1. David Fargion 28'25"8, media 117,779; 2. Mascagni 28'26"1; 3. « Baronio » 28'36"2; 4. Buda 28'43"2; 5. « Shangry-là » 29'05"1; 6. Benusiglio 29'06"2; 7. Presenzini 29'07"; 8. « Tacus » 29'07"5; 9. Braga 29'08"3; 10. Caio 29'21"3; 11. Pecchioli 29'24"1; 12. Lodola 29'26"4; 13. Aldrovandi 29'27"2; 14. Innocenti 29'34"9; 15. « Naife » 30'01"3; 16. Rocchini 30'03"2; 17. Toiasi 30'04"7. Giro più veloce: Fargion 1'45"8, media 118,684 kmh.

Gara di consolazione sport - Misano 21 luglio 1974

1. Josè Uriarte (Lola T 294) in 16'38"6, media 150,392; 2. Morelli (Lola T 294) 16'46"7; 3. Filannino (Dallara Ford 1600) 17'04"4; 4. Lucier (AMS Armadori) 17'13"5; 5. Mussa P. Giorgio (GRD 1600) 17'13"5. Giro più veloce: Uriarte (Lola) 1'21"9, media 153,3.

Schenetti. Mentre Buda viene via via superato da questi ultimi tre si accendono i soliti duelli all'ultimo « sportello »: peccato per Schenetti che comincia a cedere vistosamente e sarà costretto a fermarsi definitivamente ai box. Alle spalle dei primi accesa lotta tra Benusiglio, Revello e « Shangry-là »: sarà quest'ultimo ad avere la meglio, mentre il giovane Mascagni si fa sotto paurosamente al leader della corsa. Non ci sarà però nulla da fare per il pilota della Tanarauto: la vittoria consolerà questa volta David Fargion, mentre « Baronio » con una corsa d'attesa guadagnerà altri punti con un terzo posto.

#### La « consolazione » di FILANNINO

Potevate risparmiarcela questa pena, con 5 macchine in gara,

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

partite e arrivate nello stesso ordine! L'unico da ricordare rimane solo Roby Filannino, che al volante di una 1600, oltre a dominare il suo duello con l'analoga vettura dell'amico Mussa è riuscito a stare davanti alla due litri AMS Armaroli di «Lucien» e a non perdere poi tanto terreno da Morelli che lo precedeva. Per la cronaca ha vinto Uriarte, che non era riuscito a partire nella gara «vera»: speriamo si sia consolato con questa vittoria!

## F. FORD a prova di STERZEL

Detentore di un ottimo tempo in prova, vincitore della sua batteria, Stanislao Sterzel aveva tutte le carte in regola per vincere qui a Misano anche se gli avversari si chiamavano «Lucas» (con la temibile Lola) e Brunelli ormai ballerino tra la Ford e la F. 3. E così è stato: neutralizzato già in batteria Brunelli che aveva lottato per il primo posto, superato «Lucas», vincitore della seconda batteria dopo due soli giri della finale ridotta come al solito per mancanza di tempo (e tenebre incombenti), nessun problema per l'alfiere della Delta che si è dovuto impegnare solo per controllare la situazione. Secondo, a brevissima distanza dunque «Lucas» davanti a Giorgio Maggiore che con la BWA migliora veramente di gara in gara.

## L'incidente al greco

E' avvenuto durante la seconda batteria di F. Ford, alla staccata alla fine del rettilineo più lungo: solito pacchetto di monoposto, qualcuno che si scompone in frenata, una vettura che si gira. In questi casi c'è veramente poco da fare e le collisioni sono inevitabili: ne fanno le spese il giovane greco John Papavranussis e Gian Paolo Revello che volano terminando abbastanza malconci seppure ancora legati nelle loro vetture. La situazione è subito abbastanza grave per il greco, mentre Revello, a parte il grande spavento non accuserà nessun inconveniente: il primo è subito raccolto e smistato con grande rapidità verso il «Life Car» nel quale attendono il dott. Liberati responsabile del servizio sanitario e il dott. Guestella. Le prime cure sono per l'indice della mano destra, che mostra una frattura esposta con lussazione: ma si vede subito che il male peggiore sta nella schiena. Immediatamente inviato (il tutto si è svolto veramente in breve tempo) all'ospedale di Pesaro, verrà riscontrata al giovane greco la frattura amielica della sesta vertebra che comporta una prognosi superiore ai 50 giorni.

# Il ventennale della TRAPANI-ERICE conferma la crisi delle scalate: 250 iscritti ma solo 128 partenti

## Solo per l'olio GILIBERTI non batte AMPHICAR due volte

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

ERICE - Angelo Giliberti ha fatto il primo «centro» della sua stagione '74 scrivendo per la terza volta (dopo i successi del '69 e del '72) il proprio nome nell'albo d'oro della corsa al Monte Erice che proprio quest'anno festeggiava il ventesimo anniversario. Il pilota palermitano, che è riuscito a dare alla sua Scuderia, la «Cefalù Corse», il secondo «assoluto» nella breve storia del giovane sodalizio diretto da Pino Spinosa, ha marciato con estrema regolarità tenendo d'occhio il risultato finale piuttosto che l'exploit eccezionale.

In effetti le insidie per il buon «Angolino» non sono mancate, rappresentate soprattutto da un fondo reso particolarmente insidioso dal tanto olio lasciato dalle vetture che avevano già completato la salita e da una vettura ferma nella pineta che gli ha fatto perdere qualcosa. E così il record, stabilito lo scorso anno da «Amphicar» con la Chevron B 23 (4'02"7 a 98,936 kmh di media) è rimasto imbattuto in attesa di... tempi migliori.

Il vincitore di quest'anno infatti non è andato oltre un pur positivo 4'03" a 98,814 kmh di media, lasciando a bocca asciutta tutti coloro che si aspettavano di vedere crollare il «muro» dei quattro primi e di assistere al superamento della media dei 100 kmh. Sarà ovviamente per un'altra volta, visto che se Angelo Giliberti, perfettamente assecondato da una efficiente Chevron B 27 non è riuscito a firmare una prestazione record, non ha nulla su cui recriminare se non il proprio (reddizio) buonsenso; neppure «Amphicar», detentore del record di cui sopra, è riuscito a migliorarsi rispetto allo scorso anno.

Il palermitano infatti, finendo secondo con 4'07"2, ha peggiorato di quattro secondi e mezzo il proprio tempo dello scorso anno e ha «bruciato» le legittime aspirazioni della vigilia. «Amphicar», a differenza di Giliberti, può avanzare alcune scusanti alla propria prestazione, costellata — per sua stessa ammissione — da una serie di errori di guida, soprattutto nei cambi di marcia, dovuti a un certo nervosismo e tradottosi in una serie di secondi perduti irrimediabilmente. «Amphicar», che pure alla «Trapani-Erice» è quasi un'istituzione, avendola già vinta per tre volte, non ha nascosto a fine gara una certa delusione per non essere riuscito a far «poker», ma non mancherà certamente in futuro di rendere la pariglia a Giliberti, anche perché, quanto meno sui tornanti ericini, ormai i due piloti palermitani devono fare «la bella» essendo in parità (tre a tre) col numero delle vittorie.

In pratica il motivo principale della cronoscalata trapanese era proprio centrato sul duello di questi due protagonisti, dopo il forfait a sorpresa di Mimmo Scola e dopo che le prove, «bagnate» sul finire da una pioggia insidiosa, avevano confermato la superiorità dei due «robusti» piloti sul novero degli inseguitori.

Il risultato finale infatti ha confermato la previsione della vigilia, e se Giliberti e «Amphicar» hanno fornito prestazioni assai vicine (il vincitore tra l'altro per soli tre decimi non ha eguagliato il record della gara) tutti gli altri sono stati sensibilmente distanziati, «parcheggiati» intorno ai 4'30". Certo fra tutti fa spicco la prestazione del bravissimo Beppe Amodeo che ha portato in cima la Dallara 1000 terza assoluta, arrampicandosi come una spia lungo i 6,670 km che, con un dislivello di 447 metri, portano da Valderice alla pineta di Erice. E' legittimo sospettare che Amodeo abbia davvero «tirato il collo» al proprio motore che, subito dopo avere passato il traguardo, ha palesato concreti segni di affaticamento. Sbuffando in maniera assai coreografica. In crescendo anche Vito Veninata con la Chevron B 21 due litri e il palermitano «Popsy Pop», quinto assoluto con l'AMS 1000 con cui sette giorni prima Giampaolo Ceraolo ha conquistato

l'assoluto a Pergusa.

Mario De Luca, ai primi contatti con l'AMS 1300 ha ottenuto un prestigioso sesto posto assoluto, precedendo l'ottimo Pino Vassallo col GTA 1600 e il funambolico Roberto Chiaramonte Bordonaro con l'Alpine della Giad Auto.

Questa ventesima «Trapani-Erice», che pure resta una delle più valide e meglio organizzate cronoscalate del Mezzogiorno, ha confermato il lento ma progressivo decadimento delle corse in salita. Dai quasi 250 iscritti infatti solo 128 sono poi diventati i partenti effettivi, contro le cifre ben maggiori degli anni passati.

Giulio Mangano

## In una scarpata DE LUCA dopo le verifiche

ERICE - Sono migliorate, nel corso della giornata di domenica, le condizioni del pilota palermitano Paolo De Luca, 33 anni, rimasto ferito in maniera assai grave sabato mentre si recava, dopo aver effettuato le operazioni di verifica col suo GTA Alfa Romeo, al percorso di gara della Trapani-Monte Erice cui avrebbe dovuto prendere parte. De Luca, che al momento dell'incidente era comprensibilmente senza casco e con le cinture di sicurezza slacciate, era finito capottando in una scarpata riportando uno stato comatoso da grave trauma cranico, una ferita alla regione occipitale e contusioni multiple con fratture varie.

Vista la gravità del suo stato, dopo una prima sosta all'ospedale Sant'Antonio di Trapani, Paolo De Luca è stato trasportato all'ospedale civico di Palermo dove i medici del reparto rianimazione hanno iniziato le terapie più adatte.

Domenica sera, pur permanendo la riserva sulla prognosi, i sanitari hanno lasciato trasparire un cauto ottimismo che potrebbe concretizzarsi nei prossimi giorni.

● Un solo reclamo nella Trapani-Erice. Nel Gruppo uno 1150 il secondo arrivato, Di Benedetto, reclamava il primo, Luca, per motore e cambio della sua «128». Morale: la «128» di Luca finiva fuori classifica per irregolarità all'albero a cammes e Di Benedetto dovrebbe diventare primo se, quando termineranno i controlli alla sua vettura, come pare al momento in cui «Autosprint» va in macchina, tutto sarà in regola.

20. Salita del Monte Erice - Gara nazionale di velocità in salita, valida per il Campionato Italiano della montagna - Trapani, 21 luglio

### LE CLASSIFICHE

#### GRUPPO 1 - TURISMO DI SERIE

Classe 1000: 1. «Rincione» in 5'32"9, media 72,129 kmh; 2. «Sandro» 5'33"8; 3. Falco 5'37"9; 4. Agosta 5'38"4; 5. Lombardo 5'38"5; 6. Files 5'47"8 (tutti su Autobianchi A 112 Abarth).

Classe 1150: 1. Giuseppe di Benedetto in 5'35"5, media 71,532; 2. Di Cristofalo (tutti su Fiat 128 coupé).

Classe 1300: 1. «Chivas» (Simca 1000 Rallye 2) in 5'12"4, media 76,862 kmh; 2. Virzi (Simca 1000 Rallye 2) 5'17"1; 3. Picciurro (Simca Rallye 2) 5'18"9; 4. Cordaro (Simca 1000 Rallye 2) 5'19"5; 5. Trizzino (Simca 1000 Rallye 2) 5'42"8; 6. Manno (Simca 1000 Rallye 2) 5'43"5; 7. Montalbano (Alfa Romeo GT Junior) 5'46"6; 8. Bileci (Fiat 128 coupé) 5'52"5; 9. Ciaccio (Renault) 5'57"8.

Classe 1600: 1. Giuseppe Mascari (Fiat 128 sport) in 5'46"1, media 69,378.

Classe 2000: 1. Antonio Ariotti in 5'07"9, media 77,986 kmh; 2. Giorlando 5'21"1; 3. Pisani 5'48"1 (tutti su Alfa Romeo GTV).

#### GRUPPO 3 - GRAN TURISMO DI SERIE

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito in 5'17"8,

media 75,556 kmh; 2. Amico 5'22"6; 3. «Ameri X» 5'23"1; 4. Mirota 5'37"9; 5. Ravalli 5'47"8 (tutti su Lancia Fulvia HF).

Classe 1600: 1. Mario Lauro (Fulvia HF) in 5'31"7, media 72,390 kmh; 2. Barraja (Alpine Renault) 5'33"1; 3. Mascari (Fulvia HF) 5'41"1.

Classe 2000: 1. Damiano Canzoneri (Fiat Abarth 124) in 5'07"9, media 77,986; 2. Fatta (Alpine Renault) 5'12"8; 3. Verso (Fiat Ab. 124) 5'16"9; 4. «Vittorio» (Alfa Romeo Duetto) 5'36"4.

Classe oltre 2000: 1. Silvestre Semilia (Porsche 911) in 5'00"4, media 78,624 kmh; 2. Virgilio (Porsche 911) 5'10"1; 3. Scaramozzino (Dino) 5'36"4.

#### GRUPPO 2 - TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Felice Fatebene 5'41"8, media 70,251 kmh; 2. Cavezzale 5'46"9; 3. Gianquinto 5'55"5; 4. Maltese 5'57"2; 5. Minore 6'00"1; 6. Peraino 6'00"1; 7. Polizzi 6'07"9; 8. Magro 6'14"3; 9. Lungari 6'19"4; 10. Cangemi Leonardo 6'44"9 (tutti su Fiat 500).

Classe 600: 1. Salvatore Di Giacomo in 5'30"5, media 72,653 kmh; 2. Fina 5'32"0; 3. La Pera 5'43"1; 4. Alduino 5'55"1; 5. Nottbartolo 6'00"1; 6. Saluto 6'08"0; 7. «Ormat» 6'10"9; 8. Gioncardi 6'25"5 (tutti su Fiat Abarth 595).

Classe 700: 1. «Hearth Mad» in 5'10"6, media 77,308 kmh; 2. Marchese 5'11"2; 3. Papalia 5'21"2; 4. Marrone 5'21"7; 5. Corti 5'31"1; 6. Monteleone 5'33"8; 7. Caratuzolo 5'38"9; 8. «As Saqali» 5'51"8 (tutti su Fiat Abarth 695).

Classe 850: 1. Roberto Villa in 5'12"9, media 76,740 kmh; 2. Pocarobba 5'39"0; 3. Covais 5'53"1 (tutti su Fiat Abarth 850).

Classe 1000: 1. Santo Famoso in 5'02"1, media 79,509 kmh; 2. Oddo 5'04"9; 3. Clemente 5'10"5 (tutti su Fiat Abarth 1000).

Classe 1150: 1. Francesco Russo (Fiat 128) in 5'18"5, media 75,390 kmh.

Classe 1300: 1. Salvatore Mannino (Alfa Romeo GT Junior) 5'09"9, media 77,483; 2. Sabato (Fiat 128 coupé) 5'33"1.

Classe 1600: 1. Giovanni La Mantia in 4'54"4, media 81,562 kmh; 2. Romano 4'57"1; 3. Trapani 5'08"8 (tutti su Alfa Romeo GTV).

Classe 2000: 1. Rosario Vittoria (Ford RS) in 5'27"9, media 73,229 kmh.

#### GRUPPO 4 - GRAN TURISMO SPECIALE

Classe 1000: 1. «Athos» (Fiat Abarth OTS) in 5'34"1, media 71,870 kmh; 2. Boschi (Fiat 850 spider) 6'16"6.

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Fulvia Sport) in 4'44"1, media 84,549; 2. Bonventre (Fulvia HF) 4'47"9; 3. Rosalia (Fulvia Sport) 4'52"7; 4. Casiglia (Alpine) 4'59"1; 5. Lo Iacono (Fulvia HF) 7'05"1; 6. Bruno (Fulvia HF) 8'05"1.

Classe 1600: 1. Giuseppe Vassallo (AR GTA) in 4'37"8, media 86,436 kmh; 2. Mirto (AR GTA) 4'46"4; 3. Celestino (AR GTA) 5'11; 4. Evola (Fulvia HF) 5'33"1.

Classe 2000: 1. Antonino Guagliardo in 5'07"9, media 77,986 kmh; 2. Guido Garuffi 5'27"1 (tutti su Porsche 911).

#### GRUPPO V - SPORT

Classe 1000: 1. Amodeo (Dallara) in 4'29"9, media 88,966 kmh; 2. «Popsy Pop» (AMS) 4'32"1; 3. Centonze (AMS) 4'42"6; 4. Scaleria (Abarth) 5'12"5.

Classe 1300: 1. Mario De Luca (AMS) in 4'34"2, media 87,551 kmh; 2. Pastorello (Dallara) 4'45"1; 3. Medaglia (Abarth) 4'50"9.

Classe 1600: 1. Renato Cilia (Chevron) in 4'39"4, media 85,941 kmh; 2. Battistiol (Cobra) 5'02"1; 3. «Diablo» (AR Pastorello) 5'15"7.

Classe 2000: 1. Angelo Giliberti (Chevron B23) in 4'03"1, media 98,814 kmh; 2. «Amphicar» (Chevron B23) 4'07"2; 3. Veninata (Chevron B23) 4'30"5.

Classe 3000: 1. Giuseppe Pizzo (Porsche) in 5'40"7, media 70,478 kmh.

#### CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Angelo Giliberti (Chevron B23) in 4'03"1, media 98,814 kmh; 2. «Amphicar» (Chevron B23) 4'07"2; 3. Giuseppe Amodeo (Dallara) 4'29"9; 4. Vito Veninata (Chevron B23) 4'30"5; 5. «Popsy-Pop» (AMS 1000) 4'32"1; 6. Mario De Luca (AMS 1300) 4'34"2; 7. Giuseppe Vassallo (Alfa Romeo GTA) 4'37"8; 8. Bordonaro Chiaramonte (Alpine) 4'38"3; 9. Renato Cilia (Chevron 1600) 4'39"4; 10. Giacomo Centonze (AMS 1000) 4'42"5.

# I centomila della SILA affascinano

COSENZA - «Piloti tedeschi dire tutto excellent. No tornare, sicher». Con queste parole Mander ha espresso la soddisfazione dei piloti tedeschi all'atto della premiazione ufficiale della 25. Coppa della Sila europea, quasi a voler ricompensare gli organizzatori dell'AC Cosenza per la sconfitta del pilota di casa, quel Mimmo Scola che forse ancora non dorme la notte per il dispiacere di non aver vinto. Anche Mieusset, in un primo tempo molto polemico per la sconfitta inflittagli da Nesti, ha espresso la ferma intenzione di ritornare per prendersi una rivincita.

Tutto dunque è finito bene, anzi benissimo perché l'entusiasmo del pubblico immenso, ottantamila?, centomila?, si è riversato sugli organizzatori e sui piloti, spingendoli a fare meglio ad ogni minuto. Sembrava, ad un certo momento di assistere ad una gara in circuito visto che la superstrada di servizio, che permetteva ai piloti di scendere da Montescuro alla partenza in pochi minuti, consentiva agli stessi turni di prove supplementari.

Le vetture passavano fra vere muraglie umane (la foto che pubblichiamo ne dà un chiaro esempio), ma non si è dovuto registrare alcun incidente per la sorveglianza delle forze dell'ordine e dei bravi commissari di percorso che il direttore di gara, dott. Rosa, ha istruito.

## Ha vinto in bellezza (ma senza record) in ALTA GARFAGNANA NESTI da... rallysta sul «sapone»

LUCCA - Un pittoresco percorso al quale la fama turistica e il riposante belvedere hanno tolto l'asprezza selvaggia che lo distingueva ai tempi delle strade polverose e dei rari viandanti, un tracciato severo e tecnicamente impegnato con la sua varietà di curve, di allunghi e di pendenze sotto una coltre di raso azzurro senza una grinza. In questo ambiente naturale nato apposta per offrire ai turisti un'oasi di pace e di riposo, la 4. Coppa Garfagnana ha scritto uno dei capitoli più belli della sua storia. Qui Mauro Nesti ha condotto la sua Lola BMW in vetta alla rispettabile media di 107,930

Egli ha detto: «Sono contento perché quando si vince una gara si è sempre felici ed è inutile stare a recriminare, ma certo non mi sento tanto soddisfatto. Non ho potuto "pestare" fino in fondo perché la sede stradale causa l'enorme quantità di olio sparso dalle vetture turismo e granturismo che hanno avuto incidenti al motore, era diventata come sapone e mi faceva compiere certe sbandate da rally per cui non ho tentato di battere il tempo ottenuto in prova: 4'43"».

Nesti ha così chiuso di forza e in bellezza una competizione molto movimentata, impegnata, sempre mutevole e soprattutto molto severa per i candidati all'alloro assoluto. Non c'è stato un attimo di riposo, non c'è stato un attimo di rilassamento. La classifica in tal senso può assumere le caratteristiche di una esauriente e cristallina riprova ed equivale per il pilota della Nettuno ad un attestato di bravura, ad un papirino di laurea. Nella scia prepotente e limpida di Nesti ci mettiamo infatti Anastasio, Savoldi, Cocchetti, Paleari, «Ragastas», tutti piloti che fanno parte della squadra delle guardie nobili dell'automobilismo italiano in salita.

Non ci si può risparmiare il minuto di indugio necessario per ricostruire la corsa: gli schemi tecnici e logici in generale vengono impostati e chiriti alla fine di una competizione. Occorre parlare, sia pure per poco, di quasi tutti i partecipanti perché in queste competizioni gli interessi sono molteplici e dimenticarsene per l'assoluto non sarebbe per nulla esatto. Si tratta di ricordare macchine ottimamente preparate, impegno di piloti per una corsa che li ha impegnati senza respiro. Non si potrà quindi dimenticare lo spettacolo offerto dal bresciano Savoldi che con la sua Abarth Osella 1600 si è inserito vincendo la sua classe e il terzo posto assoluto. E ancora il tricolore «Ragastas», impostosi nella 1000 gruppo 5; Giovannelli, vincitore della 1300 sport; Govoni e Ci-

priani, dominatori dei gruppi 4 e 2. E subito dopo questi, che sono stati i veri dominatori della gara lucchese, si sono fatti onore i vincitori di classe Pasetti (500), Rossi (600), Nocchi (700), Scalabrini (850), Delta (1000), Aquilini (1150), Capponi (1300), Ghilardini (1600), Ricci (oltre 2000) del Gruppo 2; Bagnoli (1000), Chieli (1300), Mediai (1600) e Mabretto (2000) del Gruppo 4.

Nel pomeriggio di sabato, subito dopo le prove, si è svolto il Trofeo «Ansano Cecchini», valevole per lo Challenge FISA Gruppi 1 e 3 piloti del girone centro. Ha vinto senza regalare niente a nessuno, dominando con perizia sull'asfalto reso scivolosissimo dalla pioggia, la potenza esuberante della sua De Tomaso Pantera, il portacolori della Nettuno, Moreschi.

Nel Gruppo 1 il miglior tempo è stato ottenuto dall'aretino Chimenti che ha vinto con una Simca R2, favorito per il ritiro (rottura della frizione) del suo più diretto avversario Bocconi, ed è salito in vetta in 6'10"9 alla media di 82,904 kmh, vincendo di misura.

Nella classe 850 Peroni ha chiaramente demolito la nutrita schiera di piloti avventi lo stesso tipo di vettura migliorando sensibilmente il tempo delle prove. La 1000 ha confermato le previsioni della mattina con la vittoria di Compagnoni. Nelle 1150 il senese Betti è stato autore di una prestigiosa cronoscalata e il tricolore Bottazzi, che in prova aveva ottenuto il miglior tempo, doveva cedere le armi e accontentarsi della piazza d'onore davanti al consocio Giorgi. Nella 1600 notevolissimo il tempo del tricolore Compagnoni che non aveva difficoltà ad aggiudicarsi il successo. Nella 2000 il reatino Ceci, sovvertendo le previsioni, aveva la meglio sul favorito «Il Liscio». Nel Gruppo 3, detto del vincitore assoluto Moretti, vittoria del favorito Chianucci davanti a Guerisoli nella 1300, mentre nella 1600 il duello fra Salvatori e Cipriani, iniziato nel corso delle prove, è proseguito in gara concludendosi con la vittoria del primo. La pioggia, iniziata a cadere, ha indotto i piloti delle classi maggiori ad una guida prudente in quanto in certi punti il percorso era asciutto mentre in altri era bagnato.

Carlo Burlando

IV Coppa Alta Garfagnana - Gara nazionale di velocità in salita - Lucca, 21 luglio.

### LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

Classe 850 - (tutti su Fiat 850) 1. Giulio Peroni 6'49"1, media 74,798; 2. Claubar

6'53"7; 3. Boneci 6'59"4; 4. Tortoroli 6'59"8; 5. Lucenti 7'00"9; 6. Ghini 7'08"1; 7. Boanini 7'09"3; 8. Taccola 7'18"1.

Classe 1000 - (tutti su A. 112 Abarth): 1. Paolo Compagnoni 6'34", media 77,664; 2. Guidetti 6'38"; 3. Renzi 6'44"; 4. Bisio 6'46"7; 5. Ferrari 6'47"9; 6. Coppi

Classe 1150 (tutti su Fiat 128 coupè): 1. Franco Betti 6'26"4, media 79,192; 2. Bottazzi 6'28"1; 3. Giorfi 6'29"3; 4. Santini 6'47"8; 5. Donnini 6'49"2; 6. Bianchi 6'56"4; 7. Tegami 6'56"6; 8. Govoni 7'09"7.

Classe 1300: 1. Mirko Chimenti (Simca) 6'09"1, media 82,904; 2. De Santis (Simca) 6'17"8; 3. Menichetti (Simca) 6'18"; Chianucci (Simca) 6'18"2; 5. D'Elia (Simca) 6'20"4; 6. Rossi (Simca) 6'21"5; 7. Benediti (Simca) 6'28"3; 8. Pierantoni

Classe 1600 - 1. Nino Campani (A.R. GTJ) 6'15"2; media 81,556; 2. Bettazzi (BMW) 7'20"8.

Classe 2000 - 1. Renzo Ceci (A.R. GT) 6'11"8, media 82,302; 2. «Il Liscio» (A.R. GT) 6'14"8; 3. Bettati (A.R. BT) 6'17"4.

### GRUPPO 3

Classe 1300 - 1. Chianucci (Lancia HF) 6'17"9, media 80,973; 2. Guerisoli (HF) 6'24"7; 3. De Zan (HF) 6'45"6; 4. Coscioni (HF) 6'53"1; 4. De Laurentis (Fiat X-1.9) 6'59"9; 6. Parucchi (HF) 7'11"5; 7. Gentile

Classe 1600 (tutti su Alpine Renault): 1. Attilio Salvatori 5'47"8, media 87,981; 2. Cipriani 5'48"7; 3. Baso 5'55"4; 4. Cargo 6'03"7; 5. Fioravanti 6'10"1; 6. Laschi 6'25"5; 7. Buastavigna 6'44"7.

Classe 2000 - 1. Dal Ben (Fiat 124) 6'21"5, media 80,209; 2. Siena (Fiat 124) 6'24"9; 3. De Vivo (Lancia Beta) 6'30"9; 4. Mochi (Opel GT) 6'35"3; 5. Ravaioli (Lancia Beta) 6'48"9; 6. Volpi (Fiat 124) 7'20"8.

Classe oltre 2000 - 1. Luigi Mareschi (Pantera) 5'42"5, media 89,343 2. Calò (Pantera) 6'17"3; 3. Lara (Porsche 911) 6'27"3.

### GRUPPO 2

Classe 500 - 1. Manlio Pesetti (Fiat 500) 6'36"9, media 77,097; 2. Aliboni (Fiat 500) 6'43"3; 3. Razzolino (Giannini) 6'45"1; 4. Brancioli (Fiat 500) 6'47"6; 5. Bacci (Fiat 500) 6'51"4; 6. Bucci (Giannini) 7'06"8; 7. Badanzi (Giannini) 7'23"5; 8. Lari

Classe 600 - 1. Libero Rossi (Giannini) 6'18"1, media 80,781; 2. «Popping» 6'25"6; 3. Rafanelli 6'29"5; 4. Ricci 6'34"2; 5. Terracina 6'34"3; 6. Mediani (Abarth 595) 6'35"7; 7. Vapito (Giannini) 7'10"9; 8. Castagnoli (Abarth) 7'52"8.

Classe 700 - 1. Walter Nocchi (Abarth) 6'06"3, media 83,538; 2. Betti (Giannini) 6'07"9; 3. Baldi (Giannini) 6'28"7; 4. Maggi (Abarth) 7'04"1; 5. Lorenzini (Giannini)

Classe 850 (tutti su Abarth - 1. Sergio

Scalabrini 6'02"9, media 84,320; 2. Bagliardi 6'12"5; 3. Landi 6'19"1.

Classe 1000 (tutti su Abarth) - 1. Delta 5'34"1, media 91,589; 2. Rosati 6'14"7; 3. Baggiani 6'27"; 4. Bisio 6'39"3; 5. Sartori (Fiat 1000) 6'53"8.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128) - 1. Gigi Aquilini 5'47"2, media 88,133; 2. Bommartini 5'50"9; 3. Boggi 5'52"1.

Classe 1300 - 1. Paolo Capponi (A.R. GTA) 5'43"7, media 89,159; 2. Del Bello (Mini Cooper) 5'50"; 3. Toli (A.R. GTA) 5'59"; 4. Pipino (Morris Cooper) 6'37".

Classe 1600 - 1. Franco Ghilardini (Escort) 5'39"4, media 90,159; 2. Campagni (A.R. GTJ) 6'12"5; 3. Turi (A.R. GTJ) 6'31"6; 4. Fabbri (Renault) 6'52".

Classe 2000 - 1. Federico Cipriani (BMW) 5'33"7, media 91,699; 2. Sacchini (A.R. GTAm) 5'35"4; 3. Tabacco (A.R. GTAm) 5'37"6; 4. Guarducci (Opel Ascona) 6'16"7; 5. Riccardi (Ascona) 6'25"3; 6. Gardellini

Classe 3000 - 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 6'07"8, media 83,197.

### GRUPPO 4

Classe 1000 - 1. Umberto Bagnoli (Hillman) 7'56"4, media 64,231.

Classe 1300 - 1. Odoacre Chieli (Fulvia C.) 6'06"5, media 83,492; 2. Dal Maso (Fulvia C.) 6'44"6.

Classe 1600: 1. Giampietro Madiai (Fulvia) 5'40"3, media 89,920; 2. Niccolini (A.R. GTA) 5'58"4.

Classe 2000: 1. Mauro Mabritto (Porsche GT) 6'16"5, media 81,274; 2. Bolla (Renault Alpine) 6'42"8.

Classe oltre 2000 - 1. Odoardo Govoni (Pantera) 5'28"1, media 93,264; 2. Baldi (Ferrari Daytona) 6'21".

### GRUPPO 5

Classe 1000 - 1. «Ragastas» (Dallara) 5'10"1, media 95,894; 2. York (Abarth) 5'25"; 3. Maggiorelli (Abarth) 5'27"; 4. Gonfiotti (AMS) 5'27"8; 5. Rahan (AMS) 5'31"6; 6. Stefanelli (AMS) 5'32"5; 7. Bianucci (Abarth) 5'33"3; 8. Piazzadori (Bal-lasi) 5'39"; 9. Vanducchi (Dallara) 5'43"9; 10. Puccini (Puccini) 5'43"2; 11. Sgattoni

Classe 1300 - 1. Gabriele Giovannelli (Abarth) 5'25"8, media 93,922; 2. Berretti (Dallara) 5'29"8; 3. Mascalero (Fiat Scotti)

Classe 1600 - 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 5'08"9, media 99,157; 2. Roberto (Lola) 5'19"9; 3. Lucal (Chevron B21) 5'39" e 6; 4. Nicolosi (Chevron 1600) 5'51"; 5. Basile (A.R.) 6'08"8.

Classe 2000 - 1. Mauro Nesti (Lola-BMW) 4'45"5, media 107,930; 2. Nastasio (Chevron (B 23) 4'53"9; 3. Cocchetti (Chevron B 21) 5'10"7; 4. Facca (Porsche) 5'40".

Classe fino a 3000 - 1. Emilio Paleari (Lancia Stratos) 5'18"9.

# FRANCIA mattatore F.3

**KOBLENZ** - L'italiano Giorgio Francia, grazie alle vittorie riportate nella sesta e nella settima prova del Trofeo POLIFAC F. 3, guida ora con nettissimo margine di vantaggio la graduatoria generale del trofeo, avendo compiuto un decisivo passo avanti verso l'affermazione finale. Nella sesta prova, quella dell'AVUS (della quale abbiamo dato soltanto notizia circa la vittoria del nostro bravissimo rappresentante), Francia fu indubbiamente facilitato dalla grave avaria che aveva colpito in prova il motore della vettura del suo più diretto avversario Dieter Kern, ma ad Hockenheim egli ha ribadito la sua attuale superiorità sui più forti piloti della F. 3 europea, andando a vincere una gara nel corso della quale Hans Binder e Dieter Kern hanno tentato ripetutamente di « metterlo sotto » con una tattica che doveva servire a non dargli respiro. Ma Francia ha debellato tutti e sia l'austriaco che il tedesco hanno dovuto dichiararsi

vinti ed accontentarsi di giungere alle spalle del leader.

Restano ancora tre gare per il compimento della sfida, a Kessel-Kalden il 18 agosto, a Mainz-Finthen il 1. settembre e al Nurburgring l'8 dello stesso mese: a meno di imprevedibili colpi di scena o di una mala sorte arcigna che vada a colpire il nostro portacolori, Giorgio Francia dovrebbe portare in Italia assieme al Trofeo POLIFAC anche una vittoria veramente qualificante.

All'AVUS, dietro Francia si classificarono ~~Conny Andersson, Horst Lange, Svesson, Maring, Hansson, Brack, Wallin, Sigurdsson e Breidstein;~~ ad Hockenheim alle spalle dell'italiano si sono piazzati, come abbiamo detto ~~Binder e Kern,~~ seguiti da Ribeiro, Van Preussen e Heinz Lange.

Attualmente Giorgio Francia guida la classifica del Trofeo con punti 8.200, seguito da Dieter Kern con 5.500 e Willy Deutsch con 3.800.



Ecco i dominatori del Giro di Gran Bretagna, Avon Tour: a sinistra Gerry Marshall giunto secondo e il vincitore della gara, il biondo, Roger Clark



**MILANO** - KETTY SCUTELLA' è fermamente decisa a seguire le orme di Lella Lombardi. Dopo essersi brillantemente affermata nelle gare sprint dell'Autotorneo Italiano 1973, conquistando il titolo di campione della classe 1000 cc, e capeggiando in questo momento la classifica 1974 dello stesso torneo, la giovanissima Ketty è pronta al gran balzo. Fra pochi giorni, infatti, esordirà in Formula Monza, con i colori della scuderia Escotette, cimentandosi nel Trofeo Cadetti AGIP le cui affollatissime prove si svolgono in notturna all'autodromo di Monza.

## FITZPATRICK euroleader GT dopo Hockenheim

**HOCKENHEIM** - John Fitzpatrick ha vinto al volante della rossa Porsche Carrera la quarta prova del campionato Europeo GT disputata sul veloce circuito tedesco: con questa prova l'inglese si trova nettamente al comando della classifica con 41 punti davanti a Schickentanz che ne ha 32, e Keller con 27, poi vengono Ballot Lena con 26, Bertrams 23, Haldi 19 e il nostro Bonomelli con 14 punti.

La gara è stata molto bella e incerta, soprattutto per le mutevoli condizioni atmosferiche che hanno giocato il solito tiro a quelli che avevano montato pneumatici «intermedi» confidando nella pista bagnata.

Già dalle prove si era posto questo problema: la prima sessione si svolgeva con pista completamente asciutta, mentre la seconda era decisamente più lenta appunto per la fitta pioggia caduta. Il giorno della gara grande dilemma, con pista bagnata-umida e grossi nuvoloni che non promettevano nulla di buono.

Molto intelligentemente il direttore di corsa decideva di lasciare compiere un giro a tutti i concorrenti affinché potessero decidersi sul tipo di gomma da montare e di concedere per questa ope-

razione una decina di minuti. Al via quindi Fitzpatrick, Keller, Schickentanz e Bonomelli decidevano per gomme intermedie, mentre Schenken, Ballot Lena e Haldi osavano con le slicks. Naturalmente nei primi giri (la corsa si svolgeva su 25 giri) erano avvantaggiati coloro che avevano le intermedie: si portava subito al comando Fitzpatrick davanti a Schenken e Bonomelli, che mantenevano queste posizioni per i primi 5 giri. Poi man mano la pista si asciugava e iniziavano i problemi per coloro che avevano scelte le gomme intermedie: Fitzpatrick che pure aveva un buon margine di vantaggio (circa 30") resisteva all'attacco degli avversari e concludeva vittorioso. Molto buona anche la gara del nostro Bonomelli, che terminava settimo assoluto, mentre l'altro italiano «Gero», unico al volante di una vettura non Porsche, la Pantera De Tomaso, doveva accontentarsi del 17. posto a due giri dal vincitore.

**EURO GT A HOCKENHEIM** - Gara internazionale valevole come quarta prova del Campionato Europeo Gran Turismo - Circuito di Hockenheim - 14 luglio 1974

### LA CLASSIFICA

1. John Fitzpatrick 58'57"4, media 172,7 kmh;  
2. Schickentanz 58'57"9; 3. Schenken 59'08";  
4. Haldi 59'20"2; 5. Keller 59'24"5; 6. Ballot Lena 59'45"1; 7. Bonomelli 59'49"5; 8. Che-neviere 1.00'30"5; 9. Leder 1.02'06"4; 10. Harwig a 1 giro (tutti su vetture Porsche Carrera). **Giro più veloce:** Schickentanz in 2'18"3, media 176,7 kmh.



## LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

**LONDRA** - Dopo aver detto, e scritto, che avevo rinunciato a partecipare all'Avon Tour of Britain con Scheckter, ho invece finito per farlo!

Il mio ultimo ricordo è di avere visto il pilastro di cemento di un cancello precipitarsi letteralmente verso di me, a una velocità superiore ai 140 orari, mentre sedevo nella Capri 3000 GT Adlards-Elf con Jody. Non l'abbiamo urtato. A suo tempo, la nostra fine è sopraggiunta dopo 25 ore filate di rally, quando le ruote posteriori della Capri si sono bloccate in frenaggio abbordando la curva dell'Old Hall, quella di destra in fondo al rettilo dei boxes a Oulton Park. Jody è slittato all'indietro per un bel po', tentando di salvare la vettura, prima di andare a sbattere contro la barriera. Ha detto che quando aveva capito che non c'era possibilità di evitare l'urto, si era puntellato con la testa in avanti per evitare il contraccolpo, ma nel momento in cui è successo, l'urto è stato così violento e improvviso da dare l'impressione che « qualcuno era arrivato a batterti una gran botta sulla schiena, senza che ti fossi accorto della sua presenza... ». La parte posteriore destra della Capri era contorta al punto da arrivare quasi al finestrino posteriore, ma a parte un lieve accenno d'irrigidimento al collo, che prevedeva sarebbe stato più forte l'indomani mattina, e a parte la mortificazione per avere rovinato la vettura e le possibilità del team nella gara, Jody era illeso.

Price, uno dei meccanici dell'Adlards, stava cercando di raddrizzare la coda contorta della Capri quando ha scoperto una lunga, stretta scatola di cartone dall'aria molto malconcia. « Guardate qui — ha detto tirandola fuori dai rottami — Ci avevano assicurato che era un parabrezza infrangibile, per emergenza. Portiamolo indietro e diciamo che era a pezzi quando l'abbiamo tolto dalla scatola ».

Durante un giorno e una notte di gara questo meccanico e il suo compagno ci hanno aiutato a tirare avanti, sia dal punto di vista meccanico che morale. Pareva che fossero sempre sotto la vettura occupati a saldare un pezzo nella parte posteriore, che si rompeva sempre in un punto diverso, finché finalmente ne hanno fatto arrivare uno nuovo da Londra che hanno montato il sabato mattina, oltre

## Contro un cancello con JODY

a nuove pastiglie dei freni. Insomma ci hanno dato praticamente tutta una parte posteriore nuova, per iniziare la giornata. Il peccato è che quella giornata è finita verso le dieci e un quarto del mattino, dopo tanto lavoro. Si direbbe che i meccanici appartengono a una razza diversa da quella dei piloti in qualsiasi branca dello sport automobilistico, però altrettanto abili nel loro campo. I nostri « ragazzi » si assicuravano che dopo una prova speciale in piena notte la vettura fosse ancora intera, poi si ammuchiavano nella loro sovraccarica e scricchiolante Granada Estate, la « nonnina », filando via per guidarci lungo la strada, mentre il mio coéquipier dormiva sopra la mappa del percorso.

Non dò il resoconto della gara, che conoscete già, ma parlerò di Scheckter la cui specialità, naturalmente, doveva essere la velocità che avrebbe tenuto nelle prove in circuito, mentre si ammetteva (cosa in cui speravo in segreto) che sarebbe stato più lento nei tratti speciali. Lui cercava di trarre il massimo della velocità dalla Capri in pista, ma per motivi che non abbiamo mai scoperto la nostra vettura non teneva il ritmo di alcune altre. Nei tratti speciali, quando Scheckter in teoria avrebbe dovuto essere attardato (perché non si può pretendere che dei debolucci piloti da grand prix siano bravi in roba del genere) riguadagnava invece tempo a mucchi e, grazie ai suoi tempi, a Norwich e a Ingrete Farm eravamo noni, su 101 vetture, arrivati per di più a fare ancora meglio, prima che Jody urtasse a Oulton Park. Prima di partire mi ero accordato con lui che la nostra tattica avrebbe seguito il concetto della « sopravvivenza prima del successo », ma evidentemente Jody se n'è completamente dimenticato, mentre ci schieravamo per le prove speciali, col casco in testa e il motore che rombava, ascoltando il « direttore della prova » fare il « count down ».

Jody è scattato facendo stridere i pneumatici e la vettura vibrava, pronta per la battaglia. La prima curva la peggiore, perché l'abbordavamo sempre ad una velocità incredibile e non ero mai sicuro che il cervello sud africano di Jody avesse visto se la freccia era rossa (destra) oppure gialla (sinistra) e che direzione indicava. La frenata arrivava all'ultimissima frazione

La vittoria nel G. P. inglese ha ripagato

quella... delusione nell'AVON TOUR

# SCHECKTER più lento in pista che da... rallyista



Tony Dron precede Brian Culcheth, uno dei favoriti, ma poi ritiratosi, nel corso della prova a Cadwell Park. Tony Dron si è classificato al 5.º posto

di secondo ed era decisamente brusca, unita a un sibilante cambio a una marcia più bassa e a un immediato mutamento di direzione, seguito da un'altra avventura finita in pochi secondi, che sembrava però avere richiesto ore. Non era soltanto pauroso, era bello. La Capri non era la vettura ideale, per quel tipo di lavoro un po' «teso», ma a Norwich eravamo quarti ex aequo con la Capri di Boyd-Davenport, la macchina che Jody cercava sempre di superare.

Una troupe di operatori cinematografici ha deciso di mettere Jody «in sonoro» durante la tappa di Norwich, su strade in cemento, terra e ghiaia; gli hanno applicato una specie di piccolo dispositivo «Watergate» che trasmetteva tutto quello che diceva alla torretta ove si girava il film. In seguito i componenti la troupe hanno detto che la conversazione prima e dopo era molto «colorita» (se non sbaglio hanno usato la parola «sconcia») ma durante la prova vera e propria Jody non ha mai aperto bocca. Lui stesso dice che ricorda di avere pronunciato una sola parola, quando abbiamo messo la fifa addosso a un palo della luce elettrica e io ho osservato con calma: «C'è mancato poco, eh?». Aveva perfezionato l'arte (o accadeva per caso?) di infilare le Capri entro stretti passaggi oltre cancelli, con la parte anteriore che scodinzolava, tutte manovre probabilmente normali per rallyisti con esperienza, ma per dei novellini come noi due è stato molto eccitante.

Le frecce sistemate nei tratti speciali dovevano indicare se le curve erano a destra, o a sinistra, o se c'era un rettilineo e questo era preannunciato da una freccia verde che puntava verso il cielo. Non

riuscivo mai a convincere Jody che non significava «a tavoletta».

Uno dei racconti sul Tour che mi è piaciuto è stato quello dell'incidente che ha fatto spacciare la parte posteriore dell'Escort di Clive Baker contro uno dei pilastri di un cancello a Ingestre. Clive aveva un coequipier-navigatore svedese che dava istruzioni durante le prove speciali («curva a destra di 90°», e così via) come fanno i piloti con esperienza, ma oltre a questi consigli ha fornito anche una concreta assistenza che Clive non aveva previsto. Proprio mentre si avvicinavano all'ingresso di un cancello con un minimo di adesione, ma con un massimo di possibilità di farcela, il coequipier ha deciso di afferrare il freno a mano per dare una miglior traiettoria alla vettura. Urto.

I rallyisti in complesso sono stati cordiali, come del resto hanno fama di essere. Io sono rimasto perfino un poco imbarazzato, per l'aiuto e gli amichevoli consigli che ci venivano continuamente dati. Mi piacerebbe pensare che se un rallyista di primo piano facesse un'unica sortita in un Grande Premio sarebbe altrettanto bene accolto. So che le circostanze sarebbero diverse, però credo che lo sarebbe anche l'accoglienza che gli verrebbe riservata. Mike Broad, coequipier di Fall sulla Opel che ci precedeva, non faceva che controllare per vedere se ci occorreva qualcosa, o ci chiedeva se volevamo riposarci e, anziché studiare la mappa, limitarci a seguire loro. Cose che si apprezzano e anche se i ricordi della vera e propria partecipazione alla lotta su quei tratti speciali probabilmente non mi daranno la tentazione di gareggiare di nuovo in un rally.



La prova speciale Eppynt, che apre le prove su sterrato dopo quelle in pista, è stata decisiva: Roger Clark se l'è aggiudicata con bella sicurezza

LONDRA - Come avevamo detto, torniamo sull'Avon Motor Tour of Britain, gara che dopo non essere stata presa molto sul serio si è invece rivelata abbastanza interessante per darne, appunto, una seconda «puntata».

L'anno scorso si trattò di una corsa «esplorativa» della durata di tre giorni (fu vinta da Hunt su Camaro), che da vari punti di vista ebbe molto successo, la critica maggiore consistendo nel giudizio che favoriva i piloti da circuito a spese dei rallyisti. Quest'anno si voleva allungarla, renderla più ambiziosa ed appetitosa, per attirare un maggior numero di forestieri, ma purtroppo il programma naufragò nei tetri mesi della crisi invernale.

Le iscrizioni rappresentavano i due mondi: circuito e rallies. C'era Hunt che aveva minacciato di dare forfait perché era trapelata la notizia in anticipo dell'iscrizione della sua Vauxhall Magnum e c'è stata una discussione dietro le quinte a proposito della Capri tre litri iscritta per Scheckter, riguardante il risalto che poteva essere dato all'Elf, sulla vettura.

I favoriti naturalmente erano gli assi inglesi dei rallies Clark su Escort e Fall su Opel e ormai sapete già che ha vinto Clark e che Hunt si è ritirato a Cadwell Park, comunque la gara ha cominciato a delinarsi all'arrivo a Snetterton per le prove notturne. Proprio sul circuito di Snetterton Spice è andato a sbattere con la sua Capri contro una barriera Armco, ha forato, ma ha continuato a gareggiare. Guai (impianto elettrico) anche per Fall che è arretrato al settimo posto, guidando poi con foga per risalire. Lanfranchi, pur lamentandosi che la sua BMW era troppo lenta, ce l'ha fatta a battere Fall per un pelo, in questa prova.

Poi, come si è detto, nel percorso verso Oulton Park, ove si trattava di vero «terreno da rally», Clark ha preso il comando, tradito quindi, come nel 1973, dal circuito di Oulton Park ove per un guasto è arretrato al quarto posto. Nello stesso momento spariva di scena Scheckter, che era stato fra i più veloci nei tratti da rally. «Mi hanno divertito più dei circuiti — ha poi detto Jody —. Ho abbordato una curva troppo velocemente» ha aggiunto un poco avvilito, riferendosi al suo ritiro. Infatti appena le ruote della vettura sono finite sull'erba, umida per la rugiada mattutina, ha perso il controllo della macchina e la Capri è finita, molto danneggiata, contro l'Armco. Il pilota è rimasto illeso e sarebbe bello rivederlo in qualche altro rally, i cui tratti tipici paiono adattarsi molto bene al suo stile.

Da Oulton, passando per Boring, tratto veloce fino a Castle Combe ove si era radunata la più fitta folla mai vista da anni. Qui John Cooper su BMW 3 OCSI è finito in testa-coda contro la barriera demolendo la parte posteriore della vettura al termine del giro di riscaldamento per la corsa della categoria A-B. Intanto finiva di esistere la categoria E, quando ha avuto un guasto la grossa Camaro di Fletcher.

Come si è già detto, su quel circuito si è avuto un magnifico duello fra Lanfranchi e Fall; il compagno di Fall, Hanson, si lamentava della mancanza di potenza del suo motore Commodore, ma ha tenuto la vettura bene in lizza, piazzandosi quarto. Nella categoria C lotta fra Clark e Marshall e tutta la prova è stata di un livello eccezionale.

Dopo un altro tratto da rally (ove Marshall ha dimostrato che ottimo rallyista avrebbe potuto essere) sosta notturna al motel Esso di Bristol, dove c'è stata una discussione fra gli organizzatori circa tempi segnati in circuito, che si è conclusa amichevolmente, con questi risultati: 1. Lanfranchi-Lurat, 2. a parità Clark-Porter e Marshall-White; 4. Handley-Clegg; 5. Dron-Liddon su Triumph Dolomite e via via gli altri.

Finite le prove in circuito, la posizione di Lanfranchi era naturalmente molto minacciata da Clark, mentre le Alfa erano precedute, per la possibilità di ottenere il premio per squadre, dal team ufficiale della Chrysler. Una noterella che può interessare i collezionisti di piccole notizie sullo sport automobilistico: al ventisettesimo posto c'era una Capri pilotata da Hamilton e Rolt, figli dei vincitori della 24 Ore di Le Mans del 1951.



John Handley con la Dolomite Sprint 4. classificato, in azione nella prova speciale, durissima, di Eppynt

Sappiamo già che Lanfranchi ha poi fatto un testa-coda che gli è costato tempo, mentre Clark proseguiva molto veloce verso Eppynt, una zona montagnosa che ha reso chiaro l'esito che avrebbe avuto la competizione. Appunto in quel tratto Marshall ha fatto arretrare Lanfranchi al terzo posto e fra gli altri leaders della tappa precedente, Williams ha avuto un incidente e si è ritirato, illeso, e la Opel di Hanson si è rovesciata; il pilota ha però potuto riprendere la corsa e piazzarsi poi decimo. Fra i conduttori Alfa, come abbiamo già detto, Hilliard ha urtato un cervo, che gli ha fatto perdere tempo, e fra i piloti più attardati si sono verificati numerosi incidenti. Il quinto arrivato, Dron, era l'unico fra i leaders che utilizzava pneumatici costruiti dall'Avon, uno dei principali patrocinatori della corsa, che deve quindi essere un poco delusa.

d. h.

# Negati altri permessi alle gare tipo - EMPOLI? FLAMMINI battezza gli stock

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

EMPOLI - Indubbiamente per il ragioniere Filippo Pola, presidente della FISCAR, che suona per Federazione Italiana Stock Car, quella di domenica 21 luglio è stata una delle giornate più belle; ma non solo per lui, anche per tutti i suoi dinamici collaboratori i quali si sono fatti in quattro per realizzare e portare a termine, qui ad Empoli, la prima prova del campionato nazionale di stock car. Ma dobbiamo ammettere che, se tutto non si accomoderà nei prossimi giorni, questa prova sarà stata la prima e l'ultima. Infatti la gara si è svolta per il rotto della cuffia: pensate che la mattina della gara, alle 11, nessun permesso era ancora nelle mani degli organizzatori ed è giunto solo 15 minuti dopo quando ormai tutto sembrava perduto. La commissione di vigilanza aveva fatto uno strappo alla regola, concedendo il via solo per quest'occasione! Permessi per altre gare del genere, almeno qui ad Empoli, non ci saranno perché questo genere di corse è considerato pericoloso. E pensare che in Inghilterra ne vengono svolte circa 1500 all'anno, con rari incidenti.

Le sorprese sono cominciate il mattino quando sono arrivati Truffo e Flammini, i due giovani piloti di F. 2, con le rispettive mogli che hanno cambiato loro i colori, da azzurrini a « verdini » per far sapere a tutti la rabbia che questi due ragazzi si portano addosso constatando che, dopo la morte di Dragoni, la squadra della F. 2 è quasi a catafascio. Sono venuti ad Empoli solo per dare una mano agli organizzatori, cimentandosi con bravura e agonismo alla guida dei superstock e guadagnandosi dal numeroso pubblico applausi e non finire. Il bravissimo Flammini si è imposto davanti a Leo Pittoni e Truffo. A proposito di Pittoni, è venuto direttamente da Cuneo dove sabato notte aveva vinto il Rally dei Rododendri. Tutti e tre i piloti si sono dimostrati entusiasti di queste gare. « Sono un vero divertimento », ha detto Truffo.

Queste due prove erano riservate ai più bravi, in grado di controllare mezzi assai potenti e in possesso di accelerazioni fulminee. E questo è stato dimostrato quando il conduttore Lodi, in più di una occasione, ha perso il controllo del mezzo piroettando nel prato adiacente alla pista. Comunque la velocità di queste vetture è ridotta al minimo, tanto che Flammini ha girato sui 240 metri dell'anello in 15"8, registrando una media di circa 60 orari.

Nelle altre gare il pubblico si è appassionato con i suoi beniamini assistendo a combattute batterie. Nella prima con sei vetture, si è imposto l'empolese Dimitrio al volante di una Fiat 500 dopo aspra lotta con Zanoni e Albera. Tutti, compreso il vincitore, hanno compiuto numerosi testacoda e urti, ma senza conseguenze. La seconda batteria ha visto il successo di Stefani davanti a Mecchiari. La finale, con sei vetture, è stata la più spettacolare. E' partito subito in testa Dimitrio, che però è incappato in una serie di tamponamenti. Ne approfittava Zanoni (A.R. Giulietta), staccandosi nettamente da tutti e vincendo il Trofeo Fiat Concessionaria Scotti di Empoli.

**Nedo Coppini**

**GARA STOK CAR, Trofeo Fiat Concessionaria Scotti - gara nazionale di Stock Car, prima prova del Campionato Nazionale LA CLASSIFICA**

Batteria su 30 giri - finale su 40 giri  
1. batteria: 1. Salvatore Dimitrio (fiat 1500); 2. Zanoni (A.R. Giulietta); 3. Albera (A.R. Giulietta T); 4. Secchioni (Fiat 1300).  
2. batteria: 1. Stefano Stefanelli (Fiat 1500) 2. Meschiari (Giulietta S); 3. Degli Innocenti (Fiat 1500) 4. Cavicchioli (Giulietta S); 5. Morandi (Fiat 1500).  
Finale: 1. Paolo Zanoni (Giulietta); 2. Albera (Giulietta T); 3. Meschiari (Giulietta S); 4. Dimitrio (Fiat 1500); 5. Morandi (Fiat 1500); 6. Stefani (Fiat 1500).

**SUPERSTO K (25 giri)**

1. batteria: 1. Maurizio Flammini; 2. Truffo; 3. Pittoni; 4. Lodi; 5. Gatta.  
2. batteria: 1. Leo Pittoni; 2. Flammini; 3. Gatta; 4. Truffo.  
Finale: 1. Flammini; 2. Pittoni; 3. Truffo; 4. Gatta; 5. Lodi.



Truffo e Flammini, protagonisti di lusso della prima, travagliata, gara Stock Car disputata sulla pista di Empoli, duellano con i loro « mostri ». Sotto Cavicchioli precede Morandi, Stefani e Meschiari nel corso della finale



**Regolarità in Maremma (in vista di rally)**

## Fidanzati tic-tac sull'AMIATA

GROSSETO - « Organizzare una gara in Maremma è sempre difficile, ma, nonostante tutto, anche quest'anno abbiamo varato una prova di regolarità dedicata alla memoria di un noto sportivo locale e già vicepresidente dell'Automobile Club, Ottavio Saletti. L'intento è quello di scaldare l'ambiente, creare anche in Maremma un gruppo di piloti e sensibilizzare potenziali sponsor nel sostenere formazioni locali e magari per dar vita, in collaborazione anche con altri Automobili Club limitrofi, gare più impegnative come potrebbe essere un rally maremmano ».

Questo ci ha detto il direttore dell'AC Grosseto, Franco Palma, al termine della prima edizione del Trofeo Saletti svolta lungo le strade del Monte Amiata e che ha visto la partecipazione di una trentina di equipaggi in grande maggioranza locali e raggruppati in sodalizi che fanno capo ad alcuni concessionari della zona. Ci auguriamo che da questi gruppi (Morelli, Rima, Bachiorrini) possa uscire una scuderia vera e propria in modo da portare avanti i programmi dell'AC Grosseto.

La gara si è sviluppata su 185 km. con tre prove speciali tutte in salita e sterzate. Per un guasto al tubo del cronometraggio nella prima prova, la gara è proseguita oltre due ore in più del tempo previsto, tanto che i piloti hanno dovuto ripetere la prova. Ventuno i concorrenti che hanno concluso la gara, 4 i ritirati e uno squalificato per cambio di guida. La vittoria è andata al grossetano Andreucci (Cooper 1000) in coppia con la fidanzata, che è risultato superiore ad un altro concorrente locale, Chigiotti (Cooper 1300), nonostante le molte penalità.

Alle sue spalle Piaggio, milanese di Prato, della squadra Piloti Senesi, su Alfasud. Nelle prove speciali si era distinto

particolarmente Ferretti su Fiat 128 R, che aveva fatto segnare i migliori tempi nella prima e seconda, ma poi ha accumulato una pesante penalizzazione per anticipo, finendo così decimo. Nella terza prova migliore prestazione del vincitore Andreucci. Da rilevare la buona prova dell'unica concorrente femminile, Grazia Menichetti e figlia, su Fiat 127, dodicesima assoluta, per i Piloti Senesi.

Per quanto riguarda il proseguimento dell'attività automobilistica in Maremma, ci auguriamo che gli sforzi dell'AC e degli appassionati riescano a concludere positivamente un vecchio progetto, e cioè quello di organizzare una corsa in salita sul Monte Amiata, visto che il Motoclub Grosseto l'anno scorso ci è riuscito.

**Marco Grandini**

**1. TROFEO « OTTAVIO SALETTI » - Gara nazionale di regolarità - Grosseto 21 luglio 1974**

**LA CLASSIFICA**

1. Sergio Andreucci (Cooper 1000) pen. 244; 2. Ghigiotti (Cooper 1300) 245,9; 3. Piaggio (Alfasud) 254,5; 4. Penni (Cooper 1000) 284; 5. Papini (Renault 15 C.) 309,3; 6. Iudicello (Simca R2) 360; 7. Menichetti (Fiat 128 R) 395,3; 8. Da Ros (Fiat 127) 402,7; 9. Panerai (Fulvia 1300) 425,5; 11. Fazzori (Fulvia 1300) 429,5; 12. Grazia Menichetti (Fiat 127) 487,5; 13. Ginanneschi (Fulvia HF) 552,5; 14. Ferretti (Fiat 128 R) 762,8; 15. Faldini (Fulvia) 800,7; 16. Montemezzi (Fiat 850) 899; 17. Fabbrì (Giulia 1300) 968,2; 18. Rossi (Fiat 500) 1051,2; 19. Agnelli (Ford Cortina) 1059,9; 20. Nencioni (Simca 1000) 1660; 21. Pettrini (Fulvia) 7031,7.

# PITTONI che bel RODODENDRI

TORINO - Perfetto svolgimento del 19 Rally dei Rododendri valido per il TRN ultima fatica organizzativa pre-estiva del dottor Aimaretti e del suo valido staff in attesa della ultra sfaticata del giro d'Italia.

Come una scheggia i favoriti della vigilia Pittoni e Maiga su super Porsche Carrera aggrediscono le cinque prove speciali vincendo la prima, la seconda e la quinta, preceduti, nella PSD di Claviere, da Besozzi e Boretto oggi davvero formidabili. Per la scarsa conoscenza del tracciato Pittoni e Maiga cedono anche nella Villar Perosa rallentati da un testa-coda che costa al pilota della squadra CSAI almeno cinque secondi. Un piccolo giallo per l'attribuzione di un minuto in più in prova speciale subito chiarito all'arrivo è l'unica suspense sul loro pressoché scontato risultato assoluto.

Formidabile come detto Boretto che su HF ha condotto una gara magistrale marcando stretto Besozzi su HF preparata da Maglioli suo diretto avversario nella classifica di zona del TRN, conquistando la vittoria nella prova speciale di Villar Perosa nonostante una retromarcia in un tornante e un secondo posto che vale l'assoluto e il primato di zona.

Sfortunatissimo il bravo Lorenzelli su 124 S non certo « ultra », secondo nelle prime due prove speciali dietro a Pittoni e avviato a conquistare finalmente un successo degno della sua ottima forma (da squadra ufficiale) rallentato dal cambio bloccato in seconda nella terza prova speciale. Perde più di un minuto, ripara, ma il distacco accumulato impedisce al giovane pilota del Torino Rally Club di risalire oltre il sesto posto assoluto, nonostante il suo disperato finale.

Fortissimo Fagnola che su Opel Conrero grazie ad una accurata preparazione conquista il quinto posto assoluto. Da notare che, partito non in buona condizione fisica, tocca a Villar Perosa danneggiando un semi-asse, ritrova nella difficoltà abituale grinta e si riprende, concludendo alla grande.

Bella la gara di Ferrero bloccato in buona posizione dalla rottura della frizione e di rilievo la prestazione del giovanissimo Cerrato, dodicesimo assoluto, su Ascona Bosato ex Luzzatto alla sua terza gara e già con doti di guida assai degne di nota. Ottavo e nono « Andjson » e Carmino che precedono Giuliano e De Marco.

Verifiche d'ufficio per Fagnola regolare, e Renati, diciottesimo assoluto su 112 autopreparata, tolto di classifica con una massiccia disperazione per rinforzi, classica beffa di un regolamento da rivedere.

Anche Giuliano è verificato ma irreperibile e viene puntito con la pena massima, nonostante la sua drammatica reazione. Rimarchevole la gara di Polledro, vincitore di classe nonostante rottura supporto motore e 13. assoluto su 128 coupé insieme a Tarasco che su 128 Berlina conquista l'assoluto di classe e il 23. posto assoluto.

**19. Rally dei Rododendri - Gara valida per il Trofeo Rally Nazionale - Torino 20 luglio CLASSIFICA ASSOLUTA**

1. Pittoni-Maiga (Porsche Carrera) 43'10"; 2. Boretto-Benete (Fulvia HF) 43'55"; 3. Besozzi-Brusati (HF) 44'0"; 4. Viccardi-Viccardi (124 Fiat) 44'05"; 5. Fagnola Lovarese (Opel Ascona) 44'40"; 6. Lorenzelli-Prato (124 Spider) 44'49"; 7. Gerbino-Pazzielli (124 Spider) 45'22"; 8. « Andjson »-« VJ » (124 Spider) 46'10"; 9. Carnino-Barbero (Fulvia HF) 47'4"; 10. Giuliano-Dalla Valle (124 spider) 47'20"; 11. De Marco-Ferraro (Opel Ascona) 47'22"; 12. Cerrato-Cerri (Opel Ascona) 47'41"; 13. Polledro-Polledro (128 coupé) 48'05"; 14. Berruto-Vidone (124 ST) 48'13"; 15. Reda-Genova (Opel Ascona) 48'43"; 16. Genzone-Tarditi (Fiat Abarth) 48'58"; 17. Beretta-Vitali (A.R. 2000) 49'01"; 18. Renati-Rosole (A-112) 49'10"; 19. Merengo-Tomaselli (Lancia Fulvia) 50'3"; 20. Novarese-Canevari (Opel Ascona) 50'9"; 21. Ferri-Poet (Simca Rally 2) 50'34"; 22. Rossi-Ferretti (Fiat 128 coupé) 50'38"; 23. Tarasco-Riva (128 Fiat) 50'53"; 24. « Stefi »-Pieraccini (Opel Ascona) 51'03"; 25. Piacenza-Pozzo (Opel Ascona) 51'16"; 26. Montabone-Nurisso (128 coupé) 51'18"; 27. Giusto-Scotto (A-112) 52'21"; 28. Lazzati-Bolognato (Fiat Abarth) 52'31"; 29. Leonetti-Corio (Opel Ascona) 52'56"; 30. Martinelli-Nahmias (Fulvia)

# Massiccia partecipazione alfista alla sfida delle super Gr. 1 GTV con lo spoiler alla 24 ORE SPA

**FRANCORCHAMPS** - Dopo la decisione presa dagli organizzatori di fare disputare la 24 Ore di Spa a vetture del Gruppo 1 preparate secondo le norme tecniche che entreranno in vigore per il Gr. 2 nel 1976 (veramente si tratta di un ritorno... all'antica), gli stessi responsabili della corsa si sono riuniti per esaminare le moltissime domande di partecipazione pervenute. Fatta una scelta, questa è caduta sui seguenti concorrenti (per i quali, tuttavia, sono stati nominati anche i «supplenti»; tra i quali la riserva Pooky per l'Alfa): come è noto queste gr. 1 presentano molte modifiche. Tra l'altro le ALFA hanno spoiler anteriore, ruote maggiorate e scarichi più corti. La potenza è cresciuta a 135 cv (per una velocità di 202 kmh).

- 115 « Chavan-Detvenne (Datsun 120 A)
- 116 Stevens-Touchard (Datsun 120 A)
- 117 Eblara-Katayama (Datsun 120 A)

- Supplenti**
- S 100 Dreesbeke-Chapel (Austin Cooper S)
  - S 102 Gerkens-Smzeit (Alfa Romeo GTJ)
  - S 106 Laptume-Di Stefano (Fiat 128)
  - S 111 Goblet-Laine (Simca Rally 2)
  - S 114 Soreau-Gonnay (Datsun 120 A)
  - S 119 Vermeulen-Van Dedem (Simca Rally 2)
  - S 120 Spitals-Sermagut (Simca Rally 2)
  - S 121 Fornera-Zuercher (Fiat 128 C)

- Divisione oltre 1300 fino a 1600 cc.**
- 200 Abt-Nowak (Audi 80 GT)
  - 201 Zahn-Mayr (Alfa Giulia S)
  - 207 Boucher-Guiteny (Audi 80 GT)
  - 208 Duprez-Soulard (Audi 80 GT)
  - 209 Beziat-Moriceau (Audi 80 GT)
  - 213 Holvoet-Ingels (Toyota Celica)
  - 216 Van de Kaveye-Van Kerkhove (Renault 17 TS)
  - 217 Hollebey-Laurent (Audi 80 GT)

- Supplenti**
- S 202 Broodcoorens-De Wilde (Renault 17 TS)
  - S 203 Caufriz-Franken (Opel Ascona)
  - S 204 «Clayes»-Vandresse (Opel Ascona)
  - S 205 Tombeur-Pirrenne (Opel Ascona)

- S 206 Doncieux-Gaudin (Audi 80 S)
- S 210 Charlier-Grimault (Audi 80 GT)
- S 211 Hecq-Landeloos (Audi 80 GT)
- S 212 Martin-De Jambin (Alfa Romeo 1600)
- S 215 Lauria-Brunetti (Alfa 1600 GTV)
- S 218 Naveau-Sauvage (Alfa 1600 GT)

- Divisione oltre 1600 fino a 2000 cc.**
- 300 Deen-Hackersoot (Alfa 2000 GTV)
  - 302 Mattozza-De Gey (Alfa 2000 GTV)
  - 303 Mackintosh-Van der Est (BMW 2002 ti)
  - 304 Deschamps-Stalpaer (Alfa 2000 GTV)
  - 305 James-Steve (Alfa 2000 GTV)
  - 308 Chamillard-Byttebier (Alfa 2000 GTV)
  - 307 Mandron-Gillesen (Alfa 2000 GTV)
  - 308 Imbert-Christine (Alfa 2000 GTV)
  - 309 Coffey-Kelly (Ford Escort 2000 RS)
  - 310 Zeccoli-Facetti (Autodelta) (Alfa 2000 GTV)
  - 311 Dini-Donà (Autodelta) (Alfa 2000 GTV)
  - 312 Haxe-Berger (Autodelta) (Alfa 2000 GTV)
  - 313 Beguin-Ballot Lena (Autodelta) (Alfa 2000 GTV)
  - 314 Grano-Pezzali (Autodelta) (Alfa 2000 GTV)
  - 315 Vernaeye-Deprez (Triumph Dolomite s)
  - 316 Hine-Handley (Triumph Dolomite s)
  - 317 Rouse-Dron (Triumph Dolomite s)
  - 318 Grainal-Dewael (Triumph Dolomite s)
  - 319 Vermeulen-Matthijssen (Opel Manta 1900)

- Divisione oltre 2000 fino a 3000 cc.**
- 400 Feider-Detrin (BMW 3000 CSI)
  - 402 Blackburn-Crabtree (Ford Capri)
  - 403 Tricot-Neve (Opel Commodore)
  - 404 Ravenel-Grue (Opel Commodore)
  - 405 Wauchois-Polak (Opel Commodore)
  - 406 Brailhard-Senhubert (Opel Commodore)
  - 407 Walkshaw-Fitzpatrick (Ford Capri 2)
  - 408 Rieu-X (BMW 3000 CSI)
  - 410 Thorne-Leeson (Vauxhall Firenza)
  - 411 Xhenceval-X (BMW 3000 CSI)
  - 412 Demol-X (BMW 3000 CSI)
  - 413 Bourgoignie-Yvette Fontaine (Ford Capri 2)
  - 415 Pedro-S. Laurent (BMW 3000 CSI)
  - 416 Everhard-Reichert (Opel Commodore GSE)
  - 417 Vermeulen-Frankenhou (Opel Commodore GSE)
  - 418 Chasseuil-Leclere (SM Maserati)

- Supplenti**
- S 409 Vale-Lemmens (Ford Capri)
  - S 414 Berndtson-Desoet (Opel Commodore)

- Divisione oltre 3000 cc.**
- 500 Roubens-X (Ford Mustang)
  - 501 Koob-Kridel (Ford Mustang)
  - 502 Bertinchamps-X (Plymouth Hemicuda)
  - 503 Woodman-Buncombe (Chevrolet Camaro)



## KINNUNEN «cicerone» per la FIAT da mondiale

**TORINO** - Finalmente torna in scena il Campionato Mondiale Rallies. Fra due settimane in Finlandia con la disputa del «Mille Laghi» si gioca il terzo episodio della serie 1974. Per la Fiat è un appuntamento importante: con la vittoria al Tap ed il decimo posto al Safari è al comando della classifica provvisoria con i suoi spyder 1800.

C'era caso mai il rischio che la terna di equipaggi destinati alle prove iridate accusasse una inattività ormai un po' lunghetta visto che PAGANELLI-RUSSO non corrono dal «Quattro Regioni» del giugno scorso, PINTO-BERNACCHINI e BARBASIO-SODANO dalla «Ronde Cevenole».

Il team diretto da Silecchia è corso ai ripari in due direzioni: ha anticipato di qualche giorno la partenza verso la Scandinavia per dilatare al massimo lo spazio riservato alle prove ed oltre a confermare in squadra MAKKU ALEN gli ha affiancato quel vecchio marpione di LEO KINNUNEN che se trova qualche problema ad inserirsi nel giro della Formula Uno, nei rallies nordici è sempre una stella di prima grandezza. E difatti l'esperienza di Kinnunen si è fatta sentire già nelle prime ricognizioni sui dossi caratteristici del «Mille Laghi» ed i suoi consigli sono risultati preziosissimi per tutto il clan.

## IL MUGELLO aperto alla «circolazione»

**SCARPERIA** - Dopo le prime tre gare, il programma del circuito internazionale del Mugello va avanti secondo quanto già stabilito. Seconda tappa, in attesa della ripresa agonistica in settembre, la regolamentazione dell'uso della pista da parte di privati (preparatori, meccanici, scuderie, appassionati e tutti coloro che vogliono «scoprire» le vere prestazioni delle loro auto senza incorrere nelle pesanti multe relative al limite dei 100 e 120 orari). Il circuito del Mugello si apre alle prove libere a partire da giovedì 25 luglio con queste modalità.

La notizia della possibilità di provare liberamente l'autodromo farà indubbiamente piacere agli appassionati ed a tutti gli interessati al mondo dell'automobile, piacere aumentato dai prezzi veramente bassi attuati (molto meno di una multa per eccesso di velocità...) per ora dall'ACI di Firenze. Provare per mezz'ora costa 2.300 lire (IVA compresa), un'ora 4.600 lire. L'ingresso all'autodromo è fissato in 500 lire.

**In settembre corsa-beneficienza a VALLELUNGA**

**ROMA** - Anche se non sarà possibile vederla disputare il 15 settembre, come precedentemente si era pensato, è ormai sicuro che la scuderia Gruppo Piloti Romani organizzerà nella seconda parte della stagione sulla pista di Vallelunga l'attesa

gara di beneficenza in favore del cappellano dei piloti Don Sergio Mantovani. La data di metà settembre era già stata impegnata precedentemente da una gara di motociclette ed ora il presidente Palangio assieme al dottor De Luca sta studiando una nuova data che potrebbe cadere molto probabilmente tra la fine di settembre ed i primi di ottobre.

Per onorare l'iniziativa veramente nuova e lodevole e per garantire il pieno rispetto delle finalità che la gara si propone la scuderia romana desidera che si crei un comitato d'onore nel quale dovrebbero fare parte oltre naturalmente lo stesso Don Sergio Mantovani, l'ingegnere Rogano, l'onorevole Monaco, il dottor De Luca, il professor Giovanni Gallo, e Bonaventura Franco della Martini International. Fino a questo momento hanno aderito all'iniziativa la Vallelunga SpA, la ditta Moloyoni che si occupa del servizio antincendio oltre che diversi direttori di gara e commissari di gara sportivi (in ballottaggio tra loro, quindi) nonché numerosi commissari tecnici e di percorso. Anche i presidenti degli AC di Potenza e Catanzaro si sono associati all'iniziativa ed hanno fatto capire che daranno il loro possibile appoggio per la buona riuscita della gara.

Per il noleggio della pista in esclusiva gli interessati devono prendere direttamente accordi con la segreteria dell'autodromo (signorina Legrenzi e signor Albani tel. 055/846.351) per fissare i particolari.

In BRASILE  
i soli italiani  
che corrono  
(e vincono)  
in FERRARI



LE  
PROSSIME  
GARE

SAN PAOLO - Anno di grazia davvero per le Ferrari! Ai successi delle B3 con Clay e Niki nel mondiale piloti, dal Brasile rispondono le sonanti vittorie della Scuderia di Tino Gallone, fabbricante di mini-Ferrari. Un anno fa, all'incirca vi parliamo dell'opera di questo artigiano italiano che costruisce formule e karts a San Paolo e

# Anche zuffe tra i piloti!



Ecco qua, Giulio e Massimo Mela, ritratti con i loro «minibolidi» Ferrari e con l'orgogliosissimo papà. Per il costruttore Gallone un nuovo anno di successi. Sotto, in azione Tullio Menucci, una «promessa» italo-brasiliana

che partecipa con i suoi mini piloti ai campionati. Quest'anno ha mietuto una serie entusiasmante di vittorie con le nuove B3 (anche lui ha aggiornato la sua produzione alle scelte Ferrari) grazie all'abilità dei mini campioni che rispondono al nome di Giulio Mela, Massimo Mela, Tullio Menucci, tutti figli di italiani emigrati in Brasile. Nonostante alcuni capricci della B3, proprio gli stessi che ha fatto la B3 di Maranello, e che hanno costretto Massimo Mela e Giulio Mela ad utilizzare la vettura solo nelle ultime quattro prove del campionato paulista, il successo finale del Torneo d'Estate non è sfuggito alla scuderia italiana, realizzando anche se in miniatura, quel sogno che è un po' di tutti gli sportivi italiani: vedere vincere la Ferrari con a bordo un pilota italiano. Chissà che il Drake, sull'esempio di Tino Gallone risultato vincente, non si decida per una scelta italiana alla guida delle sue vetture.



## Una pista da avvalorare

NAPOLI - Il solito De Bellis, De Pasquale, Pizzo e De Cesaris sono stati i dominatori delle gare svoltesi sulla pista Kennedy, un impianto ed una organizzazione cui i reggitori delle cose kartistiche dovrebbero dedicare maggiore attenzione, magari dirottando alcune gare ad alto livello agonistico.

### LE CLASSIFICHE

Classe 125 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Caccamo; 3. Ceravolo; 4. Longobardi.  
Classe 125 - 2. cat.: 1. De Pasquale; 2. Marino; 3. Pizzo; 4. Lisitano.  
Classe 100 - 2. cat.: 1. Pizzo; 2. Ventura; 3. Paoli; 4. Di Sipio; 5. Marino A.  
Classe 200 - 3. cat.: 1. De Cesaris; 2. Tassone; 3. Cilea; 4. Esposito G.; 5. Ziriello.

## Giardinieri in casa

JESI - Italo Ider, nonostante un poco amichevole reclamo presentato contro di lui da un avversario poco convinto, si è affermato vincitore nella classe K 250, battendo il pertinace avellinese Sabino Losco. Nella classe 125 i mattatori sono stati Giardinieri, una volta tanto «profeta in patria» e Flenghi che ha confermato il suo stato di grazia.

### LE CLASSIFICHE

Classe K 250: 1. Ider I.; 2. Losco; 3. Ghergo P.; 4. Galimberti; 5. La Russa.  
Classe 125 - 1. cat.: 1. Giardinieri; 2. Marcaccioli; 3. Perini; 4. Sonni; 5. Montanari.  
Classe 125 - 2. cat.: 1. Flenghi; 2. Biancalani; 3. Panzolini; 4. Frattini; 5. Perticaroli L.

## Solo i piloti non «cedono» al calcio

JESOLO - Pubblico scarso sulla pista Azzurra di Jesolo, causa la finale del mondiale calcio, ma un gran numero di piloti però che hanno evidentemente anteposto lo sport preferito al video di Monaco. Patrese, Giacometto e Padovan, i tre alfieri della 1. categoria, e protagonisti delle due velocissime batterie, con vittorie rispettivamente di Patrese nella prima e di Giacometto nella seconda. La vittoria finale è però andata al più continuo e tenace, a Padovan cioè, perché i due avversari più titolati, sono incorsi in distrazioni.

Ermanno Alfieri, nella seconda categoria, è il vincitore indiscutibile, anche se ha dovuto lottare contro avversari duri e ben preparati, quali si sono rivelati Ravaglia e Massignan. Gran volata finale nella terza categoria con vittoria di Tresse su Peruzzetto e Vendrame.

Lotta avvincente nella classe con cambio e affermazioni di Silvestri nella prima categoria e di Bressan nella seconda.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 125 - 2. cat.: 1. Bressan; 2. Rosso; 3. Zampieri; 4. Chiesa; 5. Pinzoni.  
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Silvestri; 2. Miotti; 3. Tagliarol; 4. Baccanelli; 5. De Biasi.  
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Alfieri E.; 2. Ravaglia; 3. Massignan; 4. Boldrin; 5. Rosso.  
Cl. 100 - 1. cat.: 1. Padovan; 2. Giacometto; 3. Jannò; 4. Patrese; 5. Povellato.  
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Tresse; 2. Peruzzetto; 3. Vendrame; 4. Tubiana; 5. De Min.

27 luglio, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. classe 100 e 125 cc, notturna; 28, PISTA RYE HOUSE (GB) - Campionato d'Europa Junior; 28, CIRCUITO DI ACIREALE - naz. classe 100 e 125 cc; 28, CIRCUITO DI PONTE D'ARBIA (Siena) - naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 3 agosto, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 4, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - 3.a prova campionato Scuderie e Marche cl. 100 cc; 4, PISTA PERGUSA - Enna - naz. cl. 100 e 125 cc; 10, PISTA SAN PANCRAZIO - Parma - Trofeo Gabbiani - naz. cl. 100 e 125 cc, notturna; 15, CIRCUITO DI GIOIOSA MARINA - (RC) - naz. cl. 100 e 125 cc; 15, CIRCUITO DI GRIGNANO - Rovigo - chiusa cl. 100 e 125 cc; 15, CIRCUITO DI FIRENZUOLA - Firenze - naz. cl. 100 e 125 cc; 18, PISTA GIUNTI - Falerna Lido - naz. cl. 100 e 125 cc; 22, CIRCUITO DI SOVERATO (CZ) - naz. cl. 100 e 125 cc; 24, PISTA SAN PANCRAZIO - Parma - Trofeo Gabbiani - naz. cl. 100 e 125 cc.

LAMPORECCHIO - Un tracciato velocissimo quello del circuito di Lamporecchio in Toscana, che ha permesso a Franco Zucchelli di raggiungere la media altissima di ben quasi 80 km nella classe 125. La gara bene organizzata non ha creato problemi, ma parecchio lavoro per i commissari sportivi per alcune intemperanze e vie di fatto (leggasi «cazzotti») tra piloti.

Mauro Villa, nella terza categoria in questo periodo così propizio, non si è fatto sfuggire la vittoria, riportata da lontano su Bandinelli e Bellandi. Menoni e Bonavita i due della seconda categoria che si sono disputata in modo anche vivace l'affermazione. Ha infine vinto Menoni per appena due decimi sull'avversario. Più calma nella prima categoria per mancanza di lotta per la vittoria che è stata appannaggio di Osvaldo Gregorio su Natali e Vannetti.

Bruno Biancalani, l'estroso pilota toscano al quale ben si addice il titolo di «stradista» è stato il personaggio della seconda categoria della 125, in lotta gomito a gomito, con Menoni per concludere vittorioso la sua fatica agonistica. E per ultimo Franco Zucchelli che ha vinto da par suo non accontentandosi di battere il duro Picchioni, ma andando a cercare l'affermazione più prestigiosa nella media, che è risultata di quasi 80 kmh.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Villa; 2. Bandinelli; 3. Bellandi; 4. Vergari; 5. Magnani.  
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Menoni; 2. Bonavita; 3. Giuglioli; 4. Ercolini; 5. Beligni.  
Cl. 100 - 1. cat.: 1. Gregorio; 2. Natali; 3. Vannetti; 4. Monti; 5. Maestri.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Biancalani; 2. Menoni; 3. Pellegrini; 4. Sani; 5. Gori.  
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Zucchelli; 2. Picchioni; 3. Natali; 4. Monti.

## Per GANAPINI la vittoria più sofferta

REGGIO EMILIA - Scarabelli e Sassi, nella classe 100, Pavesi e Ganapini, sono i vincitori del Trofeo Lombardini disputatosi in tre prove sulla pista Tricolore di Reggio Emilia. Il risveglio organizzativo di un gruppo di sportivi, ha avviato un nuovo sbocco al karting, del nord.

Scarabelli, sino all'ultima prova, ha avuto come avversari due ostici piloti, quali Masini e Zani, i quali hanno reso all'avversario abbastanza duro il compito di tenerli a freno. Altro pilota che ha dimostrato di essere non facilmente battibile, è stato Pietro Sassi, nella terza categoria. Netta la sua superiorità anche nella terza prova conclusiva su Danilo Sisti e Giovanni Petri.

Umberto Pavesi, nella 125 1. categoria, si è preso il lusso di vincere tutto quello che c'era da vincere nelle tre prove, non lasciando agli avversari più diretti neanche le briciole della vittoria parziale dell'ultima prova. Più contrastata ed incerta la vittoria di Ganapini nella seconda categoria della stessa classe.

### LE CLASSIFICHE

#### CLASSIFICA 3. PROVA

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Mazini; 3. Zani; 4. Sangiorgi; 5. Bernini.  
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Sassi; 2. Sisti; 3. Grisendi; 4. Boni; 5. Livio.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Comini; 2. Ganapini; 3. Benetti; 4. Martelli; 5. Viani.  
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Barilli; 3. Mantovani; 4. Cavocchi; 5. Levie.

#### CLASSIFICA ASSOLUTA DOPO LA TERZA PROVA

Cl. 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Masini; 3. Zani; 4. Bernini; 5. Sangiorgi; 6. Cavagni; 7. Frigié; 8. Frezzato; 9. Mascagni 10. Masetti.  
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Sassi 2. Sisti; 3. Petri; 4. Livio; 5. Boni; 6. Grisendi; 7. Facchini; 8. Bandinelli; 9. Baldazzi; 10. Gaioni.  
Cl. 125 - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Barilli; 3. Cavocchi; 4. Montanari; 5. Levie.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Comini; 3. Baldazzi; 4. Martelli; 5. Benetti; 6. Rivari; 7. Viani.

## Aperta a VITERBO la stagione (calda) laziale

VITERBO - Viterbo ha aperto la stagione laziale dei circuiti cittadini, che è solita chiudersi poi a novembre, con grande sollievo dei piloti toscani, che hanno così modo di allargare la loro attività spaziando più a loro agio. I piloti erano in numero discreto e tutti smaniosi di ben figurare avanti ad un pubblico vocante ed a contatto di gomiti.

Piccirilli ha vinto nella terza categoria della 100 con Storai e Spinella distanziati di un bel mucchio di metri. Alberto Ventura, nella seconda categoria, a conclusione dei trenta giri del percorso, è riuscito a prevalere su Evangelista e Spolverini. Luigi Giannini, nella 125, naturalmente non poteva avere avversari tali da impensierirlo; la sua gara è stata di controllo dell'immediato inseguitore il toscano Bertini, che è giunto distanziato dal romano insieme a Tarulli, terzo arrivato.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 3. cat.: 1. Piccirilli; 2. Storai; 3. Spinella; 4. Marconi; 5. Lattanzi.  
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Ventura; 2. Evangelista; 3. Spolverini; 4. Belagni; 5. Menoni.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Giannini; 2. Bertini; 3. Tarulli; 4. Meccoli; 5. Cardoni.

## La «frustata» è servita a Gabbiani

PARMA - Lo smacco di Rye House è servito a Beppe Gabbiani. E' stata una salutare frustata per il pilota corso subito ai ripari con l'allenarsi, oltre che con costanza, anche con un certo metodo. Infatti ha subito raccolto i frutti della sua preparazione, vincendo nella notturna di Parma contro due tenacissimi avversari quali sono stati Renzo Giugni e William Santini, Scarabelli ha allungato la sua collana di vittorie, anche se uno scatenato Bernazzoli è stato un avversario duro.

Anche Sassi, nella terza categoria, continua ad essere imprendibile malgrado che Villa e Cò, abbiano fatto di tutto per frenare la sua andatura. Fabi, che rientrava a gareggiare dopo il tanto discusso torneo romano, è rimasto appiedato per avarie meccaniche.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. cat.: 1. Gabbiani; 2. Giugni; 3. Santini; 4. Campani; 5. Gregorio.  
Cl. 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. Bernazzoli; 3. Alfieri; 4. Venturi; 5. Bianchi.  
Cl. 100 - 3. cat.: 1. Sassi; 2. Villa; 3. Cò; 4. Bandinelli; 5. Boni.  
Cl. 125 - 2. cat.: 1. Ferrari; 2. Ganapini; 3. Martelli; 4. Cavagni; 5. Tafuni.

## Vuole premi anche l'ultimo a GIULIANOVA!

GIULIANOVA - Partecipazione ridotta di piloti sulla Pista Gialla di Giulianova. E' mancata quasi nella sua interezza la classe 125 cc che si è concessa una giornata di pausa, vuoi per l'imminente prova tricolore a Fano (la paura di rompere motori regna sovrana tra i piloti), vuoi ancora per la giornata particolarmente afosa. Pertanto, tutto a ritmo contenuto, se si esclude la curiosa pretesa di qualche pilota, di essere premiato pur essendo arrivato ultimo.

### LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - cat. 1.: 1. Colangelo; 2. Montani; 3. Giuliani.  
Cl. 100 - cat. 2.: 1. Evangelista; 2. Gallina; 3. Di Sipio; 4. Luciani; 5. Romanelli.  
Cl. 100 - cat. 3.: 1. Trulli; 2. Palladini; 3. Ferri; 4. Diodato; 5. Giannangelo; 6. Perticaroli 7. Di Primo; 8. Accattoli.  
Cl. 125 - cat. 1.: 1. Damiano.  
Cl. 125 - cat. 2.: 1. Bartolini; 2. Melonari; 3. Pasqualini; 4. Compagnucci.

**L'ALFASUD**  
**TI**  
**della SCAR**

# «Milledue» da rally

**La SKODA**  
**del**  
**team Italia**



**FIRENZE** - Nel recente rally di Casciana Terme, corso nella prima settimana di luglio, uno dei maggiori motivi di interesse è stato il debutto agonistico di una Alfesud TI in gruppo uno, dopo la omologazione da parte della CSAI a partire dal primo luglio: i cinquemila esemplari sono stati realizzati nel periodo dicembre 1973-aprile 1974 e dopo due mesi si è arrivati alla omologazione ufficiale. Il debutto rallistico in gruppo uno è stato possibile in seguito alla ripresa dell'attività sportiva della concessionaria fiorentina dell'Alfa Romeo, la SCAR Autostrada, raggiunto un accordo con l'esperto Rubbieri che ha corso il rally pisano in coppia con Verzi. E come inizio non poteva essere più promettente: la vettura si è aggiudicata il successo nel gruppo uno, davanti alle Simca Rally e Opel Ascona, piazzandosi inoltre nona assoluta nella classifica generale.

Lo stesso Rubbieri si è dichiarato soddisfattissimo della Alfesud rally, in particolare per quanto riguarda le qualità di robustezza del mezzo. Tutto ciò ha assicurato la presenza della vettura della SCAR anche alle prossime gare in programma in Toscana.

Essendo omologata in gruppo, le modifiche possibili sono pochissime per cui la potenza rimane la stessa (68 cavalli a 6000 giri, ma Rubbieri ci ha detto di aver tirato sempre le marce fino a sette mila senza guai). La cura quindi è consistita soprattutto in una accessorizzazione rallistica del mezzo: para coppa, roll bar, gomme Kleber, apparecchiature di bordo, cinture, fari supplementari. Il costo di questa preparazione si avvicina al mezzo milione di lire. Alla SCAR si attende però con impazienza la versione gruppo 2 della Alfesud TI in allestimento presso l'Autodelta e forse con cilindrata al limite della categoria, cioè 1300. Con la elaborazione del motore e di altre parti meccaniche l'Alfesud TI potrebbe divenire una temibile concorrente per molte vetture da rally.

Ma oltre all'Alfesud rally, la SCAR Autostrada ha in progetto anche di rientrare ufficialmente nelle prove di velocità. Nei progetti a breve scadenza, vi è infatti, quello di realizzare una gruppo 2 appositamente per il circuito del Mugello, con i rapporti del cambio, curve di potenza, assetto specifici per questo tracciato. La vettura prescelta sarà molto probabilmente un'Alfetta berlina, con motore a sedici valvole. Pilota della vettura Spartaco Dini che sembra avviato verso una seconda primavera Alfa: il pilota di Greve, infatti, tornerà presto alla guida di una Alfa 2000 GTV ufficiale alla 24 Ore di Francorchamps in Belgio, dopo la buona prova durante la corsa sul Mugello. In attesa dell'Alfetta gr. 2, Dini porterà ancora in gara la 1300 GTA, sempre per la SCAR Autostrada, che intende così rispondere alla attuale crisi del settore puntando di nuovo sullo sport.

**Marco Grandini**

**Le sorprese**

**dal SUD**

**Il buggy**  
**di...**

**FITTIPALDI**



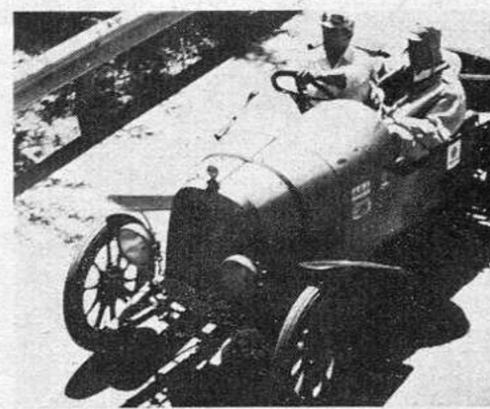
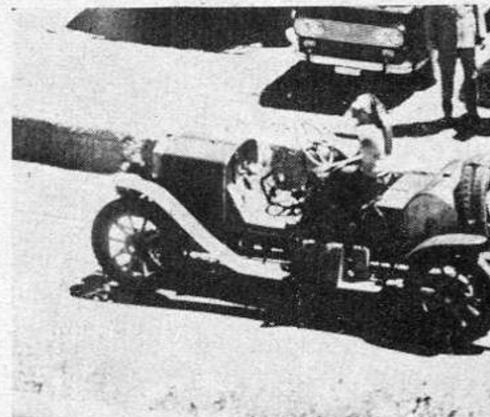
Sopra la buggy spider Fittipaldi, di Edoardo Fittipaldi; una due posti su meccanica VW. A destra in alto la S.P.A. 120 HP del 1910. Questa vettura vinse la 4.a edizione della Targa Florio. A destra la OM del 1919 perfettamente funzionante. La OM nel '27 vinse la prima Mille Miglia con Minoia-Morandi

**POTENZA** - Domenica 14 luglio, in occasione della salita Abriola-Sellata, l'AC Potenza ha inserito nella manifestazione una « passerella » per auto antiche, come ormai è divenuto di moda nelle corse di oggi. L'organizzazione di questa « passerella » per nonne, è stata affidata al signor Edoardo Fittipaldi, « lucano di Roma », appassionato di auto d'epoca e perché no, forse anche parente di Emerson Fittipaldi che, come tutti sanno, ha origini italiane e laziali. Edoardo Fittipaldi è anche un costruttore di vetture e lo si è visto al volante della sua spider buggy, che ha ricavato da un telaio Volkswagen, oggi ancora a livello di prototipo dotato di 2 posti netti, e adattabile a motori VW da

**PAVIA** - Si è costituito di recente lo « Skoda Rally Team Italia » che sotto la guida dell'ing. Giuseppe Invernizzi assiste e segue i modelli più sportivi della produzione Skoda (le berline 120 S Rally) sui campi di gara. Ricordiamo che la vettura in questione equipaggiata di un motore 4 cilindri in linea di 1172 cc, sviluppante una potenza di 92-95 CV a 6000 giri/min. consente prestazioni particolarmente brillanti specie nel settore Rally. Tra i piloti del neonato team vi sono già Luciano Trombotto, Federico Ormezzano, Cartotto, Maggi e Paroli.

La Skoda fornita dall'elaborazione dell'ing. Invernizzi fruisce di un motore maggiorato a 1298 cc per sostituzione delle canne cilindri e pistoni. Questi ultimi sono stati realizzati dalla Mahale tedesca e consentono un rapporto di compressione di 10,8:1. Inoltre vengono montate valvole maggiorate, collettori di aspirazione speciali sui quali sono montati carburatori Weber 40 DCOF. A preparazione ultimata la potenza passa dagli originali 95 CV a 125 a 6200 giri mentre il peso della vettura, che viene a scopo promozionale venduta a 2.700.000 lire risulta di soli 830 kg.

Anche l'assetto viene ovviamente adattato alle nuove prestazioni, adattando ammortizzatori Koni regolabili: la scocca viene naturalmente rafforzata e equipaggiata di un robusto roll-bar a gabbia. Spostato anche il radiatore acqua che passa anteriore il filtro dell'olio separato dal motore: i cerchi sono al magnesio con diametro di 13" e quattro fari allo iodio. All'interno vengono applicate oltre alle cinture di sicurezza anche misuratori di percorso Halda, estintori, volante in pelle ed altri accessori utili per i rallies.



1200, 1300, e 1600 cc. Per quest'ultima soluzione sono previste modifiche all'avantreno e l'adozione di freni a disco. Come si chiama il nuovo buggy? Naturalmente Fittipaldi. Con un cognome così non si deve cercare altro. Fa pubblicità da sé, non vi pare?

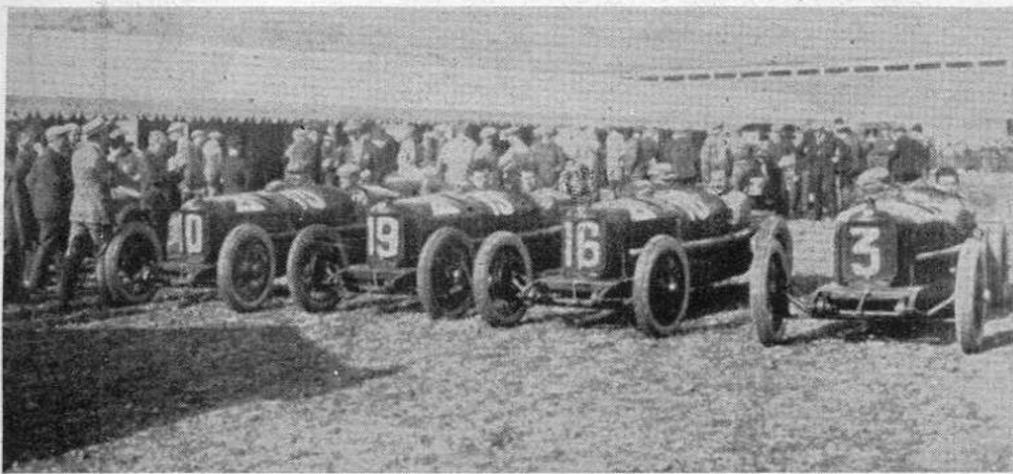
Edoardo Fittipaldi ha colto naturalmente

l'occasione della parata delle vetture storiche per presentare la sua nuova creazione. La sfilata, con qualche « fumata », qualche biella che non ha retto, ha avuto comunque un notevole successo e un bel numero di applausi grazie alla « qualità » che in questo caso è poi sinonimo di « rarità » dei modelli presentati.

**Per i rallies una nuova FORD: la « BRENDA »**

● In autunno la Ford presenterà una nuova macchina di serie, un quattro cilindri di piccola-media cilindrata, che avrà possibilità sportive. Non sarà destinata a sostituire l'attuale Escort, ma piuttosto a completarne la gamma, pur se si tratta di una vettura a caratteristiche differenti, con motore e telaio nuovi. La nuova Ford si chiamerà « Brenda » e c'è già chi ne parla come della vettura vedette per i rallies, date certe sue caratteristiche.

La parata degli ANNI RUGGENTI a Digione ripropone momenti per altra nostalgia (anche in coincidenza della delicata congiuntura sportiva di una grande casa)



Circuito di Lionne, 1924: le quattro P2, pronte per disputare il 2. G.P. d'Europa che fu vinto da Campari e che vide al 4.º posto Wagner sempre su P2

Il 3 agosto 1924, esattamente mezzo secolo fa, a Lionne, l'ALFA ROMEO conquistava la sua prima vittoria in un Gran Premio. Giuseppe Campari si aggiudicò il Gran Premio d'Europa, che era contemporaneamente anche quello dell'Automobile Club di Francia (ACF), piazzandosi al primo posto con la leggendaria Alfa Romeo « due litri » otto cilindri sovralimentata, si trattava della poderosa P 2, che nel biennio 1924 e 1925 stravinse nei Gran Premi di tutta Europa, continuando poi la sua carriera nelle corse di formula libera fino nel 1930.

# Mezzo secolo fa, la P. 2

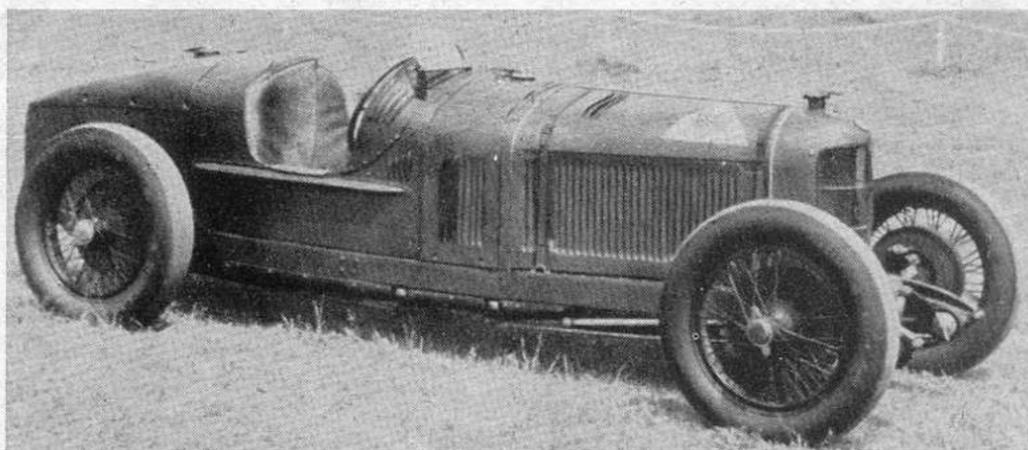
La grande gara di Lionne non fu solamente marcata dalla magnifica vittoria italiana, ma anche dalla prima apparizione di uno dei più celebri modelli da corsa di tutti i tempi, la Bugatti tipo 35 (due litri, otto cilindri, tre valvole per cilindro), che più tardi diede inizio al grande periodo di gloria della marca francese, fondata da quel geniale tecnico milanese che si chiamava Ettore Bugatti. Al suo debutto la Bugatti 35 non era ancora sovralimentata, come per esempio le Alfa Romeo, le Fiat o le Sunbeam.

Bisogna precisare che a quell'epoca il Gran Premio del ACF rappresentava il culmine della stagione automobilistica europea, in quanto si trattava del Gran Premio più antico e più importante, infatti vantava già quasi due decenni di storia (la prima edizione risaliva al 1906), mentre il Gran Premio d'Italia veniva messo su piede solo nel 1921 (a Brescia), quello di Spagna nel 1923, quello del Belgio nel 1925, quelli d'Inghilterra e di Germania nel 1926, ecc. A quei tempi (prima del 1921) solo la Targa Florio ed il Tourist Trophy inglese (ambedue risalenti al 1906) erano, oltre al Gran Premio del ACF s'intende, delle gare di grande importanza internazionale.

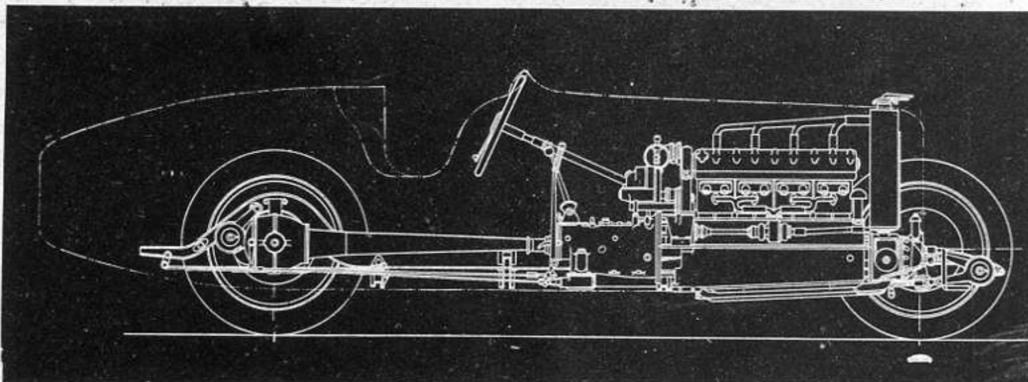
## Formula dei due litri

Ma facciamo anche il punto sulla formula all'ora in vigore. Dal 1922 al 1925 i Grandi Premi erano aperti alle macchine della formula «due litri» (limite di cilindrata), senza fare alcuna distinzione tra i motori aspirati e quelli sovralimentati.

Il compressore aveva appena vissuto il suo primo grande trionfo, al Gran Premio d'Europa e d'Italia del 9 settembre 1923, dove Carlo Salamano con la Fiat 805-405 otto cilindri sovralimentata vinse davanti al compagno di squadra Felice Nazzaro. La formula limitava il peso delle macchine ad un minimo di 650 chili, durante la gara anche il meccanico doveva trovarsi a bordo, quindi quei bolidi dovevano essere delle



Questa la P2 che dopo i successi del '24 diede all'Alfa il primo titolo mondiale nel 1925. Sotto il disegno mostra l'autotelaio della vettura



biposto (nel 1925 solo il pilota doveva essere a bordo).

Per il Gran Premio d'Europa del 1924 gli organizzatori avevano scelto quel classico circuito situato nei dintorni di Lionne, lungo 23,145 chilometri, dove già dieci anni prima — nel 1914 (però nel '14 il Gran Premio si disputò su di una combinazione di strade portate ad una lunghezza sul giro di 37,6 chilometri) — ebbe luogo uno storico Gran Premio dell'ACF, conclusosi con quella triplice vittoria delle Mercedes con Lautenschlager, Wagner e Salzer, davanti alla Peugeot di Goux.

I Gran Premi del ACF del 1914 e del 1924 vengono tutt'ora considerati due tra i più grandi ed affascinanti Gran Premi di tutta la storia. Nel 1924 a Lionne la Sunbeam, la Fiat e l'Alfa Romeo si sono alternate al comando di una gara

massacrante, che durò oltre sette ore.

## P2: una creazione di Vittorio Jano

L'Alfa Romeo P2 era stata appositamente costruita in vista della grande corsa di Lionne. Capo progettista fu l'ingegner Vittorio Jano, torinese, che nel 1923 era passato dalla Fiat all'Alfa Romeo, dove si mise subito al lavoro, applicando prima la sovralimentazione alla già esistente P1 sei cilindri, prevista per il Gran Premio d'Europa del 1923 a Monza. Ma poi la P1 non corse, dato che il pilota e collaudatore Ugo Sivocci in una breve seduta di allenamento sulla pista di Monza, cadde vittima di un'incidente al volante della P1, per cui la casa del Por-

tello decise l'astensione dalla corsa in segno di lutto.

Alla sua prima apparizione la P2 erogava 134 CV a 5500 giri, più tardi, al Gran Premio d'Italia, la potenza raggiunse 145 CV, dopo l'applicazione di un secondo carburatore Memini. Il 9 giugno Antonio Ascari portò la P2 al suo debutto in corsa al circuito di Cremona, imponendosi con facilità davanti ad una Chiribiri. Poi, il 13 giugno, la P2 partecipò alla Coppa Ciano a Pescara, dove Campari avrebbe potuto vincere con facilità, se non fosse stato messo fuori gara da un'avaria ad un pneumatico sul percorso. Infatti non disponeva di una ruota di scorta.

E giunse l'attesissimo Gran Premio d'Europa a Lionne del 3 agosto. Tutto il materiale Alfa Romeo partì per la Francia in ferrovia, gli allenamenti iniziarono già alcune settimane prima della gara.

Al Gran Premio parteciparono sette marche, per un totale di 20 macchine, tutte della classe « due litri ». Le Alfa Romeo, Fiat, Miller e Bugatti disponevano di motori otto cilindri; le Sunbeam e le Schmid (francese) di sei cilindri; la Delage di ben 12 cilindri a V. Solo le Alfa Romeo, le Fiat e le Sunbeam disponevano di propulsori sovralimentati, le cui potenze oscillavano tra i 130 ed i 140 cavalli a circa 5500 giri. La Bugatti 35 erogava solo 90 CV a 5500 giri, la Delage V12 raggiungeva ben 120 CV a 6000 giri, benché non disponesse di un compressore (venne applicato nel 1925).

Gli iscritti erano: la Sunbeam con Lee Guinness, Segrave e Resta; la Delage con Divo, Benoist e Thomas; la Schmid con Goux e Foresti (quest'ultimo però non prese il via); l'Alfa Romeo con Campari, Ascari, Wagner e Ferrari (Enzo Ferrari non prese il via dato un'improvvisa malattia); la Fiat con Nazzaro, Bordini, Marchisio e Pastore; la Miller (americana) privata con il Conte Zborowski, ed infine la Bugatti con le fiammanti tipo 35 di De Vizcaya,

Adriano Cimarosti

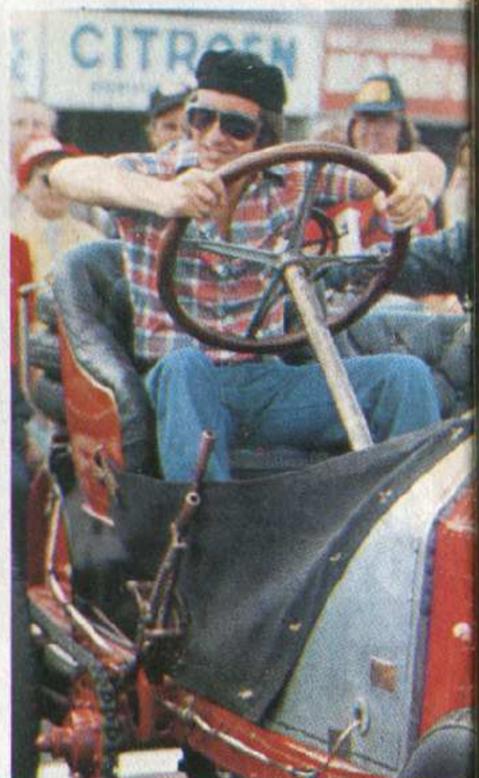
# Le «nonne» sprint

**DIGIONE** - Alla moda di Etancelin quando ha preso in mano il volante (per esigenze fotografiche) della Fiat 1907 Stewart ha messo la visiera del suo ormai famoso berrettino di velluto nero voltata all'indietro come era solito fare il pilota della Bugatti negli anni '30.

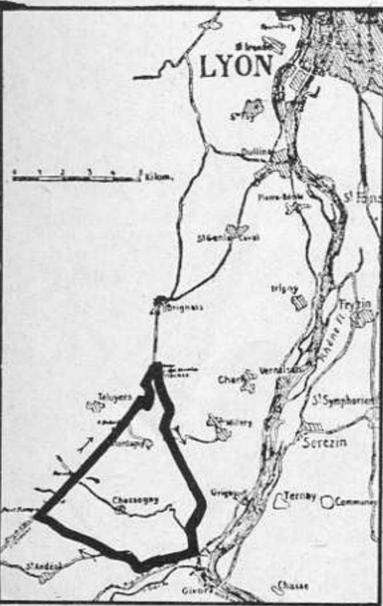
Finiti gli scatti di fotografie, Stewart ha ceduto il volante ad altri. E quando al via della gara «finta» delle vetture antiche che avevano vinto il G. P. di Francia, riunite a Digione per celebrare l'ottantesimo anniversario dell'Automobile Club francese, Etancelin si è presentato a bordo della sua favolosa Bugatti azzurra il caschetto era come allora, con la visiera dietro, agli applausi della folla il pilota si è commosso e in molti giurano di averlo visto piangere.

**Giancarlo Cevenini**

CONTINUA A PAGINA 54



I dati tecnici delle macchine partecipanti al Gran Premio d'Europa 1924 a Lione



Marches et numéros	Conducteurs	Moteur				Carburateur	Allumage	Palliers	Bielles	Embrayage	Nombre de vitesses	Pousées	Freinage	Dim. du châssis			
		Nombre de cylindres	Alésage	Courses	Cylindr. en cmc									Commande des soupapes	Grasage	Vote	Empattem
Sunbeam I. Sunbeam II. Sunbeam III.	Lee Guinness Segrave Resta	6	67	84	1988	par 2 arbres à cames, 2 soupapes par cylindre	sous pression par 2 pompes	Solex	1 magnéto Bosch	palliers à rouleaux	Rouleaux	Disques	4	central	Intégral servo-frein mécan.	AV 1,20 AR 1,12	2,60
Delage I. Delage II. Delage III.	Divo Benoist Thomas	12	51,3	80	1984	par 2 arbres à cames	centrifuge par 3 pompes à engrenages	2 Zénith	2 magnétos	Rouleaux	Rouleaux	Disques multiples	4	ressorts	AV et AR avec servo-frein mécanique	AV 1,30 AR 1,20	2,60
Alfa-Romeo I. Alfa-Romeo II. Alfa-Romeo III. Alfa-Romeo IV	Campari Ascari Wagner Ferrari	8	61	85	1989	par 2 arbres à cames	sous pression 1 pompe	Memini	1 magnéto	Rouleaux	Rouleaux	Disques	4	central	Intégral	1,20	2,60
Schmid I. Schmid II.	Foresti Goux	6	64,8	100	1979	sans soupapes	s. pression p. 2 pompes à engrènement	2 carburateurs Zénith, double c.	2 magnétos et 2 bougies par cylindre	2 à billes S.R.O. 2 à roul. S.R.O.	Rouleaux	Cônes	4	central	sur les 4 roues	10,10	2,50
Fiat I. Fiat II. Fiat III. Fiat IV.	Nazzaro Bordini Marchisio Pastore	8	60	87	1968	2 soupapes par cyl. faisan un angle de 50° la verticale commandée par 2 arbres à cames, 3 ressorts p. soupapes	sous pression par 2 pompes rotatives	Fiat	1 magnéto Bosch	9 palliers à rouleaux	Rouleaux	Disques multiples	4	central	Freinage intégral avec servo-frein mécan.	120	2,67
Miller	Zborowski	8	59,2	90	1984	1 arbre à cames	sous pression	X.	Delco magnéto	Rouleaux	Rouleaux	Disque	4	central	Intégral	1,16	2,82
Bugatti I. Bugatti II. Bugatti III. Bugatti IV. Bugatti V.	De Vizcaya Chassagne Costantini Friedrichs Garnier	8	60	88	1989	3 soupapes (2 adm. et 1 échappement) commandées par leviers et un seul arbre à cames.	sous pression par pompe à engrenages	2 Zénith		Rouleaux	Rouleaux	Disques à bain d'huile	3	ressorts double cardan	Sur les 4 roues commandées par la pédale avec dispositif d'équilibrage	1,12	2,60

• Solo le Sunbeam, Alfa Romeo e Fiat disponevano di motori sovralimentati. Per la Bugatti tipo 35 si trattava della prima apparizione.

**Le potenze dei motori**

- Sunbeam 138 CV a 5500 giri
- Delage 120 CV a 6000 giri

- Alfa Romeo 134 CV a 5500 giri
- Schmid ?
- Fiat 130 CV a 5500 giri
- Miller ?
- Bugatti 90 CV a 5500 giri

**Gli iscritti**

Sunbeam: Lee Guinness, Segrave, Resta - Delage: Divo, Benoist, Thomas - Alfa Romeo: Campari, Ascari, Wagner - Schmid: Goux, Foresti - Fiat: Nazzaro, Bordini, Marchisio, Pastore - Miller (privata): Conte Zborowski - Bugatti: De Vizcaya, Chassagne, Costantini, Friedrichs, Garnier.

Il circuito di Lione, dove il 3 agosto 1924 ebbe luogo il Gran Premio d'Europa. Lunghezza del circuito: km 23,145; distanza del Gran Premio: 35 giri pari a km 810,075.

CONTINUAZIONE DA PAG. 50

Chassagne, Costantini, Friedrichs e Garniers.

**Un Gran Premio combattutissimo**

Il Gran Premio d'Europa si svolse su 35 giri del circuito lungo 23,145 km, il che corrispondeva ad una distanza totale di 810,075 km. La corsa iniziò davanti a oltre 100.000 spettatori. Dopo il via Segrave passa al comando, egli guida una Sunbeam sei cilindri, ispirata pure da un modello precedente della Fiat (infatti la Sunbeam era stata progettata dall'ingegner Bertarione, ex

noist. Posizioni invariate sia al 26. quanto al 31. giro. Lee Guinness si è ritirato con la trasmissione a pezzi. Però anche l'Alfa Romeo perde una macchina: dopo 32 giri il battistrada Ascari deve rallentare l'andatura, poi si ferma per il rifornimento, però la macchina non vuol più ripartire, il monoblocco della P2 è spaccato. E così Campari poté vincere questo Gran Premio d'Europa, precedendo al traguardo le due Delage di Divo e Benoist, mentre la terza Alfa Romeo, quella di Louis Wagner, giungeva quarta, seguita da Segrave su Sunbeam, Thomas su Delage, Chassagne e Friedrichs, ambedue su Bugatti. Solo sette dei venti partenti riuscirono a classificarsi.

Per l'Alfa Romeo quel 3 agosto del 1924 segnò il primo trionfo in un Gran Premio (l'anno precedente però la marca milanese aveva vinto per la prima volta la Targa Florio con Sivocci), mentre per la Fiat quel 3 agosto fu una giornata di amarezze, in quanto tutte e quattro le « 805-405 » dovettero ritirarsi. In pratica quel Gran Premio d'Europa segnò l'addio della Fiat alle corse, infatti la grande marca torinese si ritirò per sempre dalle gare tipo Gran Premio, salvo quel Gran Premio di Milano, disputatosi il 4 settembre 1927 a Monza e vinto da Pietro Bordino con quella favolosa Fiat 806 12 cilindri da un litro e mezzo, che era stata costruita in gran segreto.

**La carriera della P2**

Il 19 ottobre del 1924 quattro P2 si piazzarono ai primi quattro posti del Gran Premio d'Italia a Monza con Ascari, Wagner, Campari e Minoia. La superiorità delle P2 divenne scoraggiante per le sue avversarie, infatti a Monza solo le Mercedes e le Schmid si contrapposero alle biposto di Jano. Poco prima, il 25 settembre, Segrave su Sunbeam aveva vinto al Gran Premio di Spagna a San Sebastiano, dove però nessuna macchina italiana si era allineata al via.

La P2 colse i massimi allori anche nel 1925: duplice vittoria al Gran Premio d'Europa a Spa in Belgio con Ascari davanti a Campari. Ma venne la giornata nera di Monthéry, al Gran Premio dell'ACF. Antonio Ascari guida la corsa con la sua P2, poi esce di strada e rimane ucciso sul colpo, l'Alfa Romeo ritira tutte le sue macchine, vince la Delage.

Duplice vittoria Alfa Romeo anche al Gran Premio d'Italia a Monza: s'impone Brilli-Peri davanti a Cam-

pari. Le P2 sono di nuovo assenti al Gran Premio di Spagna, qui vince di nuovo la Delage, che in quell'anno disponeva pure di motori sovralimentati.

Nel 1926 venne modificata la formula dei Gran Premi, dalla «due litri» si passò alla «litro e mezzo», e così l'Alfa Romeo si trovò tagliata fuori, ritirandosi. La P2 continuò la sua carriera nelle mani di piloti privati, però poteva presentarsi solo alle gare per macchine di formula libera. Nel 1930 la P2 vinse la Targa Florio con Achille Varzi. In quell'anno la macchina era stata trasformata e modernizzata, tra l'altro venne munita del radiatore piatto della « 1750 Sport ». L'ultima apparizione della P2 in corsa avvenne al Gran Premio di Cecoslovacchia del 28

settembre 1930 sul circuito di Brno, dove Tazio Nuvolari, dopo essersi ritirato con la propria macchina (una P2 versione 1930) passò su quella del compagno di scuderia Borzacchini, giungendo poi terzo dietro a due Bugatti. Nuvolari era rimasto in testa fino a pochi chilometri dal traguardo, ma dopo il suo motore si scaldò.

Oggi esistono ancora due esemplari della P2. Quello originale da Gran Premio (vincitore a Monza nel 1925 con Brilli-Peri) si trova nel Museo dell'Alfa Romeo ad Arese, mentre l'altro, la versione stradale modernizzata nel 1930 (vincitrice della Targa Florio con Achille Varzi) si trova al Museo dell'Automobile di Torino.

a. c.

**Le nonne a DIGIONE**

DA PAGINA 52

Vetture, piloti, tute, caschi, e il classico odore dell'olio di ricino davano un'ora prima del via del G.P. (che verrà poi vinto da Peterson) una atmosfera di tempi passati.

In prima fila la Brabham del 1967 guidata da Hulme (che rimarrà poi in panne lungo il percorso, e sarà il nostro Franco Lini a spiegarla-natura-del-guasto a « Jack il Nero », almeno così assicura lui) e la Porsche F. 1 che vinse a Rouen nel 1962 con Gurney, Moss con la Cooper del 1960 al via spegne il motore e si deve far spingere perdendo secondi preziosi, (ma non verrà squalificato) ultima a partire ma più altera di tutte la Delahaye 1949 di C. Pozzi il concessionario per la Francia della Ferrari.

Al via anche Phil Hill con una Sunbeam. Egli ha voluto vicino a sé come quando era alla Ferrari, Dino Pignatti, mentre la signora Hill con una Kodak eterna la scena. E ancora Sanesi, Chiron, Guidotti e Ramponi si sono alternati alla guida delle famose Alfa anteguerra, tutte perfettamente restaurate per il museo che si sta allestendo ad Arese. Dal canto suo l'indimenticabile principe Bira con la Gordini del 1952 cercava disperatamente di tenere la ruota di quelle che sono state giudicate le due più belle vetture presenti (e che non sfuggirebbero ancora oggi

al via di un G.P. o di una gara di campionato Marche): le Mercedes, veri mostri di efficienza e di potenza guidate da Lang e Von Brauchitsch, alle dipendenze del d.s. per antonomasia Neubauer, sempre più grasso e sempre più sorridente.

E' stata proprio la Mercedes a dare l'unico brivido alla corsa, quando la W 196 del 1954, guidata da Lang, ha incontrato sulla sua strada improvvisamente ferma per un attacco d'asma (dovuto l'età) sulla salita della « esse » la Fiat 1907 che alcuni volenterosi stavano spingendo.

Taruffi e Bertocchi con la Maserati del 1933 non hanno sfigurato in mezzo a tante « elite », anzi alla fine hanno ricevuto i complimenti di Stewart che ha ricordato a Bertocchi come la sua Pantera vada sempre bene. Mancava Fangio che era atteso per guidare molte vetture avendo vinto con tutto si può dire: dalla Mercedes alla Maserati, all'Alfa Romeo. Ma per motivi di salute il grande Manuel non ha potuto essere presente.

Era presente una sola Ferrari quella del 1953. Tutte le altre come diceva un laconico comunicato, erano « andate distrutte ». Quasi una realistica materializzazione del fantalibro dell'ULTIMA di Maranello.

g. c.

collaboratore della Fiat). Alle sue calcagne sono Ascari (Alfa Romeo), Lee Guinness (Sunbeam), Campari (Alfa Romeo) e Pietro Bordino (Fiat). Segrave conduce anche al secondo giro, Ascari, Lee Guinness, Bordino e Campari seguono nell'ordine. Le debuttanti Bugatti sono attardate per noie alle gomme, mentre le Delage 12 cilindri girano regolarmente in sesta e settima posizione. Al quinto giro è al comando l'Alfa Romeo di Ascari, davanti alla Sunbeam di Lee Guinness ed alle Fiat di Bordino. Al nono giro è di nuovo Bordino a passare in testa davanti ad Ascari e Lee Guinness, ma poi Bordino deve fermarsi per una riparazione dei freni, più tardi l'italiano esce di strada ritirandosi, sempre per le noie ai freni. Al 13. giro Ascari è saldamente in testa, seguito da Lee Guinness, Campari, Divo su Delage, Wagner su Alfa Romeo e Benoist su Delage. Nazzaro su Fiat è già molto attardato per avarie alla sua « 805 » (l'anno prima egli aveva vinto il Gran Premio dell'ACF a Strasburgo con la stessa macchina). Al 18. passaggio transita in testa Campari davanti a Divo, Ascari, Lee Guinness e Benoist. Le due Alfa Romeo guidano la corsa dopo 22 giri con Ascari in prima e Campari in seconda posizione, seguiti dalle due Delage di Divo e Be-

**G.P. d'Europa 1924 a Lione**

**CLASSIFICA FINALE**

1. Campari 7.05'34"3;
2. Divo 7.06'40"1;
3. Benoist 7.19'00"4;
4. Wagner 7 ore 25'06"4;
5. Sagrave 7.28'56"3;
6. Thoma 7.37'37"2;
7. Chassagne 7.46'26"3;
8. Friedrich 7.51'45"3.

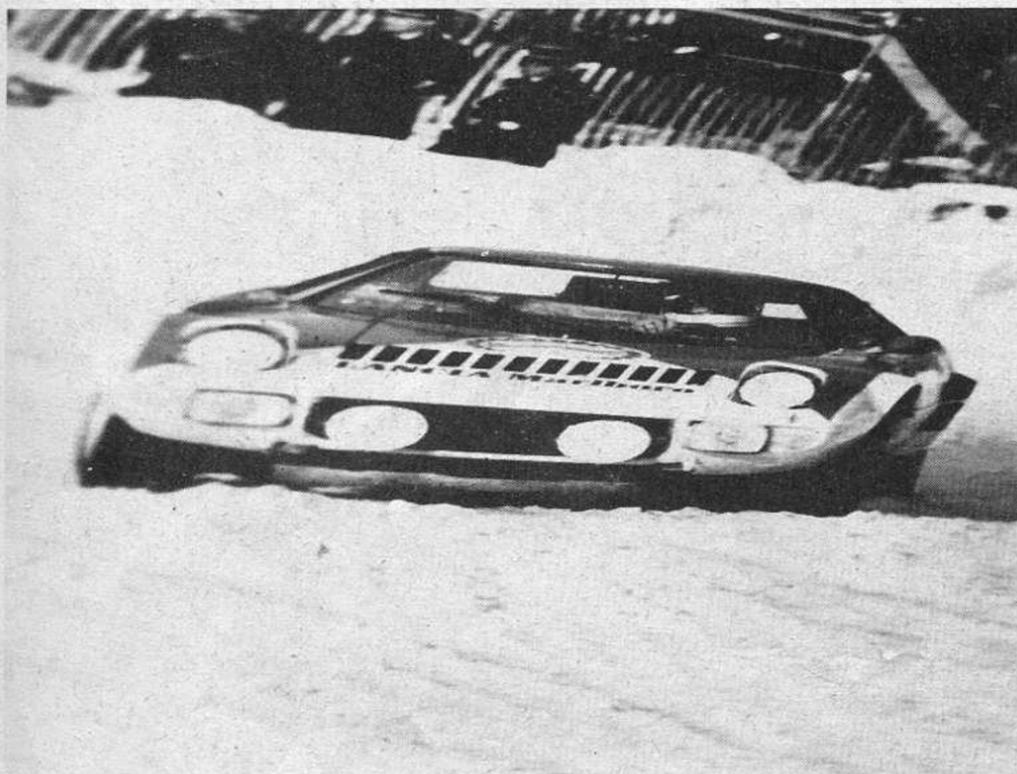


## RISPONDE l'avv. ALEFFI

Presidente della Sottocommissione rally CSAI

# Sono in crisi i RALLIES?

No, non si è « mascherato » l'avv. Aleffi per rispondere alle domande di Carlo Cavicchi. E per le risposte qualsiasi riferimento alla multideformazione alla quale l'obbiettivo di Tiziano Biasoli ha sottoposto la Stratos, è puramente casuale



### Flessione solo nella regolarità

① L'attività rallystica (sia nazionale che internazionale) sta attraversando un evidente periodo di « stallo ». Ritiene che questa specialità abbia già un suo vertice di popolarità e di interesse, oppure che la flessione del 1974 debba solo attribuirsi alle conseguenze della politica relativa alla austerità? (leggi gare soppresse, partecipazione ridotta di molte case, piloti a spasso).

Mi si permetta di non essere d'accordo sul fatto che nel 1974 vi sia stata una flessione nel campo rallistico, anche se certamente sono esistite ed esistono alcune delle cause indicate. Direi che per una risposta esauriente io devo far ricorso a delle cifre che più di ogni altro possono puntualizzare la situazione.

Fino ad oggi (non si era ancora corso il rally delle « Alpi Orientali ») sono stati disputati 4 rallies internazionali rispetto ai 6 dell'anno passato.

Malgrado questa flessione nel numero delle gare, i 4 rallies internazionali hanno avuto una media parziale di partecipazione di 132 contro i 103,2 del 1973; i rallies nazionali e sprint, una media di 108 contro i 104,5 sempre dell'anno passato. L'unica flessione nel settore di mia competenza si è invece verificata nella regolarità passata da una media, nel 1973, di 54,3 a quella attuale di 48.

Mi pare quindi di poter concludere che la popolarità dei rallies è sempre in auge, se non addirittura migliore.

### I « nuovi » crescono

② Il campo dei protagonisti sulla scena italiana sta subendo un rinnovo costante e continuo soprattutto a livello di piloti privati. Pensa che il cambio della guardia, con la perdita di tutti quei piloti « gentlemen » che possono ben identificarsi nei pionieri della specialità — e che via via stanno passando la mano non solo per motivi di « età » — possa nuocere o giovare al futuro agonistico dei rallies italiani?

In ogni sport c'è sempre un naturale « avvicendamento » dei protagonisti. Evidentemente anche quello automobilistico non può sottrarsi a questa legge.

Sono pertanto certo che le nuove leve — e fra que-

ste vi sono piloti che stanno dimostrando indubbe capacità — ripercorreranno la strada tracciata dai loro predecessori.

### Il TRN ha risolto molti problemi

③ L'austerità ha imposto un nuovo tipo di rallies, gare brevi, nervose, più vicine allo spirito della « velocità » che a quello più classico della gara lunga e faticosissima cui ci si rifà ancora mentalmente pensando ai rallies. Alla luce di quanto si è già potuto vedere, si ritiene favorevole o contrario a questa formula e quanto il suo parere avrà peso nelle decisioni di fine anno riguardo le normative per la prossima stagione agonistica?

E' assolutamente esatto che « l'austerità » ha imposto, almeno nel momento in cui se ne è percepita l'esatta dimensione e cioè a dire sul finire del 1973, una nuova regolamentazione dei programmi rallistici, soprattutto per quanto riguardava la lunghezza dei percorsi e la divisione del campionato in gironi regionali.

Peraltro penso che, quando le condizioni lo consentiranno, si dovrà ritornare a percorsi di gare più lunghi e comunque tali da rispecchiare quello che è stato lo spirito che ha sempre caratterizzato un rally, differenziandolo dalla velocità. Questo soprattutto per il settore dei rallies internazionali.

Mi pare di poter inoltre constatare come l'attuale impostazione del TRN abbia trovato il pieno conforto da parte dei piloti che vi partecipano. E ciò soprattutto in considerazione del fatto che una gara breve non consente « distrazioni di sorta » al concorrente, costringendolo pertanto ad impegnare tutte le proprie capacità dal momento della partenza fino all'arrivo.

Bisogna altresì aggiungere che la divisione del TRN in gironi regionali ha sostanzialmente consentito una diminuzione notevolissima dei costi ai partecipanti.

Circa il peso che potranno avere le opinioni mie sulla futura stagione automobilistica, rammento che il mio mandato scade alla fine del 1974 e che pertanto toccherà a coloro che saranno chiamati ad assumersi la relativa responsabilità in seno alla nuova CSAI, prendere le decisioni che saranno ritenute più opportune.

### « Classe economica » difficile

④ Alla crisi e alla carenza di grossi protagonisti al via di ogni corsa (i pronostici sono sempre circoscritti a tre o quattro piloti ufficiali, salvo casi eccezionali) si contrappone adesso una lotta sempre più valida sia tecnicamente che quantitativamente nelle classi minori specie del turismo di serie. Da più parti si è accennato alla possibile istituzione di una classe economica formata tutta da vetture di uno stesso tipo e modello (vedi, per intenderci, F. Italia) seguita direttamente, e governata anche, dalla CSAI. Qual è il suo parere al proposito?

Senza dubbio la lotta nelle categorie più piccole e particolarmente nel Turismo di Serie, diventa sempre più agguerrita ed io non posso non nascondere la mia personale soddisfazione. Evidentemente quando si parla di politica di giovani, non si può non tener conto proprio di questo vivaio che è appunto rappresentato dai piloti che corrono con le cilindrato minori e, moltissime volte, con la stessa vettura con la quale vanno a spasso.

Penso tuttavia che regolamentare questa classe « economica » con un preciso intervento della CSAI, sia cosa estremamente difficile sul piano concreto in quanto e forzatamente bisognerebbe far cadere la scelta su un tipo di vettura, a detrimento di altre similari; il che non sarebbe né giusto né sportivo perché eviterebbe il confronto diretto fra le varie Case automobilistiche, oggi indubbiamente così impegnate nel settore rallistico.

### Le finali dei gironi

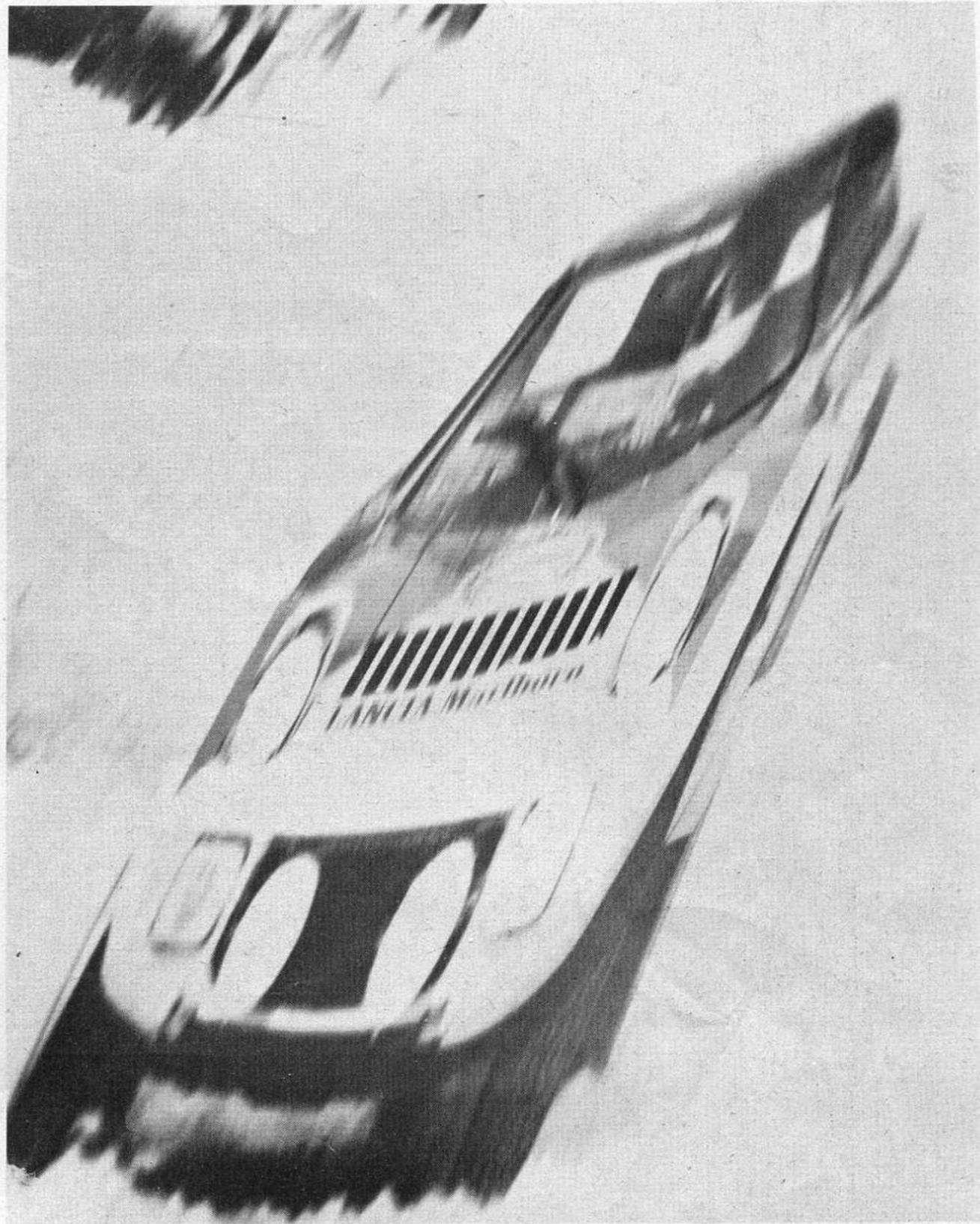
⑤ La sua scalata al « potere » è stata rapidissima e la sua popolarità è derivata molto dai successi ottenuti dalla scuderia da lei diretta nelle gare del T.R.N. Orbene quest'anno proprio queste gare hanno risentito come mai in passato di un salto all'indietro in quanto a validità che non può essere assolutamente compensato dall'aumentato numero di partecipazioni. Pensa di tornare al Trofeo unico nel '75 o l'attuale formula verrà mantenuta.

Non mi pare che le gare del TRN abbiano subito un ridimensionamento sia sul piano tecnico che qualitativo, al di fuori, ovviamente, di quello determinato dall'at-

**T**ra la sorpresa generale, alla fine del '72, l'avvocato Aleffi, siciliano d'origine e triestino di adozione, ricevette dall'avvocato Stochino l'eredità di una delle principali poltrone della CSAI, la presidenza della sottocommissione rallies e regolarità. Fino a quel giorno di Aleffi si sapeva solo che aveva brillantemente guidato di successo in successo le vetture della sua scuderia, quella 4R Lloyd Adriatico che proprio quest'anno, tra la sorpresa generale, ha chiuso i battenti, e in più si sapeva che veniva dallo sport attivo dove si era impegnato come regolarista (nemmeno eccezionale) e come velocista (con maggior successo, valga, ad esempio, il « tempo » di Avola).

A nemmeno due anni di distanza il suo mandato sta per scadere: con lui in campo rallystico molto è cambiato, vuoi per fattori esterni, vuoi per l'interessamento suo e dei componenti la sua sottocommissione, è certo comunque che è stato un presidente che si è fatto vedere dai piloti, che non ha mai disdegnato le levataccie o avuto paura delle intemperie pur di vedere l'attività dal « vivo ».

Suo unico difetto, forse, quello di essere un avvocato e pertanto di sapersela sempre cavare col minimo danno lasciando agli interlocutori la convinzione di aver saputo tutto quello che era possibile sapere. Ciononostante l'abbiamo sottoposto a dieci domande « difficili » che riassumono un po' tutti i problemi che nel corso del suo « impero » si è trovato ad affrontare e che lascia (o si lascia) in eredità per i prossimi due anni.



si suggerire agli organizzatori l'opportunità dei premi d'onore, dei quali certamente entrambi i conduttori sono meritevoli, ma non andare oltre quello che sopra ho definito un « suggerimento ».

### L'aiuto ai giovani

⑦ I piloti giovani, ed in particolare quelli privati, sono stati sempre la sua bandiera. Crede di aver fatto sempre il possibile per loro anche dal giorno in cui si è trovato a « comandare » dalla seggiola della CSAI?

Le poltrone sono sempre « scomode » ed ancor di più quando da esse bisogna, così come mi si dice nella domanda, « comandare ». Credo di aver improntato tutta la mia attività senza aver avuto mai bisogno di ricorrere al verbo sopra indicato fra virgolette, forse perché coadiuvato da una Sottocommissione composta da elementi di eccezionali preparazione e valore.

Ho cercato più volte un colloquio diretto con i piloti dal quale poi ho potuto trarre gli elementi per regolamentare la nostra complessa attività. Da quando mi occupo di automobilismo a livello dirigenziale (preferisco senz'altro questo termine), è cosa notoria a tutti come abbia avuto nei miei intendimenti la volontà di cercar di aiutare i giovani in ogni modo.

Questo perché sono convinto che attraverso la valorizzazione dei giovani più meritevoli si possa continuare a dare al rallyismo italiano quel necessario contributo perché resti ai vertici mondiali, già raggiunti in questi ultimi tempi.

Non so se ho fatto quanto era nelle mie possibilità per attuare questo programma, ma posso certamente confermare che molte decisioni della CSAI e della Sottocommissione Rallies sono state ispirate a questi criteri.

### Irreversibile la Squadra rally

⑧ Parliamo della squadra Rally CSAI (sempre meno impegnata e ancor meno pubblicizzata). La ritiene ancor oggi un esperimento felice da portare avanti a tutti i costi, o, al contrario, con quei soldi (pochi?) a disposizione si potrebbero studiare altri programmi?

La squadra rally CSAI rappresenta, a mio avviso, un doveroso atto della CSAI stessa per consentire, ai più meritevoli, di potersi confrontare con piloti stranieri, acquisendo quell'esperienza necessaria per fare di un buon pilota un buon rallyista.

Rammento soltanto le caratteristiche tecniche differenti fra i nostri rallies e quelli che si svolgono al di fuori dei confini nazionali, essendo questi ultimi basati unicamente su P.S. di « velocità ».

Indubbiamente aiutare qualche nostro pilota, attraverso la sua inclusione nella squadra rally, a partecipare a queste ultime gare (Le rammento gli impegni della squadra rally per la Mitropa) significa fornirgli di nuove conoscenze, di nuove esperienze, che certamente affineranno le sue qualità agonistiche e tecniche.

Allo stato attuale non vedo quale diversa o ulteriore iniziativa potrebbe la CSAI prendere, nello sforzo di contribuire in qualche modo alla preparazione di « nuove leve » anche nei rallies, così come ha fatto in altri settori.

### Il compromesso per lo Sport

⑨ Si comprometta una volta per tutte: lei è « lancista » o « fiattino »?

Lei vuole che mi comprometta! Lo faccio ben volentieri: sono fiattista, lancista, alfista, autobianchista se le nostre Case continueranno a darci le immense soddisfazioni che ci hanno dato e particolarmente Lancia e Fiat nel settore europeo e mondiale.

Peraltro non posso non sottolineare, con estremo piacere, che proprio queste due ultime stanno collaudando nei rallies le loro vetture di ultima produzione.

### Indietro con ragione

⑩ Se fosse possibile tornare indietro, accetterebbe nuovamente l'incarico di presidente della sottocommissione rallies?

Questa domanda merita una duplice risposta: la prima, dettata dal cuore: sì! la seconda, dalla ragione: no!

Carlo Cavicchi



tuale situazione regolamentare, per la quale mi richiamo a quanto già esposto al punto 1).

Da quei colloqui che ho spesso avuto con i piloti durante le dispute delle gare di quest'anno, credo di aver compreso che molti sono favorevoli al mantenimento della formula cosiddetta « regionale »; è tuttavia ovvio, per quanto mi riguarda, che non posso anticipare se nel 1975 si ritornerà al Trofeo unico o se si manterrà questa formula perché all'epoca della nuova regolamentazione il mio mandato, come prima ho detto, sarà scaduto.

L'optimum, almeno nell'attuale situazione, potrebbe essere costituito dall'effettuazione di due o tre gare « finali », riservate a coloro che, in ogni rispettivo girone, avessero raggiunto un determinato punteggio.

Si era pensato di fare qualcosa del genere anche quest'anno ma al momento in cui varammo il regolamento non potevamo certamente conoscere quali sarebbero stati gli sviluppi della situazione energetica e quindi essi erano principalmente tesi a mantenere in vita il nostro sport.

### Quali « onori » al co-pilota?

⑥ Finalmente da quest'anno i due componenti l'equipaggio vengono nominati anche nelle gare del TRN, i premi d'onore però vengono tuttora riservati al solo pilota. Crede sia opportuno un intervento della CSAI verso gli organizzatori per sensibilizzarli ancora una volta, oppure ritiene che questi ultimi abbiano già tanti problemi per mettere insieme una manifestazione da non giustificare questa richiesta dei piloti apparentemente quantomai legittima?

Credo che la CSAI abbia fatto quanto era suo dovere per valorizzare il co-pilota. Non esiste certamente una norma che i premi « d'onore » vadano consegnati soltanto al primo pilota. Dipende dagli organizzatori (e in Italia ce ne sono parecchi) decidere se distribuire anche i premi d'onore all'intero equipaggio.

E' certo, tuttavia — e questo è dato di comune esperienza — quante e quali siano le difficoltà che gli organizzatori incontrano per poter mandare avanti le manifestazioni in programma, con la conseguenza che la CSAI (e questa è soltanto una mia opinione personale) potrebbe



Perchè 5 cilindri

# IL DIESEL svelto

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

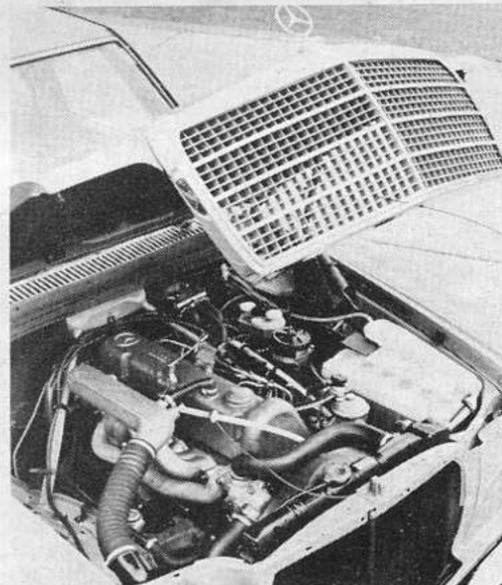
**FRANCOFORTE** - Se c'è una caratteristica negativa che opprime i motori diesel «cronicamente» è una certa lentezza rispetto ai confratelli alimentati a benzina: lentezza che si fa maggiormente sentire in fase di accelerazione ponendo un certo handicap specialmente presso quegli utenti a cui piace disporre di un propulsore con un certo brio. Principalmente per ovviare a questo inconveniente, pur rimanendo entro schemi che richiedevano bassi consumi e adeguatezza alle norme ormai internazionali sull'antipollution, e senza tradire quelle che sono le ormai tradizionali abitudini della Mercedes, la Daimler Benz ha immesso sul mercato la nuova 240 D 3.0, berlina moderna e confortevole dotata di un inedito motore a 5 cilindri in linea.

Non poteva che essere la casa della stella a tre punte, da sempre specializzata in motori diesel (ricordiamo che la prima auto con motore diesel fu presentata dalla Mercedes nel 1936) a coprire questa lacuna e a completare la sua gamma con questo quarto modello, appositamente studiato per accontentare una schiera di più esigenti automobilisti, che ora avranno una ampia scelta tra i quattro modelli attualmente in produzione. Di questi quattro modelli la 240 D 3.0 rappresenta la variante più potente della serie: il nuovo motore (dal momento che le altre parti meccaniche rimangono quasi immutate) in programma di progettazione da molto tempo, era stato ultimato nell'estate del 1972 e solo nell'autunno dello stesso anno, in considerazione dei buoni risultati ottenuti, veniva messo definitivamente in produzione.

Il tema fondamentale era un motore che rispondesse da una parte all'esigenza di ottenere un ancora migliore sfruttamento dell'energia contenuta nel combustibile e contemporaneamente

te producesse una percentuale minima di sostanze nocive nei gas di scarico, e dall'altra che rispondesse alle sempre crescenti esigenze per quel che riguarda la potenza e il comfort di marcia.

Il sistema diesel indubbiamente offre le migliori premesse per sovvenire alle due prime esigenze, grazie all'alto rapporto di compressione, all'eccellente ren-



Una «prima assoluta» il nuovo motore Diesel 3,0 della Daimler Benz: l'unico a 5 cilindri in tutto il mondo. Per il suo avviamento (foto sotto) basta girare la chiave d'accensione in posizione di marcia. Nella foto sopra il titolo tutta la serie diesel della Mercedes Benz



dimento termico e all'ottima combustione. Per venire incontro all'esigenza di avere a disposizione una più alta potenza ci erano quindi due possibilità: utilizzare un turbocompressore dei gas di scarico in combinazione con uno dei motori diesel già

esistenti, oppure aumentare la cilindrata.

Tuttavia, allo stadio attuale di sviluppo tecnico, i motori a turbocompressione dei gas di scarico hanno lo svantaggio che abbisognano, nei bassi regimi, di un lasso di tempo maggiore per poter reagire. Il che ovviamente ha un'influenza negativa quando si tratta di accelerare.

E' per questa ragione che si è ricorsi alla maggiorazione della cilindrata, facendo ricorso precisamente all'aumento del numero dei cilindri.

Perché 5 cilindri? A dire il vero non si era lontani alla Mercedes dal pensare ad un progetto di motore con sei cilindri. Si è rinunciato tuttavia perché la realizzazione di questa idea sarebbe stata difficile, costosa ed avrebbe richiesto ancora troppo tempo. Con la realizzazione del motore a 5 cilindri si è raggiunto un ottimo risultato, in quanto il 5 cilindri funziona certamente in modo più dolce di un 4 di uguale potenza e non è inferiore di molto a un motore a 6 cilindri, specialmente agli alti regimi: il tutto con prezzi sopportabili e con minore dispendio di mezzi.

Un punto di vista essenziale nella realizzazione di questo motore è stata la possibilità di costruirlo a basso costo di produzione. Ricorrendo al sistema delle unità di montaggio unificate si è cercato di attenersi alla più vasta uguaglianza, sia per i pezzi che nelle dimensioni, rispetto al motore a 4 cilindri 2,4 già in produzione.

Sono invece novità la pompa di iniezione a regolazione meccanica e i dispositivi di avviamento ed arresto, azionabili ora con la massima facilità girando semplicemente la chiave di avviamento così come nei motori a benzina. Il tempo di preriscaldamento viene ora regolato automaticamente in rapporto alla

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 60

# HEUER

Heuer fa  
orologi  
non comuni.

## La prova:

**Monte Carlo** Contasecondi di bordo antiurto con contatore da 12 ore per auto, imbarcazione e aereo. I più famosi piloti di rallye registrano i tempi con questo robusto e sicuro strumento di bordo. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 542.701



**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:

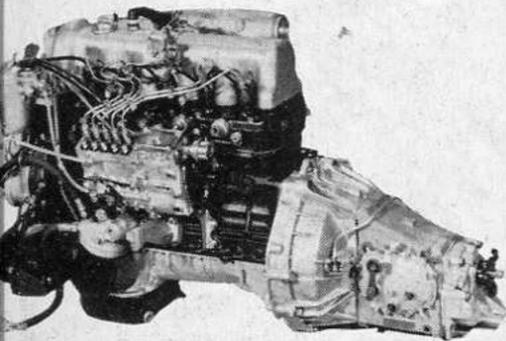
**HEUER - LEONIDAS**  
Via Palestro 20  
20121 MILANO

CONTINUAZIONE DA PAG. 59

temperatura del motore: una spia luminosa nel quadro strumenti indica quando è tempo di avviare il motore.

I risultati ottenuti confermano la validità di tale cammino: con un tempo di ripresa di circa 20" si va da 0 a 100 kmh per poi raggiungere una velocità massima di quasi 150 kmh. E queste migliori prestazioni di marcia richiedono solo un esiguo aumento del consumo del combustibile: in confronto al modello Mercedes 240 D (138 kmh di velocità max) il consumo medio in più è solo di 0,5-1 litro per 100 km.

E' molto probabile che un grande successo la grossa diesel lo incontrerà negli Stati Uniti, dove esiste già una vasta schiera di conduttori che prediligono questi modelli. Per di più, i modelli diesel Mercedes godono di una bassissima percentuale di gas di scarico nocivi, al di sotto dei valori limite stabiliti appunto negli USA per i modelli che verranno fabbricati negli anni 1975-76, senza dover perciò ricorrere a costosi congegni supplementari come reattori, catalizzatori o dispositivi di ritorno dei gas di scarico. Tutti dispositivi supplementari questi che generalmente non si può fare a meno di applicare sui motori a benzina e che rincarano in modo non indifferente i prezzi di acquisto e di manutenzione,



Visto dal lato pompa d'iniezione il nuovo 5 cilindri Mercedes: chiaramente visibile il comando meccanico della pompa Bosch e il filtro olio

**HOCKENHEIM** - Trasferimento da Francoforte allo «Stadio dei motori» sui colorati pullmans appena smessi dalle nazionali di calcio per provare in pista le nuove Mercedes. Scelta quanto mai infelice questa soprattutto perché Hockenheim, con il suo andamento velocissimo, ci ha dato decisamente l'impressione di guidare macchine non estremamente veloci, anche se in realtà, cronometro alla mano, le berline a 5 cilindri non hanno tradito le aspettative. Comunque, una prova in mezzo al traffico, con semafori, sorpassi e cambiamenti di direzione, ovviamente non simulabili in autodromo, sarebbe stata più gradita, specie per un modello che vanta appunto bassi consumi e allo stesso momento, accelerazioni superiori a qualunque altro modello diesel. Ci siamo comunque adattati alla situazione, e alla faccia grintosa del collaudatore

Avremmo voluto provare una macchina fredda, appunto per verificare tutto il nuovo sistema di accensione e preriscaldamento: ma i tedeschi, organizzatissimi come al solito, ce ne hanno sfornata una calda calda, che è partita immediatamente alla prima sollecitazione della chiavetta. Al posto di guida nessuna novità appariscente rispetto ai modelli della stessa serie: a parte la suddetta spia che segnala appunto il preriscaldamento in funzione, tutti i comandi sono sistemati allo stesso



● Presentate in questa occasione anche le due nuove versioni « sportive » della serie SL, il coupé e lo spider questa volta con il motore « piccolo » delle berline 280 E/SE. Il propulsore, denominato con la sigla M 110 è un bialbero a cammes in testa la cui potenza equivalente a 185 cv rende possibili brucianti riprese: la velocità massima, che siamo riusciti anche a raggiungere, almeno di tachimetro, supera i 200 kmh. Come nei modelli 350 e 450 SL/SLC, ad eccezione della gommatura e dell'asse posteriore, tutto corrisponde perfettamente a quello delle berline 280: col cambio di serie a quattro marce il rapporto è 3,69, mentre con il 5 marce optional il rapporto diventa 3,92. Naturalmente anche qui è possibile avere un cambio automatico: per i pneumatici le nuove misure dei radiali diventano 185 HR 14.

*Un test sui... cordoli di HOCKENHEIM con la nuova MERCEDES 240 D. 3.0*

## Frulla dai bassi regimi in progressione miracolo

modo. Il modello che ci è stato affidato è dotato di cambio meccanico: meglio, almeno per apprezzare queste decantate virtù «sprintistiche» della berlina. E così prima, seconda terza e quarta: primo giro del circuito ad andatura ridotta, tanto per rendersi un po' conto di tutto e dal secondo passaggio siamo già in grado di stabilire records...

Effettivamente la differenza è tanta: dobbiamo darne atto all'ing. Scherenberg, progettista di questo come di una buona parte dei gruppi motore Mercedes (e forse qualcuno più anziano di noi ricorderebbe il nome sopraccitato come uno dei più brillanti piloti tedeschi del dopoguerra — sì, proprio lui —) che non ci sembra veramente di essere al volante

di un diesel. Il motore gira proprio come un sei cilindri e, sarà merito della pompa d'iniezione meccanica o di qualcosa d'altro, frulla deciso fin dai bassi regimi, con una progressione che ha del miracoloso. Non è certamente un motorino «all'italiana», che frulli come certe nostre medie vetturine (d'altronde l'assenza totale del contagiri ci impedisce di rilevare appunto il numero dei giri) ma la sua progressione decisa, senza esitazioni o buchi di ogni genere ci ha veramente meravigliato.

Per il resto nessuna novità particolare: oltre alla grande silenziosità delle berline, caratteristica peraltro già nota, la solita morbidezza di tutti i comandi (attenzione anche al volante, molto leggero e diretto) compreso il cambio, sempre a quattro marce.

La stabilità rimane la stessa di tutte le berline: certo che in pista siamo stati tentati di mettere a dura prova pneumatici e sospensioni, magari arrampicandoci su qualche cordolo. Abbiamo letto l'espressione della paura sul volto del collaudatore seduto dietro di noi e abbiamo subito desistito.

Frenata come al solito eccellente, anche se la macchina come è noto non è poi tanto leggera: prestazioni generali quindi all'altezza della tradizione Mercedes.

l. c.

## Senza farfalla l'OM-617

Il nuovo motore diesel, che porta la denominazione OM 617 è certamente nel mondo l'unico 5 cilindri montato su di una autovettura (mentre esistono motori 5 cilindri per automezzi industriali anche di produzione Mercedes e MAN). Deriva chiaramente dal motore di 2,4 conservando di questo tutte le essenziali caratteristiche costruttive. Il motore in linea a 5 cilindri, avente una cilindrata di 3 litri, eroga una potenza di 80 cv: identici sono rimasti alesaggio, corsa, forma del vano di combustione, sezione di aspirazione e di scarico, come pure le fasi di distribuzione. Una novità invece è costituita dalla pompa d'iniezione e sua regolazione: pure nuovi sono evidentemente il blocco cilindri, la testata, l'albero motore a 6 supporti, albero a cammes e coppa olio.

Abbiamo parlato di nuova pompa d'iniezione: si tratta di una nuova realizzazione della Bosch, particolarmente robusta che non abbisogna di manutenzione essendo collegata al circuito dell'olio motore. Un regolatore meccanico sostituisce il solito regolatore pneumatico tipico dei modelli diesel più piccoli: il pedale dell'acceleratore è ad esso collegato per mezzo di un tirante, il che permette di eliminare la farfalla nel condotto di aspirazione. Per avviare il motore basta girare la chiave: quando si gira la chiave in posizione di marcia si inizia il processo di preriscaldamento a mezzo relais e in questo momento si illumina una spia nel quadro strumenti. Dopo un certo tempo, non appena la luce si spegne, si può avviare il motore facendo fare un ulteriore scatto alla stessa chiave. Un dispositivo di sicurezza limita a due minuti il preriscaldamento.

Tra le altre innovazioni è il filtro aria, non più a bagno d'olio ma bensì a secco, che può quindi essere pulito più radicalmente e con meno problemi. Con i suoi 234 kg il nuovo motore a 5 cilindri corrisponde pressapoco al motore a benzina da 2,8 litri: vale a dire che esso pesa solo 31 kg in più del motore 4 cilindri della 240 D. Il tutto, blocco-motore-cambio è sospeso su tre punti che appoggiano sul fondoscocca: il movimento dei due alloggiamenti anteriori del motore viene smorzato da ammortizzatori idraulici, disposti tra i supporti del motore e i longheroni del telaio.

L'autotelaio, nei suoi punti essenziali, è rimasto il medesimo: solo il rapporto al ponte è stato modificato (ora è 3,46) in modo che alla stessa velocità il regime del motore rimanga più basso. Anche la carrozzeria e l'abitacolo non hanno subito modifiche ad eccezione di pochi dettagli nel quadro strumenti.



## Premi ANCAI per tutte le categorie

MILANO - Otto milioni di premi in danaro e oltre quattro milioni per targhe e medaglie d'oro, saranno distribuiti dall'ANCAI ai propri soci al termine e viste le risultanze della stagione sportiva 1974. Il regolamento dei PREMI ANCAI '74 non si discosta molto da quello delle precedenti premiazioni; v'è, tuttavia, una importante aggiunta: quest'anno saranno premiati piloti di tutte le categorie, purché, come abbiamo detto, soci dell'ANCAI e in regola con la quota sociale entro il 30 agosto. I premi in palio sono i seguenti:

**Premio Ascari, Castellotti, Musso:** destinato ai tre migliori piloti italiani (targhe in oro e diploma);

**Premio di incoraggiamento Lorenzo Bandini:** per piloti italiani che si saranno particolarmente distinti (10 premi da L. 100 mila cadauno e 10 medaglie d'oro);

**Premio per i piloti di Formula 2:** al 1. L. 250.000, al 2. L. 200.000 e al 3. L. 150.000. A tutti tre medaglia d'oro, mentre sono previsti altri premi d'onore se i piloti premiati apparterranno alla squadra ufficiale CSAI;

**Premio per i piloti di Formula 3:** al 1. L. 150.000, dal 2. al 5. L. 100.000 ciascuno. A tutti e cinque medaglie d'oro;

**Premio per piloti di Formula Italia:** tre premi di L. 100.000 cadauno e tre medaglie d'oro;

**Premio per i piloti di Formula Ford:** tre premi di L. 100.000 cadauno e tre medaglie d'oro;

**Premio per i piloti di Formula 850:** tre premi di L. 100.000 cadauno e tre medaglie d'oro;

**Premio per i piloti di Formula Monza:** due premi di L. 100.000 cadauno e due medaglie d'oro;

**Premi per i piloti di vetture sport:** al 1. L. 250.000, dal 2. al 4. L. 150.000, dal 5. al 7. L. 100.000. A ciascuno dei premiati medaglia d'oro;

**Premio per i piloti vetture Gran Turismo Speciale:** al 1. L. 150.000, dal 2. al 7. L. 100.000. A ciascuno dei premiati medaglia d'oro;

**Premio per i piloti vetture Turismo Speciale:** al 1. L. 200.000, dal 2. al 12. L. 100.000. A ciascuno dei premiati una medaglia d'oro (sarà compresa fra i premiati una guidatrice).

**Premio per i piloti Turismo e Gran Turismo CSAI:** il premio è dotato di tre medaglie d'oro per il Gr. 1 e di tre medaglie d'oro per il Gr. 3;

**Premio per i piloti Rallies Internazionali:** dal 1. al 7. L. 100.000 e una medaglia d'oro ciascuno;

**Premio Rallies Nazionali:** dal 1. al 7. L. 100.000 e una medaglia d'oro ciascuno;

**Premio Regolarità:** ai tre migliori regolari (fra i quali una guidatrice) una medaglia d'oro ciascuno;

**Premio Felice Nazzaro:** una grande medaglia d'oro che verrà assegnata al pilota che si sarà maggiormente distinto per cavalleria e generosità sportive. Detto premio d'onore può essere anche assegnato a un non socio ANCAI.

L'ANCAI si riserva, inoltre, di premiare quei piloti che risultassero meritevoli per particolare e significativa attività all'estero.

## Crescono antiSTRATOS nel TOUR

PARIGI - Gli organizzatori del Tour de France comunicheranno tra non molto gli elenchi degli iscritti alla classica prova di settembre. Secondo le notizie che trapelano pare che quest'anno la partecipazione di equipaggi di alto valore sia particolarmente massiccia, anche se non si hanno indicazioni esatte. Quel che è certo è che accanto alla due Lancia Stratos vi saranno tre Ligier Maserati, macchine che quest'anno dovrebbero essere ancora più temibili che nel 1973, e due Ferrari Daytona iscritte dal concessionario francese della marca italiana, Pozzi. Si dice che anche la Porsche intenda fare, sia pure indirettamente, un notevole sforzo per essere in grado di opporsi alle Stratos (che hanno già iniziato le prove) e alle Ligier Maserati.

## TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

● I soci giovani della PEROSA CORSE hanno utilizzato le entrate delle varie gincane organizzate dal club per la « messa in onda » del 1. RALLY (sprint) DELLE VALLI PINEROLESI che si svolgerà nei giorni 27 e 28 agosto con partenza da Pinerolo e arrivo a Perosa Argentina. Totale del percorso 189 km e sei prove speciali, due su sterrato e quattro su asfalto.

● Pare che durante la 24 ORE DI FRANCORCHAMPS verrà utilizzata una nuova chicane a Mastra, nonostante le proteste dei piloti. Il belga Bourgoignie dice che è già stata fatta, benché ci siano state molte discussioni in proposito.

## PACE a MONZA su «FITTI»?

● Pare che WILSON FITTIPALDI, molto amico di Pace, desideri fare debuttare la « Fittipaldi » progettata da Devila (ormai quasi pronta) al GP d'Italia, affidata appunto a Pace.

● Pare che l'annullata 500 KM del Nurburgring dell'8 settembre verrà sostituita con una prova dell'INTERSERIE, della lunghezza di km 250.

## Denunce all'AC BRESCIA per tornare allo sport?

BRESCIA - Gli sportivi dell'A.C. di Brescia sono in fermento. Dalla fine della Miglie Miglia (1957) ad oggi l'Automobile Club bresciano si è distinto per la non attività, e pian piano la tradizione sportiva della città è andata perdendosi, sopraffatta dalle altre attività che sono certo più comode e redditizie. Così adesso un gruppo di soci sportivi dell'A.C. Brescia ha deciso di iniziare una azione clamorosa, per svegliare la opinione pubblica e soprattutto per tentare di riportare il loro club sulla via dello sport. Nel quadro di questa azione ci sarebbe addirittura una denuncia alla Magistratura per irregolarità riscontrate o riscontrabili nelle ultime elezioni sociali, col metodo del referendum che è tanto caro all'A.C.I.. Secondo talune indiscrezioni una conferenza stampa informerà la opinione pubblica sugli aspetti di questa vicenda. Pare che la presentazione della denuncia per irregolarità sia stata già presentata, e che abbia provocato molto fermento, come ad esempio la offerta agli « agitatori » della Commissione sportiva e di altri incarichi, offerte che sarebbero state rifiutate. Aspettiamo gli sviluppi della situazione.

● Il BARC ha dovuto fare un'altra rinuncia. Fra le gare del 18 a Thruxton è stata annullata quella GT, per cui la principale della giornata sarà di F. 5000.

● Dopo le critiche rivolte al circuito di GOODWOOD da un settimanale inglese, i responsabili, desiderosi di poter organizzare gare, monteranno barriere in vari punti della pista.

● Si dice che la soppressione della corsa di F. 2 a MANTORP PARK, annunciata a suo tempo, sia dovuta allo stato fallimentare del circuito, ove, pare, non si correrà più.

● L'annullamento della gara Can-Am a EDMONTON è dovuto alla perdita del patrocinio. Sono stati vani i tentativi per trovarne un altro e lo scarso pubblico, tradizionale per questo tipo di corsa, rende antieconomico organizzare la competizione. La decisione di annullare la gara, oltre a indebolire la Can-Am, significa quasi certamente la fine del circuito di Edmonton, che dovrebbe diventare una zona per imprese edilizie.

● Dopo tre rounds del campionato rallies finlandese, conducono ex aequo MAKINEN e RAINIO, con 28 punti. La prossima prova è la Mille Laghi del 4 agosto.

● Corre anche voce che HULME potrebbe ritirarsi alla fine dell'anno, per tornare in Nuova Zelanda.

● Potrà capitare di sentire, che PETERSON ha trovato una Trojan: è vero, ma non giungete a conclusioni! Stava semplicemente facendo un piacere personale al suo vecchio amico Schenken, per dargli « un secondo parere » sulla vettura. Anche la voce secondo la quale la Chevron l'anno prossimo metterebbe piede nei Grandi Premi non ha fondamento (per ora?).

● Pare che ALAN McCALL, che progettò una delle Tecno F. 1 nate morte, entri nel Team Harper. Potrebbero nascere urti, se Harper prenderà con sé Ray Jessop, insieme con la Token?

● E' quasi certo che l'anno prossimo l'ALPINE parteciperà al campionato del mondo. I programmi per un prototipo vanno avanti e il progettista, Alain de Cortanz, ha detto che la vettura monterà quasi sicuramente una versione con compressore del due litri V6 Renault.

● Alan McCall, l'ex meccanico della McLaren che progettò la Tui di F. 2, pilotata prima dal fu Bert Hawthorne, poi da Watson, ha lasciato la Hexagon, ove si occupava della Brabham semi ufficiale di Watson, per andare, si crede, al TEAM HARPER.

● Il circuito di SILVERSTONE ha chiesto alla CSI di potere organizzare una gara di F. 2 il 25 maggio 1975, cosa che ha soddisfatto gli inglesi delusi per l'impossibilità del BARC di trovare un patrocinio per la gara di F. 2 in programma a Thruxton quest'anno. L'ultima competizione di F. 2 che si sia svolta a Silverstone risale al 1967. La mossa non ha invece fatto piacere al BARC, che ha di nuovo chiesto d'iscrivere in calendario la sua gara a Thruxton.

● La nuova MARCH F. 2 non somiglia pare, molto alla 742 di quest'anno, infatti quasi nessuna parte è intercambiabile. La monoscocca ha dimensioni diverse e questo è già un grande cambiamento strutturale, dato che dal 1971 quasi tutte le monosocche March avevano le stesse dimensioni.

## Travestita la GRD F.1

● Alcune « spie » hanno detto di avere l'impressione che la GRD di F. 5000 sarà in effetti una F. 1, che dopo intense prove dovrebbe essere acquistata da un gruppo di uomini d'affari, che l'affideranno a un pilota scelto da loro. La Casa costruirà poi una versione F. 5000.

● Corre voce che l'anno prossimo vedremo forse MASS su una Chevron di F. 1. Interrogato in proposito, Graham White della Chevron ha detto: « Che bella idea! ».

● JAMES HUNT ha detto: « ci sarà più avanti nell'anno una Hesketh F. 1 radicalmente nuova, ma per ora non intendo dire altro ».

# ZUMM

(brev.)

scarico-idea  
salva paraurti  
nuovo da

completo del  
kit di montaggio  
a lire 9.900

ANSA  
marmitte

41034 Finale Emilia  
Telef. (0535) 98031/32  
Telex: 52113 ANSA



per la RENAULT 5

• A Shah Alam, a 20 km da Kuala Lumpur, il primo ministro della Malaysia ha inaugurato la nuova fabbrica di pneumatici costruita dalla **GOODYEAR TIRES & RUBBER** con una spesa di 18 milioni di dollari. Il nuovo complesso impiegherà 700 persone del luogo per una produzione di 16.000 kg. di prodotto finito al giorno.

• Le **NUOVE TARGHE**, con l'introduzione del colore arancione per la sigla della città saranno di forma molto simile a quella attuale, però più allungate. Si seguiranno le norme CEE, appunto per uniformare le targhe con quelle degli altri paesi.

## Colpo di vento per TONDELLI

**FERRARA** - Il biglietto del pedaggio dell'autostrada che da Ferrara porta a Bologna è costato assai caro al noto pilota-gentleman torinese Eris Tondelli: frattura di due costole e del piede sinistro e una immobilità che nel migliore dei casi si può valutare sui quaranta giorni. Tondelli, a bordo della propria Ferrari-Dino, subito dopo essere entrato in autostrada, ha raccontato di essersi chinato in avanti per accendere il condizionatore d'aria: un colpo di vento o un movimento inconsulto facevano volare il tagliando autostradale che cadendogli sugli occhi lo rendeva momentaneamente cieco. Un gran colpo, un urto violento e la vettura, seriamente danneggiata, si fermava contro il guard-rail. Lo sfortunato Eris veniva trasportato al Rizzoli di Bologna.



## TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Una piattaforma d'alto mare, per la trivellazione del fondo marino e la ricerca di gas e petrolio, è stata varata per la **MOBIL** nel bacino di carenaggio di **GANSFJORD** in Norvegia. La piattaforma chiamata **BERYL PLATFORM A** inizierà a funzionare nel 1975.

• Il **Gruppo DAF** (autovetture, veicoli industriali e holding) ha avuto nel 1973 un « giro d'affari » di 1 miliardo e 200 milioni di fiorini olandesi (oltre 300 miliardi di lire italiane), registrando un aumento del 25,7% nei confronti del bilancio precedente e facendo registrare una diminuzione del 17,5% dell'utile netto.

## Belgi anti-limite

• I **BELGI** sono intolleranti alle limitazioni di velocità imposte dalla necessità di risparmiare carburante. Mentre prima delle restrizioni le contravvenzioni erano di circa 180 al mese, dopo il mese di novembre 1973 le infrazioni per « eccesso di velocità » sono salite ad una media di oltre 4.500 mensili.

• **200 ASTON MARTIN**, ovvero il grosso della produzione annuale della fabbrica inglese, sono state ordinate dagli Stati Uniti, attraverso la **Royston Distributors**, agente esclusiva.

• Per ovviare al pericolo di vedere allontanare il turismo dalla **JUGOSLAVIA**, il governo di Tito ha accettato un tasso di alcoolemia del 0,5% mentre sino ad ora non era ammesso alcun guidatore d'auto che avesse bevuto alcoolici.

• L'estate ha visto in **ITALIA** una pioggia di multe per infrazioni stradali, soprattutto per quanto riguarda il limite di velocità.

## Dal jazz alla pensione

**MODENA** - Nella capitale riconosciuta del motore, la Modena del Muratori, del Barozzi, del Tassoni, di Paolo Ferrari e di... Enzo Ferrari, si è stabilito da qualche mese, e in modo definitivo, anche il famoso jazzista dei tempi d'oro Earle Howard, settant'anni, cinquanta dei quali spesi alla tastiera del pianoforte suonando nelle più famose orchestre jazz americane.

È un uomo ancor solido, dalla mente brillantemente agile, che ha quel tanto di rimpianti per una favolosa carriera che gli consente di tenersi collegato al passato, ma che è ora sereno e soddisfatto di godersi con la moglie e i due figli, la pace di un pensionamento volontario. Sarebbe, infatti, in grado di sostenere tournée anche le più faticose, ma considera che l'uomo « ragionevole » non « deve distruggersi ».

Earle Howard è un grande appassionato di corse in auto ed è stato anche a Indianapolis dove, nei momenti liberi da impegni, seguiva la preparazione e le prove per la grande corsa nel catino. Non a caso si è stabilito a Modena. Il nome Ferrari e Maserati sono per lui un incanto e dovendo scegliere una città italiana per dire basta al lavoro, ha preferito Modena e, vedi caso, proprio nell'area ferrarista, verso Maranello, ai lati della Via Giardini, nel quartiere San Faustino poco distante da Arturo Merzario.

Abita in un attico il famoso pianista di colore, che spera di poter prendere contatto, semplicemente come appassionato, con l'ambiente del motore. Sottolinea che in tutti i Paesi da lui toccati il nome delle macchine modenesi rappresenta qualcosa di favoloso. Proprio come il jazz americano, il jazz puro, quello, per intenderci, di Louis Armstrong col quale, Howard ha suonato.

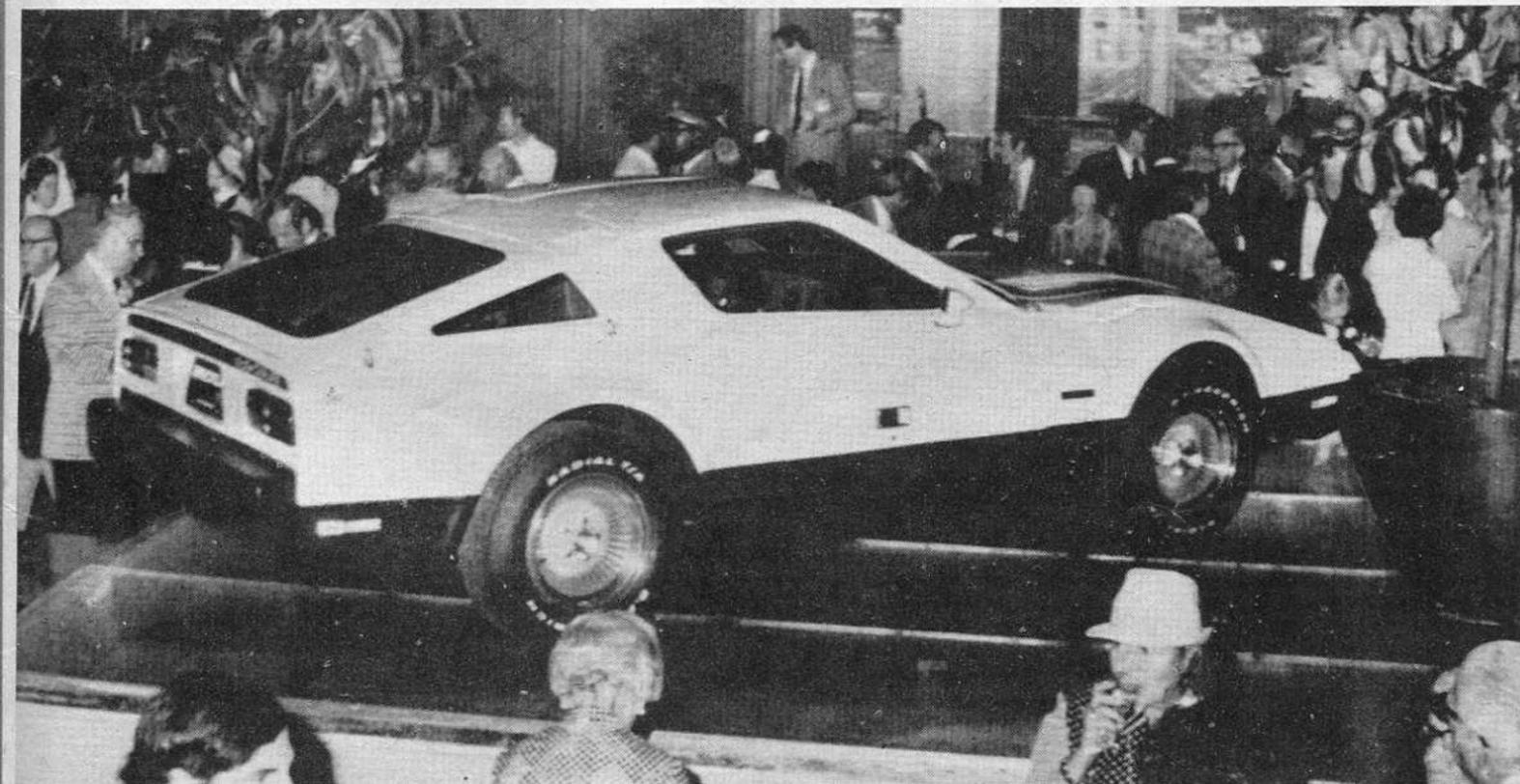
In Europa ha conosciuto una italiana della Valtellina, Maria Neve, l'ha sposata e ne ha avuto due figli: Mia, che è interprete e che sogna di guidare una « DINO » e Peter, che frequenta i corsi ISEF a Bologna per diventare insegnante di educazione fisica. Peter si è già procurato giornali specializzati (e non poteva mancare il nostro), fotografie, statistiche di grandi campioni del volante e spera di poter assistere ora a qualche corsa in Italia; sarà a Monza per il Gran Premio d'Italia e giura che farà il tifo per la Ferrari nella cui squadra vorrebbe vedere Mario Andretti.

Si è sicuri in casa Howard che la Ferrari vincerà il titolo mondiale.

Howard ha preferito a Rhode Island, New York, New England, Broocklin, favolosi sacrari del jazz, Modena, dove però il ricordo dei suoi tempi gloriosi è sempre presente. Iniziò a suonare a 14 anni e a 16 era già in carriera. È stato compagno di scuola di Fats Walter. Dalla Virginia si trasferì a New York e qui fondò con Charlie Irvis e Benny Morton, la prima orchestra.

I più « grandi » jazzisti, per Howard sono stati Armstrong e il saxofonista Coleman Hawkins. Ma Howard vuol citare anche la cantante Billie Holiday, Errol Garner e Count Basie. Ha saputo che è annunciata la venuta a Modena di Bill Coleman. « Non lo vedo da 21 anni, dice, e quel giorno a casa mia sarà festa per tutti ».

Mario Morselli



La Bricklin SVI, il primo esemplare di vettura sicura che verrà prodotta in serie, è stata presentata in anteprima al New York City Restaurant nel corso di una elegantissima serata di gala. La macchina, prodotta da Malcolm Bricklin, è una due posti con telaio in acciaio e carrozzeria in fibra di vetro a struttura deformante

## I primati FIAT

• Continua la posizione di predominio della **FIAT** nelle immatricolazioni di vetture in **PORTOGALLO**. Ripetendo i felici risultati del 1973, anche nel 1. semestre 1974 la casa torinese (che agisce attraverso la **FIAT PORTUGUESA**) ha mantenuto la posizione di leader, immatricolando il 16% della produzione totale, su venti marche operanti in loco. Intanto in Spagna la 127 ha collezionato l'ennesimo titolo di « vettura dell'anno » e stavolta a giudizio degli automobilisti (non di « esperti »).

• **PERSONENAUTO RAI '75**, la mostra biennale che riunisce vetture da Turismo, furgonati, autoambulanze, pezzi di ricambio e accessori e che nel 1973 ha contato 440.000 visitatori, si terrà dal 13 al 23 febbraio 1975 al Palazzo delle Esposizioni RAI di Amsterdam.

• L'Ente **FIERA DI GENOVA** che riunisce la Mostra di Primavera, l'esposizione Animali della natura, la Fiera Caccia e Pesca e il ben più importante Salone nautico internazionale, ha chiuso il proprio bilancio 1973 con un saldo attivo di gestione di 167 milioni e 800 mila lire.

• La **CORTE DI CASSAZIONE** con sentenza del 1 marzo 74 depositata il 13 giugno, ha dichiarato illegittima l'attività delle società di mutuo soccorso nel campo dell'assicurazione obbligatoria R.C. per le automobili, precludendo, inoltre, qualsiasi attività assicurativa alle società stesse.

• Il direttore della **MERCEDES ARGENTINA**, Herbert Pilz, rapito circa un mese fa, è stato rilasciato ed è già partito dall'America del Sud per tornare a Brema, sua città d'origine. Pare che il riscatto sia stato di oltre un miliardo di lire.

• Uno + Una = Nuova Famiglia. È stato questa volta il turno del nostro collaboratore **DANIELE BUZZONETTI** che alle ore 18 di sabato 20 luglio, nell'antica Chiesa di Tessera, ha portato all'altare la gentilissima **ELISABETTA RIGONI**. Alla coppia felice i complimenti e gli auguri di **AUTOSPRINT**.

## Bus-van per BRINNER

• L'attore cinematografico **YUL BRINNER** si è comprato un costoso giocattolo: un autobus londinese a due piani. Non si sa gran che dell'acquisto, ma pare che il mezzo abbia vent'anni e costi sulle 1000 sterline, alle quali Brinner dovrà aggiungere altre 6000 per il trasporto in America e per convertirlo in un lussuoso gabinetto da toilette, con annesso stanza da letto. L'esterno rimarrà del tipico colore rosso dei bus londinesi e conserverà i cartelli con l'indicazione del percorso.

• **UN ESPERTO PETROLIFERO** arabo ha dichiarato a un quotidiano del Kuwait di ritenere che sia da scartare l'eventualità di un rialzo dei prezzi del petrolio che, anzi, dovrebbero diminuire.

• Più di un milione di vetture sono transitate nel 1973 sotto il tunnel del **MONTE BIANCO** con un incremento del 7,6% nei confronti di quelle transitate nel 1972. Nel 1966, anno d'apertura del tunnel, passarono 592.450 autoveicoli.