

Sempre pignolo l'italo-americano
vuole una macchina subito o.k.

ANDRETTI fa rinviare il «provino» della F. 1

NEW YORK - La virtù perfezionativa di Mario Andretti ha «contaminato» Maurice Phillippe e tutti gli altri del gruppo Parnelli. Infatti Mario ha detto, e tutti hanno approvato: «O ci presentiamo con una macchina Formula 1 completa e perfetta o ne facciamo a meno, sino al 1975».

E Phillippe (che non sbuffa ed impreca come avveniva nel box ferrista di Watkins Glen '73, quando c'era chi definiva Andretti un allucinato e fissato allorché il pilota italo-americano insisteva affinché si mettesse ad hoc anche la più piccola vite), ha preferito rinviare il «test» del bolide anziché farlo saltar fuori per fare un buco nell'acqua.

Il «test» che avrebbe dovuto aver luogo a Riverside in California il 3 agosto prossimo per ora è stato cancellato. La prova sul circuito di Mosport (Canada) per l'otto prossimo è stata rinviata e forse avrà luogo nel percorso misto di Watkins Glen il 19 agosto.

Intanto bisogna dire che nessuno è ancora riuscito a vedere la macchina che è considerata un «supersegreto», più segreto dei piani atomici del Pentagono americano. Ma, secondo le informazioni raccolte da AUTOSPRINT, sembra che il bolide sarà una vera «bomba». Non sappiamo quanto vera sia questa voce che, comunque, dona più interesse ed acuisce la curiosità trattandosi di un disegnatore come Phillippe, che qui chiamano il «papà della Lotus», di una scuderia poderosa e di un pilota molto bravo.

Purtroppo però la macchina sembra non abbia ancora trovato uno «sponsor» e ciò rende la situazione più difficile che mai. La Viceroy, che sponsorizza tutte le vetture della Parnelli Jones, sarà forse una «comparsa» mentre, stando a quanto ci è stato riferito in esclusiva, sembra che il primo sponsor sarebbe la «Mydas Muffler», la ditta che costruisce i silenziatori «Mydas» molto famosa in America e che spende tonnellate di dollari alla TV per reclamizzare gli «scarichi» garantiti a vita.

Tutto ciò non rallenta né sminuisce il lavoro febbrile delle officine Parnelli di Torrence in California. «L'attività procede ininterrottamente», ci ha detto mister Miletich al telefono. «Presto potremo ammirare il bolide e son certo che piacerà a molti. Prima però dobbiamo renderlo efficiente al 99 per cento».

Intanto Andretti, dopo la vittoria ad Elkhart Lake a bordo della Lola Parnelli Jones, ha compiuto una escursione sulle meravigliose e sterminate montagne boschive del Wisconsin con la famiglia: una rapida vacanza tra

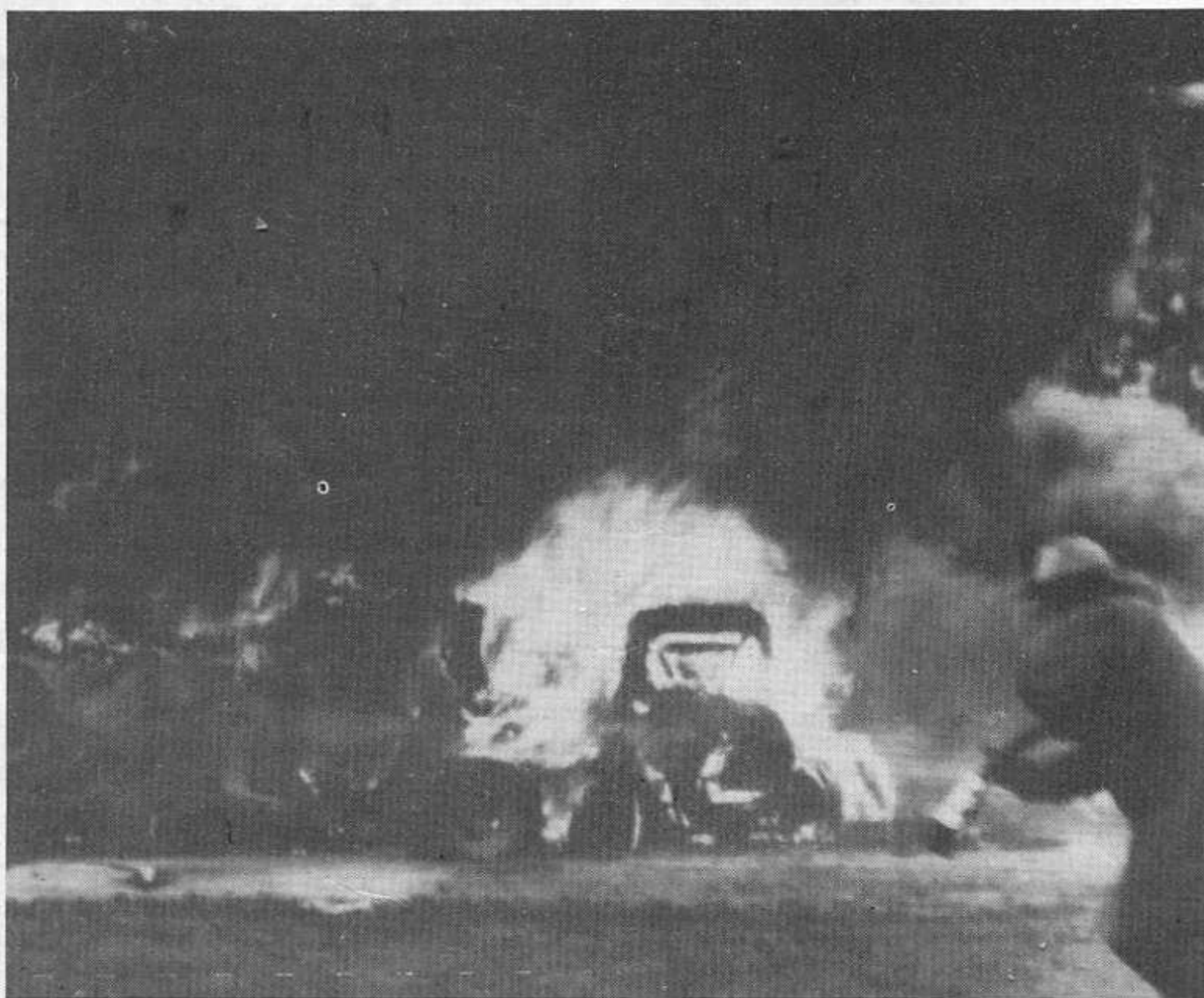
una gara e l'altra più che meritata. L'otto agosto però, sul catino di Indianapolis sarà pronto a collaudare la 5000 lanciandola «a tutto vapore» onde studiare se, con i dovuti accorgimenti, nel 1975 sarà possibile partecipare alle gare USAC senza l'aiuto del turbocompressore.

Ormai sapete che l'USAC (tipo Indy e la SCCA Formula 5000) si sono unificate e l'anno venturo, ambedue le categorie vedranno piloti e macchine delle due classi in un felice (si spera) connubio con risultati che vano al di là dell'aspettativa.

Se la Lola di Andretti offrirà punte considerevoli, se problemi tecnici come forza centrifuga, di spinta, di risucchio, ecc. non sorgeranno Andretti sarà il primo ad entrare nell'anello ovale con un motore inferiore di cilindrata, senza quel turbocompressore che ormai tutti cominciano a odiare.

«Le prove dell'otto agosto saranno decisive. Se tutto andrà bene» — dice Mario — «forse noi della Parnelli Jones saremo i precursori di quella categoria che attirerà sempre più nuovi piloti, case e perché no, anche macchine e piloti europei».

Lino Manocchia



HUTCHINSON - Tre piloti sono rimasti seriamente feriti in questo spaventoso scontro a Hutchinson nello stato del Kansas. I tre giovani stavano partecipando a una gara del 18. Campionato per vetture «modificate»: l'incidente è avvenuto durante il secondo giro della corsa, che si articolava su 50 giri. Jack Petty di Wichita e Jerry Soderberg di Dodge City sono stati ricoverati all'ospedale di Kansas City, mentre a quello di Tulsa è stato portato Aaron Madden di Midwest City, Oklahoma.



Richard Petty era secondo, a Pcono, quando la pioggia ha interrotto la gara Stock. A destra, un testa-coda della Ford Royal Cola di Buddy Baker

PETTY ad ATLANTA

ATLANTA - Dopo la vittoria significativa di Richard Petty sull'ovale di Atlanta la classifica del campionato Stock-Car ha visto ancora una volta cambiare il leader. Petty ha sospinto in seconda posizione Cale Yarborough, che lo insegue ora con 20 punti in meno e 2 mila dollari al di sotto dei 165 mila guadagnati dall'allampanato pilota della Carolina in 19 gare, di cui sei vinte.

La corsa ha visto, dicevamo il pilota della STP trionfare su un gruppo di 36 partenti dei quali soltanto la metà è arrivata alla fine dei 328 giri, dopo aver guidato per 91 giri, alternandosi, con David Pearson, Buddy Baker e Benny Parson. Erano in palio 103 mila dollari, 17 mila dei quali al vincitore.

La bandiera gialla è apparsa 5 volte, per un totale di 38 giri, ed ha fatto scendere la media che, in prova era stata di 252,210 kmh per Cale Yarborough, nella pole position.

«500 DIXIE» - Gara stock car NASCAR - Atlanta (Georgia), 28 luglio 1974

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge), alla media di 211,826 kmh; 2. David Pearson (Mercury) a 53"; 3. Bubby Baker (Ford) a un giro; 4. Darrell Waltrip (Chevy) a quattro giri; 5. Lennie Pond (Chevy) a 9 giri.

FOYT a 350 all'ora!

è il nuovo recordman
su circuito chiuso
(la prodezza a TALLADEGA)

TALLADEGA - Il tre volte vincitore di Indianapolis, A.J. Foyt, ha stracciato il record mondiale di velocità su circuito chiuso detenuto da Mario Andretti. Il texano a bordo della sua Gilmore-Coyote Ford arancione ha tentato di conquistare il primato dinanzi ad un scelto e « privilegiato » numero di spettatori, sotto una cappa plumbea ed afosa. La velocità ottenuta da Foyt è stata di 217,854 miglia (350,527 kmh) a bordo della medesima Coyote con la quale quest'anno Foyt aveva ottenuto la pole position nella classica 500 miglia di Indianapolis.

Il record mondiale ottenuto da Mario Andretti, sullo speedway del Texas nel maggio dello scorso anno, su Parnelli Jones Viceroy, era di 214,158 miglia (344,580 kmh). Lo speedway, situato nel cuore dell'Alabama ha le curve sopraelevate a 33 gradi ed è l'arena spettacolare dove ogni anno si corre la prestigiosa 500 miglia per stock car. La gara « 500 Winston » avrà luogo come noto domenica prossima.

Bill France, patron dello speedway può essere orgoglioso di questo spettacolare ovale sul quale nel 1970 Bobby Isaac su Dodge sfiorò le 201,104 miglia orarie (record non ancora eguagliato).

« E' evidente che lo speedway di Talladega — ha detto France al telefono da Daytona — è il non plus ultra e può vantarsi di essere il trampolino di lancio per la

conquista di primati mondiali. Ora staremo a vedere se Mario Andretti si accontenterà di essere secondo sia pure al già grande A.J. Foyt ».

Come reagirà Andretti? Mario era nel Vermont con la famiglia per « affari » prima di recarsi a Milwaukee per la gara USAC, ma si può esser certi che sia Mario che Parnelli Jones non si fermeranno qui.

Foyt dopo la spettacolare volata, durante la quale spesso ha sfiorato le 260 miglia, ha detto con un senso di orgoglio: « Non fosse altro la mia Coyote potrà dire di essere stata la più veloce al mondo, prima però debbo fare "i conti" con Indy. Sol tanto quando avrò chiuso a modo mio, lascerò ».

Foyt intende portare a quattro le sue vittorie a Indianapolis, e fare poker sul catino più prestigioso della categoria USAC.

Domenica prossima, forse Foyt tenterà sempre su questo ovale di conquistare la coppa ed i 100 mila dollari in palio per il primo ma le possibilità sono limitate avendo a fianco uno stuolo di « superassi » della categoria.

I. m.



TA e ALLISON si prende la rivincita a POCONO (ma corsa a metà)

Bandiera rossa per l'uragano

POCONO - La 500 Miglia « Purolator 500 » che rappresenta un'altra tappa del campionato Nascar per Stock-Car è stata sospesa dopo 126 giri (200 totale) a causa di un violento uragano che sta frustando tutta la costa atlantica e la Pennsylvania.

La pioggia era prevista, e quando ha cominciato a rovesciarsi con folate fortissime di vento, la bandiera rossa ha fermato i concorrenti mentre la Matador preparata da Roger Penske guidava il plotone che aveva marciato ad oltre 140 miglia orarie. La corsa sino a quel punto aveva visto rimonte e sorpassi audaci ed aveva entusiasmato il folatissimo pubblico.

La bandiera rossa potrebbe significare anche la fine poiché anche dopo la pioggia si dovrà attendere che il triviale si asciughi e ciò porterà le immancabili ombre della sera. Bobby Allison è stato il dominatore di questa gara dopo una vigilia di prove alquanto tirate e combattute.

La Scuderia Roger Penske aveva qualificato la sua Matador con a bordo Bobby Allison con un tempo magnifico (144,122 miglia, oltre 230 kmh) quando Bud Moore, capo della Scuderia faceva entrare in pista la Ford 1974 di Buddy Baker che dopo i tre giri riusciva a soffiare la « pole position » ad Allison per soli 7 millesimi di secondo. Un colpo di palpebra.

Tre anni fa quando Penske portò la Matador a Daytona, i soliti critici la definirono « una scatola », oggi però questa magnifica macchina volante, sta facendo corrugare la fronte a molti, Richard Petty compreso il quale, malgrado una preparazione degna del più grande chirurgo di questa terra, ha dovuto accontentarsi della terza posizione di partenza girando alla media di 144,078.

Alla 500 Miglia una delle novità « curiose » è la presenza di Jean Opperman il terzo pilota della Parnelli Jones il quale, dopo l'or-

dine perentorio di Parnelli è andato dal parrucchiere, ha speso 5 dollari e si è fatto tagliare i lunghi capelli.

PUROLATOR 500, gara velocità Stock Car - Pocono, 4 agosto 1974.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Allison (Matador); 2. Richard Petty (Dodge); 3. Cale Yarborough (Chevrolet); 4. Buddy Baker (Ford); 5. David Pearson (Ford).

La corsa è stata arrestata al 126.mo giro per la pioggia.

L'USAC decide la nuova formula (addio turbo?)

NEW YORK - La Commissione tecnica della United States Auto Club (USAC) si riunirà lunedì per studiare ed eventualmente correggere alcune norme riguardanti le vetture di Indy che gareggiano quest'anno con le macchine Formula 5000. Come è noto, da qualche mese la USAC e la SCCA si sono fuse e dal loro connubio è nato il « formato USAC-SCCA » 5000.

Però come è risultato dopo tre o quattro gare, le grosse vetture tipo Indy, mentre appaiono più veloci nel rettilineo o nei rettilinei di una certa lunghezza, in curva perdono preziosissimi secondi e non rendono al massimo pur essendo dotate di turbocompressore. La suddetta commis-

sione pertanto cercherà di far aumentare il numero di galloni di carburante nei serbatoi. Attualmente un bolide Indy può contenere solo 40 galloni (160 litri), ma un personaggio della USAC ha rivelato ad Autosprint che il quantitativo verrà forse portato a 60 galloni (240 litri) e la fermata regolamentare al box verrà eliminata. Quest'ultima riforma entrerebbe in azione quest'anno per le quattro tappe rimaste in calendario.

« Le 5000 — ci diceva il portavoce — appaiono più leggere, più manovrabili e quindi più veloci, per cui dovremo trovare un modo per aiutare in un certo senso — onde bilanciare l'handicap — le grosse macchine della USAC ».

Sempre secondo informazioni ricevute, sembra che nel 1975 le grosse cilindrate di Indy verranno accantonate e le « Tipo 5000 » prenderanno il sopravvento. In tal caso il turbocompressore andrebbe a farsi benedire una volta per sempre. La cosa non garberà ad una diecina di « cowboy » di Indy, ma la maggioranza dei piloti e costruttori saluteranno calorosamente questa « dipartita ».

Ecco perché Mario Andretti l'otto prossimo sarà sul catino di Indy per « saggiare » il bolide Lola-Parnelli onde vedere se è in grado di reggere alla velocità e a tutti gli sforzi che una massacrante gara di 500 miglia comporta. Anche il serbatoio che conterrà i 60 galloni si dice dovrebbe essere di tessuto gommato speciale capace di assorbire i colpi senza incendiarsi.

I. m.

Mezz'ora di suspense in più per la scalata del Terminillo

Una foratura facilitata NESTI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

RIETI - Forse è stato un bene che per assistere all'ultimo e decisivo atto di questa nona coppa Bruno Carotti il pubblico sia stato costretto ad una attesa non prevista per permettere ai commissari di percorso di pulire l'asfalto reso viscido dall'olio perso da numerosissimi concorrenti. La mezz'ora di « silenzio » ha portato al diapason l'eccitazione di chi era intervenuto per assistere al grosso scontro tra l'ormai indiscusso re della montagna Nesti (Lola-T 294 - BMW) ed il giovane marchigiano Gianfranco (Abarth-Osella PA2), scalpitante aspirante al titolo. I due mattatori non hanno certamente deluso le aspettative ed il fatto che partissero l'uno ad un minuto dall'altro non ha fatto che aggiungere altro pepe sulla già piccante pietanza.

Arriva Nesti ed il suo tempo (6'32"5), pur lontano dal suo record dell'anno scorso, è una seria ipotesi per il risultato fina-

punto la domanda generale era se Nesti in questa occasione non sia stato aiutato dalla fortuna. Difficile rispondere ma crediamo che il distacco ed un curriculum come quello del pilota di Bardalione abbiano il potere di chiudere ogni discussione accademica.

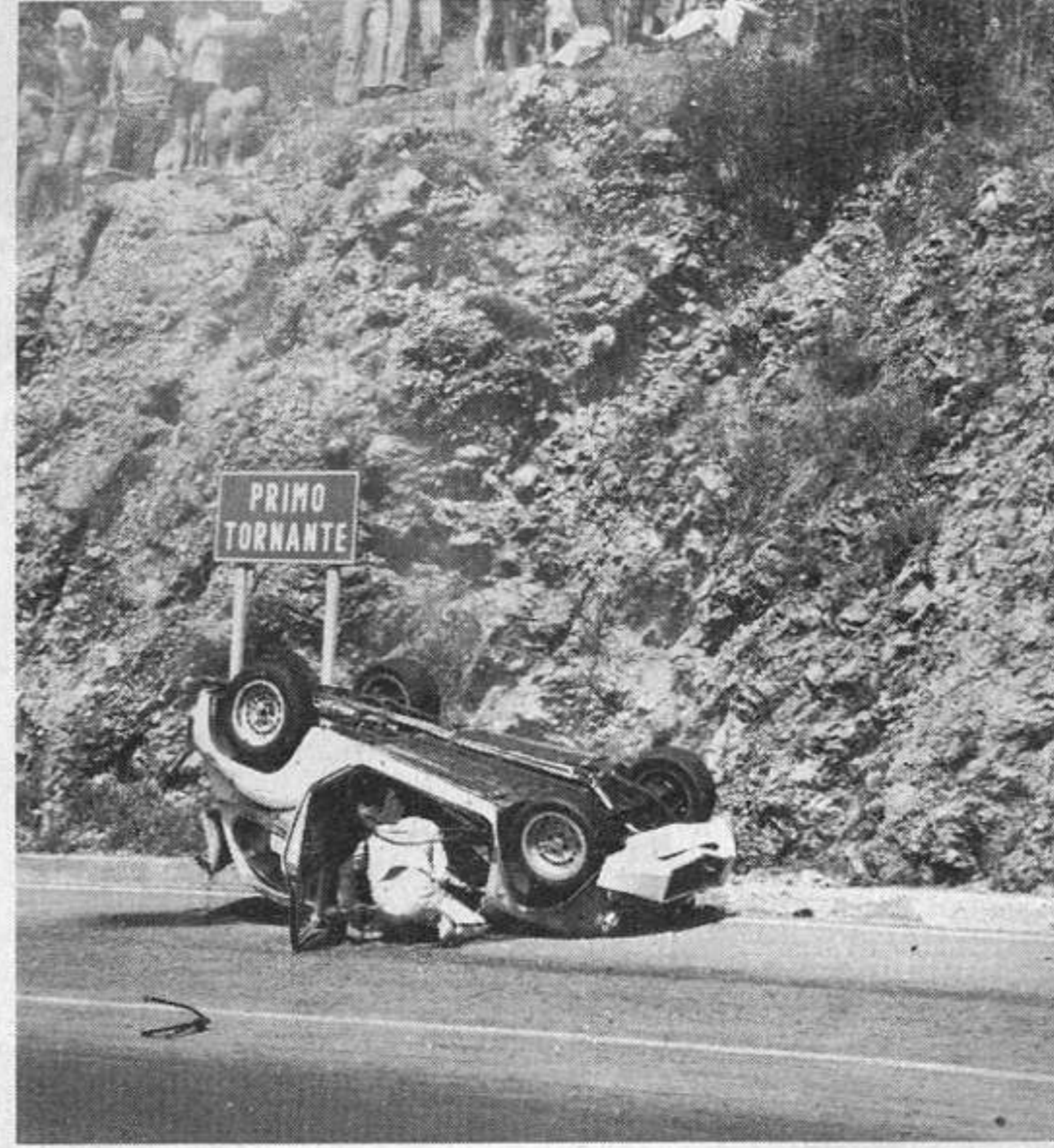
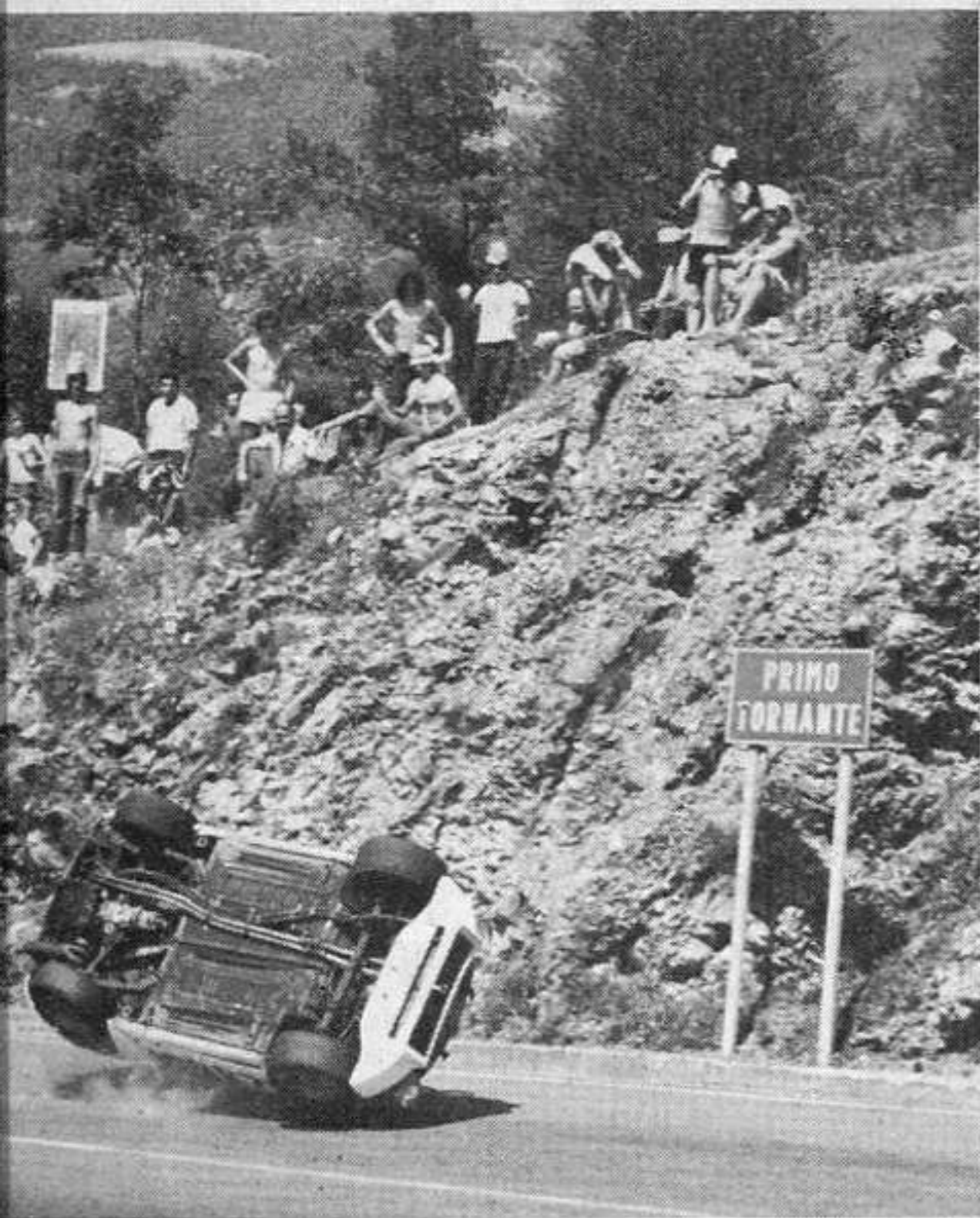
Detto dei due primi attori, occorre sottolineare la bella gara del sempre valido Pietro Laureati (Lola Abarth T 294) che non faticava ad aggiudicarsi la terza piazza mentre una gara altrettanto positiva era quella di Bilotti (Abarth-Osella PA1), quinto assoluto e primo della 1600. Molta curiosità destava la presenza di due Lancia Stratos iscritte nella classe 3000 G.5 con Paleari e Nataloni. Queste ormai prossime GT hanno fatto segnare tempi di tutto rispetto soprattutto con il pilota milanese che aveva una macchina curata molto bene da Facetti mentre l'esemplare di Nataloni che oltretutto doveva rendere al rivale oltre 100 kg di peso aveva

stato tenuto il minimo conto ma ora se i commissari tecnici intendono impuntarsi hanno tutta la ragione dalla loro parte. Come al solito comunque a rimetterci sarebbe il buon senso, senza contare che resta da vedere come sarà possibile organizzare una gara, visto che nella maggior parte dei casi sussistono problemi tecnici irrisolvibili.

Passando alle note allegre c'è da segnalare la quasi sicura validità europea della gara nel '75 ed indubbiamente per gli organizzatori reatini sarebbe il meritato traguardo dopo i continui sforzi per snellire sempre di più la manifestazione. Anche questa volta tutto è andato per il meglio a parte una vipera maligna che, morsicando uno sfortunato spettatore, ha interrotto momentaneamente la gara. Tornando ai nostri « eroi della domenica », come sempre attirati in numero altissimo dall'indubbio fascino che esercitano i 15 km che da Lisciano portano a Camporogno, non sono stati

gior tempo nella categoria. Nuovo nel campo dei preparatori (almeno nel continente), il cagliaritano Viridis, intervenuto con numerose buone macchine, coglieva un buon successo nella classe 1300 G.4 per merito dell'Alpine di Deiana.

Nel G.2 da sottolineare subito le gare autoritarie di « Yankee » e Proietti, unici piloti della giornata (a parte quelli dei gruppi uno e tre) a scendere sotto i tempi record. Il primo con l'Abarth 600 curata da Lanini era alla sua prima gara in salita (sarà anche l'ultima, dice) ma non faticava a togliere due secondi ad un favoloso tempo di « York », datato '72. Uguale soddisfazione per Proietti (Giannini-Falessi) pur se il tempo da abbassare era quello suo del '73. Nelle altre classi, limpida la vittoria di « Sassa-ral-bar » (Bachetti) nella 500 mentre minor fatica occorreva a Palumbo ed a Ferretto (Viridis) per vincere la 1000 e la 850. Nelle altre classi molto lineari le prove di



In questa foto, la spettacolare sequenza del capottamento dell'Abarth 1000 del concorrente Ammendola, arrivato un po' «lungo» all'ingresso del tornante

le, considerato che l'asfalto pieno di olio non permetteva eccessive confidenze. L'istante è comunque drammatico perché ancor prima dell'arrivo di « Gianfranco » lo speaker comunica che a Pian de Rosce (metà percorso) i piloti avevano il medesimo tempo parziale. Questa volta però la fortuna non era amica del pilota di Macerata che buca la gomma anteriore sinistra ad un chilometro dall'arrivo e, con un finale di gara condotto sul filo del rasoio, poteva solo ottenere la seconda posizione a più di dodici secondi dell'amico-rivale. A questo

una preparazione « casa » ancora non completata.

Prima di parlare degli altri numerosi protagonisti ci pare comunque necessario affrontare un argomento estremamente spinoso e che ha fatto raggelare il sangue nelle vene agli aficionados delle gare in salita. Ci riferiamo alla concreta minaccia di proibire l'uso di pneumatici di tipo slicks in questo genere di gare fin dal prossimo appuntamento di Ferragosto. Purtroppo non è una favola perché effettivamente nell'annuario CSAI c'è sempre stata una precisazione in proposito della quale non è mai

pochi gli autori di buoni tempi pur se i nuovi record sono stati veramente una « araba fenice » in questa nona edizione della Coppa Carotti. Hanno resistito i tempi di Nesti nella 1000 (datato 71') e di Varese nella 1300 ma le vittorie di Hanny (AMS-Nova) e di Anastasio (Chevron-AN) nelle due classi citate sono state comunque ottenute d'autorità.

Un G.4 leggermente sotto tono era salvato dalla bella prestazione di Gellini (Alfa GTA-Angelini) che si portava a soli tre secondi da Casillo (Porsche 911-Jerussi) che segnava il mi-

Bartoli (Giuliani), Capponi (Bronzetti), Jacoangeli (Jacoangeli), Cipriani (Scnitzer) e Ricci (Steinmetz).

Nel gruppo 1, non valido per il Challenge FISA, il miglior tempo era ottenuto dal forlivese Zanucoli che trovava un terreno di gara confacente alla sua Opel-Commodore e segnava un buon 8'54"7. Nelle altre classi riuscivano ad andare sotto al record solo Peroni, Compagnoni e Gentile mentre nel G.3 risultava veramente ottimo il tempo di Moreschi che con la Pantera De Tomaso sfiorava gli 8' netti.

Daniele Buzzonetti

Record duro
a morireFRANCIA - Corsa di Charnizay - 1. Lateste (Brabham) 54''4
Gara di velocità in salita

Nonostante la sua bella corsa, Lateste non è riuscito a migliorare il record stabilito tre anni fa da Martin in 53''6. Duello fra le Porsche nel gruppo 2, con vittoria di Desile.

Ormai ci
è abituatoFRANCIA - Corsa di Wissembourg - 1. Maublanc (March) 1'50''2, me-
Gara di velocità in salita dia 153,540 kmh, nuovo record

Seguendo una sua abitudine, Maublanc ha migliorato il record della gara, stabilito lo scorso anno da Martin. Secondo Joliat su March, terzo Rua su BRM.

Nubi
benevoleFRANCIA - Corsa di Beauvais - 1. Martin (McLaren) 1'22''4, nuovo
Gara di velocità in salita record

Nubi minacciose durante tutta la gara, ma non c'è stata pioggia e Martin ha così potuto migliorare il record dell'anno scorso che era stato stabilito in 1'25''. Secondo Pozet su Chevron.

« Corsona »
a CoursacFRANCIA - Corsa di Coursac - Ga- 1. Bayard (March) 1'18''2, media
ra di velocità in salita 138,107 kmh

Con il potente motore BMW di cui disponeva, Bayard, già vincitore della gara nel 1970, è stato imbattibile come previsto. Il record, detenuto da Rua dall'anno scorso è stato polverizzato e Bayard ha inoltre saputo resistere validamente agli attacchi di Pignard su March, arrivato secondo.

Prima agricoltura
poi monopostoFRANCIA - Corsa di Cacharat - 1. Mieusset (March) 1'23''9
Gara di velocità in salita

Incidente poco comune, in questa gara: una manifestazione organizzata da agricoltori ha invaso il percorso nel momento in cui dovevano prendere il via le monoposto. Nessun incidente, ma la gara è stata interrotta per quasi un'ora mentre i manifestanti si rivolgevano al pubblico con altoparlanti. Migliaia di spettatori si sono entusiasmati per il bel duello fra Mieusset e Lapierre, arrivato secondo, che ha però conservato il record della gara, stabilito l'anno scorso.

Il bel tempo non
si vede dal mattinoFRANCIA - Corsa di Vuillafans - 1. Bayard (March) 2'7''94, nuovo
Gara di velocità in salita record

Pioggia in mattinata, bel tempo nel pomeriggio e questo ha permesso a Bayard di migliorare per due volte il record, detenuto da Maublanc in 2'9''45.

Curve da
capogiroFRANCIA - Corsa di Eymoutiers - 1. Maublanc (March) 1'37''18, me-
Gara di velocità in salita dia 133,400 kmh, nuovo record

Nona edizione della gara, su un percorso di km 3,600 con 23 curve, e totale trionfo di Maublanc, mentre Martin ha dovuto accontentarsi del secondo posto alle spalle di Rivoire su Chevron. Martin disponeva di una McLaren.

Coraggiose le
ChevronFRANCIA - Corsa La Bachelierie - 1. Maublanc (March) 1'9''
Gara di velocità in salita

Vittoria di Maublanc e pochi problemi per i prototipi e le vetture di Formula, mentre nel gruppo 1, molto nutrito, la lotta è stata dura per la piazza d'onore. Rivoire e Pozet, secondo e terzo su Chevron, sono però riusciti a restare quasi accodati al vincitore.

Ha atteso
due anniFRANCIA - Corsa Saint Germain 1. Martin (McLaren) 39''4, nuovo re-
sur Ille - Gara di velocità in salita cord

Vincitore nel 1969 e nel 1971, Martin si è ripreso il record che gli aveva portato via Morel, polverizzandolo addirittura (quello di Morel era di 42''4). Il percorso era reso scivoloso dal rivestimento troppo nuovo del fondo e Martin se n'è lamentato, anche se nessuno l'ha veramente mai disturbato durante la gara.

Non si lascia
impressionareFRANCIA - Corsa di Boyeux - Gara 1. Maublanc (March) 1'55''9, nuovo
di velocità in salita record

Molto atteso il duello fra Maublanc e Pignard su Pymée (arrivato poi secondo). Il percorso di km 4 era molto veloce, ma Maublanc ha tenuto testa a Pignard, con il quale il distacco è stato di 4''.

9. COPPA BRUNO CAROTTI, gara nazionale di velocità in salita - Rieti, 4 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE
TURISMO GR. 1

Classe 850: 1. Giuliano Peroni (Fiat 850) 10' 33''4, media 85,822 kmh; 2. «Cloubar» (Fiat 850) 12'46''6.

Classe 1000: 1. Paolo Campagnoni (Abarth A.112) 9'47''6, media 92,511 kmh; 2. Campanella (Abarth A.112) 9'59''; 3. «Bazooka» (A. Bianchi 112) 10'13''3; 4. Bagiardi (Abarth 112) 10'19''7; 5. Gonzi (Abarth 112) 10'33''8; 6. Brenti (A. Bianchi 112) 10'38''8.

Classe 1150: 1. Franco Betti (Fiat 128C) 9'44''5, media 93,002 kmh; 2. De Palma (Fiat 128C) 10'00''9; 3. «Schizzo» (Fiat 128C) 10'38''8; 4. Sias (Fiat 128C) 10'39''6; 5. Giordano (Fiat 128C) 10'34''.

Classe 1300: 1. Alvaro Salvatori (Simca R.2) 9'21''2, media 97,266 kmh; 2. Menichetti (Simca R.2) 9'44''8; 3. Miani (Mini C.) 10'06''2; 4. Ciannelli (Simca R.2) 10'21''; 5. Papale (Simca R.2) 10'21''3; 6. Bocconi (Simca R.2).

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A. Romeo GT) 9'05''3, media 99,687 kmh.

Classe 2000: 1. Renzo Ceci (A. Romeo GTV) 9'01''1, media 100,461 kmh; 2. Aglietti (A. Romeo GTV) 9'02''4; 3. «Roan» (A. Romeo GTV) 9'27''5; 4. Pacifico (A. Romeo GTV) 9'31''; 5. Leonardi (A. Romeo GTV) 9'55''2; 6. Corradetti (A. Romeo GTV).

Classe 3000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 8'54''7, media 101,663 kmh.

GRANTURISMO GR. 3

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 9'20''1, media 97,053 kmh; 2. Saporito (Lancia HF) 9'25''5; 3. Bruschini (Lancia HF) 9'30''8; 4. Fischi (Lancia F.M.C.) 9'55''8; 5. Buono (Fiat X-1/9) 10'11''; 6. «Shaft» (Fulvia MC) 10'16''3; 7. Savarino (Fulvia HF) 10'35''.

Classe 1600: 1. Attilio Salvatori (Alpine) 8'26''9, media 107,238 kmh; 2. Fioravanti (Alpine) 8'37''; 3. «Dinos» (Alpine) 8'41''5; 4. D'Emidio (Alpine) 8'56''; 5. Laschi (Alpine) 9'24''1; 6. Pisano (Fulvia HF) 9'36''7.

Classe 2000: 1. Giuseppe Molinari (Abarth) 9'07''1, media 99,359 kmh; 2. Ripani (Lancia Beta) 9'12''6; 3. De Vivo (Lancia Beta) 9'16''1; 4. Alibrandi (Alpine).

Classe oltre 2000: 1. Luigi Moreschi (Pantera) 8'02''6, media 112,638 kmh; 2. Nardini (Porsche C) 8'15''2; 3. Pusceddu (Porsche) 9'24''4.

TURISMO SPECIALE GRUPPO 2

Classe 500: 1. «Sassa Roll Bar» (Fiat 500) 10'18''2, media 87,931 kmh; 2. Barbarossa (Fiat 500) 10'24''5; 3. Sistelli (Giannini) 10'27''3; 4. «Gastone» (Fiat 500) 10'30''4; 5. Santoni (Fiat 500) 10'02''3; 6. Gentili (Giannini) 11'06''8; 7. Giosia (11'15''8); 8. Rotti

(Giannini) 11'16''6; 9. Fraghi (Fiat 500) 11'20''8; 10. Fiorucci (Fiat 500) 11'42''7; 11. Cavafave (Giannini) 11'53''4; 12. Fiorelli (Fiat 500) 12'14''2.

Classe 600: 1. «Yankee» (Abarth) 9'18''3, media 97,366 kmh; 2. «Gin Tonic» (Giannini) 9'35''2; 3. Cesarini (Abarth) 9'46''1.

Classe 700: 1. Adriano Proietti (Giannini) 9'11''2, media 98,621 kmh; 2. Nocci (Giannini) 9'34''3; 3. Bifulco (Giannini) 9'40''2; 4. «Luigi» (Giannini) 9'42''; 5. Baldi (Giannini) 9'44''3; 6. Carrotta (Abarth) 9'51''8; 7. Tancredi (Giannini) 10'34''5; 8. Melono (Abarth) 10'55''5.

Classe 850: 1. Claudio Ferretti (Abarth) 9'25''1, media 96,194 kmh; 2. Zannoni (Abarth) 9'33''1; 3. Broccolini (Abarth) 9'46''6.

Classe 1000: 1. Franço Palumbo (Fiat Ab.)

8'45''7, media 103,404 kmh; 2. Turano (Fiat Abarth) 9'18''3; 3. Orrù (BLMC) 9'49''4; 4. Bagiani (Fiat Abarth) 10'07''8; 5. Larini (A.112 Abarth) 10'16''4; 6. Marchese (Mini C.) 10'30''2.

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128) 8'56''3, media 101,360 kmh; 2. Gonnelli (Fiat 128) 9'06''7; 3. Scavo (Fiat 128) 9'19''5; 4. Vecchione (Fiat 128) 9'44''1.

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (A. Romeo GTA.J) 8'10'', media 110,938 kmh; 2. Diaz (A. Romeo GTA.J) 8'43''9; 3. Dessanai (A. Romeo GTA.J) 8'50''4; 4. Pusceddu (A. Romeo GTA.J) 9'19''8.

Classe 1600: 1. Maurizio Iacoangeli (A. Romeo GT.J) 8'26''3, media 107,367 kmh; 2. Mura (A. Romeo GT.J) 8'34''2; 3. La Vecchia (A. Romeo GT.J) 8'40''; 4. Franceschini (Re-

nault 1600) 9'17''3; 5. Palangio (A. Romeo GT.J) 9'29''1.

Classe 2000: 1. Federico Cipriani (BMW) 8'02''9, media 112,568 kmh; 2. Sacchini (A. Romeo GTAm) 8'12''3; 3. Di Monaco (BMW) 8'20''6; 4. Tabacco (A. Romeo GTAm) 8'22''5; 5. Minelli (A. Romeo GTAm) 8'48''.

Classe 3000: 1. Ricciardo Ricci (Opel Commodore) 8'07''9, media 111,410 kmh.

GRAN TURISMO SPECIALE GR. 4

Classe 1000: 1. Francesco Indignozzi (Fiat Abarth) 9'34''8, media kmh 94,571; 2. Perissi (Fiat 850 Sport) 11'22''7.

Classe 1300: 1. Ferruccio Deiana (Alpine) 8'14''7, media kmh 109,884; 2. Ripani (Lancia Zagato) 8'24''5; 3. Chieli (Lancia Fulvia) 9'15''1.

Classe 1600: 1. Marco Fellini (A.R. GTA) 7'59''2, media kmh 113,438; 2. Nataloni (Fulvia HF) 8'01''6; 3. Basile (A.R. GTA) 8'10''7; 4. Colonnello (A.R. GTA) 8'15''1; 5. Tarasconi (A.R. GTA) 8'34''3; 6. Tagliaferri (A.R. GTA) 8'47''3; 7. Brienza (A.R. GTA) 8'54''; 8. Pruneddu (A.R. GTA) 9'01''1.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche Carrera) 8'25''5, media kmh 107,536.

Classe oltre 2000: 1. Vincenzo Casillo (Porsche) 7'56''2, media kmh 114,152; 2. Cesarini (Porsche) 8'20''4; 3. Sani (Porsche) 9'04''6.

SPORT GR. 5

Classe 1000: 1. Ludovico Hanny (AMS) 8'02''8, media kmh 112,593; 2. Gonfiotti (AMS) 8'04''6; 3. Stefanelli (AMS) 8'06''6; 4. Fantoni (Bandini) 9'52''6.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 7'28''2, media kmh 121,284; 2. Poiano (Abarth Os.) 7'49''; 3. Solinas (Abarth Os.) 7'49''6; 4. Duido (Abarth Os.) 7'57''8; 5. Giovannelli (Abarth Os.) 8'14''5; 6. «Mascaleos» (Scotti) 9'05''.

Classe 1600: 1. Carlo Bilotti (Abarth Osella) 7'17''9, media kmh 124,137; 2. Savoldi (Abarth O.) 7'29''; 3. Arfè (AMS) 7'30''7; 4. Pellegrino (Chevron) 7'30''5; 5. Paganucci (AMS) 8'49''9; 6. Nicolosi (Chevron) 8'09''3; 7. «Lucal» (Chevron) 8'17''2; 8. Smeriglio (Abarth Os.) 8'44''6; 9. Nucera (Abarth Os.) 8'51''4.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Lola-BMW) 6'32''5, media kmh 138,495; 2. «Gianfranco» (Abarth Os.) 6'44''2; 3. Laureati (Lola Abarth) 7'10''4; 4. Ciuti (AMS) 7'09''6; 5. Morelli (Lola) 7'36''6.

Classe 3000: 1. Emilio Paleari (Stratos) 7'24''4, media kmh 122,322; 2. Nataloni (Stratos) 7'30''3; 3. Cattaneo (Gipsy) 8'12''4.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Nesti (Lola) 6'32''5, media kmh 138,495; 2. «Gianfranco» (Abarth) 6'44''2; 3. Laureati (Lola Abarth) 7'01''4; 4. Ciuti (AMS) 7'03''6; 5. Bilotti (Abarth) 7'17''9; 6. Paleari (Stratos) 7'24''4; 7. Anastasio (Chevron) 7'28''2; 8. Savoldi (Abarth Osella) 7'29''6.



Germano Nataloni, al volante della sua nuovissima Lancia Stratos con la quale è giunto secondo nella classe 3000 Sport, preceduto da Emilio Paleari

Due «scalate» perugine

PERUGIA - In attesa di intavolare con i responsabili della Scuderia Carpine trattative per organizzare qualche gara a Magione, l'Automobile Club di Perugia si appresta a vivere la sua «settimana da corsa» imperniata sulle ormai classiche cronoscalate S. Giustino-Bocca Trabaria del 18 e Gubbio-Madonna della Cima del 24 agosto.

Entrambe le gare sono valide per il Trofeo della Montagna 4. zona ed è già assicurata la presenza dei migliori specialisti che così avranno la possibilità di offrirsi rivincite già la settimana successiva ed a pochi chilometri di distanza. Entrambe le gare sono previste al pomeriggio, alle 14,30, con prove il sabato pomeriggio.

Quasi mancava benzina sufficiente per disputare il G. P. DUBLINO 5000

Evans in agguato e «SCHUP» sbaglia!

DUBLINO - Gara-processione a Mondello Park, per la prova del campionato Rothmans di F. 5000, vinta da Bob Evans che ha preceduto di 5" Schuppan. Questi ha però vinto la seconda manche. Lella Lombardi è stata attardata dall'incidente di un altro pilota nella prima manche, nella seconda ha fatto un testa-coda, però si è piazzata settima.

In prova Evans ha ottenuto in modo deciso la posizione al palo di 52"8 (il record era detenuto da McRae in 53"4). Schuppan, con analoga Lola T332, completava la prima fila in 53"2. In seconda fila Craft e Gethin, in terza Pilette ed Ashley, in quarta Wunderink e Belso, in quinta Wattiez e Lella Lombardi, in sesta Magee e Sumner, inconsuetamente lento con la sua Trojan. Il tempo più veloce in prova, per la gara di Formula Atlantic in programma è stato di 55"8 e questo sottolinea la natura sinuosa e traditrice della pista, nonché il fatto che sia poco adatta alle grosse F. 5000.

Quasi sempre le gare irlandesi sono perseguitate da qualche situazione semicomica e il GP di Dublino non è stato un'eccezione. Un'ora prima che dovesse avere inizio la prima manche gli organizzatori si sono accorti che sul circuito non c'era carburante sufficiente. Le gare secondarie si sono dunque svolte prima, mentre una cisterna piena del necessario «liquido Shell» veniva inviata precipitosamente dall'aeroporto di Dublino, non vicinissimo.

A suo tempo la prima manche ha preso il via e, come accade spesso a Mondello, è iniziata con una collisione alla prima curva dopo i boxes, cioè alla forcella a destra. Ashley, Belso e Wunderink erano coinvolti nel caos, mentre Lella Lombardi è dovuta ricorrere a violente manovre per schivarli (Belso e Wunderink si sono subito ritirati). Davanti a loro Schuppan aveva preso il comando e per metà gara si sarebbe detto che finalmente le sue sorti avessero subito un miglioramento. Era però tallonato dappresso da Evans e non poteva permettersi il minimo sbaglio. A metà distanza ne ha fatto uno piccolo, cioè ha sbagliato un cambio, ed Evans è passato in testa. Lui errori non ne ha fatti e si è creato un vantaggio di oltre 5". Gethin non è riuscito per un pelo a raggiungere Schuppan, mentre Craft occupava una solitaria quarta posizione. Poi Pilette e, staccata di un giro, Lella Lombardi che si trovava in difficoltà per superare uno o due ritardatari che le ostruivano la strada.

Nella seconda manche mancava Ashley, che si era ritirato dopo 24 giri della prima per rottura dell'albero motore, forse conseguenza dell'incidente al via. Mancava anche Belso, mentre la Chevron di Wunderink era stata riparata. Di nuovo conduceva Schuppan e questa volta lo ha fatto dal principio alla fine, però Evans ha dato tutto ciò che doveva dare di sé, restando accodato a Vern e vincendo per somma dei tempi. Gethin ha abbandonato e questo ha lasciato il terzo posto a Craft; poi Wunderink, che non è migliorato a questo punto per cui è rimasto lusingato per il risultato ottenuto. Pilette ha concluso la gara bloccato in terza marcia, e Lella gli era di nuovo alle spalle, essendosi lasciata andare a un vistoso testa-coda.

Il risultato finale significa che attualmente il campionato è capeggiato da Evans. La gara di Formula Atlantic è stata vinta da un pilota locale McGarrity.

d. h.

G.P. di DUBLINO - 28 luglio - Gara valevole per il campionato Rothmans di F. 5000

LE CLASSIFICHE

PRIMA MANCHE - 30 giri

1. Evans (Lola T332) 27'19"8, media 131,41 kmh; 2. Schuppan (Lola T332) 27'25"6; 3. Gethin (Chevron B28) 27'27"2; 4. Craft (Chevron B26) 27'40"8; 5. Pilette (Chevron B28) 27'49"0; 6. Lombardi (Lola T330) 28 giri.

SECONDA MANCHE - 30 giri

1. Schuppan, 27'19"0, media 141,47 kmh; 2. Evans 27'19"8; 3. Craft, 27'49"8; 4. Wunderink (Chevron B24) 28'20"4; 5. Magee (Trojan T101) 29 giri; 6. Pilette, 29 giri; 7. Lombardi 29 giri.

FINALE per somma dei tempi

1. Evans; 2. Schuppan; 3. Craft; 4. Pilette; 5. Magee; 6. Lombardi; 7. Sumner.

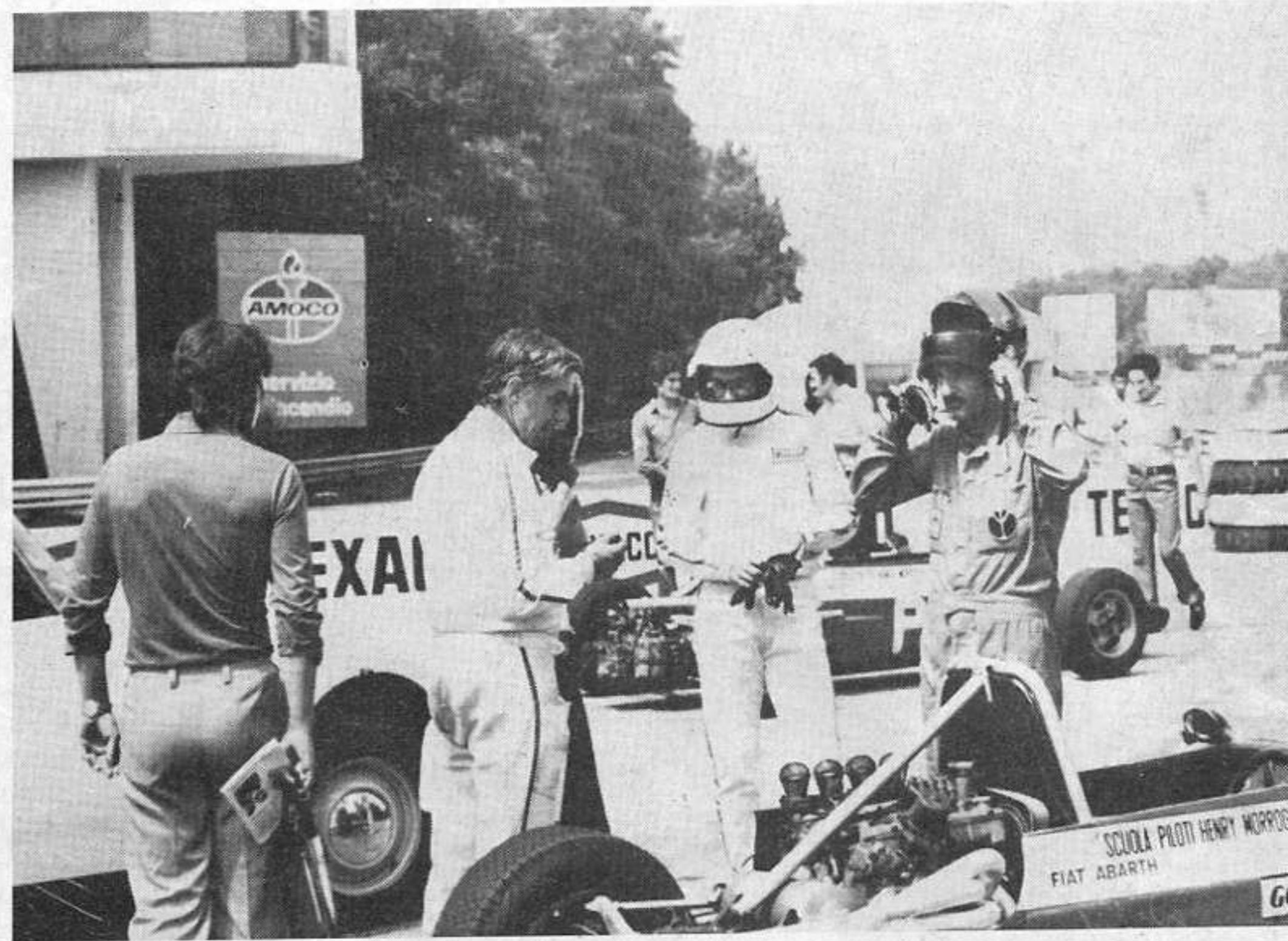
Resta HENTON il pilota-da-battere nella F. 3 inglese

LONDRA - Dopo una opaca metà stagione, la F. 3 si sta lentamente riprendendo in Inghilterra, con perfino 15 vetture al via (molte, se paragonate a quelle di qualche mese fa!) e le gare diventano più competitive. Brian Henton è ancora l'uomo da battere, ma alcuni altri piloti cominciano a dargli del filo da torcere.

Ribeiro, che ha tendenza ad essere un poco spericolato ora che comincia ad acquistare fiducia, prevede di passare alla Formula Atlantic per la seconda metà della stagione, come passo verso la F. 2 il prossimo anno. A parte Henton, comunque, si esita a fare previsioni di un futuro eccezionale per uno qualsiasi dei «nuovi» piloti che corrono in F. 3 in Inghilterra, perché questa formula non è più il metro per valutare i piloti, come era invece negli anni passati.

LELLA LOMBARDI a MACAO in F. ATLANTIC

● Tra le persone più entusiaste della nostra Lella Lombardi, specie dopo i turni di prova con la Brabham F.1 a Brands Hatch, anche Teddy Yip, lo sponsor orientale di Vern Schuppan. Il ricco possidente di Macao, notevolmente colpito dalle prestazioni di Lella (che in prova era stata più veloce anche di Schuppan) le ha offerto una guida, per ora in F. Atlantic, per il GP di Macao che si correrà in novembre. Tra gli altri vi saranno naturalmente anche Schuppan e lo stesso Yip che come è noto disputa tutti gli anni questa prova.



Confermano le promesse gli allievi di Morrogh

ROMA - Stefano Nisini da Roma e Renzo Lodola da Milano sono, rispettivamente, i migliori allievi usciti dalla scuola di pilotaggio Henry Morrogh negli anni 1972-73 e 1973-74. Il primo si sta distinguendo nelle gare di Formula Ford — ha vinto a Casale Monferrato e attualmente occupa il secondo posto nella classifica del campionato nazionale — e il secondo, cui la Ford Italiana ha messo a disposizione una Escort Mexico, sta disputando una stagione di prestigio nella categoria, dopo avere ottimamente figurato nella gara del Mugello.

E questo per non citare che due dei più recenti «prodotti» della scuola at-

tualmente funzionante a pieno regime sulle piste di Monza, Vallelunga, Mugello, Casale e Magione. Una scuola unica nel suo genere in Italia che oltre a raccogliere un non indifferente numero di iscritti nelle leve nazionali, ha il piacere di vedere frequentati i propri corsi di istruzione e di perfezionamento da appassionati che provengono dal Giappone, Stati Uniti, Grecia, Argentina, Svizzera, Brasile, Austria e Jugoslavia.

Gli orari di funzionamento e gli «spostamenti» della Scuola di pilotaggio Henry Morrogh, vengono settimanalmente segnalati da AUTOSPRINT nella rubrica «Dove Corriamo Domenica».

flash back da PERGUSA



Ritorniamo con qualche foto sulla gara per il campionato italiano GT della scorsa settimana a Pergusa. Sopra, un'immagine della Pantera di Martignone ferma sul luogo dell'incidente in cui ha perso la vita un commissario di percorso, il giorno delle prove. Sotto, la Porsche Carrera di Bonmelli e Casoni, che si sono aggiudicati la corsa, fotografata in una chicane



L'accoppiata vincente dei finlandesi MIKKOLA e MAKINEN non basta alla FORD nel 1000 LAGHI (perchè ALEN 3°)

Il Mondiale Rally dopo le tre prove

	TAP	SAFARI	1000 LAGHI	TOTALE
FIAT	20	1	12	33
DATSUN	8	18	—	26
FORD	2	2	20	24
MITSUBISHI	—	20	—	20
PORSCHE	—	15	—	15
LANCIA	—	12	—	12
TOYOTA	10	—	—	10
SAAB	—	—	10	10
BMW	6	—	—	6
RENAULT	4	—	—	4
PEUGEOT	—	4	—	4
CITROEN	3	—	—	3
OPEL	—	—	3	3



Timo Makinen è stato veramente bersagliato dalla sfortuna, dopo aver dominato quasi tutte le prove della prima tappa al 1000 Laghi: per un eccesso di velocità è stato « multato » e ha dovuto lasciare il 1. posto

La FIAT sempre leader mondiale

SPECIALE PER AUTOSPRINT

JIVANSKYLA - Dominio Ford, come nelle previsioni, al 24. Rally dei 1000 Laghi, terza prova del mondiale rally dopo il TAP e l'East African Safari, anche se la Fiat, con la grande prova di Marku Alen ha raggiunto il suo obiettivo, mantenendo la posizione di leader della classifica davanti alla Datsun, che non è riuscita a conquistare punti e alla Ford che ora è a quota 24.

Il rally, durissimo sin dalle prime battute, è stato fortemente caratterizzato dall'intervento della polizia, che ha pesantemente influito sulle tabelle di marcia di alcuni concorrenti: il più tartassato è stato Timo Makinen, che ha perso la posizione di leader « grazie » a un radar che ne ha controllata la velocità e che gli è costato in seguito ben 50" di penalizzazione. In questo modo, dopo le prime prove speciali le posizioni di testa si sono invertite e Mikkola, non ha più ceduto il comando al compagno di squadra: questo è accaduto esattamente al termine della prima tappa, quando Makinen conduceva chiaramente la gara dopo essersi aggiudicato tutte le sette speciali tranne la seconda vinta da Alen. Il pilota finlandese della Fiat, partito per primeggiare, si è trovato ben presto relegato oltre la decima posizione per un colpo in una ruota e conseguente foratura che gli è costata oltre un minuto e mezzo di ritardo e ha dovuto rimontare molti concorrenti, tra i quali Stig Blomqvist con la Saab e giungendo alle spalle delle due Escort RS. Questo terzo posto conquistato con onore da Alen ha decisamente riconfermato le doti del fuoriclasse finlandese e la grande affidabilità della Fiat Abarth Rally, sottolineata ancora dai piazzamenti degli altri due equipaggi finlandesi che hanno ottenuto il 6. e il 9. posto.

Sfortunate le prestazioni dei nostri due equipaggi italiani in gara, sempre con gli spider 124 Fiat Abarth: Paganelli, che ha dovuto correre con il motore normale (avendo rotto il suo « quattro valvole » prima della partenza) ha perso molto tempo per una spanciata che gli ha danneggiato la scatola dello sterzo e poi l'avantreno,

mentre Barbasio ha sempre corso con una noiosa febbricciattola che si era trascinato dietro fin dalla partenza.

Mantenute le due posizioni di testa, anche se durante l'ultima notte sembrava che Makinen avesse superato Mikkola (ma si trattava evidentemente di un errore) la gara è stata caratterizzata soprattutto dalla rimonta di Alen e degli altri equipaggi Fiat: lotta decisamente dura per Alen, come abbiamo detto, che si è trovato a dover superare il coriaceo Blomqvist, ma spettacolare soprattutto la rimonta di Paganelli che è riuscito a gua-

dagnare ben 24 posti in classifica e riuscendo a raggiungere il compagno Barbasio (il cui secondo, Sodano, era stato in serata fermato dalla Polizia per eccesso di velocità a gara ultimata).

Molto alto il numero degli arrivati, nonostante la dura battaglia ingaggiata: deludenti sotto un certo aspetto le Datsun che schieravano un nuovo modello in sostituzione della 240 Z e che a detta di Kallstrom risultavano migliorate nelle sospensioni e nella tenuta di strada, ma alquanto deficitarie per motore e potenza. Deludente

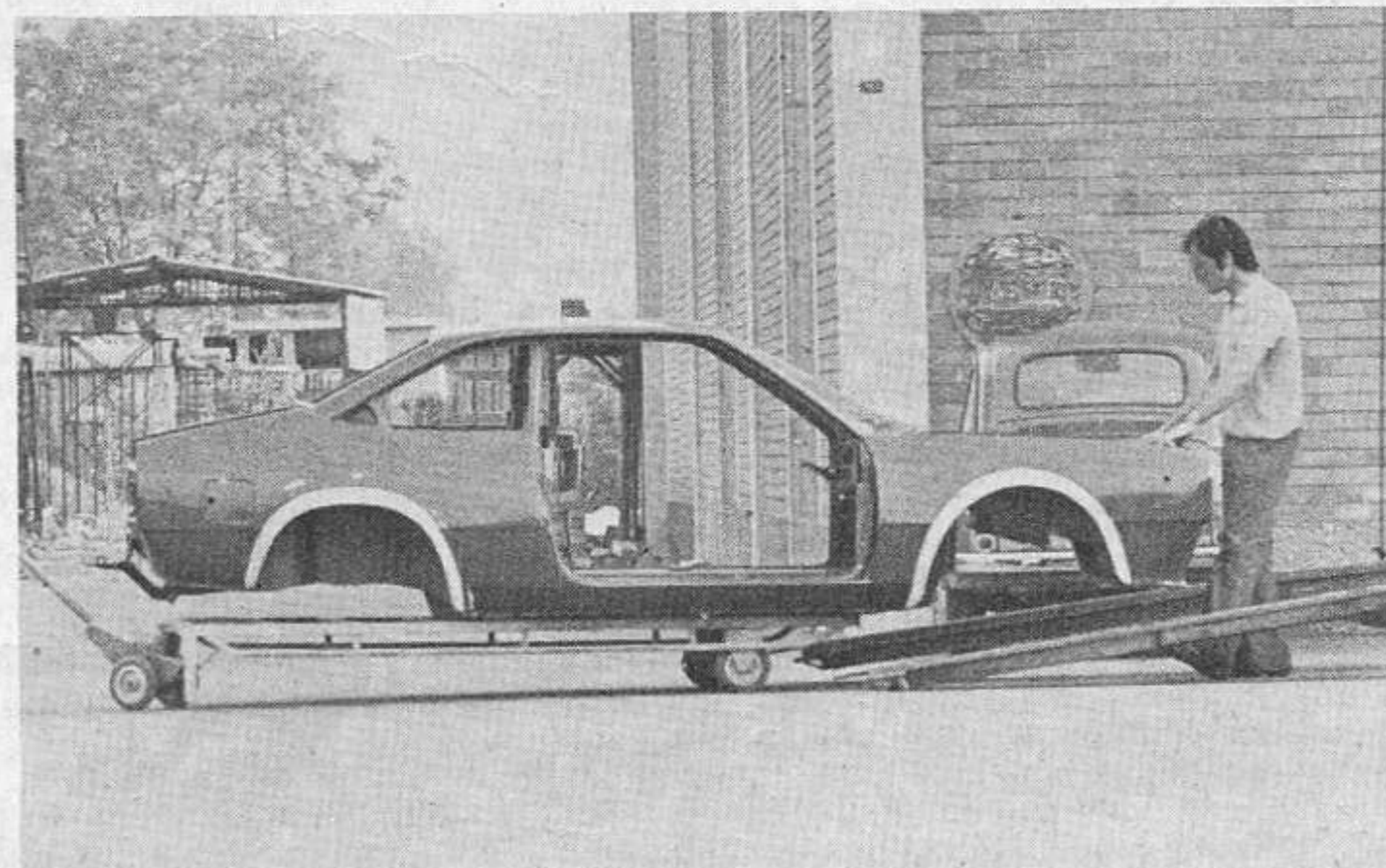
anche la prova della super BMW affidata a Warmbold al suo rientro nei rallyes dopo l'incidente accaduto in Africa poco prima del Safari: la berlina 2002, dotata di un motore tipo F.2 non è mai riuscita a primeggiare. In sostanza quindi l'unica squadra che ha ottenuto un risultato valido ai fini del mondiale è stata la Fiat (la Ford, rimanendo a quel che si dice non dovrebbe impensierire in quanto non ha partecipato agli altri rally e dovrebbe correre solo il RAC inglese) che ha portato tutte le sue 5 macchine all'arrivo: un vero peccato però per il numero uno di tale formazione, che con un po' più di fortuna avrebbe potuto portare la 124 anche al primo posto.

g. s.



La BETA più leggera

MODENA - Nell'azienda del reggiano specializzata in vetroresina non sono in lavorazione solo le carrozzerie delle attese Ferrari F.1 (312 T) e Sport, ma anche i prototipi Lancia. Nella foto, la scocca dell'attesa Beta Coupé HF, già provvista di codolini e di fascione frontale maggiorato. La vettura sarà dotata di portiere più leggere e dei due cofani in vetroresina



24. RALLY DEI 1000 LAGHI - Valevole come terza prova del Campionato mondiale Marche rally - Jivanskyla 2-4 agosto 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Hannu Mikkola - John Davemport (Ford Escort) 11'50" secondi; 2. Makinen-Liddon (Ford Escort) a 31"; 3. Alen-Kivimaki (Fiat 124 Abarth) a 2'10"; 4. Blomqvist-Sylvan (Saab 96) a 2'20"; 5. Lampinen-Markkanen (Saab 96) a 5'51"; 6. Kinnunen-Aho (Fiat 124 Abarth) a 6'2"; 7. Raimio-Nyman (Saab 96) a 7'36"; 8. Kullang-Anderson (Opel Ascona a 9'46"; 9. Ojanen-Makela (Fiat 124 Abarth a 9'59"; 10. Waldegaard-Herz (Opel Ascona) a 11'20".

● Ormai decisi gli equipaggi Fiat che al volante delle tre X1/9 prenderanno parte al Tour de France: si tratta di **BARBASIO-BACCHELLI-SODANO, PINTO-BERNACCHINI e PIANTA-SCABINI**. Mentre i due ultimi equipaggi sono composti di due soli elementi, il primo vedrà ben tre piloti: dei tre Barbasio farà le prove di velocità in pista, mentre Bacchelli quelle su strada.

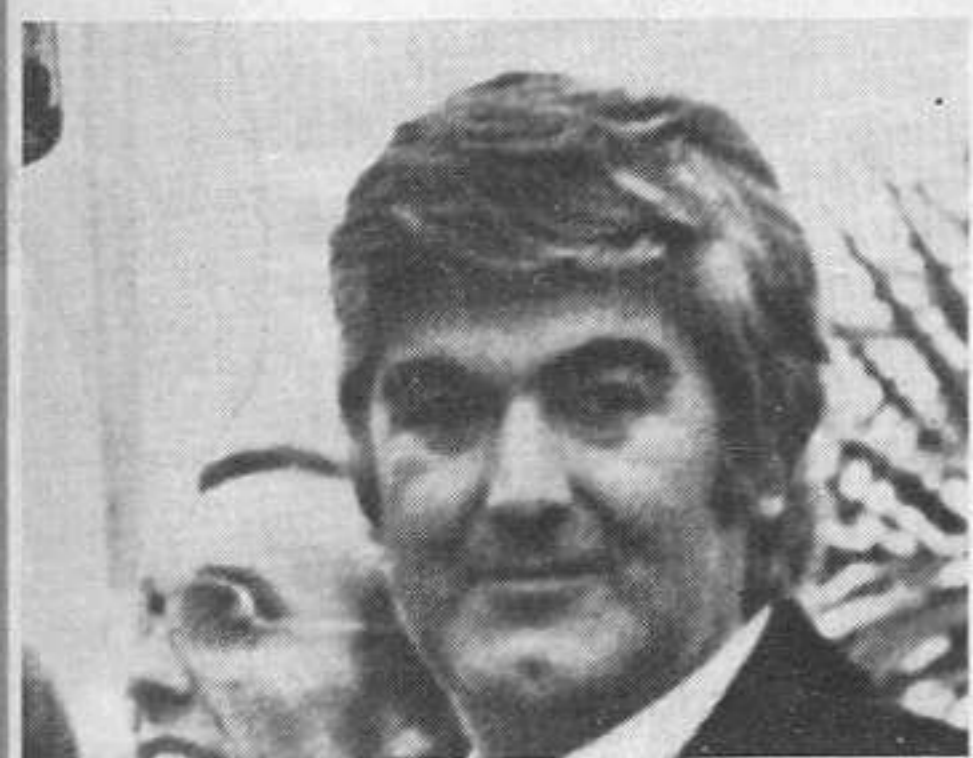
● Anche quest'anno, le Formula 5000 dotate di motori preparati dallo svizzero Morand si stanno imponendo nelle principali gare per questa sempre più interessante categoria. Infatti, dopo aver già vinto la Tasman Cuup '74 con la Chevron del team VDS di Peter Gethin, per ora i motori Morand sono in testa al Campionato Rothmans. Ricordiamo che gli Chevrolet preparati dallo specialista svizzero hanno vinto nel 1972 il campionato USA e la Tasman Cup con la McRae di Graham McRae, e nel 1973 hanno vinto il Campionato Rothmans con Teddy Pilette.

Una improvvisa sortita della Scuderia « 3 GAZZELLE » avvia



Torniamo

ADOLFO RAVA



La CSAI no i « segreti » si

❶ Non sono d'accordo per un intervento della CSAI nell'organizzazione dei rallies in una forma più ufficiale e massiccia di quella attuale. Sarei peraltro favorevole a « rallies segreti », se solo fosse possibile attuarla: con la legislazione italiana in materia è necessario presentare alle prefetture interessate il percorso almeno venti giorni prima della gara e mi domando se a tali condizioni non sarebbe un segreto di Pulcinella.

❷ Sono d'accordo.

❸ Assegnando titoli italiani anche ai vincitori delle varie classi temo che i rallies verrebbero a soffrire di « campionatite » ed in ultima analisi perderebbero di valore i titoli più prestigiosi oltre che complicare le cose agli occhi del grosso pubblico. Magari si potrebbero assegnare dei trofei CSAI, ma non so fino a che punto la cosa possa accontentare i privati o avvicinarli maggiormente ai rallies.

DANIELE AUDETTO



... e l'evoluzione delle strade ?

❶ Ho sempre visto di buon occhio i rallies-segreti ma in Italia li ritengo utopistici: mancano grandi estensioni private (come le foreste dove si corre il R.A.C. o altre foreste in Germania) che possono svincolare gli organizzatori dal presentare con largo anticipo i percorsi alle autorità. Un rally « segreto » da noi finirebbe con l'agevolare troppo vistosamente le case, a scapito di quei privati che invece si vorrebbe porre in condizioni di quasi totale parità con gli ufficiali. Riguardo le percentuali di « terra » e quelle di « asfalto » credo che sia indispensabile seguire l'evoluzione delle strade: dieci anni fa in Italia c'erano moltissimi chilometri più di oggi di strade bianche ormai asfaltate.

❷ La Lancia, creando il servizio clienti sportivi e potenziandolo, ha mostrato di voler seguire proprio quella politica in favore dei privati e continuerà su questa strada.

❸ E' difficile accontentare tutti, mentre è facile per contro far scendere di importanza i campionati esistenti.

A. BALLESTRIERI



Non stacciamoci dagli stranieri

❶ Ritengo che i nostri rallies debbano seguire l'evoluzione di quelli stranieri proprio per conservare loro quel tono di internazionalità indispensabile. A questo riguardo di rallies segreti c'è il R.A.C. e ben poco d'altro. Certo che in teoria l'idea di correre su un percorso mai provato mi attira, soltanto non vedo come potrebbe essere realizzata. Lo stesso discorso vale per i percorsi all'estero. Dall'Acropoli allo stesso R.A.C. al Montecarlo hanno sempre organizzato gare veloci e noi italiani che eravamo abituati ai percorsi « scassamacchine » dopo un periodo di apprendistato ci siamo abituati a questo nuovo modo di correre che fra l'altro concede maggior spazio alle capacità di guida.

❷ La Lancia sta già dimostrando con la pattuglia diretta da Nick Bianchi di seguire con interesse i privati.

❸ Dare dei premi ai vincitori di classe questo sì, ma non istituire veri campionati che finirebbero a quei privati presenti a più gare e non a quelli magari più forti.

GINO MACALUSO



Imitiamo i francesi

❶ Così come sono strutturati ora i rallies segreti; compreso il R.A.C. sono burle più che rallies: fra i locali ed i piloti delle case più vicine all'organizzazione c'è sempre chi è al corrente delle prove e questo crea inevitabilmente delle disparità troppo evidenti.

❷ E' questione di sensibilizzare maggiormente le case verso i problemi dei privati. A mio avviso dovrebbero agevolarli, oltre che con l'assistenza in gara, con sconti adeguati dei ricambi.

❸ Propongo di fare quello che fanno quest'anno in Francia, ovvero assegnare un titolo per ciascun gruppo. Mi riesce difficile comprendere ad esempio perché il gr. 3 abbia il suo trofeo e non lo abbia il gr. 2. Si potrà obiettare che all'estero spesso i gr. 2 fanno l'assoluto ma, visto che in Italia non è così, non vedo perché non ci si debba adeguare ad una situazione di fatto tanto evidente. In più, logicamente deve restare il titolo assoluto. Non credo che con quattro titoli tricolori il campionato perda interesse.

una reazione a catena nel turbolento clan rallistico

NOVARA - La scuderia automobilistica Tre Gazzelle, esaminando l'evoluzione rallistica dal 1973 in poi, e in particolare quanto emerso in questa prima parte del 1974, ritiene di dover diffondere, in base alla propria esperienza maturata nei rallies a partire dal 1966 sia a livello organizzativo che a livello agonistico, il seguente comunicato-stampa:

Il Tre Gazzelle sta assistendo al progressivo peggioramento di alcuni fenomeni che ritiene dannosi per il futuro della specialità:

① L'esasperata specializzazione, aiutata anche dalla **scelta di percorsi eccessivamente velocistici**, contribuisce sempre più a snaturare la vera natura del rally.

Con questo non auspichiamo certamente il ritorno agli sterrati scassamacchine, bensì a trovare una più omogenea compensazione nel rapporto percentuale terra-asfalto.

② Si nota sempre più la **scomparsa dei piloti privati** di un certo valore. Questa rarefazione è determinata da diversi fattori: **impegni sempre più gravosi per la preparazione della vettura, per la preparazione della gara, per l'assistenza in gara**, assistenza che, fino ad oggi, resta il miglior vanto della nostra scuderia, e che ha permesso alla quasi totalità dei maggiori piloti rally italiani di mettersi in luce.

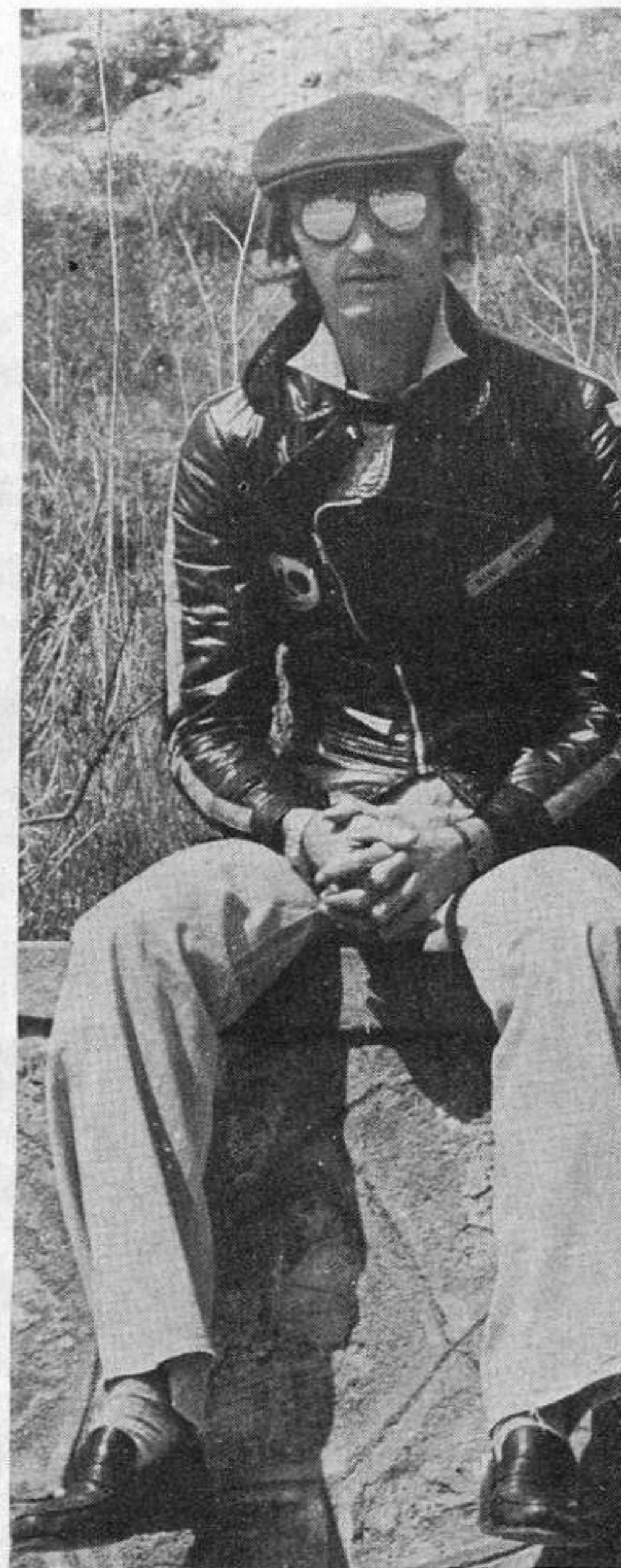
③ Si evidenzia inoltre quanto alcuni appassionati di rallies fanno per **alimentare le gare**, in particolar modo apprezziamo la formula dei rallies zonali, testimoniata dal successo di iscritti e di pubblico, pubblico che, fra l'altro per la stessa natura « zonale » delle gare, non è richiamato dalla presenza di grossi piloti, con evidente vantaggio per la diffusione del nostro sport.

Da sempre, fra le scuderie più sensibili ai problemi del rallismo italiano, la « Tre Gazzelle » ha fatto sentire la sua voce in merito all'evoluzione della specialità. I responsabili novaresi non hanno perciò mancato di coraggio uscendo allo scoperto in un campo che, soprattutto per la legislazione italiana che permette medie massime di 50 kmh ha sempre vissuto in un clima da carbonari.

Innegabile che per gli organizzatori diventi sempre più rischioso e difficile allestire gare valide e così per i concorrenti privati parteciparvi. Ed i rallies hanno bisogno assoluto dei « privati ». Vero anche che le troppo ricognizioni preliminari ai percorsi, oltre a creare una netta disparità di prestazioni finiscono con l'indisporre gli abitanti delle zone attraversate dalle gare.

Più difficile essere d'accordo

al rally - lento ?



Rally piacentino a fine dicembre finale del TRN

PIACENZA - L'Automobile Club Piacenza ha confermato che il 4. Rally delle Valli Piacentine (programmato per il 7-8 agosto) verrà spostato di quattro mesi e cioè al 7-8 dicembre per costituire una delle due finali del TRN, ha anche messo al corrente degli intendimenti organizzativi dell'ente relativi alla competizione rallystica.

L'A.C. (che si avvarrà come sempre della collaborazione della « Piacenza corse »), in base all'esperienza acquisita in occasione della terza edizione delle « Valli » sarebbe orientato ad eliminare senz'altro i tratti impervi, cosiddetti « scassamacchine » per sostituirli con altri più « guidabili ». Da indiscrezioni raccolte le prove speciali dovrebbero essere sei: tre su tratti asfaltati e tre su tratti di sterrato.

Il percorso, che misurerebbe complessivi 180 km., toccherebbe alcuni punti cruciali del recente « Rally delle 4 Regioni » ed avrebbe come località di partenza e di arrivo il centro agricolo-industriale di Podenzano (a 14 km. dal capoluogo), sempreché lo sportivissimo industriale del legno cav. Dante Gabbiani (padre del giovanissimo Beppe, kartier azzurro) e che ha già patrocinato manifestazioni della scuderia « Piacenza corse », veda Varano e Misano, accetti di « sponsorizzare » la manifestazione.

Adeguandosi perfettamente al titolo di « Rally delle Quattro Valli Piacentine », l'itinerario che verrebbe prescelto attraverserebbe la Val Trebbia, la Val Nure, la Val Luretta e la Val Tidone.

g. r.

Gianni Bossetti, il « presidente » per antonomasia, ha gettato il dado della polemica dall'alto della sua posizione di profondo conoscitore del rallismo

sui rimedi che il « 3 Gazzelle » auspica. Assodato che nessuno vuole tornare ai viottoli da capre di qualche anno fa, di scelta obiettivamente per gli organizzatori non ne resta molta ed ha ragione Audetto quando parla di evoluzione delle strade in Italia. Da noi non ci sono le grandi foreste private che permettono al RAC di continuare ad organizzare un rally segreto

Per dare qualcosa di simile da noi bisognerebbe impedire materialmente le prove, con l'autorizzazione e la collaborazione delle forze dell'ordine e dell'esercito. L'idea è ricca di motivi affascinanti ma è realizzabile in un paese dove le corse sono così spesso osteggiate anche in autodromo?

Neppure troppo tempo fa proprio Vanni Tacchini, uno dei piloti più rappresentativi della scuderia novarese, aveva lanciato la proposta di tentare l'esperimento delle « ricognizioni » limitate ripescando il rally delle « Valli Ossolane » o quello della « Val Formazza ». L'idea, fra mille difficoltà, va avanti e seguirne gli sviluppi sarà interessante.

vata alle vetture di serie o quasi? Bene torni ad appartenere a queste macchine. Dato per scontato che sarebbe utopistico volerli riservare ai Gruppi Uno per diverse ragioni e che fra i Gruppi Tre si trovano già diversi « mostri » di potenza, perché non porre una limitazione sulla cilindrata? Al via delle gare continueremmo ad avere vetture dei quattro gruppi ma che non superino ad esempio i due litri o addirittura i 1800 cc. In questo modo soltanto, credo che i privati potrebbero riinserirsi nel grande giro e le Case a loro volta non perderebbero nulla. Meglio: perderebbero quella possibilità di sperimentare soluzioni tecniche più avanzate ma per queste non basta la velocità? ».

Ma dove andranno a finire i rallies, di questo passo, sembra chiedersi il tranquillo ruminante, dopo la « sterzata » velocistica di questi ultimi tempi?

Per contro sono notevolmente aumentate le responsabilità per gli organizzatori e i rischi per i piloti.

Quanto sopra evidenzia solo in parte l'attuale situazione dei rallies. Come scuderia, al fine di salvaguardare l'avvenire del rally in Italia, auspichiamo:

● Che la CSAI o altro ente si assuma, oltre che la supervisione anche parte dell'organizzazione di tutte le gare rallistiche. Questo ente organizzatore professionistico deve rendersi garante per la scelta dei percorsi più confacenti allo spirito vero dei rallies e inoltre dovrebbe studiare l'opportunità di varare, anche a titolo sperimentale, innovazioni nello svolgimento delle corse sulla scorta di quanto già effettuato in altri paesi di nobile tradizione rallistica. **Innovazioni** soprattutto atte ad evitare esasperate ricognizioni sui percorsi di gara, che contribuiscono a creare sempre maggior ostilità da parte delle popolazioni interessate con conseguenti notevoli difficoltà per gli organizzatori nella scelta dei percorsi e nell'ottenere i relativi permessi. **Ricognizioni**, poi, che sono sempre più rischiose che non la gara stessa. Attenuerebbe inoltre l'eccessivo costo delle ricognizioni e il tempo richiesto dalle stesse che acquiscono sempre di più quel divario fra i piloti professionisti e quelli privati, attualmente esistente.

● Auspichiamo che maggior assistenza venga concessa dalle case del settore ai propri clienti sportivi.

● Infine auspichiamo una miglior suddivisione dei campionati in palio, che premino non soltanto la vittoria di gruppo, ma sulla scorta di quanto già succede nella velocità, premino anche le vittorie di classe. Maggior spazio inoltre dovrà essere offerto alle vittorie nel turismo e gran turismo, di serie, essendo questi i gruppi formativi ai quali è tendenzialmente destinato ad avvicinarsi il pilota privato.

E' nelle intenzioni di codesto comunicato ridare fiducia alla massa dei rallisti appassionati del nostro sport, sia come praticanti, sia come spettatori di oggi e piloti di domani. Tre Gazzelle ».

LA
CONTRO-
ROPOSTA

DALL'
AVA:
meno HP

Alle proposte formulate dal « 3 Gazzelle » per contenere in qualche modo la continua escalation delle velocità nei rallies, da Sanremo DALL'AVA risponde a sua volta con una controproposta. Identico il fine (di evitare che la specialità venga a snaturarsi), il pilota del Jolly Club propone una soluzione diversa:

« Più che fare marcia indietro nella scelta dei percorsi sarei favorevole ad una limitazione delle potenze. Ormai in Italia per gli organizzatori è difficile rinunciare all'asfalto senza ricadere nei fondi « scassamacchine », escluso forse per il Rally di San Marino che può fare affidamento su strade bianche particolarmente levigate. Il rally è nato come gara riser-

IL PROTO-FIAT X1-9 spiegato da Bacchelli

Puoi farlo saltare senza paura

Il successo al Rally delle Alpi Orientali ha dato anche una credibilità rallystica al modello X-1/9 Fiat che era stato sempre giudicato più adatto a prove di velocità pura che ad una guida sugli stretti sterrati dei nostri rallies.

Probabilmente il considerevole aumento di potenza dovuto al motore di maggior cilindrata, la notevole messa a punto di tutto l'assetto, il montaggio id pneumatici di sezione molto maggiorata (cerchi da 8" e 9" dietro e 7" davanti) e diverse altre migliorie tra cui un, per ora limitato, alleggerimento generale della scocca hanno avuto il merito di rendere decisamente più competitiva questa vettura che l'anno passato ottenne qualche risultato (in versione 1300) solo grazie alla costanza dell'officina Ceccato (con Ceccato jr. e Pittoni) e a quella di Mattiazzo.

Una vettura giocattolo

Il Proto-Fiat, nella sua ultima versione, si differenzia comunque nettamente dal modello di serie e questo soprattutto come caratteristiche di guida ed è proprio Bacchelli, il pilota che l'ha portato al suo primo successo nazionale ed internazionale, che di seguito illustra come ci si deve comportare al volante di questo piccolo grande mostro.

«Credo che il modo migliore di spiegarmi sia quello di riportarvi le mie impressioni così come le ho avute mano a mano che mi impraticavo al volante cercando di diventare sempre più veloce.

«Dunque la prima idea che si ha è di essere alla guida di una vettura giocattolo cui tutto è permesso. Il posto guida è ottimo se si eccettua il problema della sistemazione dei caschi che indubbiamente disturba (almeno all'inizio) la manovra della leva del cambio. La perfetta distribuzione dei pesi, almeno relativamente a quella di una vettura tradizionale come potrebbero essere i nostri spider, favorisce una frenata più distribuita (difficile vedere i freni anteriori roventi come accade normalmente sulle Fulvia HF o sugli spider) e quindi sui rettifili sterrati in discesa occorre molto meno impegno in quanto non è

più indispensabile tenere la macchina sempre perfettamente dritta, bensì è possibile, analogamente per quanto avviene con le berlinette Alpine, lasciarla saltellare in qua ed in là senza particolari problemi di recupero nel momento della frenata ad esempio prima di un tornante, frenata che ovviamente finisce per essere anche più ritardata.

«Imboccando il tornante comunque qualche problema in più dello spider c'è, soprattutto perché sullo spider l'autobloccante più brusco favorisce una più semplice intraversata che è comunque possibile anche con il prototipo adottando in entrata l'oramai generalizzato "rimbalzo" (tecnica che consiste nello sterzare prima in senso inverso a quello del tornante poi subito dopo variare di 180 gradi dissipando al massimo la forza centrifuga che tenderebbe a far uscire di strada lungo la tangente la vettura che arriva in velocità).

In compenso l'X-1/9 ha minore tendenza dello spider a girarsi su se stessa ed in più ha il vantaggio di scaricare molto meglio la potenza a terra (grazie alle generose dimensioni dei pneumatici ed al peso maggiormente spostato sul retrotreno).

«Queste, ovviamente, sono caratteristiche che si avvertono sullo sterrato, dove con mia grande sorpresa il prototipo ha dato il meglio, maggiori problemi si hanno invece sull'asfalto. ed in particolare nei tornanti in discesa e con il fondo bagnato.

In quest'ultimo caso ad esempio non è possibile arrivare, come avviene con gli spiders, molto intraversati perché il rischio grosso che si corre è di partire con tutte e quattro le ruote perché a tre quarti di curva verso l'uscita c'è una certa tendenza a perdere aderenza sul davanti (facendo così pariglia con il posteriore già partito per l'intraversata).

Anticipare le operazioni

«Il rimedio è allora quello di entrare leggermente più piano anticipando decisamente tutte le operazioni quasi si avesse a che fare con una trazione anteriore, ed accelerare con decisione prima del punto di corda

Il motivo di maggior interesse di questa estate rallystica, caratterizzata soprattutto dall'assenza di gare, può ben considerarsi il successo udinese della coppia Bacchelli-Scabini con la nuova e adesso anche molto promettente Fiat-Abarth X-1/9, il prototipo col motore 1800 maggiorato che già fece la sua apparizione in Sicilia ed a Pavia. Di questa macchina si è già parlato, l'importanza comunque è tale che merita qualche riflessione soprattutto per quello che ha rappresentato e per quello che potrà rappresentare sia nel finale di stagione che soprattutto nel prossimo anno.

In primo luogo occorre sottolineare la sua stessa denominazione ufficiale, quel Fiat Prototipo che solo qualche anno fa non era nemmeno ipotizzabile presso la grande casa torinese che si batteva come paladina della vettura di grande serie e che proprio con i cugini della Lancia non ci pensò due volte a proporre un braccio di ferro riguardo l'ammissione di queste vetture, prefiguratrici di una produzione in molti esemplari, alle competizioni italiane.

Dunque quest'anno in Fiat hanno rotto gli indugi: con la venuta dell'ing. Lampredi il reparto corse ha avuto una maggiore libertà di sperimentazione, il motore quattro valvole di derivazione 132, e destinato allo spider sempre in via di continue trasformazioni, era a disposizione così come c'era la voglia di qualche cosa di nuovo.

E' stato rispolverato allora quel modello che solo un paio di anni fa doveva diventare la vera vettura da battaglia della Fiat anche se allora la si pensava con un motore di 1600 cc; lo si è trasformato ed incattivito e lo si è buttato un poco allo sbaraglio.

Purtroppo le prime due uscite non sono state troppo fortunate



facendo in modo che la leggera traslazione laterale dovuta alla perdita di aderenza cui si accennava sopra procuri solo uno spostamento di traiettoria permettendo comunque di restare dentro la sede stradale. Dopodiché la potente accelerazione permetterà di riprendere subito il controllo della vettura. Questa resta in tutti i casi la fase più critica ed è qui che occorre la massima concentrazione da parte del pilota.

«Passando al "misto" si nota subito che con l'X-1/9 è possibile sbandare con retrotreno anche in modo pronunciato senza per questo perdere molto tempo, anzi in molti casi gua-

dagnando pure qualche cosa (a chiarimento del lettore spieghiamo che in molti casi è indispensabile "scodare" perché è un aiuto a rallentare l'andatura senza dover ricorrere ad un uso prolungato dei freni che rischiano sempre il surriscaldamento). Infine nei tratti veloci si va con grande tranquillità sia sulla terra, dove addirittura sembra sempre di avere qualche cosa ancora da sfruttare, che sull'asfalto dove in tutti i casi è bene tenersi sempre sulla traiettoria ideale consci di potere pretendere tutto da una staccata anche molto ritardata».

Carlo Cavicchi

(ma Giorgio Pianta già in Sicilia ne diceva un gran bene nonostante lo scetticismo dei circostanti) ed anche la terza, il Rally delle Alpi Orientali non è che si prospettasse molto meglio. Tant'è vero che la scelta di Bacchelli come prima guida aveva fatto dire a qualcuno molto vicino alla direzione del reparto corse che questo poteva essere un modo elegante per sbarazzarsi della giovane speranza del nostro rallysmo.

Invece dal binomio Bacchelli-X-1/9 è uscito un prestigioso risultato assoluto che sarebbe stato tale anche nel caso la Stratos di Ballestrieri fosse riuscita a terminare la gara senza guai.

Adesso il proto-Fiat tornerà a gareggiare in Italia solo a Saluzzo alla fine di ottobre (sempre che non si riesca a recuperare il bellissimo Rally dell'Alpe della Luna a metà settembre), a quel tempo monterà un cambio ed un autobloccante decisamente più adeguati alle prestazioni della vettura, un motore più potente (il quattro valvole di Udine non raggiungeva i 200 CV), ed il suo peso sarà certamente inferiore così come l'assetto subirà qualche modifica soprattutto in funzione di un'utilizzazione migliore sui fondi asfaltati dove contrariamente ad ogni supposizione si riscontravano più difficoltà che sullo sterrato.

Dall'esito del finale di stagione si potrà intuire fin dove in Fiat si intenda portare avanti l'esperimento (che non bisogna dimenticare ha riscontri anche sulla vendita del modello di serie, cui non è escluso possa addirittura venire affiancata una versione più potente, tipo HF Lancia per intenderci) anche se nella manica Fiat c'è sempre la carta X-20 Pininfarina.



• Il mandato biennale dell' **AVVOCATO ALEFFI** alla presidenza della Sottocommissione rallies della CSAI sta per scadere. In giro si fanno già dei nomi riguardo il suo successore, anche se da più parti si prospetta anche l'ipotesi di una riconferma gradita e caldeggiata in alto loco. Il nome che si sussurra di più è quello di Rava, il cardine di tutta la perfetta organizzazione del Rally di Sanremo (confermato mondiale anche nel '75). Tra le accuse che vengono portate all'avv. Aleffi c'è quella di aver viaggiato troppo all'estero costringendo i componenti la sua sottocommissione ad accontentarsi delle briciole del TRN. In compenso non si lamentano molto i piloti, ma questo come sempre non avrà molto peso.

• Forse il **RALLY DI S. MARINO** non si correrà il prossimo anno ed in tutti i casi non avrà più validità europea. Questo l'orientamento degli organizzatori locali piuttosto disorientati, adesso, per le dimissioni del Presidente della FAMS geom. Muscioni. Queste ultime sembrano state caldeggiate in loco per il disappunto del mancato guadagno in occasione dell'edizione del rally di quest'anno.

• Nonostante si dica che adesso il **JOLLY CLUB** (Sacro Nume delle Scuderie italiane) è diventato Cosa Nostra (di Ambrogetti, Cambiaghi e C.), sembra comunque che Serena Pittoni continui ad avere la fiducia di Angiolini e che quindi la macchina le resti affidata fino alla fine di stagione.

• A soli ventitré anni, compiuti al via dell'ultimo Rally di S. Marino, **FULVIO BACCHELLI** rappresenta la più grossa speranza del rallysmo italiano. Triestino, ha iniziato a correre nel 1970 nella cronoscalata Tolmezzo-Verzegnis alla guida di una Mini Cooper 1000 G. 1. Subito dopo è passato alla Porsche con cui ha corso il Rally delle Alpi Orientali ed altri minirallies. Nel 1971 sempre con la Porsche, curata dalla Boldrinauto come quella della Tominz, ancora rallies, ma senza risultati di particolare prestigio, ma mettendo in evidenza una grinta e doti velocistiche sufficienti a convincere l'avvocato Aleffi sulle sue qualità e favorendo il passaggio nel '72 nella scuderia 4RLloyd Adriatico sempre alla guida della Porsche G. 4. Per Bacchelli si tratta della prima stagione veramente piena di soddisfazioni: quattro successi assoluti in rallies nazionali (Verona, Ivrea, Prealpi Venete e Trieste) ed il successo nel Campionato Triveneto ne favoriscono la conferma anche per l'anno successivo alla guida però di uno Spider Abarth 1800. I risultati prestigiosi di Venezia e Verona, ma soprattutto il 2. posto al 999 Minuti e in Bavaria e il 5. a Pavia, suggeriscono al Reparto Corse Fiat di prenderlo in considerazione per la squadra ufficiale di quest'anno. E proprio di quest'anno sono il secondo posto assoluto al Rally di Sicilia (dietro alla Stratos di Ballestrieri) con lo Spider 1800 e il recente primo assoluto (con l'X-1/9 2000) al Rally del Friuli e delle Alpi Orientali.



GLI ARGOMENTI di

A destra, manca pochissimo al via della 24 Ore di Spa, cui ha assistito una folla imponente, ben superiore alle stesse previsioni organizzative



Che cosa significano 100 mila spettatori alla 24 ORE SPA

Il trionfo del regionalismo da corsa

A Francorchamps, il 27 e 28 luglio si disputavano due partite vitali: l'avvenire del circuito nazionale belga e la prova del fuoco della nuova definizione della « vettura da turismo ». Hanno vinto l'una e l'altra. Non vi è nessun dubbio che se la 24 Ore avesse avuto ancora un solo incidente mortale, la pista sarebbe stata immediatamente colpita da interdizione. Questo dramma che si è prodotto troppo spesso è stato evitato questa volta, lasciando a Francorchamps una proroga fino al 1975. Per di più, il Ministro della Cultura di lingua francese e degli sports assisteva in persona alla competizione, e le parole che ha avuto alla Radio hanno aperto le più grandi speranze a coloro che si erano attaccati al lavoro per il rinnovo del circuito, rinnovo di cui solo lo Stato poteva fare le spese.

Per quel che concerne la nuova definizione di vetture da turismo, e che si potrebbe etichettare in modo fantasioso « gruppo 1 1/2 », essa ci ha valso una corsa perfettamente equilibrata e indecisa fino alla fine, in contrasto nel modo più felice con il « fiasco » di molte corse più importanti, in questi ultimi tempi. Con questo inizio « in fanfara », la definizione in questione sembra aver conquistato di botto il suo diritto all'esistenza, per il più gran bene delle competizioni delle vetture da turismo. Tuttavia, ho la netta sensazione che la 24 Ore di Francorchamps 1974 ha soprattutto visto il trionfo del « regionalismo ».

Questo « regionalismo » della 24 Ore appariva già nel triplice fatto che si tratta di una competizione unica nel suo genere, che essa è legata ad una festa popolare regionale sulle tracce di quella di Le Mans, e che i piloti nazionali rappresentano la metà (o un po' più della metà) dei concorrenti. Cosa che è stata ancora più accentuata questa volta dal ritiro volontario della gara dal calendario del campionato d'Europa per vetture da turismo e dall'adozione della Formula « gruppo 1 1/2 »; due disposizioni che hanno contribuito entrambe a scartare, da una parte, le super-squadre ufficiali e a fare di modesti preparatori dei concorrenti a parte intera. E' d'altronde uno di questi, un italiano stabilitosi a Liegi, che ha messo la vittoria al suo attivo. E ciò che rende an-

cora migliore il successo che la « regionalizzazione » della 24 Ore di Francorchamps ha incontrato, tanto sul piano sportivo che su quello della spettacolarità, è che ancora fino alla vigilia della gara, gli osservatori non osavano crederci.

Il gran pubblico sembrava in effetti aver considerato l'eliminazione dei « bolidi » del gr. 2, come una caduta in basso della corsa. E in effetti la giornata di sabato non ha visto la folla abituale. Ma la lotta serrata, nata dalla riunione in pista di un materiale omogeneo (dovuto alla formula gr. 1 1/2) ha rovesciato il discorso e — radio e televisione aiutando —, ha attirato la domenica una folla record valutata 95.000 persone, cifra



Le Alfa GTV dell'Autodelta ai box. In primo piano quella semiufficiale di Pezzali, 2. assoluto

stupefacente per il Belgio e che rimarrebbe notevole altrove. Il meno che si possa dire, è che la 24 Ore di Francorchamps 1974 ha rivitalizzato lo sport automobilistico belga, ben malandato dopo il fallimento della società gerente il circuito di Nivelles.

Ora, rivitalizzare lo sport auto di un paese in particolare, è automaticamente consolidare lo sport automobile in generale. Mi permetto di pensare che fu un torto, da parte dei poteri sportivi, aver voluto internazionalizzare oltremodo la competizione automobilistica. Era sicuramente tempestivo nell'ora in cui lo sviluppo dei trasporti rapidi avvicinava i territori e quando

si diramava una ideologia che annunciava l'unificazione del mondo, ma era anche dimenticare la legge dell'equilibrio, chiave del nostro universo, che oppone ad ogni movimento, il contrappeso di un movimento parallelo nel senso contrario. Così abbiamo avuto l'occasione di verificare che tanto più il mondo si internazionalizza, tanto più riprendono vita l'interesse e il culto per la regione. E chi vuole progredire deve prendere appoggio sull'uno e sull'altro.

In ciò che concerne più particolarmente la competizione automobilistica, crederei volentieri che per assicurarle un fiorente avvenire, la cosa più saggia sarebbe di limitare volontariamente il numero, oggi esagerato, nelle corse internazionali e di attaccarsi allo sviluppo di competizioni regionali che si potrebbero definire riservando ai concorrenti nazionali almeno la metà dei posti alla partenza. Perché se la 24 Ore di Francorchamps, che è il prototipo stesso di tali competizioni, ha logicamente lasciato piuttosto indifferenti gli altri paesi, essa ha però polarizzato sullo sport auto l'attenzione di 95.000 belgi che si trovano automaticamente volti verso le corse internazionali future. Ciò vuol dire che una competizione internazionale volarizzata dalla riduzione del numero delle prove, sarebbe la prima a trarre beneficio dallo sviluppo di competizioni regionali. D'altronde negli altri sport, non si agisce in altro modo che in questo.

Mi sto chiedendo se l'avvenire positivo della 24 Ore di Le Mans non si ritroverebbe nell'ufficializzazione del carattere regionale che il corso degli avvenimenti ha loro dato. E sono certo, in ogni caso, che per renderle la sua fama di corsa unica al mondo, l'automobile club dell'Ovest dovrebbe, sull'esempio del Royal Automobile club del Belgio staccare la sua corsa dal campionato del Mondo Marche e renderle il regolamento proprio ed esclusivo che fu per lungo tempo il suo appannaggio.

Jacky Ickx

P.S. - Approfitto dell'occasione per ringraziare Irene Sestelli, di Terni, per gli amichevoli pensieri espressi nella sua lettera ad AUTOSPRINT.



La 12 Ore Martha Grand National è terminata da qualche minuto e l'equipaggio vincente, Ertl-Quester-Rieder, posa, qui sopra, sotto al grande tabellone della BMW-Alpina. A destra, Quester che ha tagliato il traguardo, è vittima dei meccanici

Hanno ragione di festeggiare così la vittoria al MARTHA della BMW-ALPINA



Quester con due cilindri in meno

ZELTWEG - Grosso successo della Martha con il suo Gran National riservato alle vetture dei Gruppi 1 e 2. Battaglie ardenti, specie fra le vetture di serie che hanno coperto la distanza della maratona ingaggiando accaniti duelli ruota a ruota. Naturalmente hanno avuto la preponderanza i gruppi 2 e la vittoria finale è andata a Quester-Rieder-Ertl che con la loro BMW 2002-Alpina hanno coperto nelle dodici ore 285 giri dell'Osterreichring, lasciando a sette giri di distanza l'Alfa 1600 degli svizzeri Hollinger-Hugentobler-Truninger.

Una gara veramente encomiabile hanno compiuto anche Pezzali-Furlanetto-Possumato con la loro Alfa Romeo GTV piazzandosi quinti assoluti e Ghislotti-Perego-Confortola che su Alfa 2000 GTAm hanno occupato l'ottavo posto della stessa classifica. Sfortunati invece Finotto e Facetti che dopo tre ore di corsa nelle prime posizioni, si sono visti costretti al ritiro per la rottura del radiatore della loro Escort.

Il ritiro di Finotto-Facetti ha dato via libera all'Alpina di Quester che in poco tempo si è assicurata un vantaggio di dieci giri sui più prossimi avversari, che in quel momento, stante l'incendio della BMW di Harald Neger (incendio subito messo sotto controllo dallo stesso pilota), erano gli italiani Ghislotti e Bassini.

Alla quinta ora, tuttavia, le due Alfa hanno dovuto arrestarsi ai box per problemi vari: Ghislotti con noie al cambio e Bassini con noie allo starter. Alla nona ora anche l'Alpina di Quester ha dovuto fermarsi al box per problemi vari: Ghislotti con noie steriore sinistra. Una fermata di 34 minuti che tuttavia non ha influito sul primato della BMW che è rientrata in pista con Quester al volante.



E' l'attimo della partenza (sopra) e le Gruppo 2 stanno già distaccando le vetture di serie con la Escort di Finotto-Facetti momentaneamente a fare da lepre. Sotto, l'Alfa 1600 GTV di Ghislotti-Perego-Confortola (con Ghislotti alla guida) che si è piazzata ottava nella classifica finale assoluta



All'undicesima ora, comunque, Quester ha dovuto nuovamente fermarsi ai box con il motore che denunciava preoccupanti ratées a due cilindri.

Il manager dell'Alpina constatava che si trattava di un guasto assai grave ma decideva di far rientrare Quester in pista con la speranza che il motore reggesse fino alla fine. E le speranze si avveravano, anche se l'Alfa di Hollinger riusciva a riguadagnare qualcosa, tanto che allo scadere delle dodici ore Quester riusciva a tagliare vincitore il traguardo.

MARTHA GRAND NATIONAL - 12 Ore Turismo Gr. 1 e 2 - Autodromo Osterreichring CLASSIFICA GENERALE

1. Quester-Rieder-Ertl (BMW 2002 Alpina) giri 285;
2. Hollinger-Hugentobler-Truninger (Alfa Romeo 1600 GT) giri 278; (1. del gruppo 1);
3. Neger-Huber-Hantschk (BMW 2002) giri 274;
4. Pongratz-Wieser-Peischl (BMW 3.0 si) giri 273;
5. Pezzali-Furlanetto-Possumato (Alfa Romeo 2000 GTV) giri 273;
6. Toldo-Toldo-Blaser (Opel Commodore) giri 271;
7. Hamberger-Wurm-Mischitz (Mazda RX2) giri 271;
8. Ghislotti-Perego-Confortola (Alfa Romeo 2000 GTAm) giri 270.

• Per i colori di Stan Clark, un team Alfa, come abbiamo già accennato, sarà iscritto nel Tourist Trophy per gruppo 1 a Silverstone. Questo era previsto, inatteso invece l'annuncio che Stan Clark avrà come coéquipier sulla propria vettura il fratello Roger. Dopo le prestazioni di Roger nel Tour of Britain, varrà la pena di vederlo in circuito (fra parentesi, nella nostra cronaca del Tour mancava una notizia: il premio per squadra di club è andato all'Alfa Gran Bretagna).

• Sempre sul fronte del gruppo 1, il concorrente e preparatore George Bevan ha rinunciato ai suoi sforzi per rendere competitiva la VW Passat, soprattutto perché la Casa non ha omologato un numero di modifiche che aveva garantito prima dell'inizio della stagione. Grande delusione per Bevan e per il suo pilota, Bill McGovern, un binomio che nei passati anni ha vinto il campionato inglese per vetture turismo.



Bovensiepen, team - manager della BMW-Alpina attende preoccupato l'arrivo di Quester

Un cambio-pilota in velocità fra Rieder e Quester sulla BMW 2002-Alpina vincitrice



Una fase entusiasmante della competizione dell'Osterreichring che ha visto spesso i concorrenti transitare ruota a ruota; nella foto, Quester che sulla sua BMW 2002-Alpina precede Finotto nel corso delle prime tre ore di gara

In un incidente stradale è morto in Grecia un giovane pilota napoletano

Un trofeo per « BOSCO »

NAPOLI - Un destino tragico e violento ha strappato alla vita, a soli 29 anni, Sergio Boscotrecase. Un incidente stradale, dovuto all'imprudenza omicida di uno scriteriato che procedeva controsenso in una strada di Corfù, dove « Bosco » era in vacanza con i familiari, ha stroncato sul colpo la vita del noto pilota napoletano, il quale, al momento del fatale impatto, era al volante di una piccola Fiat 600 presa a noleggiare.

« Bosco » era nelle corse da almeno dieci anni. Aveva cominciato prestissimo, in salita, con le piccole 500 Gr. 2, poi aveva fatto qualche corsa con una Cooper, per passare, quattro anni fa, alle Formula Ford, appagando una ambizione — quella di correre in pista in monoposto — che rincorreva da tempo. Inizialmente si era « arrangiato », tra un prestito e un altro degli amici, con una vecchia Quasar; poi, da un paio d'anni, vinta anche l'ostilità dei familiari per le corse, le cose andavano meglio, e « Bosco » si era

messo in luce con le macchine di Gianni Pirola, suo grande amico, il quale gli aveva messo a disposizione macchine sempre migliori.

Su tutti i campi di gara « Bosco » — così lo chiamavano tutti — era conosciuto per la sua ineguagliabile carica di simpatia: era un po' il mattatore delle serate precorsa, un personaggio allegro, che interpretava spontaneamente il ruolo dello scacciapensieri, dell'amico di tutti. Ma non era, Sergio, un ragazzino fantasioso e nulla più. Noi di Autosprint lo conoscevamo bene, era un amico. E a parte le sue doti di pilota, a parte la sua sportività e la sua passione per le corse, lo ricordiamo come un ragazzo in gamba, poliedrico, ricco di ambizioni e di capacità.

Abbandonati gli studi di ingegneria, si laureò in legge nel '70, e da allora intraprese mille iniziative, dividendosi tra le corse, i concorsi a Roma, e i viaggi in Europa, in specie a Londra, una città che amava e che si divertiva a definire la « sua » città. Oltre la

Ascoli-Colle S. Marco - Gara nazionale di velocità in salita - Ascoli Piceno, 28 luglio 1974

LE CLASSIFICHE GRUPPO 1 TURISMO CSAI

Classe 850: 1. Vittoriano Papanti (Fiat 850) 7'28"88, media 80,200; 2. Boanini (Fiat 850) 7'31"10; 3. Agostinelli (Fiat 850) 7'45"11; 4. Giannini (Fiat 850) 7'54"81; 5. Di Esposto (Fiat 500) 9'27"82.

Classe 1000: 1. Paolo Campagnoni (A112 Abarth) 6'48"13, media 88,213; 2. « Bazooka » (A 112) 6'56"91; 3. Lodolini (A 112) 6'57"25; 4. Giachi (A 112 Abarth) 7'08"10; 5. De Zio (A 112) 7'16"05; 6. Quevedo (Fiat 127) 7'19" e 80; 7. Esposito (A 112) 7'23"74; 8. « Nik » (A 112 Abarth) 7'32"48.

Classe 1150: 1. Riccardo Colaprete (Fiat 128) 6'55"03, media 86,750; 2. De Palma (Fiat 128) 6'57"73; 3. Silla (Fiat 128) 7'18"14; 4. Di Tonno (Fiat 128) 7'21"77; 5. Sferrella (Fiat 128) 7'22"54; 6. Ferroni (Skoda) 7'24"48.

Classe 1300: *1. Ferdinando Giorato (Simca Rally) 6'25"20, media 93,457; 2. « Camaleone » (Simca Rally) 6'26"04; 3. Bocconi (Simca Rally) 6'27"03; 4. Campagnola (Simca Rally) 6'35"06; 5. Riccitelli G. Franco (Simca 1300) 6'36"19; 6. Chianucci R. (Simca Rally) 6'36"34; 7. Menichetti (Simca Rally) 6'42"29; *8. Accorsi (Simca Rally) 6'43"78; 9. Riccitelli G. (Simca 1300) 6'46"30; 10. Rossi (Simca Rally) 6'47"63; 11. Sismondi (Simca Rally) 6'56"19; 12. De Santis (Simca Rally) 6'56"25; 13. Miani (Cini Cooper) 7'04"30; 14. Stella (AR GTJ) 7'31"93.

* Giorato e Accorsi sono tolti di classifica per irregolarità delle gomme.

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (AR GTJ) 6'31"16, media 92,040; 2. Croci (AR GTJ) 6'44"95.

Classe 2000: 1. Renzo Ceci (AR 2000) 6'23" e 50, media 93,872; 2. Ceccarelli (AR GTV) 6'30"23; 3. Tacchini (AR 2000) 6'31"55; 4. Pacifico (AR GTV) 6'50"18; 5. Petrosomolo (Fiat 132 F) 6'55"76; 6. Scaramazza (AR GTV) 6'58"51.

GRUPPO 3 GT CSAI

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Fulvia) 6'37"66, media 90,525; 2. « Winthrop » (Fiat X-1/9) 6'44"39; 3. Canotti (Lancia Montecarlo) 6'50"65; 4. De Laurentiis (Fiat X-1/9) 6'53"30; 5. Casula (Fulvia C.) 6'58"97; 6. Cianfoni (HF) 7'01"57; 7. Buono (Fiat X-1/9) 7'05"46; 8. « Shaft » (Fulvia Montecarlo) 7'11"33; 9. Gentile (AR Duetto) 7'16"83; 10. Fiaschi (Fulvia Montecarlo) 7'49"63.

Classe 1600: 1. Attilio Salvatori (Renault Alpine) 6'02"11, media 99,420; 2. Tommasi (Renault Alpine) 6'06"86; 3. Busa (Renault Alpine) 6'21"72; 4. « Cargo » (Renault Alpine) 6'22"22; 5. Fioravanti (Renault Alpine) 6'24"36.

Classe 2000: 1. Bruno Ripani (Beta Coupé) 6'29"51, media 92,426; 2. Leoni (Fiat Abarth) 6'43"03; 3. Ferlito (Fiat Abarth) 6'43"83; 4. Alibrandi (R. Alpine 1605) 6'52"31; 5.

Ci scusiamo per lo spazio mancato sette giorni fa

Completiamo le classifiche della salita di ASCOLI

Ravaioli (Beta Coupé) 6'53"33; 6. Accorsi (Abarth 2000) 7'11"58.

Classe 3000: 1. Roberto Nardini (Porsche Carrera) 5'56"84, media 100,890; 2. Radicci (De Tomaso Pantera) 6'14"56; 3. Migliorini (Porsche Carrera) 6'34"79.

GRUPPO 2 TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. « Sassa Roll Bar » (Fiat 500) 6'59"45, media 85,826; 2. « Razzolino » (Giannini) 7'06"04; 3. Sistelli (Fiat 500) 7'08"55; 4. Barbarossa (Fiat 500) 7'09"67; 5. Spinucci (Giannini) 7'10"56; 6. Cardarellari (Giannini) 7'23"07; 7. De Angelis (Giannini) 7'23"79; 8. Fanello (Fiat 500) 7'27"47; 9. Gagliardi (Giannini) 7'28"07; 10. Forti (Giannini) 7'32"84; 11. Di Francesco (Fiat 500) 7'36"18; 12. Giosia (Giannini) 7'46"66; 13. Tiramolla (Giannini) 7'49"52; 14. Chiavacci (Giannini) 7'59"70; 15. Mingoni (Giannini) 8'03"13; 16. Fiorelli (Fiat 500) 8'05"20.

Classe 600: 1. « Gin Tonic » (Giannini) 6'35" e 40, media 91,047; 2. Gasperini (Giannini) 6'41"24; 3. Cesarini (F. Abarth) 6'46"51; 4. Moretti (F. Abarth) 6'51"50; 5. D'Alessandro (F. Abarth) 6'54"34; 6. Fortino (F. Abarth) 7'09"47; 7. Gagliardi (Giannini) 7'11"11; 8. Romoli (Giannini) 7'13"24; 9. Vopito (Giannini) 7'21"56.

Classe 700: 1. Walter Nocchi (Fiat Abarth) 6'36"41, media 90,810; 2. Gattafoni (Fiat Abarth) 6'39"21; 3. « Luigi » (Fiat Abarth) 6'40"83; 4. Romoli (Fiat Abarth) 6'44"89; 5. Pizii (Fiat Abarth) 7'01"64; 6. Tancredi (Fiat Abarth) 7'12"44; 7. Bifulco (Giannini) 7'13"31; 8. Meloni (Fiat Abarth) 7'13"87.

Classe 850: 1. « Svirg » (Fiat Abarth) 6'33"31, media 91,603; 2. Carbone (Fiat Abarth) 6'

36"91; 3. Ferretti (Fiat Abarth) 6'39"69.

Classe 1000: 1. « Delta » (Fiat Abarth) 5'49"05, media 103,150; 2. Palumbo (Fiat Abarth) 5'59"28; 3. Turano (Fiat Abarth) 6'24" e 80; 4. Rosati (Fiat Abarth) 6'35"08; 5. Santandrea (Innocenti Cooper) 6'54"79; 6. Marchese (Mini Cooper) 7'07"82.

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128) 6'31"45, media 91,960; 2. Gonnelli (Fiat 128) 6'32"50.

Classe 1300: 1. Paolo Capponi (AR GTAj) 5'47"06, media 103,730; 2. Del Bello (Morris Cooper) 6'03"02; 3. Buccolucci (NSU TT) 6'57"20; 4. « Pipino » (Cooper) 6'57"96.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (AR GTA jr.) 6'12"02, media 96,764; 2. Cortucci (BMW) 6'26"55; 3. Palangio (AR GTA jr.) 6'46"68; 4. Virgili (AR GTA jr.) 6'58"95; 5. « Katia » (Fiat 124) 7'15"77; 6. Bianchi (Fiat 124) 7'27"14.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (AR GTAm) 5'50"72, media 102,620; 2. Cipriani (BMW) 6'08"27.

Classe 3000: 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 5'58"92, media 100,306; 2. Zanucoli (Opel Commodore) 6'41"38.

GRUPPO 4 GT SPECIALE

Classe 1000: 1. Francesco Indignozzi (Fiat Abarth OTS) 6'32"97, media 91,603; 2. Perissi (Fiat 850 SS) 8'34"89.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Zagato) 5'50"30, media 102,769; 2. Deiana (Renault Alpine) 5'59"16; 3. Chieli (Fulvia Coupé) 6'31"28.

Classe 1600: 1. Enrico Papiri (AR GTA) 5'58" e 60, media 100,390; 2. Niccolini (AR GTA) 6'09"91; 3. Pagano (AR GTA) 6'11"73.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914) 6'06"44, media 98,273.

Classe oltre 2000: 1. Vincenzo Casillo (Porsche Carrera) 5'37"89, media 106,540; 2. Sani (Porsche Carrera) 6'42"31.

GRUPPO 5 SPORT

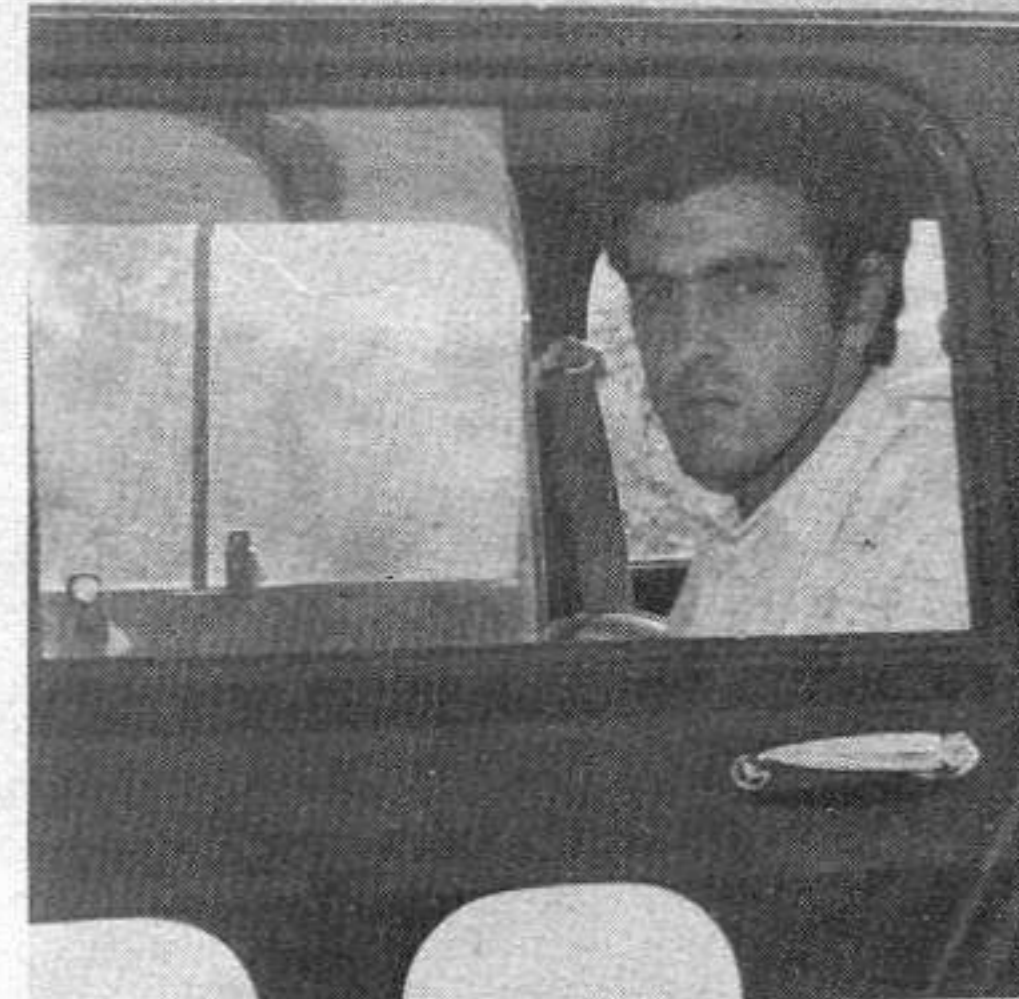
Classe 1000: 1. Aladino Stefanelli (AMS) 5'46"35, media 103,946; 2. Gonfiotti (AMS) 5'53"31; 3. Sgattoni (AMS) 6'27"14.

Classe 1300: 1. Vittorio Bernasconi (AMS) 5'21"32, media 112,940; 2. « Mascaleros » (Fiat Scotti) 5'46"77; 3. Giovannelli (Abarth Osella) 5'50"77.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 5'16"52, media 113,740; 2. Bilotti (Abarth Osella) 5'25"95; 3. Arfè (AMS) 5'30" e 60; 4. « Roberto » (Lola Ford) 5'33"78; 5. Pellegrino (Chevron Ford) 5'41"78; 6. Smeriglio (Abarth Osella) 6'19"40.

Classe 2000: 1. « Gianfranco » (Abarth Osella) 4'46"62, media 125,603; 2. Scola (March BMW) 4'57"43; 3. Laureati (Lola BMW) 5'03"01; 4. Ciuti (AMS) 5'06"62; 5. Barberio (Abarth) 5'12"14; 6. Anastasio (Chevron) 5'13"77; 7. Cocchetti (Chevron) 5'31"10; 8. Bettoni (Chevron) 5'34"65.

Classe 3000: 1. « Paolo di Bari » (AR T 33) 5'16"21, media 113,851; 2. Paleari (Stratos) 5'48"95.



Sergio Boscotrecase in una foto che lo ritrae ai tempi delle sue prime competizioni con la Mini-Cooper

laurea in legge si era diplomato in « Business Administration » presso la « Business and Language School » di Londra. Risultò anche « idoneo » ad un corso di specializzazione nel Commercio Estero, presso l'I.C.E. di Roma, nel '73.

Solo pochi mesi fa si era preso anche il brevetto di pilota d'aereo, andando a volare quando era libero dagli impegni della Sperex Sales Ltd, una società che rappresentava a Napoli con l'amico Piero Amato. Di tanto in tanto collaborava con articoli motoristici ad alcuni giornali tra i quali anche quello che stampava tempo fa l'amico che scrive ora queste tristissime note in Sua memoria.

Ricordarne le qualità e i pregi, comunque, purtroppo serve a nulla. Si rischia di cadere nella retorica del rimpianto. Magari — questo è un invito agli organizzatori di corse — intitoliamo un Trofeo a « Bosco ». Ricordarlo nello sport del motore, che tanto amò, sarà il modo migliore per commemorare la Sua indimenticabile vita.

180

Un'altra ineguagliabile serietà del governo in tema di auto e di circolazione. **MODIFICHE al CODICE della STRADA** non tengono conto nemmeno della legge di natura?

Chi cosa ne pensa l'ANCAI

La CSAI presa in contropiede

Chi sono i più noti giovani piloti-esperti?

A quale età la patente all'Estero?

Anche se nessun giornale si preoccupa di scriverlo

Già approvata al Senato la riforma della legge sulle « PATENTI - da - 180 »

C'è chi dice che soltanto la protesta violenta, l'agitazione globale di piazza, può essere ascoltata tanto da giungere a cambiare il corso delle cose. Non è vero e talvolta, come nel caso presente, una protesta veramente sentita, sostenuta da validi argomenti e non da velleitarie strumentalizzazioni, raggiunge più presto quel traguardo che ne rappresentava la più logica delle aspirazioni.

E' il caso creato dall'approvazione della legge n. 62 del 14 febbraio 1974, quella famosa legge che dovendo porre anche la legislatura italiana in tema di trasporti sullo stesso piano delle norme comunitarie, diede modo a qualche onorevole (in cerca di momentanea notorietà), di infilare nella legge stessa quelle restrizioni assurde relative alle patenti limitate ai giovanissimi e degli ultra 65enni, tanto da fare identificare quel nuovo strumento di potere come la legge delle « patenti punitive ». Era vietato loro, cioè, l'uso delle vetture da oltre 180 all'ora.

La protesta fu unanime e AUTOSPRINT fu uno dei pochi giornali che si batté per la trasformazione dell'iniqua norma con la pubblicazione di una serie di servizi e di informazioni.

Ora AUTOSPRINT, (a differenza di altri organi di stampa per i quali la disinformazione o la precisa scelta delle informazioni da fornire sembra costume giornaliero), può anticipare ai « puniti » che è in discussione alla Camera dei Deputati la proposta di legge n. 3107 presentata dall'on. Santalco ed altri, proposta già approvata dal Senato e che modifica, appunto, la legge n. 62 del 14 febbraio.

Va sottolineato che questa svolta non a caso coincide con la nomina dell'on. Loris FORTUNA a Presidente della Commissione Trasporti della Camera dalla quale è partita l'iniziativa di revisione. L'impegno del parlamentare, che si è già reso benemerito in altre campagne di « liberazione civile », merita il ringraziamento degli automobilisti italiani.

Tutti nuovi i listini FORD (senza IVA)

ROMA - La FORD ITALIANA ha aggiornato i prezzi delle autovetture e dei veicoli commerciali di produzione. Ecco il nuovo listino. IVA esclusa, per i veicoli nazionalizzati franco concessionario:

ESCORT	
Standard 1100 2 porte	L. 1.214.000
Special 1100 4 porte	1.368.000
Estate Car 1100	1.428.000
L 1100 4 porte	1.465.000
XL 1100 4 porte	1.532.000
Sport 1300 2 porte	1.625.000
GT 1300 4 porte	1.713.000
CAPRI II	
1300 L	L. 1.802.000
1300 XL	1.889.000
1600 GT	2.280.000
1600 Ghia	2.632.000
3000 Ghia	2.993.000
TAUNUS	
1300 2 porte	L. 1.480.000
1300 Station Wagon	1.600.000
1300 XL 4 porte	1.794.000
1600 GXL 4 porte	2.081.000
1600 GXL coupé	2.139.000
2000 GXL 4 porte	2.141.000
2000 GXL coupé	2.198.000
CONSUL	
Coupé 1700 L	L. 2.412.000
4 porte 1700 L	2.397.000
Coupé 2000 L	2.489.000
4 porte 2000 L	2.474.000
Station Wagon 1700	2.386.000
Station Wagon 2000	2.468.000
GRANADA	
Coupé 2300 XL	L. 2.591.000
4 porte 2300 XL	2.576.000
Coupé 2600 GXL	3.202.000
4 porte 2600 GXL	3.187.000
Coupé 3000 GXL	3.242.000
4 porte 3000 GXL	3.227.000
TRANSIT DIESEL	
Furgone 100	L. 2.537.000
Furgone 100 L	2.906.000
Furgone 175	3.455.000
Kombi 100	2.679.000
Kombi 130	3.315.000
Chassis Cabinato 100	2.350.000
Chassis Cabinato 175	2.981.000
Autobus 9 posti	2.807.000
Autobus 15 posti	3.848.000

Il Comune di MODENA porterà in tribunale

l'ACI per l'autodromo?

MODENA - Quanto abbiamo scritto sull'ultimo numero di AUTOSPRINT ha avuto immediata eco in Consiglio Comunale, dove il Sindaco Dr. Germano Bulgarelli accennando a previsioni della stampa sulla definitiva rinuncia alla costruzione dell'autodromo, per motivi che sono arcinoti, ha preso la parola sull'argomento confermando, in linea generale, quanto da noi ipotizzato e cioè dando l'ultimatum all'Automobile Club d'Italia che ha sottoscritto un impegno ben preciso col Comune e l'Amministrazione Comunale per la costruzione dell'autodromo in Villa Marzaglia e, in via subordinata, di una pista ad alta velocità per i collaudi.

Il Sindaco ha ribadito che Comune e Provincia hanno sottoscritto un mutuo (garantito dall'ACI che si è assunto il pagamento degli interessi, ndr) facendo presente che l'elevato costo dei materiali e della mano d'opera comporterà una « perdita » nel preventivato finanziamento. Il Sindaco ha annunciato che in mancanza di un tempestivo intervento dell'ACI, si procederà per vie legali.

In pratica, come scrivemmo, il Comune e la Provincia hanno già avuto un danno notevole per l'ammortamento di un capitale infruttifero, cioè l'area messa a disposizione. D'accordo che con la svalutazione i terreni, anche quelli agricoli, ma destinati in futuro ad aree fabbricabili, sono aumentati, ma tali aumenti non riguardano le Amministrazioni Comunali e Provinciali che non fanno speculazioni vendendo a privati che intendono lottizzare i terreni a prezzi minimi.

Vedremo, allora, l'ACI chiamato a rispondere in Tribunale? Non lo crediamo. Presumibilmente si cercherà di prendere tempo, in attesa di eventi migliori.

Preoccupa sommamente, come già scrivemmo, non tanto la costruzione, quanto la gestione. A meno che non venga costituita una Spa che sollevi l'AC Modena da determinati grossi impegni nel ricordo dei tempi passati.

Respinto il reclamo di SOTTANELLI

ROMA - Come era nelle previsioni, il Tribunale Nazionale d'Appello della CSAI, presieduto dal dott. Arienzo, ha rigettato l'appello di Corrado Sottanelli contro la sua esclusione, per « scorrettezze » ai danni di Roberto Farneti, dalla gara di Formula Italia di Vallelunga del 3 giugno scorso.

Come previsto, dicevamo, in quanto il delegato CSAI Amendola (da qualche tempo protagonista a Vallelunga), aveva già avuto modo di anticipare la sentenza, forse per evitare al dott. Arienzo di scomodarsi, affermando l'inutilità dell'appello « tanto il risultato non lo cambiamo ».

Possiamo anche capire come alla CSAI siano desiderosi di non contraddire i propri collaboratori — e fra questi mettiamo anche i commissari di percorso —, ma è veramente possibile che costoro non si sbagliano mai, e che il torto sia sempre dei piloti? E' mai possibile che il presunto danneggiato non si sia sognato di protestare per il solo fatto di essere compagno di scuderia del presunto danneggiante, come è stato abilmente fatto notare dai membri del TNA, con una acutezza deduttiva degna di Perry Mason?

Fra l'altro, ci domandiamo come può essere che la verità venga a galla non valutando i fatti, ma semplicemente sulla base delle dichiarazioni dei piloti dopo la corsa? Dichiarazioni raccolte dal delegato CSAI Amendola, naturalmente. Dal che si può trarre almeno il consiglio, per quei piloti che in futuro saranno al centro di contestazioni dopo-corsa, di parlare solo in presenza del proprio avvocato...

m. m.



Ecco la Nazionale azzurra della 125

ROMA - Con la ratifica del presidente del CNK dott. Giovanni Gallo, la squadra azzurra della classe 125 cc. che dal 13 al 15 settembre dovrà prendere parte ai Campionati individuali d'Europa, è stata così composta: Gianfranco Baroni, Vincenzo Costanzo, Franco Gardelli, Luigi Giannini, Silvano Giardinieri, Luciano Perlini, Bruno Silvestri e Marino Vitali campione uscente. Baroni e Vitali sono stati designati per accedere direttamente alla fase finale della competizione, mentre i restanti quattro dovranno affrontare anche la fase di selezione per guadagnarsi l'ingresso alle finali.

E' indubbiamente il meglio della classe 125 cc. Resta solo un dubbio: la partecipazione di Gianfranco Baroni che negli stessi giorni è impegnato per conto della BM-motori a Roma per i campionati italiani della classe 100 con tre titoli in palio. Baroni e la BM sono pertanto ad un bivio e non ci resta che sperare nella disponibilità di Franco.

LE PROSSIME GARE

11 agosto, PISTA GIALLA - Giulianova - naz. cl. 100 e 125 cc. - 3. Prova Campionato Abruzzo; 11, CIRCUITO DI MONTICELLO AMIATA - (Grosseto) - naz. cl. 100 e 125 cc.; 15, CIRCUITO DI FRIGNANO - Rovigo - chiusa - cl. 100 e 125 cc.; 18, PISTA GIUNTI - Falerna - naz. cl. 100 e 125 cc. - 1. Prova Settimana Calabria; 22, CIRCUITO DI SOVERATO - Catanzaro - naz. cl. 100 e 125 cc. - 2. Prova Settimana Calabria; 24, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc. - 2. Prova Trofeo Gabbiani - notturna; 25, PISTA GIALLA - Giulianova - naz. cl. 100 e 125 cc.; 25, PISTA CALABRA - Vibo Valentia - naz. cl. 100 e 125 cc. - 3. Prova Settimana Calabria; 25, CIRCUITO DI FIRENZUOLA - Firenze - naz. cl. 100 e 125 cc.; 31, PISTA DEL MARE - Fano - Campionato d'Europa - Fase selettiva; 1 settembre, PISTA DEL MARE - Fano - Campionato d'Europa - Finali; 1, PISTA DEL MARE - Fano - Trofeo d'Europa junior a squadre; 1, PISTA DEL MARE - Fano - Incontro Internazionale Italia-Germania cl. 125 cc.



Nelle foto a destra, due immagini del trionfo inglese di Felice Rovelli. Ecco il neo-campione europeo fare il giro d'onore con la bandiera a scacchi

Un FELICE eurojunior 7 anni dopo

RYE HOUSE - Felice Rovelli, campione italiano in carica della classe giovanile, si è degnamente laureato con « lode », sulla difficile ed ostica pista di Rye House in Gran Bretagna, Campione d'Europa Junior, riconquistando per l'Italia, dopo ben sette anni, quel titolo che fu del nostro Pacitto nel lontano 1967. Scrivemmo nell'altra gara vinta dal Rovelli in Gran Bretagna, che il pilota era stato un tantino fortunato; di questa durissima gara, dobbiamo solamente dire, che il neo Campione d'Europa, è stato il dominatore assoluto, prendendosi la soddisfazione di essere al pari, nel record del giro, con il Campione del Mondo Fullerton che a Rye House è di casa.

Ha vinto tutto. E' sceso dal kart solo quando non c'era più niente da vincere. Tanto è ancora niente, se si constata che il giovanissimo pilota, si è conquistato sul campo i galloni, che lo fanno entrare a vele spiegate nel « clan azzurro » dei prossimi mondiali in Portogallo. E' stata anche la vittoria del razionale, del saper fare e prepararsi della Scuderia Sirio, mentre il resto dei nostri piloti, ben altrimenti assistiti, è letteralmente crollato. Sono così spariti subito i vari Venturi, Elio De Angelis, Bernazzoli, Graziano, alcuni dei quali, sono ricorsi a mezzucci al limite della sportività pur di affermare la loro presenza.

E' però venuto fuori, dei nostri, in modo prepotente e categorico Luigi Casiraghi, seconda guida della Sirio, al quale ben s'addice il titolo di vice campione, per essere stato l'ombra di Rovelli, cioè sempre secondo. E' però intervenuto nella seconda delle finali, il dispettuccio di un avversario per relegarlo nel fondo della classifica, dopo averlo mandato a paglia. Il fatto ha soltanto sapore bilioso. Il buon Casiraghi ha lungamente pianto a fine gara.

Altro nostro giovane alla riscossa Roberto Ravaglia, giunto buon terzo, ma poi giustamente squalificato per uno di quegli interventi tecnici della « Armata Brancaleone » che, è tempo che perda l'incallita abitudine, specie all'estero, di manovrare fuori la prassi sportiva pur di arrivare a dei traguardi, che poi servono soltanto a squalificarsi sportivamente.

Così dopo Rovelli e Casiraghi (poi mandato a paglia) ci dovevano essere almeno ancora tre dei nostri, mentre vi troviamo e con pieno merito ben quattro piloti inglesi, a cominciare da quella che è stata la rivelazione di questo smagliante Campionato d'Europa, miss Lorraine Peck, e poi Martin Leach. Lorraine sarà nel prossimo avvenire la Susy Raganelli nel contesto internazionale. E' un campanello d'allarme per i potentati del karting europeo e mondiale.

Classifica finale

1. Felice Rovelli (Italia); 2. Lorraine Peck (Gran Bretagna); 3. Martin Leach (Gran Bretagna); 4. Martin Smart (Gran Bretagna); 5. Alain Gates (Gran Bretagna); 6. Elio De Angelis (Italia); 7. Claus Drumm (Germania); 8. Harley Jensen (Francia); 9. Karl R. Maassen (Germania); 10. Peter Koene (Olanda).

Il computer di PARMA nel «GABBIANI»

PARMA - Beggio, l'ultimo dei senatori ancora sul piede di guerra, ha fatto il « computer » a Parma nella prima categoria, andando a pescare una meritata vittoria, dopo che Santini vincitore della prima manche, e Gabbiani della seconda, ambedue poi fermi per avarie, hanno dovuto lasciare via libera all'anziano pilota in via di ripresa velutiva per inserirsi nel contesto al vertice.

Bernazzoli contro Ravaglia e viceversa sono stati gli alfieri della seconda categoria. Niente da fare per Rovelli che peraltro era in prova e di passaggio da Parma diretto in Gran Bretagna. Luigi Casiraghi, nella terza categoria, ha chiaramente fatto capire ai più quotati avversari, come Fabi e Sassi, di esserci anche lui nella categoria giovanile. Sorprende infatti l'ascesa del taciturno Casiraghi, anche se Fabi e Sassi hanno da lamentare una non perfetta serata tecnica.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100, 1. cat. - 1. Beggio; 2. Neri; 3. Giugni; 4. Bellini; 5. Gabbiani.
Cl. 100, 2. cat. - 1. Bernazzoli; 2. Alfieri; 3. Bianchi; 4. Ravaglia; 5. Massignan.
Cl. 100, 3. cat. - 1. Casiraghi; 2. Sassi; 3. Brambilla; 4. Sisti; 5. Orlandini.

Toscani a TOCCHI (che avete capito?)

TOCCHI - Un circuito cittadino di tutta marca toscana, se si esclude la presenza di Bonavita che è poi andato a vincere la seconda categoria della classe 100 cc. Assenti i migliori piloti della classe 125 cc, perché impegnati a Fano, tutte le gare sono state riservate alla classe senza cambio e solo una alla 125 cc. L'essersi poi, quasi tutti i piloti toscani, accasati in scuderia e Karting Club, come la Biondetti, il Siena K. C., la « Tre Piste » e via dicendo, ha portato nella

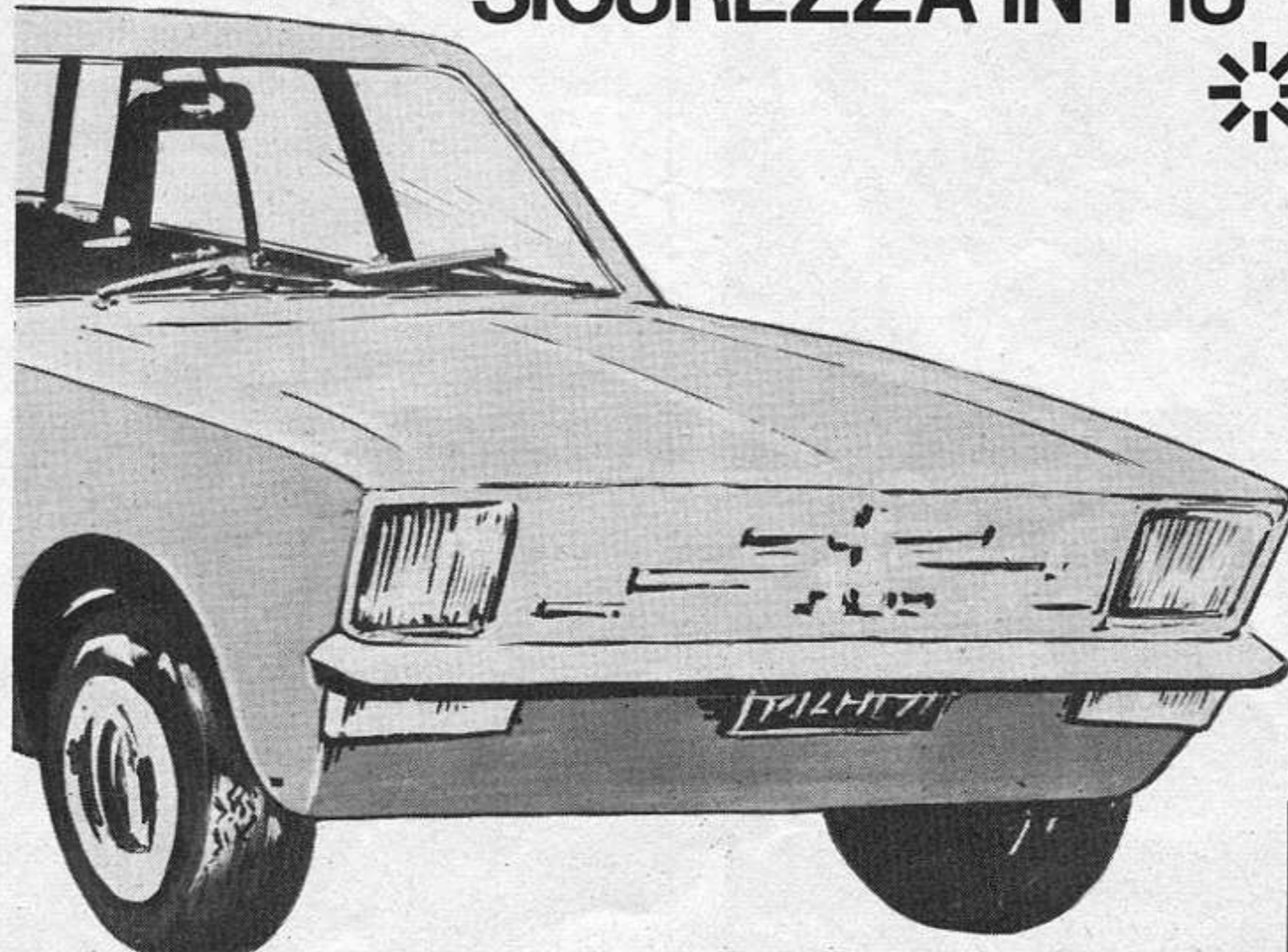
gara toscana, oltre al sempre straripante agonismo, una specie di spirito di corpo che rende gli incontri più vivaci ed interessanti. Tanto è accaduto a Toschi.

Pierucci della Biondetti ha lottato a lungo per avere nella terza categoria, il sopravvento su Bandinelli, appena sul traguardo I due sono seguiti da Spinelli e Gorelli in lotta fra loro per la piazza del terzo posto. Bonavita, con meno travaglio, su Belagni e Franci, è il vincitore della seconda categoria a conclusione di una gara più pacata e meno vertiginosa. Pellegrini, nella 125 cc. seconda categoria, in accoppiata agonistica con Pernazzi per tutto l'arco della corsa, è riuscito a battere l'avversario solo per un soffio, mentre Sani preferendo Tocchi a Fano, non ha centrato il bersaglio per difetto di... fortuna. Picchione è infine il vincitore solitario della prima categoria.

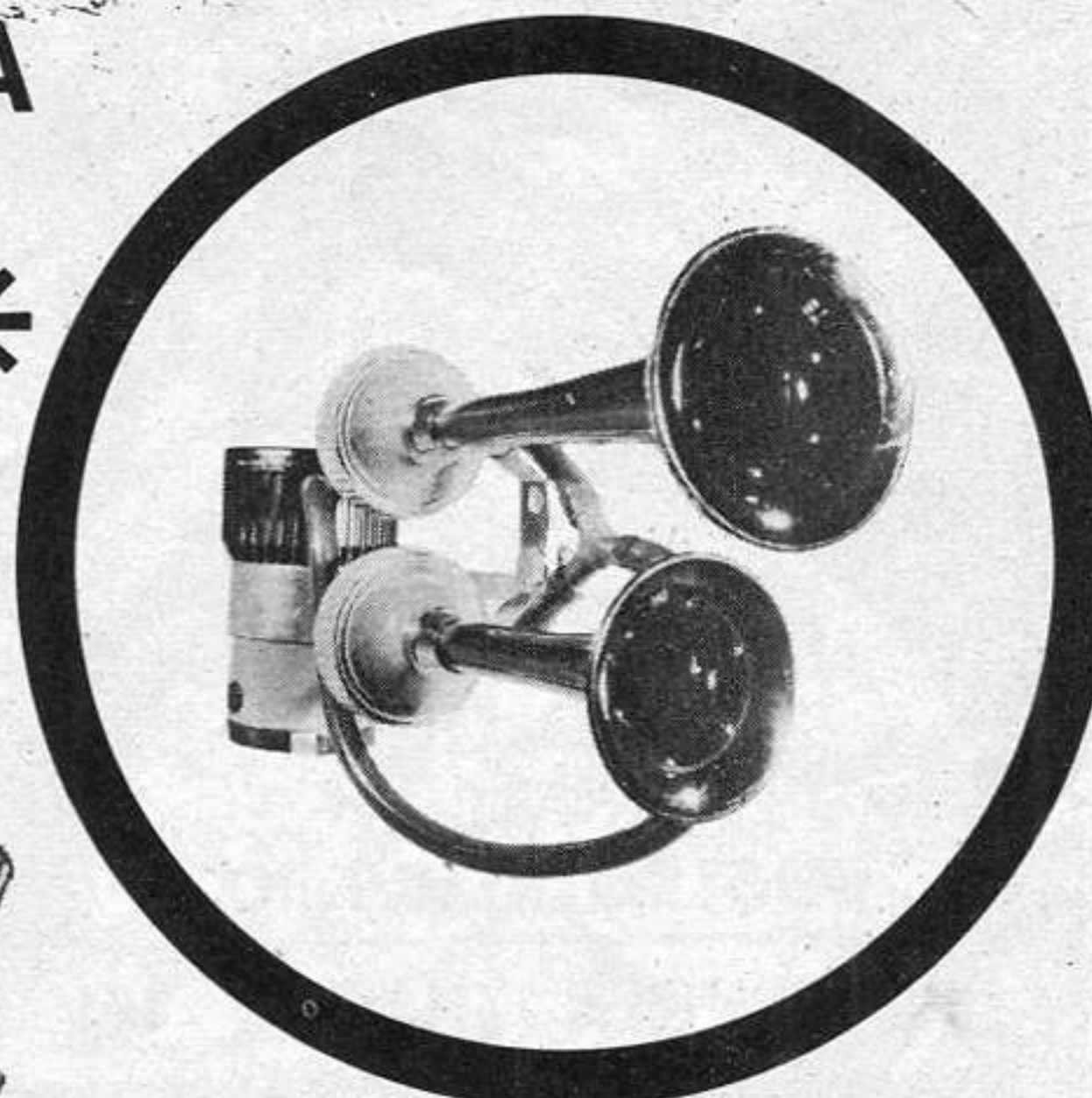
LE CLASSIFICHE

Cl. 100, 3. cat. - 1. Pierucci; 2. Bandinelli; 3. Spinelli; 4. Gorelli; 5. Ferrari.
Cl. 100, 2. cat. - 1. Bonavita; 2. Belagni; 3. Franci; 4. Menoni; 5. Giuggioli.
Cl. 100, 1. cat. - 1. Picchioni.
Cl. 125, 2. cat. - 1. Pellegrini; 2. Pennazzi; 3. Sali; 4. Picchianti; 5. Lastrì.

DATE ALLA VOSTRA AUTO UNA SICUREZZA IN PIÙ



CONTRO I RISCHI DELLA STRADA



FIAMM

TROMBE ELETTRICHE PNEUMATICHE