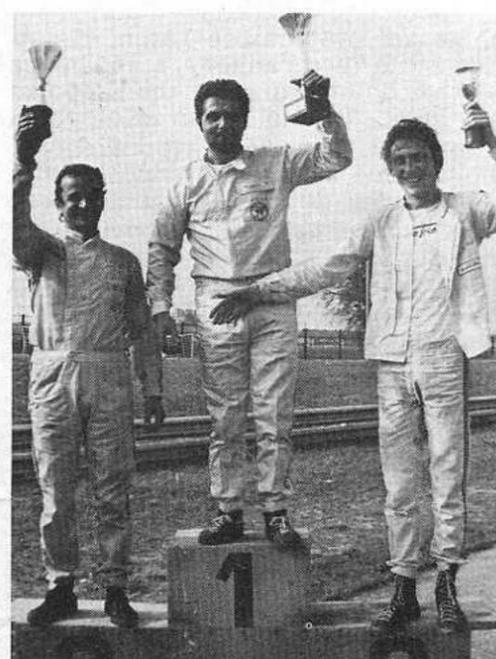




CLASSE 600: da sinistra, «Tibeli», Rolando Ciardi, «Helsa Popping»



CLASSE 700: da sinistra, Aldo Fina, Giovanni Carena, Walter Nocci



CLASSE 850: da sinistra, Gian Carlo Viotto, Nino Campani, Ivan Foroni



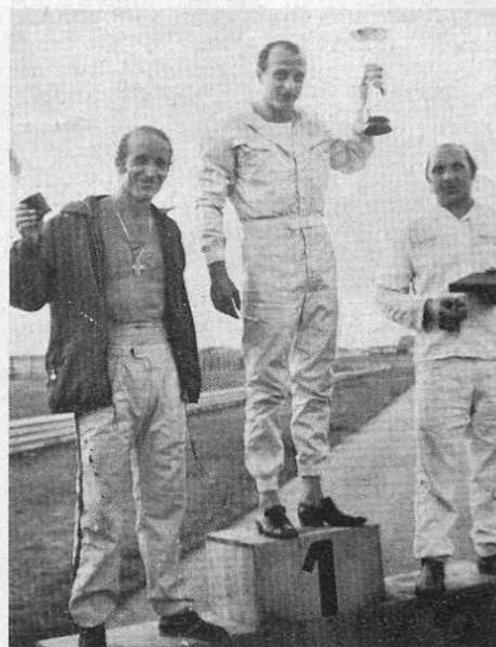
CLASSE 1000: da sinistra, Gianni Pasetti, Rino Amighini, Vittorio Grassi



CLASSE 1150: da sinistra Giorgio Giorgi, Caio Giacinto



CLASSE 1300: da sinistra, Mario Litrice, Luigi Colzani, Duilio Ghislotti



CLASSE 1600: da sinistra, Giulio Rossi, Carlo Belli, Luigi Pellanda



CLASSE 2000: da sinistra, Giuseppe Confortola, Martino Finotto, «Alval»

Confermati ancora i grandi pregi di sicurezza del SANTAMONICA in delicatissimi momenti di suspense durante il combattuto Trofeo Città dei Mille (turismo)

COLZANI di SCORTA

MISANO - Ormai Luigi Colzani ha fatto l'abbonamento al Trofeo Città dei Mille che sta facendo suo da due anni a questa parte, sempre con vetture (Ford Escort) messe a disposizione dal gentleman Martino Finotto. Ma quest'anno ha veramente fatto il colpo grosso, aggiudicandosi il trofeo con una vettura da 1300 cc che ha sbaraccato nella sua classe e con l'aiuto di molto olio sulla pista è riuscita a prevalere, come tempi, anche sulle più veloci Escort due litri, che si sarebbero dovute giocare il premio finale. Il sempre più castano Colzani era indubbiamente l'uomo più felice della terra, e questo già dal giorno delle prove, quando per un inaspettato colpo di fortuna era di nuovo entrato nelle grazie di Finotto che gli concedeva ancora una volta la possibilità, con una macchina vincente di fare valere le sue possibilità. E il monzese non se l'è fatto ripetere due volte, stabilendo subito in prova un tempo che le migliori GTA non potevano certamente avvicinare e abbassandolo a sua volta nel corso della gara, nonostante la sua marcia fosse sempre

su ritmi prudenziali. Per il resto, con la vittoria nella classe 2000 ormai scontata di Finotto, non si è visto molto altro in questa quinta prova (quarta per le grosse cilindrato che devono recuperare, chissà quando, una gara) del campionato italiano turismo, che ora Rino Amighini conduce saldamente dopo aver ottenuto una quarta vittoria ancora una volta senza problemi.

L'unica cosa che ci rimane da sottolineare rimane la sempre grande sicurezza (per fortuna!) dell'impianto di Misano, che ancora una volta ha risolto situazioni veramente imbarazzanti, quando sull'olio non segnalato sul tratto più veloce del circuito sono incapaci i concorrenti. Ancora una volta tutto si è risolto per il meglio, con soli danni per i mezzi meccanici: un pericoloso attimo di suspense che ha rischiato veramente di rovinare questa bella gara tenuta in piedi, è ancora il caso di citarlo, dalla sportività dei soci e del presidente della Scuderia Città dei Mille.

CONTINUA A PAGINA 38

Leopoldo Canetoli

CLASSE 500

ANGELINO la spunta ancora

Sedici vetture alla partenza, per disputare i 22 giri (ma non si poteva, almeno per le bicilindriche, ridurre la distanza al limite dei 25 minuti!) della lunghissima prima prova. Tra l'altro tutti al via col primo lungo, dal momento che il regolamento prevedeva la partenza lanciata che poi all'ultimo momento era stata abolita: nonostante questi inconvenienti Squarise (Angelino), titolare del miglior tempo in prova, prendeva subito il comando davanti a Nucci (Lavazza) Battilani (Angelino) «Gastone» (Tamburini) e Bacci (Bacci) che perdeva però tempo in un testa-coda subito alla Brutapela. Presto cedeva in questa gara Nucci, probabilmente per una grippatura e «Principe Mash» con un pistone fuori uso nella sua nuovis-

chine del preparatore Lanini rispettivamente di «Yankee» e «Principe Mash» dotate forse di un rapporto più lungo. Subito fermo «Kalogher» «Yankee», che stava riprendendosi molto bene si girava rovinosamente nella curva dopo il rettilineo box: riusciva a rimettersi in movimento, ma il grande fumo che usciva dal vano motore prometteva certo qualcosa di poco buono. E infatti poco dopo il barbuto pilota Alitalia era fermo, ancora una volta senza essere riuscito a dimostrare le proprie indubbie capacità.

Fina nel frattempo si involava, seguito a distanza da Ciardi, primo delle 600, mentre si sviluppava la lotta tra le tre 700 di Proietti (Falessi), Nocchi (Falessi) e Gattafoni con la vettura da lui stesso preparata. Ed era proprio il pilota preparatore civitanovese ad avere in un primo momento la meglio: dopo pochi giri infatti i due di Falessi, assieme a Carena (Garavello) risupearono Gattafoni che terminava fuori strada.

vellato) Frasson (RS) e «Gilena» (Imberti) mentre Caio Giacinto (Valtellina) che fa una corsa d'attesa avrà ragione di tutti gli avversari e riuscirà a concludere vittorioso.

Nella 1000 Amighini continua senza problemi: fermo invece Piacentini (Garavello) con noie al motore, mentre anche Binati, decisamente secondo, sarà costretto al ritiro con il recuperatore dell'olio ormai straboccante di lubrificante.

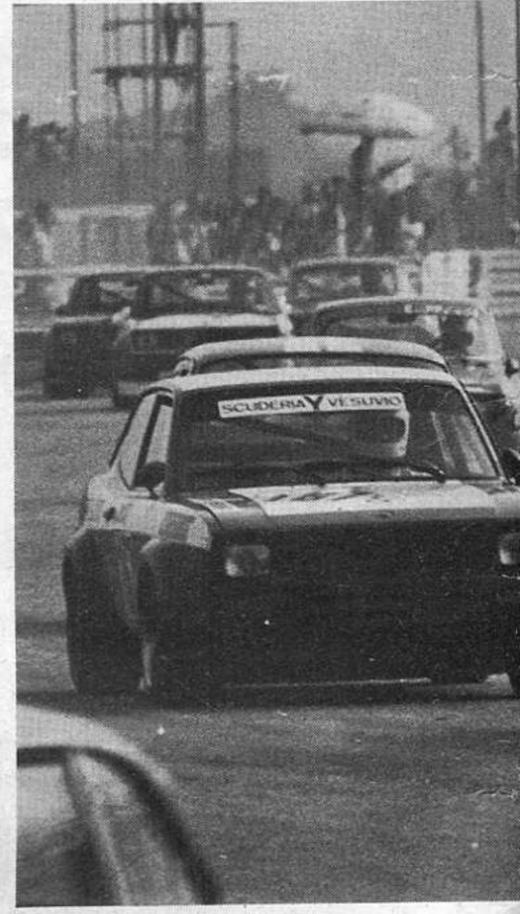
CLASSE 1300

COLZANI oltre il bailamme

Pare destino che la classe che comprende la GTA sia sempre a Misano la più tartassata dagli incidenti: questa volta tutto si è svolto con una rapidità incredibile, a soli venti metri dopo la linea del tra-

guardo. Difficile in queste situazioni stabilire delle colpe precise, quando le macchine in accelerazione, tutte a pochi metri l'una dall'altra, si sfiorano fino a toccarsi.

Fatto sta che rimangono coinvolti Giulio Rossi, Cattaneo e Perego fermi di traverso sul rettilineo box, tutti con le GTA e Galmozzi con la 128: in questo putiferio scappano Litrico (GTA Autodelta), Ghislotti (GTA Balduzzi) e Manini (128 Trivellato) mentre Colzani (Escort Terzi) con la prima molto lunga fatica a scattare. La corsa delle GTA durerà però solo tre giri: implacabile Colzani, al volante di un mezzo indiscutibilmente superiore, coadiuvato da un ottimo motore Novamotor, li supererà tutti sul rettilineo davanti ai box e potrà proseguire imperterrita fino alla fine della gara. Ancora una volta sfortunate le 128 Trivellato, di Squillace e Gargan, che ben piazzate per un risultato finale dovevano abbandonare per guasti di vario tipo.



sima Lanini 500. Rinveniva bene Amighini (Garavello) davanti alla vettura analoga di Capri, mentre Battilani si avvicinava sempre più a Squarise.

Al quinto giro il colpo di scena: Squarise sul rettilineo box deve lasciare il passo al compagno Battilani, con il cambio bloccato sulla quarta marcia. In queste condizioni, sfrecciando pericolosamente resisteva ancora otto giri, prima di fermarsi definitivamente. Battilani aveva intanto il suo da fare a contenere «Gastone» che si faceva pericolosamente sotto, fino ad affiancarlo nel corso del 15. passaggio alla curva in fondo al rettilineo più lungo: ma forse a corto di freni il romano incappava in un testa-coda concedendo al battagliero Battilani quei cento metri che gli bastavano per mantenere un giusto margine sino all'arrivo.

CLASSE 600-700

CARENA nuovo leader nelle 700

Molto combattuta anche questa seconda gara, con 21 macchine al via: le più veloci a scattare erano la 700 di Fino (Saccone) e la 600 di Ciardi (Bacci) rispetto alle mac-

Nella 600 intaccabile Ciardi, per il secondo posto si sviluppava la lotta tra «Tibeli» (Garavello) e «Gin Tonic» (Lanini), mentre «Enrico VIII» (Castelli) era costretto ai box. Fermo anche «Gin Tonic» via libera per «Tibeli», che non riusciva comunque mai a impensierire Ciardi: nella 700 Carena pian piano si avvicinava a Fina, riuscendo a sopravanzarlo a quattro giri dalla fine e concludendo così la sua gara.

CLASSI 850-1000-1150

Ancora tricolore Rino AMIGHINI?

Diciannove vetture al via: Binati con l'Abarth 1000 di Baistrocchi riesce a precedere in partenza il lotto delle 128, ma Amighini (Garavello) riprende nel giro di due tornate la posizione di leader. Nelle 850, subito fermo Savoia (Garavello) che ha perso il cofano anteriore e Bernero (Fren) il cui motore a iniezione brucia rapidamente la guarnizione della testata, va in testa Campani (Baistrocchi) seguito da Biselli, con la vettura autopreparata e da Scalabrini (Baistrocchi). Grande la lotta nelle 1150 con le berline 128: si alternano al comando Pezzella (Galmozzi), Siliprandi (Tri-



Un po' di brivido anche a Misano, prima con la carambola in partenza, di cui vediamo due fotogrammi sopra, con le Alfa GTA che rimbalzano da una parte all'altra della pista e ancora il tamponamento in piena velocità della GTAm di Pedotti da parte della grossa Commodore di Cattelan, complice una vasta macchia d'olio non segnalata. Sotto, «Pal Joe» è stato più lesto in partenza dell'amico Finotto, ma anche lui verrà coinvolto (e messo fuori causa) dall'olio nel curvone e finirà negli ampi spazi intorno alla pista



CLASSI 1600-2000-3000

Il brivido della macchia d'olio

Ancora 17 macchine al via per l'ultima gara in programma: partenza a dire il vero un po' in due tempi, con la bandiera tricolore di Gino Ricci che trae in inganno Finotto (Escort Terzi). Scatta molto meglio, «Pal Joe» (Escort Armaroli) che assieme a Confortola (GTAm Balduzzi) si assicura qualche metro di vantaggio: vantaggio che durerà a dire il vero solo tre giri, al termine dei quali Finotto passerà decisamente al comando. Nella classe inferiore, 1600; decisamente in testa Belli (Escort Marcello) davanti alla GTV di Chiapparini che involontariamente creerà una situazione di grande pericolo, perdendo il tappo dell'olio proprio in corrispondenza del velocissimo curvone in mezzo al rettilineo più lungo. Nel corso del giro

seguito i sopraggiungenti troveranno quest'olio proprio sulla traiettoria: Finotto, in testa alla gara lo vede subito e frena deciso, mentre «Pal Joe» che crede in un guasto improvviso del leader ne approfitta per passarlo e incappa in un vertiginoso testa-coda. Non si è ancora fermato che sopraggiungono gli altri: è la volta dello sfortunato Pedotti, che si gira con la GTAm e viene pesantemente centrato dalla Commodore di Cattelan. E ancora qualcun altro incappa nel guaio...

Intanto la media cala: Finotto mantiene non impensierito da nessuno il comando della corsa seguito da Confortola e «Alval» (Escort Valtellina), a sua volta insidiato dalla Escort 1600 di Belli, decisamente al comando della classe inferiore. Niente muterà sino al termine dei 22 giri: nella classe superiore invece, fuori strada Ricci (Commodore Steinmetz) e con la pompa olio fuori uso Bonaccorsi (Commodore Conrero) non verrà classificata nessuna vettura.

I. C.



2. Trofeo Scuderie Città dei Mille - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano gr. 2 - Autodromo di Misano, 25 agosto 1974

LE CLASSIFICHE

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Benito Battilani in 43'15"2, media kmh 106,44; 2. «Gastone» 43'21"5; 3. Amighini 43'42"8; 4. Capri 44'12"3; 5. Bacci 45'05"3; 6. Venturi 45'15"1; 7. Gentili a 1 giro; 8. Sistelli a 2 giri; 9. Barozzi a 7 giri; 10. Squarise a 9 giri.

Giro più veloce: «Gastone» 1'56" media kmh 107,78.

Classe 600: 1. Rolando Ciardi (Giannini 590) in 40'58"7, media kmh 112,356; 2. Tibeli (Fiat Abarth 595) 41'05"00; 3. Helsa Popping (Giannini 590) a 1 giro; 4. Rafanelli (Giannini 590) a 1 giro; 5. Tanghetti (Fiat Abarth 595) a 2 giri; 6. «Gin Tonic» (Giannini 590) a 4 giri; 7. «Luigi» (Giannini 590) a 5 giri.

Giro più veloce: Ciardi in 1'50"0, media kmh 114,153.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat 650) 40'22"1, media kmh 114,405; 2. Fina (Fiat 700) 40'23"0; 3. Nocchi (Fiat 700) 40'58"1; 4. Capoferri (Fiat 650) 41'20"2; 5. Principe (Fiat 650) a 1 giro; 6. Gattafoni (Fiat 700) a 6 giri; 7. «Shark» (Fiat 650) a 8 giri.

Giro più veloce: Carena in 1'47"4 alla media di kmh 116,916.

Classe 850: 1. Nino Campani (Fiat Abarth 850) in 37'37"9, media kmh 116; 2. Viotto (Fiat Abarth 850) 38'56"2; 3. Foroni a 1 giro; 4. Tenon a 2 giri; 5. Biselli a 9 giri.

Giro più veloce: Campani in 1'43"9, media kmh 120,855.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Fiat Abarth 1000) in 37'06"1, media kmh 124; 2. Pa-

sotti (Cooper 1000) a 1 giro; 3. Grassi (Alfa 112) a 2 giri; 4. Binati (Fiat Abarth 1000) a 6 giri; 5. Piacentini (Fiat Abarth 1000) a 10 giri.

Giro più veloce: Amighini in 1'38"6, media kmh 127,351.

Classe 1150: 1. Caio Giacinto (Fiat 128) in 38'07"2, media kmh 120,780; 2. Giorgi a 3 giri; 3. Frasson a 5 giri; 4. Siliprandi a 7 giri; 5. «Gilena» a 11 giri.

Giro più veloce: Pezzella in 1'39"9, media kmh 125,694.

Classe 1300: 1. Luigi Colzani (Escort) in 34'52"9, media kmh 131,994; 2. Litrico (Alfa GTA) 35'03"8; 3. Ghislotti (Alfa GTA) 35'21"7; 4. Faraldi (Alfa GTA) a 1 giro; 5. Dei Cas (Alfa GTA) a 1 giro; 6. Manini (Fiat 128 1300) a 1 giro; 7. Pittini (Alfa GTA) a 1 giro; 8. Terenzio (Alfa GTA) a 2 giri; 9. Rossi (Alfa GTA) a 3 giri; 10. Zarpellon (Alfa GTJ) a 7 giri; 11. Bruzzese (Alfa GTA) a 7 giri.

Giro più veloce: Colzani in 1'33"4, media kmh 134,441.

Classe 1600: 1. Carlo Belli (Escort TC 1600) in 35'35"3, media kmh 123,492; 2. Rossi (Alfa GTV) 35'56"0; 3. Pellanda (BMW 1600) 36'26"7; 4. Zini (Alfa GTV) 37'13"2; 5. Uboldi (Alfa GTV) a 1 giro; 6. Bruzzese (Alfa GTV) a 1 giro; 7. Cantarelli (Alfa GTV) a 2 giri.

Giro più veloce: Belli in 1'38"8, media kmh 127,093.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Escort 2000) in 35'26"9, media kmh 129,883; 2. Confortola (Alfa GTAm) 36'08"4; 3. «Alval» (Escort 2000) 37'06"6.

Giro più veloce: Finotto in 1'31"0, media kmh 137,987.

Classe 3000: Nessun classificato.

Giro più veloce: Bonaccorsi in 1'34"9, media kmh 132,316.

La farsa del giorno

La CSAI in (lunghe) ferie «dimentica» i recuperi F. Italia

Da quando si è saputo — e sono ormai un paio di mesi — che per l'abolizione di alcune gare il girone «pari» della Formula Italia avrebbe fatto due gare in meno del girone «dispari», non abbiamo perso occasione per sottolineare la pigrizia, il disinteresse quasi, con cui la CSAI ha cercato di provvedere alla perequazione. Abbiamo anche avuto la netta sensazione, parlando con i «capi», che del fatto a loro importasse ben poco, che il gravissimo danno subito da una parte dei formulisti tricolore fosse una cosa in realtà trascurabile.

Non crediamo sia il caso di commentare un atteggiamento che si commenta da sé. Riteniamo piuttosto sia il caso di puntualizzare alcuni fatti, accaduti di recente, e che dimostrano il grado di incomunicabilità a cui si è arrivati ai vertici della CSAI. Incomunicabilità non fra loro ed i piloti, dato ormai più che scontato, ma proprio fra loro stessi. E fossero poi in tanti, capiremmo, ma si tratta poi di quattro persone.

E' successo infatti che, dopo la «bomba» delle gare in meno per i numeri pari, alla CSAI si sono fatti passare sotto il naso almeno un paio di ottime occasioni per mettere finalmente in pari quelli dei due gironi, dopo aver trovato in quelli di Magione quel tanto di buona volontà che ha permesso loro di inserire la sesta prova per i numeri pari nell'affastellato calendario dell'11 agosto a Magione.

La prima è stata la gara a Misano del giorno di Ferragosto. Simpatica e divertente la gara (erano previste due batterie e finale) per la Formula Monza, ma perché non richiedere agli organizzatori romagnoli di sostituirla con una gara di F. Italia?

Seconda occasione persa, e più macroscopica, quella — sempre a Misano — del 25 agosto. Una gara che sembrava ormai certa, tant'è vero che l'11 agosto a Magione i piloti ormai si davano appuntamento il 25. Ma, naturalmente, il sig Giachini non ne sapeva nulla.

Ma la gara, c'era o non c'era? Diciamo che la gara avrebbe potuto esserci con grande facilità, solo che alla CSAI lo avessero voluto. Infatti, alla fine di maggio, il dottor Stabile, segretario CSAI di Milano, interpellò il Santamonica per l'eventuale organizzazione di una gara di Formula Italia, girone eliminatorio naturalmente. Quelli di Misano risposero che la gara di Formula Italia l'avrebbero volentieri organizzata il 25 agosto, in concomitanza con il Trofeo Città dei Mille per il gruppo 2. Risposero per iscritto, questo è il caso di dirlo.

Passano le settimane, ed ovviamente gli organizzatori aspettano una conferma scritta della CSAI, conferma che non arriva. Inviano allora la bozza del regolamento della gara, aspettando di vedersela modificare con inserita la gara di Formula Ita-

lia. Il dottor Stabile riceve la bozza, la legge la vista: tutto ok. E la Formula Italia? E chi se ne ricorda più? Evidentemente, a questo punto i casi sono due: o veramente alla CSAI non interessa un bel nulla la regolarità di un campionato che è stato il «suo» per definizione, fino dall'inizio; oppure le interessa, ed allora sa far funzionare molto male i propri uffici, i propri segretari, i propri rappresentanti.

In entrambi i casi, conclusioni molto tristi. Nel primo caso, ci chiediamo allora da chi i piloti devono sperare giustizia. Nel secondo caso, ci si domanda cosa serva un rappresentante permanente alle corse (Giachini, un «accompagnatore costante» privilegio dei piloti di Formula Italia), o tre segretari fissi (Stabile a Milano, Saliti e Cannizzaro a Roma), se non riescono neppure a coordinare fra loro la più facile delle soluzioni al problema che ben conoscevano.

Quanto ai piloti, essi come al solito subiscono senza fiatare. E questa è stata un'occasione persa anche dall'ANCAI, che li dovrebbe rappresentare. Non ci risulta infatti che l'associazione piloti abbia fatto pervenire alcuna rimostranza alla CSAI, su questa faccenda. E così, con tutta probabilità, vi sarà un pilota con un numero pari nella fiancata che a fine stagione, quando si andrà a fare i conti, si ritroverà con 9 punti in meno: chissà come sarà contento.

Molto più birra che benzina per il G. P. Austria

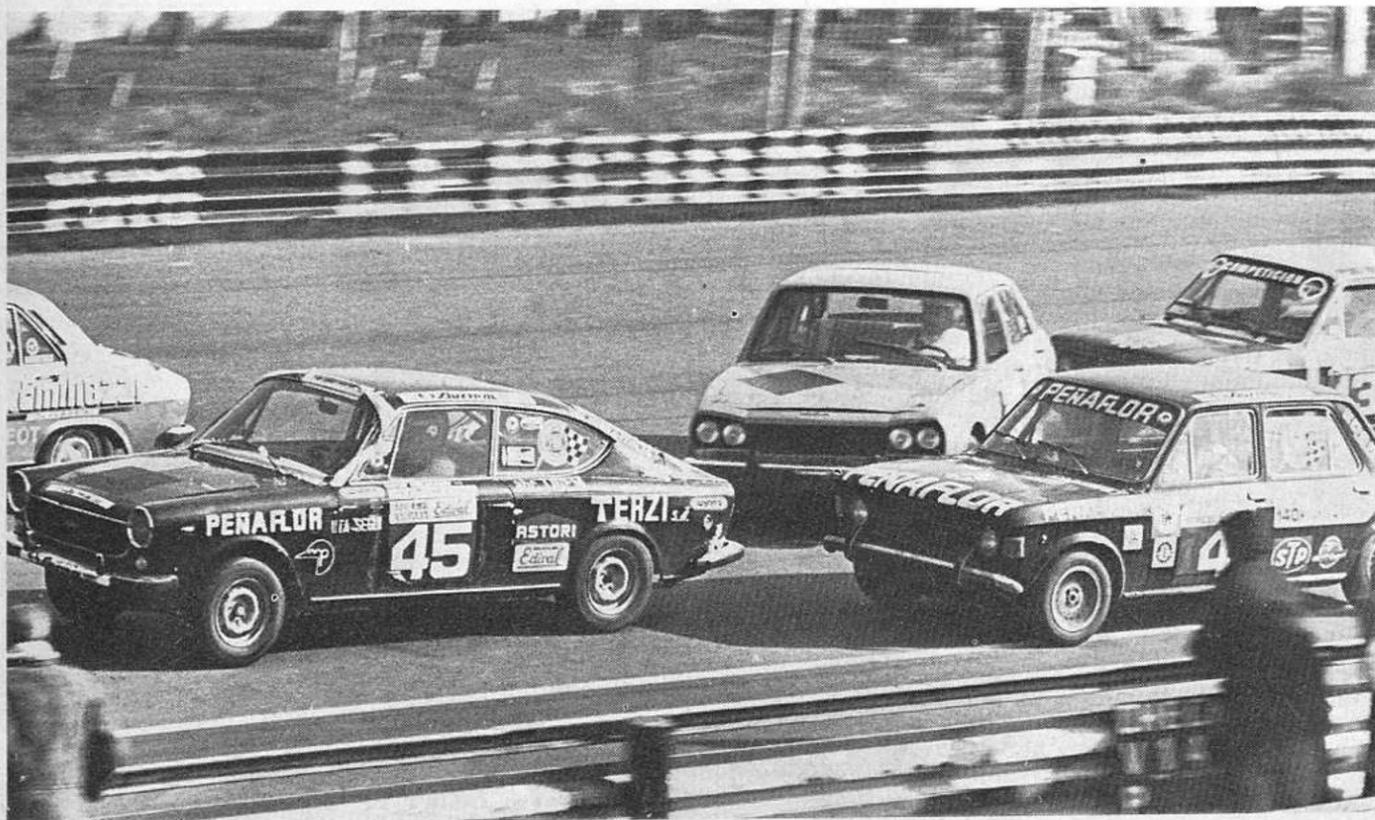
VIENNA - Dopo l'edizione '74 del Gran Premio d'Austria, che si ricorderà come una delle edizioni più folte di spettatori, gli organizzatori hanno iniziato a fare i loro bilanci. Per spettatori, organizzatori, personale, piloti e accompagnatori, venditori, eccetera, sono stati forniti non meno di 114.000 biglietti. Il responsabile della società dell'Osterreichring, Horst May, ha dichiarato che la maggior parte dei Gran Premi ha sofferto quest'anno una diminuzione negli spettatori di circa il 20%, cosa che non è accaduta invece per il GP d'Austria.

● Gli spettatori all'Osterreichring hanno stabilito un record: non meno di 225.000 litri di birra sono stati consumati, nel week-end, per inaffiare circa 200.000 salisciochi che sono stati consumati.

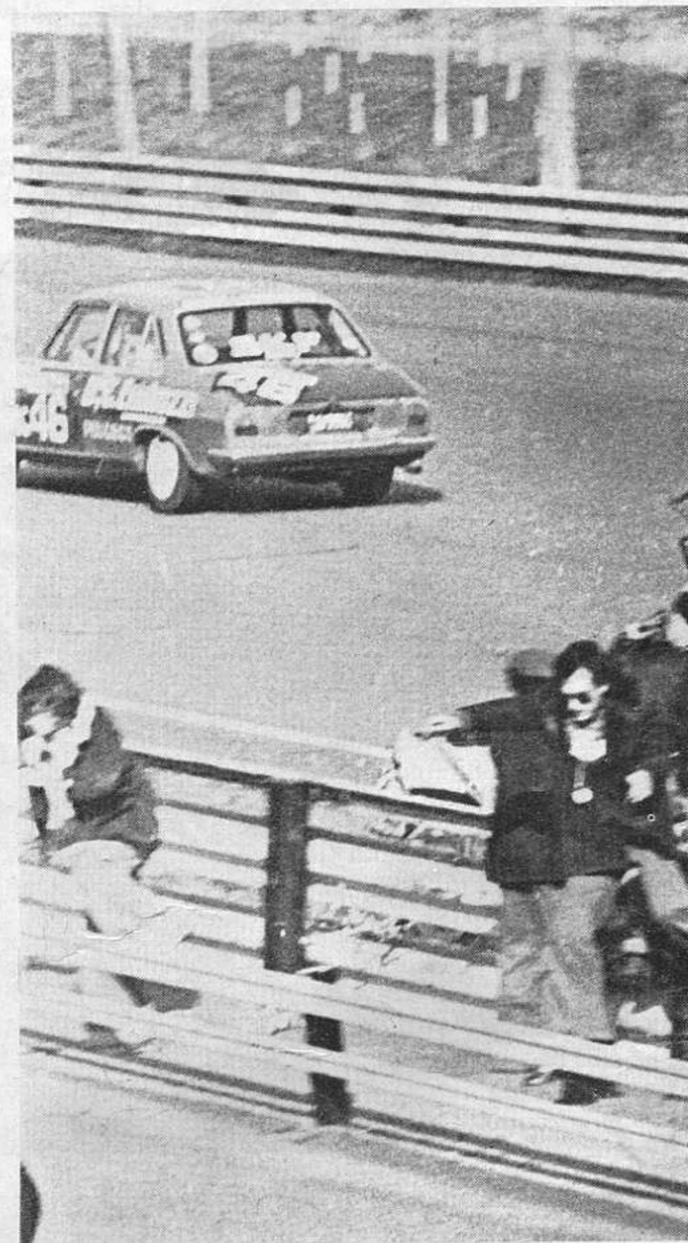
● Mediamente, gli organizzatori hanno calcolato che ogni spettatore ha speso la somma di circa 700 scellini, pari a 24.500 lire.

● Molto lavoro anche per la polizia. Sono state rubate: tre automobili, 24 motociclette, 9 biciclette.

● I giornalisti austriaci sono stati molto duri con la squadra di meccanici del team Finotto. Essi dicono che la causa della non qualificazione di Helmut Koinigg con la Brabham BT 42 del team è stata l'incredibile lentezza e disorganizzazione dei meccanici del team.



INCREDIBILE episodio di intolleranza a RAFAELA dopo un incidente per la scarsa qualità di pneumatici nelle corse TC



In questa eccezionale sequenza, le fasi dell'impressionante ma fortunatamente incruento incidente svoltosi a Rafaela, in Argentina, durante la disputa di una gara per la categoria Turismo Nazionale. La Peugeot di Garcia si mette di traverso per lo scoppio di un pneumatico, innescando il pandemonio che vedete. Mentre le vetture si urtano e si capovolgono, davanti al guard-rail che protegge i box, i segnalatori rischiano grosso fuggendo, ma non sono stati fortunatamente colpiti da nessun frammento. Le vetture coinvolte sono state quattro. Qui sotto, Rizzutto racconta i particolari

SPECIALE PER AUTOSPRINT

RAFAELA. Questo circuito a forma di ovale è molto conosciuto perché sulla sua pista si sono svolte grandi corse nazionali ed internazionali, tutte con la maggior correttezza e con il gradimento del pubblico. Ieri invece Rafaela si è trasformata nella pecora nera dell'automobilismo argentino, nella categoria Turismo Nazionale, che, salvo qualche sportellata o trenino non aveva dato maggiori problemi. Ma causa del fattaccio questa volta è stato il pubblico, forse in parte anche i corridori, ma sono soprattutto le condizioni in cui si corre in Argentina attualmente.

Veniamo al fatto. Si decide una corsa TC e i piloti chiedono che per la scarsità di gomme da competizione le due categorie vengano divise in corsa, cioè fino a 1.300 cc e oltre questa cilindrata. Si sa che questo circuito è «mattatore» per le gomme e la richiesta dei piloti in un certo senso è giustificata al fine di evitare problemi, essendo una categoria che corre molto intruppata e quindi con poco spazio per manovrare in caso di rischio. I dirigenti lo decideranno sulla base del numero di iscritti, ma per

venire un poco incontro ai piloti, invece di fare tutta una tirata, si correranno due serie di 30 giri ognuna.

Il giorno della gara gli iscritti sono 55, dei quali 20 per la categoria maggiore e il resto nella minore. Si decide quindi la partenza di tutto il gruppo, decisione accettata a malincuore dai piloti. Partono e prendono la testa Mayorga e Alcuaz con Peugeot 504 seguiti da vari trenini. Al dodicesimo giro ecco in piena retta box che il 504 di Garcia si mette di traverso, nel folto del gruppo, per lo scoppio di una gomma, tocca altre macchine e il guardrail. Rizzutto con il 128 se lo vede arrivare addosso, sterza violentemente per non investire il guard-rail, fra una fuga generale di meccanici, giornalisti e soliti «raccomandati», si ribalta, striscia sul tetto per 80 metri, si rimette sulle quattro ruote e si ferma. Altre quattro macchine rimangono ferme per avarie varie.

Il Commissario Sportivo non ha esitazioni, mette luce e bandiera rossa e ferma la gara. Riunione dei piloti in questa neutralizzazione, il 90 per cento decide di non ripresentarsi per il poco margine di sicurezza dato dalle gomme. Solo nove si presenteranno al via e la ga-

ra, già senza punti per il campionato della categoria, perde ogni valore e viene vinta da Moreno nella classe B con Renault 12 alla media di 159,104 (il giro più veloce è di Alda Caldarella a 178,435), mentre nella categoria maggiore vince Gervasoni con Fiat 125 coupé a 17,264 e giro più veloce di Grossi a 181,154.

Mentre questo succedeva in pista, dalle tribune cominciavano a piovere insulti ad alta voce, si metteva in dubbio al virilità dei piloti ritirati invitandoli a correre in vetture... a pedali, poi circa 200 persone scavalcavano le reti e si addentravano nei box in cui si erano asseragliati piloti e meccanici. Il pilota Serafini, che non aveva fatto in tempo a chiudere la saracinesca, viene aggredito e riporta ferite e contusioni, mentre Vallasciani si difendeva con un ferro. Non potendo giungere ai box, questi facinorosi si dedicavano con cura a saltare sul tetto e sulle capotes di quasi tutte le vetture che incontravano nel cammino. La polizia, molto poca sicuramente, riusciva a liberare Serafini con due costole rotte e lentamente a dividere i rivoltosi obbligandoli a sgombrare il campo di battaglia. Intanto in Rafaela giungeva notizia dell'assalto e si muove-



Picchiati dal pubblico i piloti impauriti da questo groviglio!



vano maggiori forze di polizia che giungevano quando lentamente rinasceva la calma e i piloti cominciavano a ritirarsi con le loro vetture ammaccate.

Una giornata triste per Rafaela e per lo sport automobilistico. In Argentina difficilmente il pubblico prende queste iniziative violente, ma in questo caso il pubblico si è sentito ingannato, anche se 200 persone non rappresentano certamente la volontà dei tifosi. Si è ripetuto così in un circuito quello che ogni domenica vediamo negli stadi alle partite di calcio. Intemperanze che certamente non fanno bene allo sport. Ma non vogliamo entrare qui nel vivo della polemica iniziata prima della corsa, perché la gara ha dato questa volta ragione ai piloti, ringraziando il destino che non ha voluto che la vettura di Rizzutto prendesse il volo sul guard-rail e piombasse sulla numerosa folla davanti ai box. La mancanza di gomme adatte alle corse fa sì che i piloti siano restii a correre in mucchio e quanto è successo a Garcia è stata una dimostrazione fortunata che le gomme da strada non possono essere usate in circuiti, specialmente veloci come Rafaela.

Augusto C. Bonzi

Accoppiata dei fratelli IGLESIAS

25 DE MAYO - Ancora una volta TC sul circuito «carretero» che circonda questa cittadina su 15,209 km. con due batterie di 10 giri e finale di 15. Una gara accesa che ha avuto per attori principali le Chevrolet e le Ford: la prima serie vedeva trionfatore Carlos Marincovich con Chevrolet in 23'27"1/10 alla media di 194,557 e giro più veloce a 197,804, seguito a ruota per un decimo di secondo dalle tre Ford di R. Iglesias, Gradassi e Traverso e poco dopo da Pairetti con Dodge. La seconda serie vedeva vincitore, finalmente, Rodolfo Marincovich (si vede che era la giornata dei due fratelli chevroletisti) in 23'38"7/10 alla media di 192,966 e giro più veloce a 195,754, seguito a 5" dagli «Hermanos Suarez» con Dodge.

La finale su 30 giri, con partenza di macchine in coppia a 30" una coppia dall'altra, vede in testa Carlos Marincovich, mentre Ricardo Iglesias si ferma subito. La gara sembra essere solo delle Chevrolet che stanno migliorando di corsa in corsa, quando la sfortuna ci mette il dito. Marincovich si deve fermare un attimo per poter aggiustare i cavi dell'acceleratore che si sono sganciati e perde così il primo posto e la corsa che diventa un trionfo completo delle Ford che occupa con i

suoi «moschettieri» i primi tre posti. La finale vede la seguente classifica:

1. Juan Iglesias (Ford) in 1.10'22"9/10 alla media di 194,483 (giro più veloce: Carlos Marincovich a 198,666); 2. Traverso (Ford) a 6"; 3. Gradassi (Ford) a 58"; 4. Lepiane (Dodge) a oltre tre minuti e 5. Bravi con Ford; tutti con 15 giri. Seguono Rios (Chevrolet), Dana (Ford), Francia (Dodge), C. Marincovich (Chevrolet) ed altri nove concorrenti.

Dopo una settimana ecco che suo fratello prolunga la dinastia degli Iglesias, vincendo invece a Olavarria la sua prima gara 1974. Vuol dire che su questi fratelli (il nome tradotto in italiano si legge Chiesa) la... mano di Dio finalmente ha permesso loro un trionfo evitando le eventuali roture.

Nella prima serie vanno le vetture con numeri dispari partendo tre alla volta con 10" fra un gruppo e l'altro. Come previsto Marincovich prendeva testa con intenzioni serie, aiutato anche dal fatto che per la strada umida e leggermente fangosa, le vetture se ne andavano con molto piacere in mezzo ai campi, specie nella curva che ricordava la retta principale. Poi davanti ad inseguitori decisi, Marincovich cedeva e si fermava. Gradassi aveva allora via libera.

PRIMA SERIE: 1. Gradassi con Ford in 32'52"3 alla media di 191,106 e record del giro 194,549; 2. Bianchi con Dodge a 7"; 3. Martinez Boero con Chevrolet a 21"; 4. Politano con Dodge e 5. Giustozzi con Dodge. Seguono altri 13 corridori.

La SECONDA SERIE con i numeri pari vedeva accesa la lotta fra i fratelli Iglesias e Hermanos Suarez, seguiti da Pairetti. Un violento testa-coda degli Hermanos impediva loro una efficace azione e la serie aveva questo esito:

1. Riccardo Iglesias con Ford in 32'22"10 alla media di 194,068. Record del giro di J.C. Iglesias a 196,251; 2. Juan C. Iglesias con Ford a 6/10; 3. Hermanos Suarez con Dodge a 11"; 4. Mouras con Chevrolet, 5. Pairetti con Dodge. Seguono altri 17 concorrenti.

36 vetture si allineavano per la partenza a scaglioni e subito Hermanos Suarez si impadroniva del primo posto, per tempo, inseguito dai fratelli Iglesias che dopo lo superavano. Un novellino veniva fermato con bandiera nera. Poco dopo J.C. Iglesias perdeva il terzo posto a favore di Mouras, che prendeva anche per un poco di tempo la testa.

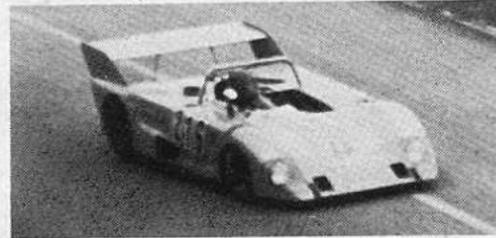
SERIE FINALE: 1. Riccardo Iglesias con Ford in 1.14'43"3 alla media di km 196,181 e nuovo record del giro a 198,266 (nuovo record del circuito); 2. Gradassi con Ford a 4"; 3. Hermanos Suarez a 22"; 4. Pairetti con Dodge; 5. Mouras; 6. Martinez Boero. Seguono altri 6 corridori.

Dopo questa gara di Olavarria il campionato argentino di Turismo Carretera è il seguente:

Gradassi 68 punti; Traverso e Hermanos Suarez 36; R. Iglesias 24; J. C. Iglesias 22; Pairetti 18; Giordano 16; Espinosa 10; Del Vitto e C. Marincovich 6; Palazzo, Martinez Boero, Lizviche e Lepiane 4; Martin Garcia Pontoriero, Bravi, Mouras 2.

La COPPA FAGIOLI a GUBBIO (assente NESTI in ...relax) giocata fra tre comprimari

GIANFRANCO



2) SCOLA a 5/10

3) LAUREATI a 3"

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GUBBIO. Oltre al fascino che soltanto un percorso stradale può offrire le gare in salita attirano particolarmente il pubblico per quel clima di suspense che il cronometro concede a chi si piazza vicino al traguardo. Aspettare il tempo del primo dei favoriti e poi basare su quello la corsa degli altri piloti potrà fare storcere il naso ai patiti del «corpo a corpo» in pista ma il «momento magico» creato dai vari re della montagna non è certamente uno spettacolo di serie B. Ed a rendere più che mai vivace ed interessante il «rituale» della salita ci hanno pensato in questa nona coppa Luigi Fagioli, disputata sui quattro chilometri che da Gubbio portano alla Madonna della cima, tre primi attori eccezionali: «Gianfranco», Scola e Laureati.

Primo a salire è stato Scola (March-BMW) che con la grinta dei giorni migliori aggrediva la salita del bottaccione impiegando 2'03"5. Il tempo ottimo faceva bene sperare il pilota di Cosenza anche perché poco dopo di lui il sempre valido e temibile Laureati (Lola-BMW) si faceva distanziare di un paio di secondi. Naturalmente però la sua attenzione e quella del numerosissimo pubblico era rivolta all'arrivo di «Gianfranco» (Abarth-Osella PA 2) che era partito non solo con l'intenzione di vincere ma soprattutto di convincere, mediante un tempo strepitoso; in modo che la sua eventuale affermazione non sarebbe stata attribuita solo all'assenza dello spauracchio Nesti.

Con questo spirito il pilota marchigiano saliva con la solita pulizia ma anche con una grinta eccezionale e bloccava il risultato, anche se con un tempo inferiore di mezzo secondo soltanto rispetto a quello di Scola. Fino all'ultimo dunque la corsa è stata vivacissima ed il duello a distanza si è risolto solo dopo l'ultima curva.

Dicevamo dell'assenza di Nesti. Il pilota di Bardalona ormai sazio di vittorie in questa stagione ha preferito concedersi un momento di pausa e se per la sua fama di «bruciasalite» ha suscitato una certa delusione, i suoi abituali rivali hanno comunque mantenuto alto lo spettacolo.

Il percorso breve con numerosi ed impegnativi tratti di misto-veloce, ha invitato anche molti protagonisti delle classi inferiori a tentare un exploit particolare. È stato il caso di Lino Anastasio che con la solita Chevron 1300 (AN) è riuscito ad inserirsi al quinto posto in classifica, ad un soffio dalla quarta piazza. Il siciliano di Torino è riuscito anche a fare meglio di Pellegrino (Chevron-AN) che con un buon tempo ha comunque dominato la 1600. La classe più piccola del

G. 5 era facile preda del toscano Gonfiotti (AMS-NOV) mentre la 3000, ormai diventata il feudo della Lancia Stratos in cerca di omologazione, dava a Nataloni la seconda soddisfazione della giornata.

Il pilota di Nepi infatti, non aveva avuto avversari, un'oretta prima, nella 1600 G. 4 che aveva vinto con la sua veterana HF preparata da Facetti. In questa categoria però l'exploit più significativo era opera di Moreschi che con la sua Pantera De Tomaso, molto più simile ad un G. 3 che ad una macchina preparata, segnava un ottimo tempo e lasciava alle sue spalle nientemeno che Govoni (Carrera-Sportwagen). Nella 2000 bella vittoria di Cesarini (Porsche 914-Castellini), nonostante la rottura di un cerchio nell'ultima curva mentre nella 1300 Ripani (Lancia Z-Macciocca) non aveva avversari. L'ottimo tempo in ogni caso impensieriva Palmas e veniva sporto reclamo sul peso e sulla cilindrata.

Nel gruppo 2 doppietta di Jacoangeli che vinceva la 1600 (Alfa GTV) come

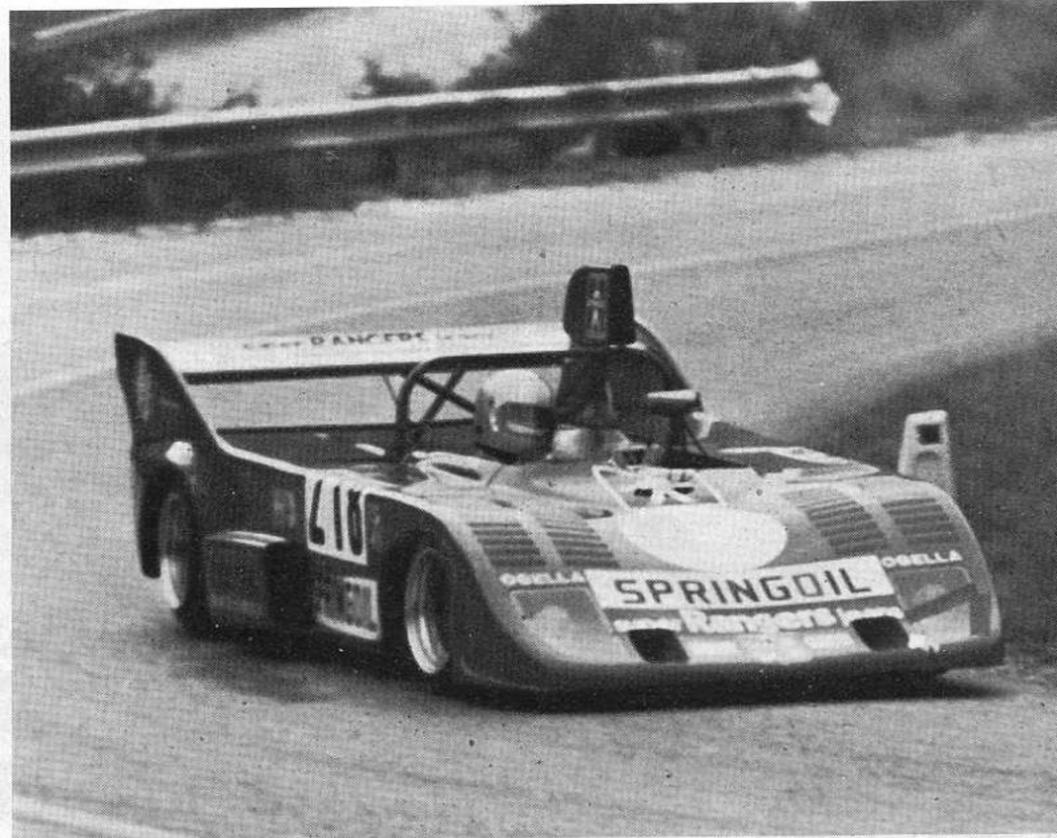
I piloti bresciani scioperano?

BRESCIA - Aria di contestazione fra la scuderia bresciana, in vista dell'unico appuntamento rimasto con le cronoscalate della zona, cioè la Malegno-Borno dell'8 settembre. Pare infatti che, per serie e profonde divergenze con la politica dell'AC di Brescia, la scuderia Mirabella e la scuderia Brescia Corse abbiano deciso di far disertare in massa ai loro iscritti il tradizionale appuntamento con la cronoscalata della Valle Camonica. Per ora non si conoscono particolari, ma sembra che i responsabili dei sodalizi bresciani siano ben decisi a portare fino in fondo la loro protesta.

pilota e la 2000 (Alfa GTAM) come preparatore della macchina di Minelli. Nella 1300 ancora un piccolo passo in avanti della sperimentale Simca Rally di Riccitelli, che vinceva la classe nonostante un difetto alla pompa della benzina, mentre nella 1150 Scavo tornava a dare lustro alla 128 ex-Santucci, preparata da Vaccari. Buoni anche i tempi dei due feudi Abarth (850 e 1000) con vittorie di Zannoni (Adolfo) e Zanardelli (Bai-strocchi).

Tra le bicilindriche buona la prestazione di Ferroni (500-Mazzieri) mentre nella 600 emergeva il pilota-preparatore Caroli e nella 700 Baldi (Giacomelli). Gruppo tre all'insegna dell'Alpine, che con Attilio Salvatori vinceva la classe con un tempo tale da permettergli di segnare anche il miglior risultato del gruppo, inferiore anche a quello della Porsche Carrera di Nardini. Abbastanza sudata la vittoria di Chianucci nella 1300 mentre più facile era il compito di Boninsegni nella 2000.

Daniele Buzzonetti



«Gianfranco», con l'Abarth-Osella PA2, è finalmente riuscito a vincere nuovamente a Gubbio, approfittando dell'assenza del suo rivale, Nesti

9. TROFEO «LUIGI FAGIOLI» GUBBIO-MADONNA DELLA CIMA - Gara nazionale di velocità in salita - Gubbio, 25 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Lucendi (Fiat 850) 3'05"52, media 80,526 kmh; 2. Angelelli (Fiat 850) 3'11"47; 3. Boanini (Fiat 850) 3'18"52.

Classe 1000: 1. Boldrini (A.112) 2'51"84, media 85,938 kmh; 2. Bozooka (A.112) 2'55"33; 3. Lodolini (A.112) 2'56"05; 4. Boncompagni (A.112) 2'57"16; 5. Bagiardi (Abarth) 3'01"73; 6. Coppi (A.112) 3'02"29; 7. Brenti (A.112) 3'03"77.

Classe 1150: 1. Tagliafferri (Fiat 128) 2'56"01, media 84,879; 2. Silla (Fiat 128) 3'01"39; 3. Aldroandi (Fiat 128) 3'05"38; 4. «Pipino» (Fiat 128) 3'09"71.

Classe 1300: 1. Bocconi (Simca R.2) 2'42"07, media 92,179; 2. Petroni (Simca R.2) 2'44"26; 3. Marino (Simca R.2) 2'45"11; 4. Virzi (Simca R.2) 3'06"25; 5. Capodimonti (Simca R.2) 3'33"12.

Classe 1600: 1. Bricchi (A.R. GT) 2'48"54, media 88,639; 2. Mantellini (A.R. GTV) 2'54"57; 3. Brucolini (A.R. GT) 2'56"57.

Classe 2000: 1. «Il liscio» (A.R. GTV) 2'38"49, media 94,263; 2. Ceccarelli (A.R. GT)

(Fiat 500) 3'10"87; 9. Gagliardi (Fiat 500) 3'16"42.

Classe 600: 1. Caroli (Fiat 600) 2'54"90, media 85,419; 2. Orazioli (Fiat 600) 2'56"99; 3. Gagliardi (Fiat 600) 3'03"39.

Classe 700: 1. Baldi (Fiat Abarth) 2'55"10, media 85,319; 2. Pigni (Fiat Abarth 695) 3'07"54.

Classe 850: 1. Zannoni (Abarth) 2'42"69, media 91,827; 2. Pera (Fiat Abarth) 2'43"25; 3. Broccolini (Abarth) 2'49"30.

Classe 1000: 1. Zanardelli (Abarth) 2'40"35, media 93,163; 2. Vacca (A.112) 2'49"03; 3. Bagnoli (Abarth) 2'49"88; 4. Ferretti (BMC) 2'50"63; 5. Larini (A.112) 3'01"26; 6. Cervelli (Fiat 127) 3'18"30.

Classe 1150: 1. Scavo (Fiat 128) 2'50"15, media 87,801; 2. Castellini (Fiat 128) 3'05"85.

Classe 1300: 1. Riccitelli (Simca R.2) 2'36"38, media 95,533; 2. Xalter (Fiat 128) 2'39"55; 3. «Pipino» (Mini Cooper) 3'06"38.

Classe 1600: 1. Jacoangeli (A.R. GT) 2'37"99, media 94,561; 2. Katya (Fiat 124) 2'59"55.

Classe 2000: 1. Minelli (A.R. GTAm) 2'35"06, media 96,346; 2. Pratelli (Ford Mexico) 2'54"42.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Brambilla (Abarth) 2'58"88, media 85,518.

Classe 1300: 1. Ripani (Lancia Zagato) 2'26"80, media 101,770; 2. Deiana (Alpine) 2'30"41; 3. Palmas (Lancia Zagato) 2'31"10; 4. Magio (Lancia Zagato) 2'38"48.

Classe 1600: 1. Nataloni (HF 1600) 2'23"92, media 103,812; 2. Paipiri (GTA 1600) 2'25"99; 3. Bogani (GT 1600) 2'28"10; 4. Moretti (HF 1600) 2'45"67; 5. Di Tonno (GTA 1600) 2'52"47.

Classe 2000: 1. Cesarini (Porsche 914) 2'31"22, media 98,794; 2. Zoppis (Porsche 914) 2'40"21; 3. Ravaioi (Lancia Beta) 2'45"05.

Classe oltre 2000: 1. Moreschi (Pantera) 2'21"60, media 105,505; 2. Govoni (Porsche 2700) 2'22"44; 3. Tarpani (Porsche) 2'36"91.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Gonfiotti (AMS 1000) 2'22"96, media 104,501; 2. Maggiorelli (Abarth) 2'27"80; 3. Muccini (Muccini) 2'39"88; 4. Sgattoni (AMS) 2'45"02.

Classe 1300: 1. Anastasio (Chevron) 2'13"99, media 111,408; 2. «Mascaleros» (Scotti) 2'20"03; 3. Giovannelli (Abarth Osella) 2'24"13; 4. Solinas (Abarth) 2'25"28.

Classe 1600: 1. Pellegrino (Chevron) 2'17"31, media 108,804; 2. Paganucci (AMS) 2'17"97; 3. Nicolosi (Chevron) 2'18"02; 4. Landi (Abarth) 2'25"16.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth) 2'02"53, media 121,927; 2. Scola (March) 2'03"05; 3. Laureati (Lola) 2'05"43; 4. Ciuti (AMS) 2'13"61; 5. Lucien (AMS) 2'18"11; 6. Bettoni (Chevron) 2'23"96; 7. Zaniratti (Abarth) 2'24"43.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Stratos) 2'19"19, media 107,331; 2. Pelganta (Lancia Stratos) 2'23"94.

AI MUGELLO finale FISA

● È sicuro che la finale di CHALLENGE FISA si svolgerà al Mugello. Data ancora incerta. 29 settembre oppure 6 ottobre. Per tutte le classi 20 giri - km. 104,880.

Con PAOLO di BARI
(su 500 m.) a LECCE

ALFA 33tt3

vince in accelerazione

LECCE - Finalmente, ad opera dei Piloti Salentini e dell'Autoclub Lecce, si è svolta in Puglia una gara di velocità, in questa magra stagione, con al via numerosi piloti. Dopo aver organizzato il riuscitissimo Rally del Salento, i bravi amici leccesi hanno fatto disputare, in un viale in rettilineo nei pressi dello Stadio, una gara di accelerazione, sui 500 metri.

Ha vinto, con grande trepidazione e secondo il pronostico, «Paolo di Bari» sulla potentissima e aggiornata Alfa 33tt3. Dico «con trepidazione» poiché lo stesso ha rischiato di non poter gareggiare in quanto il motore non si metteva in moto per noie alla batteria, e solo la sportività degli organizzatori e del commissario CSAI gli hanno consentito di partire con un quarto d'ora di ritardo.

Lo stesso Gigi Tommasi, classificatosi secondo sulla sua vecchia Brabham F. 3, che era ancora virtualmente primo, si è prodigato per far partire il suo amico-rivale che puntualmente poi gli soffiava la vittoria... in segno di ringraziamento. Oltre allo sportivissimo Gigi (la manifestazione era sotto il suo patrocinio), si sono messi in luce il barese Di Gioia su Porsche Carrera ed i leccesi Palmisano e Poloni su Miura Lamborghini e Alfa GTAm. Prima delle numerose dame presenti la brava Maurizia Armengol.

Vito Lattanzio

1. COPPA RENAULT - Tommasi, gara nazionale di accelerazione - Lecce 25 agosto 1975 - Iscritti 66, partiti 52, classificati 52

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. M. Antonacci (Mini Minor) 22'47, media 64,08; 2. R. Tommasi (Fiat 500) 25'62.

Classe 1000: 1. Pagliara (Abarth A 112) 17'83, media 80,76; 2. Capocchia (A 112 Abarth) 19'03.

Classe 1150: 1. Amoroso (Fiat 1100 SL) 17'51, media 82,23; 2. Tretto (Fiat 1100 SL) 17'61.

Classe 1300: 1. Palumbo (Fiat 1300 SL) 16'89, media 85,25 kmh; 2. Fuggiano (Fiat 128 SL) 17'65.

Classe 1600: 1. Imparato (Fiat 124 sp) 17'45, media 82,52 kmh; 2. Bianco (Fiat 125) 17'58.

Classe 2000: 1. G. Ciraci (Opel Ascona SL) 15'99, media 90,05 kmh; 2. Coppola (Fiat 124 sp) 16'56.

Classe oltre 2000: 1. M. Federico (Opel Commodore) 15'24, media 94,48; 2. De Angelis (Opel Commodore) 16'08.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. A. Tamborrino (Fiat 127) 20'13, media 71,53 kmh.

Classe 1150: 1. P. Artino (Skoda R) 18'97, media 65,90.

Classe 1300: 1. G. Strano (Alfa GTA 1300) 14'96, media 96,25; 2. Cillo (Fiat 128 SL) 16'98.

Classe 1600: 1. Giarà Cunia (Alfa Giulia S) 17'70, media 81,35 kmh; 2. Leone (Audi 1600) 19,68.

Classe 2000: 1. Walter Poloni (Alfa GTAm) 14'00, media 102,85 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. E. Angelillo (Fulvia Montecarlo) 17'76, media 81,08 kmh; 2. Vitarelli (Fulvia Montecarlo) 18'31.

Classe 1600: 1. Giuseppe Tommasi (Alpine 1600) 15'10, media 95,36 kmh; 2. Balestra (Fulvia HF 1600) 16'42.

Classe 2000: 1. Imparato (Fiat 124 Abarth) 15'66, media 91,37 kmh.

Classe oltre 2000: 1. M. Di Gioia (Porsche Carrera) 13'00, media 110,76 kmh; 2. Palmisano (Miura Lamborghini) 13'80.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Vito Lattanzio (Fulvia Montecarlo) 17'46, media 82,47 kmh; 2. M. Armengol 18,01.

Classe 1600: O. B. Ottomano (Alfa GT) 14'84, media 96,38 kmh; 2. Capozza (Fulvia HF 1600) 16'78.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. G. Comengà (Abarth OT 1300) 14'51, media 99,24 kmh.

Classe 3000: 1. «Paolo di Bari» (Alfa 33 TT 3) 11'51, media 125,10.

GRUPPO 8

Classe 2000: 1. Gigi Tommasi (Brabham F. 3) 12'36, media 116,50

GIOVEDÌ' sera comincia il S. MARTINO

(che annuncia un nuovo record di iscritti)

Le ALFA - del - ritorno pensano a S. REMO

SAN MARTINO DI CASTROZZA - L'estate è già archiviata nella vallata di Primiero, ma l'anticipata conclusione meteorologica dell'alta stagione non impedisce la tradizionale appendice turistico-sportiva rappresentata dal supertitolato rally di fine agosto, valido — come è noto — per i campionati Europeo e Italiano, nonché la Mitropa Cup. Quest'anno è rimasta a San Martino tanta più gente del passato: soltanto i piloti sono oltre mezzo migliaio! E' un record assoluto per l'Italia: in precedenza il «4 Regioni '74» aveva vantato 242 equipaggi iscritti contro i 266 del San Martino. E' un segno (in più) della vitalità dei rally, anche in tempi austeri.

Due vetture « sperimentali »

Il motivo dominante dell'11. edizione del San Martino di Castrozza è rappresentato dal ritorno ai rallies dell'Alfa Romeo. La Casa milanese è presente, seppure a titolo sperimentale, con due vetture iscritte dai concorrenti-piloti cui sono state affidate. Trombotto e Zanchetti hanno a disposizione un'Alfetta 1800 due valvole (oltre 200 CV per un peso di poco superiore, ancora, alla tonnellata) sulla quale non è stato possibile montare, perché non è venuto pronto, un cambio idoneo con la prima più lunga e la quinta in presa diretta.

Dice Trombotto, che ha una certa esperienza avendo guidato nel recente passato Fiat 124 spider, Alpine Renault, Volkswagen 1302, Opel Ascona e Skoda: «Dopo il primo approccio, non posso che dir bene dell'Alfetta anche se ritengo più adatta ai rallies la vettura GT per una questione di ingombro e di peso. I trascorsi velocistici collaudati dall'Autodelta a Balocco e su altri circuiti ne hanno suggerito un assetto che abbisogna però di qualche modifica per renderlo idoneo, o quasi, per un impiego fuo-

ristradale. Comunque l'impressione è ottima nella guida su sterrati sia in discesa che in falsopiano; in salita l'Alfetta non scarica sufficientemente bene a terra la potenza per una coppia ancora troppo alta, situata vicino ai 5000 giri, quasi duemila in più rispetto alle nostre esigenze. Ma già a Sanremo questo handicap sarà ovviato. Sull'asfalto è solo questione di cambio, con le marce intermedie ravvicinate e con una coppia più bassa il rendimento è dei migliori in assoluto».

«Bancor» (cioè Ormezzano) e Cortotto saranno in gara con un'Alfasud strettamente di serie, la cui aspirazione è quella di ben figurare al limite della... classe. «Le vacanze non hanno consentito — dice Ormezzano — una preparazione adeguata, se di preparazione possiamo parlare trattandosi di un gr. 1. Già alla prossima uscita avremo un'Alfasud 1200 con una diversa taratura dei freni e con un cambio ravvicinato».

Dante Salvay « consulente »

L'assistenza alle due Alfa è assicurata dal Jolly Club che beneficia tuttavia di una mini organizzazione Autodelta. In occasione di questo rientro sono venuti qui a San Martino di Castrozza il responsabile sportivo Gianni Corbari e quello tecnico Fanin. Contrariamente a quanto anticipato (non da AUTOSPRINT), Dante Salvay limiterà la sua collaborazione con l'Autodelta alla sola consulenza. «Non accetterò mai incarichi ufficiali — precisa il d.s. della disciolta squadra rally CSAI — che mi venissero eventualmente proposti dall'Alfa Romeo. Dopo il San Martino, per il Sanremo e per altri impegni di fine stagione, quando richiesto, metterò a disposizione della Casa milanese la mia modesta esperienza sportiva».

Lino Ceccarelli

● A San Martino di Castrozza mancherà Zandonà il simpatico veneto ha avuto durante l'estate dei disturbi epatici che lo hanno obbligato a sottoporsi ad un piccolo intervento chirurgico. La sua convalescenza purtroppo si annuncia di almeno due mesi, per cui dovrebbe tornare alle gare nella prossima stagione.

● Chi sembra invece deciso ad abbandonare definitivamente i rallies è «Speedy» Perazio sempre più preso dalla passione per le due ruote. Con una Ossa 250 è diventato il terrore dei pastori biellesi e sta meditando di dedicarsi seriamente al trial.

● I tifosi di Ballestrieri in riviera sono sul piede di guerra: non hanno digerito l'affermazione di Autosprint secondo la quale ad Udine Bacchelli e l'X1/9 avrebbero vinto anche senza le noie che hanno fermato la Stratos di «Balestra». In effetti, fino alla lunga sosta all'assistenza per rimediare il guaio alla sospensione, il ligure era abbondantemente primo con un vantaggio di un minuto e mezzo che si limitava a mantenere senza correre inutili rischi.

● Sono già in diversi ad avere iniziato le prove del Sanremo (in calendario dal 2 al

5 ottobre) il cui percorso è ancora più compatto di quello della seconda edizione. Fra i più solleciti Pressotto e Fagnola con le Opel e Pinto in compagnia di Bernacchini con lo spider 1800.

● Immane introduzione al rally giovedì sera, affidata alle coreografie del folclore regionale. Un'ora prima del via, di fronte all'Hotel Dolomiti, sarà inscenato un «incontro con la montagna» con fiori e animali della vallata di Primiero, portati dagli uomini della montagna, le Fiamme gialle di Predazzo e le Guardie della Forestale.

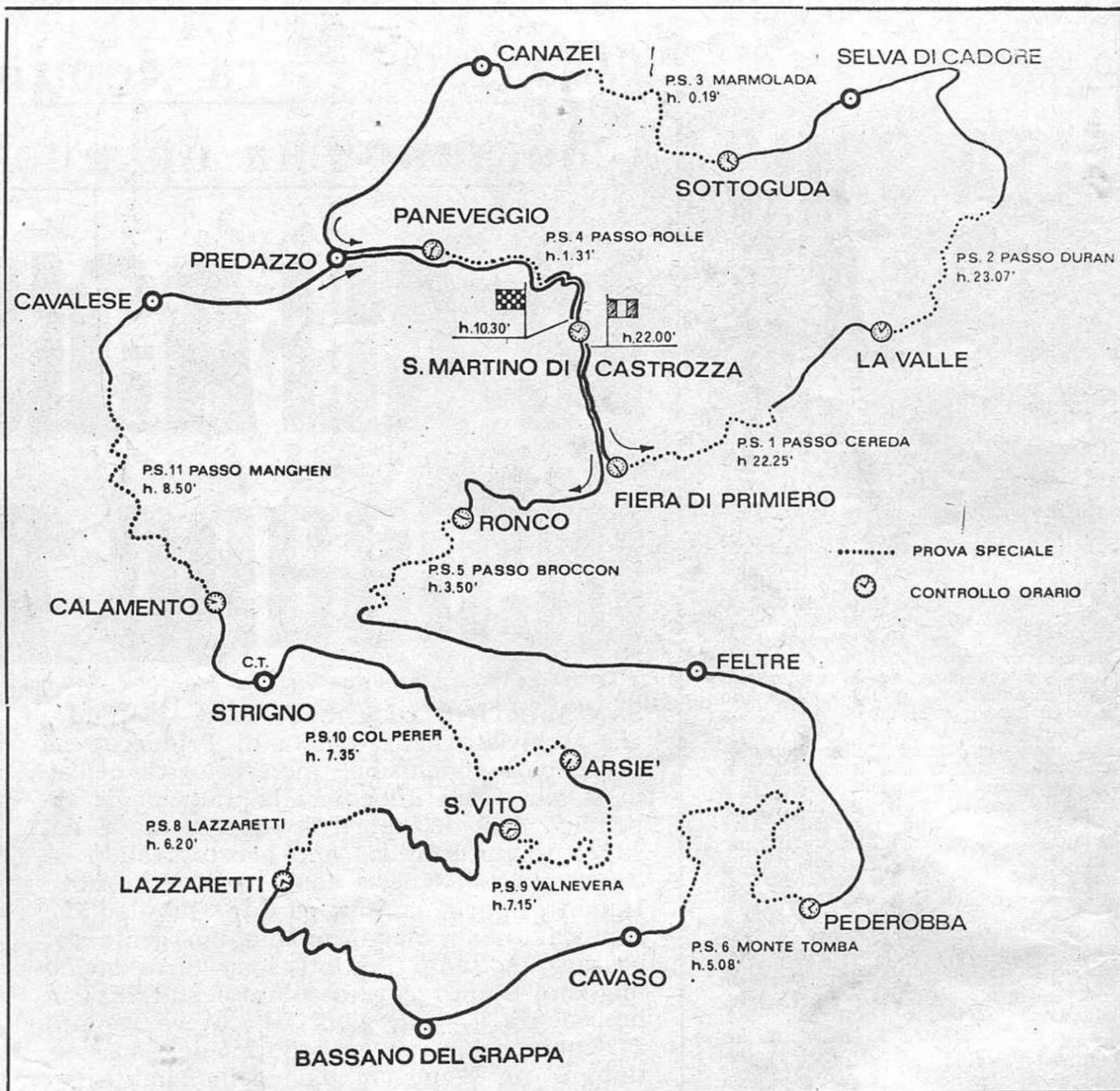
Basta poco a VERINI - MACALUSO per il «tricolore»

SAN MARTINO - A conti fatti, sabato mattina, a conclusione del rally, potranno essere considerati «chiusi» in anticipo i campionati italiano ed europeo (Tomiz-Mamolo, Fiat 128 Abarth, si sono già assicurate entrambe i sottotitoli femminili). L'equipaggio Fiat, n. 1 nazionale, composto di Maurizio Verini e Gino Macaluso, potrebbe laurearsi campione d'Italia in virtù di un piazzamento, nemmeno tanto di rilievo.

Con qualche punto racimolato al San Martino, in aggiunta ai 94 messi insieme in cinque prove utili (primi posti all'Elba, al 4 Regioni e alle Alpi Orientali; secondi posti al San Marino e al Sicilia) Verini e Macaluso conquisterebbero matematicamente il titolo tricolore, essendo l'equipaggio Alpine formato da Presotto e Perissinot ormai irrimediabilmente tagliato fuori (nonostante cinque risultati conseguiti finora per un totale di 51 punti) pur accreditandogli punteggi pieni (con conseguenti scarti) nelle ultime prove da disputare.

Anche nel campionato europeo situazione analoga. I tedeschi Rohrl e Berger (Opel Ascona) con quattro successi e 80 punti debbono guardarsi, ma mica tanto, dai tentativi di attacco degli austriaci Russling e Weiss (Porsche Carrera) che vantano solo due vittorie. Mentre l'equipaggio tedesco corre (per assicurarsi gli altri venti punti) al San Martino, la coppia austriaca è impegnata nel concomitante Taurus (in Ungheria) e se il doppio confronto dovesse risolversi in favore di Russling, bisognerà allora ricorrere alle prove successive.

Nel caso invece che Rohrl si aggiudicasse il San Martino e viceversa Russling perdesse il Taurus, a quest'ultimo non sarebbero più sufficienti — per strappare a Rohrl il titolo — quattro affermazioni consecutive, all'OASC in Austria, al Rally di Lugano, al Rally di Spagna e all'Andernach - Nurburgring - St. Amand - les-Aus (dopo la cancellazione del Rally di Cipro).



Quel ROHRL anti-FIAT...

S. MARTINO DI CASTROZZA - Duecentosessanta, tanti sono gli equipaggi iscritti al «San Martino di Castrozza» che si correrà da giovedì a sabato prossimi. Parecchio importante il successo di adesioni raccolto dagli organizzatori del rally dolomitico, giunto quest'anno all'undicesimo appuntamento consecutivo.

Un record, questo delle iscrizioni, che deve inorgoglire l'avv. Stochino, ma deve soprattutto far riflettere chi alla propria gara ha quest'anno rinunciato. Perché la lievitazione dei partenti è stata la caratteristica forse più appariscente della stagione. Fece eccezione il Rally di San Marino che pagò con una lieve flessione tutte le incertezze dovute all'inverno «nero», ma una volta ripreso il ritmo delle gare il «Quattro Regioni» ebbe 224 macchine partenti e il Rally delle Alpi Orientali ne ebbe 164.

Orfano della Lancia, che ha mantenuto fino in fondo la propria scelta di disertare la gara che per la sua validità europea resta esclusa ai gruppi cinque (ed anche perché i rapporti fra la Casa torinese e Stochino non sono certo idilliaci...), il Rally di San Martino si annuncia comunque con un campo di partenti qualitativamente consistente, anche a carattere multinazionale. Tutto insomma lascia prevedere che ci sarà lotta al vertice, al di là di quella che potrebbero ingaggiare fra loro i quattro equipaggi (Verini-Macaluso, Bacchelli-Scabini, Bisulli-Zanucoli e Tomiz-Mamolo) della Fiat Rally, ovviamente tutti sulle Spyder Abarth 1800.

Già in questa settimana di prove, Rohrl ha fatto vedere quali siano le sue intenzioni per la gara. Con l'Ascona gruppo due preparata da Irmscher per la squadra dei concessionari europei Opel, egli ha impressionato non poco alcuni navigatori «prestatigli» dalla squadra biancoazzurra di Arnaldo Cavallari (che lo assisterà anche in gara insieme alla Carenini Tuning di Padova).

Né la partecipazione straniera si esaurisce con Rohrl ed i vari Rack (Porsche), Humber (Escort Gr. 2), Dietmeier (BMW), Heinrich e Kaufold (Ascona), tutti più o meno abituali partenti sia a Castrozza che ad Udine. Ci saranno infatti — ed il loro dovrebbe essere un debutto ita-

liano — Herman e Tita con due Toyota, il portoghese Cortes con la Datsun 240 Z e gli spagnoli Reverter (BMW) e Borges (Porsche Carrera), come Rohrl a caccia di punti per il campionato europeo che virtualmente potrebbe già concludersi proprio a Castrozza in favore del compassato tedesco.

Aria di conclusione anche per il campionato italiano. Con un successo, Verini e Macaluso si mantenebbero al sicuro da ogni sorpresa, guadagnando con il titolo anche la possibilità di un finale di stagione garibaldino, finalmente libero da giochi di punteggi. La stessa possibilità che nel Gruppo Uno hanno presotto-Perissinot, assai vicini ad

ereditare da Bray-«Rudy» lo scettro della Turismo di serie. Soprattutto fra loro cercherà di inserirsi a Castrozza il francese Chianea (Ascona) lui per la prima volta in Italia.

Da registrare l'attesa per il debutto dell'Alfasud di Ormezzano-Carototto anch'essi molto attivi nelle prove della vigilia, come del resto Trombotto e Zanchetti che avranno l'Alfetta Gruppo Due. Questi ultimi dovranno vedersela con uno dei maggiori protagonisti degli ultimi «San Martino», alludiamo a «Chicco» svizzero che avrà la Ascona di Conrero ed i fratelli Betti con l'ex macchina di Rohrl.

Molto importante sarà la gara dei Gruppi Tre. Claudio De Eccher. Lanciatissimo nelle prime tre prove stagionali dopo il forzato forfait di Pavia ed il ritiro patito ad Udine è tornato pieno di voglia di vincere. Un successo rilancerebbe definitivamente il friulano e la sua Porsche verso il titolo, mentre un suo passo falso aprirebbe le porte ad un fine stagione incandescente.

Il percorso, soprattutto dopo la soppressione della «speciale» di Valstagna (le autorità provinciali hanno deciso di fare iniziare subito i lavori di bitumazione, vietandola così al rally) gioca a tutto favore delle potentissime Carrera e quindi di Taufer e Vudafieri (che avrà per la prima volta il modello tremila con 280 cavalli) oltre che a De Eccher. Ma non è proprio la Fulvia la macchina dei miracoli?

«PACE» con la LANCIA?

La Sottocommissione rally (che giovedì mattina si riunirà di nuovo a San Martino) ha deciso di spendere ugualmente la somma rimasta in budget, circa cinque milioni di lire, qualora venissero autorizzati a correre le restanti prove della Mitropa piloti che ne facessero richiesta. Quindi non è tutto compromesso: non avremo più una squadra, ma soltanto «azzurri» che continueranno a beneficiare dell'appoggio finanziario e organizzativo della CSAI, in caso di partecipazioni all'estero e in Italia nell'ambito della Mitropa Cup. La quale, quest'anno, si esaurirà — come previsto — con il Bavaria (fine settembre, 680 km.) in cinque prove speciali di cui tre su sterrato, all'OASCn l'ex Semperit (seconda metà di ottobre), valido pure per l'Europeo, 1000 km in due tappe, 10 prove speciali di cui due segrete in campi militari.

Sempre a San Martino è in programma per mercoledì 28 alle 18.30, una riunione del gruppo piloti rally; verrà dibattuto il solito argomento sui «privati». Nello stesso giorno all'Hotel Savoia si svolgerà una tavola rotonda sui problemi attuali e futuri dei rallies in Italia, con la partecipazione della CSAI, di organizzatori, piloti ufficiali e non, rappresentanti di case automobilistiche e di pneumatici. E' annunciato infine un viaggio di Daniele Audetto a... Canossa per chiedere personalmente scusa all'avv. Stochino per quanto, ancora recentemente, è stato pubblicato sul «Tuttosport», tra virgolette. L'attrito Lancia-Stochino nasce dalla famosa affermazione del d.s. che giustificò il forfait Lancia come ritorsione nei confronti di un organizzatore (l'avv. Stochino) di San Martino di Castrozza, che avrebbe volutamente squalificato il campione italiano Ballestrieri a Imperia nel '73 solo perché la Lancia si era dichiarata contraria alla validità mondiale del San Martino come alternativa al Sanremo.

RICONOSCETELI

dai numeri di gara

La carica dei 260

in queste ORE

1. GIRO GIOVEDI' 29

2. GIRO VENERDI 30

22.00 S. Martino di C. - 22.15 Fiera di Primiero - 22.30 Passo Cereda - 22.40 Gosaldo - 22.50 Agordo - 23.00 La Valle - 23.10 Passo Duran - 23.20 Dont - 23.35 Selva di Cadore - 23.50 Caprile - 23.55 Rocca Pietore - 24.00 Sottoguda

1. GIRO VENERDI 30

2. GIRO SABATO 31

0.10 Rifugio Fedaja - 0.30 Canazei - 0.45 Moena - 1.00 Predazzo - 1.35 Passo Rolle - 1.50 S. Martino di C. - 3.00 S. Martino di C. 3.15 Fiera di Primiero - 3.25 Passo Gobbiera - 3.30 Canal S. Bovo - 3.50 Passo Broccon - 4.10 Roa - 4.20 Ponte Serra - 4.35 Feltre - 5.00 Pederobba - 5.10 Monte Tomba - 5.35 Crespano del Grappa - 5.45 Bassano del Grappa - 5.55 Conco - 6.15 Foza - 6.20 Lazzaretti - 6.30 Marcesina - 6.35 Valmaron - 6.45 Enego - 7.00 Primolano - 7.15 S. Vito di Arsiese - 7.20 Valnevera - 7.30 Arsiese - 7.35 Tovia - 7.45 Col Perer - 8.10 Villaggio Sat - 8.15 Castelletino - 8.30 Stringo - 8.35 Spera - 8.50 Calamonte - 9.00 Passo Manghen - 9.25 Molina di Fiemme - 9.40 Cavalese - 9.50 Predazzo - 10.20 Passo Rolle - 10.30 S. Martino di C.

N. gara	1. CONCORR.	2. CONC.	AUTOVETTURA
148	FANECCO	Poli	Simca Rallye 2 1300
149	TRANSACQUA	Loss	Ford Escort 1300
150	VILLA	Contolini	Fiat 128 C. 1300
151	ZANETTE	Boschetti	Simca Rallye 1300
152	FAGGIO	Franzosi	Fiat 128 C. 1300
153	DACUS	Lombardi	Fiat 128 C. 1300
154	POLATO	De Campo	Ford Escort 1300
155	DARIN	X	NSU 1200
156	BONAMICO	Calanna	Fiat X-1/9
157	CERARDINI	Urthaler	Lancia HF 1300
158	BOMPANI	Rossi	Opel Ascona 1900
159	DUS	Augustin	Opel Ascona 1900
160	NOVARESE	Camepari	Opel Ascona 1900
161	BONAMICO	X	Opel Ascona 1900
162	" STEFI "	Rivani	Opel Ascona 1900
163	IMPERIAL	Nucelli	Opel Ascona 1900
164	DI STASI	Bortolotto	Opel Ascona 1900
165	FURLAN	Bellavere	Opel Ascona 1900
166	RIMONDI	Sartoretto	Opel Ascona 1900
167	ZANCANARO	X	Opel Ascona 1900
168	BARBANTI	Baldoccu	Opel Ascona 1900
169	BELLOSTA	Bondesan	Opel Ascona 1900
170	CASASOLA	Facchin	Opel Ascona 1900
171	FERRETTINO	Latino	Opel Ascona 1900
172	BISSOLI	Bissoli	Opel Ascona 1900
173	ISOLI	Ferramosca	Opel Ascona 1900
174	RIVAROLI	Panelli	Opel Ascona 1900
175	GIACCHETTA	X	Opel Ascona 1900
176	ACHILLI	Pelli	Opel Ascona 1900
177	PIEROBON	Gammaldi	Opel Ascona 1900
178	BAZZOLI	Liverani	Opel Ascona 1900
179	PASUTTI	X	Opel Ascona 1900
180	ZANETTI	Visconti	Opel Ascona 1900
181	MERLUZZI	Patriarca	Fiat 124 ST 1600
182	TITA	Lode	Toyota 1577
183	CECCATO	Zonta	Fiat 124 ST 1600
184	TOMCZKY	Diebald	Toyota 1566
185	TOGNANA	Gabriel	Fiat 124 S 1600
186	HEINZ	Holzhammer	Opel Ascona 1600
187	DEAN	Dean	Fiat 124 ST 1600
188	SIMONTACCHI	Buzzati	Fiat 124 ST 1600
189	SCHWEIZER	Ostmann	Opel Ascona 1600
190	PASQUALINI	X	Ford Mexico 1600
191	BIANCO	Donà	Fiat ST 1600
192	SPILLER	Mobililia	Fiat 124 1500
193	AMBIVERO	Peyrano	Daf 1150
194	CERCIELLO	Zambelli	Fiat 128 1100
195	SCALABRIN	Cinetto	Fiat 128 1100
196	SUNI	Bertillo	Fiat 128 1100
197	MICHELON	Penariol	Daf 1150
198	GIANFRANCESCO	Nicoletti	Fiat 128 1100
199	GAMBERA	Stirano	Fiat 128 1100
200	MARCONI	X	Fiat 128 1100
201	FAVRETTO	Firotto	Cooper MK2
202	GOBATO	Tomarchio	A 112 1000
203	MANCINI	Galli	Fiat 127
204	LONARDI	Tonon	Fiat 127
205	MOLO	Cecchellero	A 112
206	GRECO	De Biasi	Fiat 127
207	SMOQUINA	Bodini	Fiat 127
208	" BIVAR "	" Mat "	Fiat 127
209	CANASSIN	Scantamburlo	Fiat 127
210	TAVINO	Barbieri	Fiat 127
211	SIOLI	Gazzani	A 112 1000
212	FORTE	Buzzi	Renault 850
213	GUILLAUME	X	Simca 1300
214	CURTOL	Curtol	Fiat 128 1300
215	REBULI	Volpato	Simca 1300
216	SOLDA'	Pugnetti	Fiat 128 1300
217	BETTEGA	Baldo	Fiat 128 1300
218	PASTORELLO	Pecoraro	Simca Rally 2
219	TOFFOL	Toffol	Fiat 128 1300
220	POLO	Superstar	Simca Rally
221	VITTORELLO	Calvani	Cooper 1300
222	KOCH	Kaspar	Fiat 128 1300
223	BACCHELLA	Vesco	Fiat 128 1300
224	MULAS	X	Cooper 1300
225	FRAGOLA	Di Sergio	Simca Rally 1300
226	ESTE	Omodei	Fiat 128 1300
227	MONTACUTI	Paperini	Fiat 128 1300
228	LUCIANI	Colle	NSU 1177
229	PILLININI	Veritti	Simca Rally 1
230	NESTI	Ammassari	Simca Rally 2
231	ZALTRON	Graziani	Fiat 128 1300
232	CARUSO	Lizzi	Simca Rally 2
233	DE VIRGILIO	De Virgilio	Fiat 128 1300
234	ROSA	Gaspari	Simca Rally 2
235	DA SCHIO	Veronese	Fiat 128 1300
236	BARADEL	X	Simca Rally 2
237	BERTELLO	Cosatti	Fiat 128 1300
238	ALBERTIN	Locatelli	Simca 1300
239	CESCON	Berto	Fiat 128 SL 1300
240	CIGARINI	Govoni	Simca Rally 1300
241	MONTORSI	Maioli	Fiat 128 1300
242	TONELLO	Cecchini	Simca Rally 2
243	PATERNITI	Zanelli	Fiat 128 1100
244	BOF	Bassani	Fiat 128 1100
245	VEDU'	Balbo	Fiat 128 1100
246	VALLI	Zancope	Fiat 128 1100
247	PANDOLFI	De Buoni	Fiat 128 1100
248	SUMAN	Geminia	Fiat 128 1100
249	CAMPEIS G.	Campeis G.B.	A 112 Abarth
250	SCHREIMER	Wormdle	A 112 Abarth
251	AGAZZOTTI	X	A 112 Abarth
252	MARDOLLO	Pastori	A 112 Abarth
253	DONONI	Condini	A 112 Abarth
254	DECIO	Gobbi	A 112 Abarth
255	COMELLI	Breggion	A 112 Abarth
256	FUSARO	X	A 112 Abarth
257	BIGONI	Bigoni	Ford Escort 1000
258	CASCELLA	Ortolani	Fiat 127
259	DEL FAGBRO	X	Fiat 127
260	MENEGOTTI	Beraldo	A 112 Abarth
261	CECCHET	Licini	Fiat 127
262	NEGRI	Piovesan	A 112 Abarth
263	SPONGIA D.	Spongia L.	A 112 Abarth
264	SOLZI	Brazza	Fiat 127
265	CAVINI M.	Cavini P.	Fiat 127
266	PAGGI	De Micheli	Fiat 850 Sport

N. gara	1. CONCORR.	2. CONC.	AUTOVETTURA
1	ROHRL	Berger	(Opel Ascona 1900)
2	VERINI	Macaluso	(Fiat 124 Abarth R. 1800)
3	TROMBOTTO	Zanchetti	(Alfa R. Alfetta 1779)
4	BISULLI	Zanucoli	(Fiat 124 Abarth R. 1800)
5	BORGES	Morais	(Porsche Carrera R.S.)
6	BACCHELLI	Scabini	(Fiat 124 Abarth R. 1800)
7	RACH	Koehler	(Porsche Carrera R.S.)
8	TOMINZ	Mamolo	(Fiat 124 Abarth R. 1800)
9	PITTONI	X	(Porsche Carrera R.S.)
10	CORTESE	Amaral	(Datsun 260 Z)
11	DE ECCHER	Salvador	(Porsche Carrera R.S.)
12	BRAI	" Rudy "	(Opel Ascona 1900)
13	X	X	X
14	AMBROGETTI	Gigli	(Lancia HF 1600)
15	TAUFER	Bonelli	(Porsche Carrera R.S.)
16	TACCHINI	Simoni	(Fiat 124 Abarth 1800)
17	X	X	X
18	SVIZZERO	Braito	(Opel Conrero 2000)
19	POLESE	X	(Renault Alpine 1800)
20	DALL'AVA	Maiga	(Lancia HF 1600)
21	" BANCOR "	Cartotto	(Alfa Sud 1186)
22	PRESOTTO	Perissinot	(Opel Ascona 1900)
23	BOSSETTI	Ulivi	(Lancia Beta 1800)
24	REVERTER	Reverter	(BMW 2002 T II)
25	CECCATO	Zami	(Fiat 124 ST 1600)
26	JURGEN	Bernhard	(Opel Ascona 1600)
27	DE ANGELIS	Guizzardi	(Lancia HF 1600)
28	SONDA	Schirato	(Fiat X-1/9)
29	CARELLO	Roasenda	(Lancia Beta 1800)
30	WINFRIED	Christa	(Porsche Carrera R.S.)
31	FAGNOLA	Novarese	(Opel Ascona 1900)
32	BAUCE	Calore	(Opel Ascona 1900)
33	BIASUZZI	Gasparoli	(Lancia HF 1600)
34	HEISLER	Nolscher	(Opel Ascona 1900)
35	MONTALDO	Pozzi	(Lancia HF 1600)
36	DIETMAYER	Boruta	(BMW 2002 T II)
37	BAGGIO	Cecchetto	(Fiat 124 Abarth 1800)
38	CAMBIAGI	Liprandi	(Opel Ascona 1900)
39	BARON	Santi	(Lancia HF 1600)
40	CASAROTTO	Serafini	(Lancia HF 1600)
41	HOUEL	Goasdoue	(Renault Gordini R. 12)
42	TABANELLI	Capra	(Opel Ascona 1900)
43	LIVIERO	Cernigai	(Porsche Carrera 3000)
44	VUDAFIERI	Bonaga	(Porsche Carrera R.S.)
45	BIANCHI	Cislaghi	(Porsche Carrera R.S.)
46	PIANEZZOLA	Monegato	(Fiat 124 Abarth 1800)
47	GALOTTO	Auteri	(Fiat 124 Abarth 1800)
48	CEMIN	Noclet	(Fiat 124 S. 1600)
49	BOSCHIERI	" Luke "	(Fiat 124 Abarth)
50	COLOMBO	Bersioni	(Fiat 124 Abarth)
51	BAZZOCCHI	Pelliccioni	(Fiat 124 Abarth 1900)
52	ROCCA	Alessandri	(Fiat 124 S. 1600)
53	GENZONE	Tardini	(Fiat 124 Abarth)
54	GREGORI	Cecchellero	(Fiat 124 Abarth)
55	GIANELLO	Robato	(Renault Alpine 1800)
56	PIASETTI	Biasia	(Fiat 124 Abarth 1800)
57	STAGNANI	Scalioli	(Lancia HF 1600)
58	SALA	Facchinelli	(Lancia HF 1600)
59	GRASCOUVICH	Molon	(Lancia HF 1600)
60	URBAN	Rainis	(Lancia HF 1600)
61	MARIN	Tauer	(Lancia HF 1600)
62	SCIBETTA	Mastrollini	(Fulvia HF 1584)
63	CIPRIANI	Masi	(Fulvia 1300)
63	TOGNETTI	D'Inca	(Lancia HF 1600)
65	CASATI	Pontiggia	(Lancia HF 1600)
66	" PIERO "	Comotti	(Renault Alpine 1600)
67	PONTI	Bonenti	(Lancia HF 1600)
68	VICENTINI	Collinassi	(Fulvia HF 1600)
69	NOCENTINI	Donati	(Lancia HF 1600)
70	CAMBIAGHI	Lurani	(Fiat 124 S. 1600)
71	MERLIN	Serchi	(Lancia HF 1600)
72	FERRO	Barengo	(Fulvia HF 1600)
73	CAPOZZA	D'Amico	(Lancia HF 1600)
74	BETTI	Betti	(Opel Ascona 1900)
75	BRAMINO	Tesio	(Opel Ascona 1900)
76	BENELLI	Sansovini	(Opel Ascona 1900)
77	ORLANDI	Restelli	(Opel Ascona 1900)
78	BOCCA	Illicher	(Opel Ascona 1900)
79	TORMENE	Degan	(Opel Ascona 1900)
80	FILIPPI	Maffei	(Opel Ascona 1900)
81	CHIANEA	Chianea	(Opel Ascona 1900)
82	ZAVAN	Pilon	(Opel Ascona 1900)
83	RIGONI	Raghes	(Renault 1600)
84	" GIGI "	Tisso	(Opel Ascona 1900)
85	GALLES	Montagna	(Fiat 125 S.)
86	SGAZZETTA	Roggia	(Alfetta 1679)
87	BATTISTONI	Cappellini	(Opel Ascona 1900)
88	CODIFERRO	De Rizzo	(Fiat 125)
89	CUMINI	Pontoni	(Mercedes)
90	JESSI	Fantin	(Opel Ascona 1900)
91	FIORAVANTI	Cimolai	(Opel Ascona 1900)
92	CAVICCHIOLO	X	(Opel Ascona 1900)
93	CALORE	Visentin	(Renault Gordini 1600)
94	STEINWENDER	Schrek	(Fiat 124 ST 1600)
95	MIAZZO	Bortolami	(Fiat 125 S.)
96	FESSL	Micheli	(Fiat 124 1600)
97	CAPPELLO	Fante	(Fiat 124 ST 1600)
98	HABERL	Eggenberger	(Fiat 124 ST 1600)
99	DE FANTI	Nicolin	(Fiat 125)
100	BALDANO	X	X
101	X	X	(Fiat 124 ST 1600)
102	SISTO	Ghezzi	(Renault Gordini 1600)
103	PUSNIK	X	(Renault Gordini 1600)
104	BORTOLOTTI	Bicci	(Ford Escort 1600)
105	TORRIANI	X	(Fiat 124 Abarth 1800)
106	BORSETTO	Paccagnella	(Fiat 124 Abarth 1800)
107	ICCU DRAC	Defendenti	(Porsche Carrera)
108	MATTIAZZO	Laschi	(Fiat 124 Abarth 1800)
109	ZANROSSO	Zaltrom	(Fiat 124 Abarth 1756)
110	MOTTA	Zizzotto	(Fiat 124 Abarth 1756)
111	CAPPELLO	Rigo	(Fiat 124 Abarth 1800)
112	SBABO	Antonello	(Fiat 124 Abarth 1756)
113	PARRINI	Detofoli	(Fiat 124 Abarth 1800)
114	ZUEG	Comploi	(Fiat 124 Abarth 1800)
115	GOBERT	Pasquier	(Fiat 124 SP. 1600)
116	TORCHIO	Piacenza	(Fiat 124 Abarth 1800)
117	BRAMBILLA	X	(Lancia HF 1600)
118	DEL PRETE	X	(Lancia HF 1600)

N. gara	1. CONCORR.	2. CONC.	AUTOVETTURA
119	MARTINELLI	Nahmias	(Lancia HF 1600)
120	DE BESI	X	(Lancia HF 1600)
121	MAGNANI	Valentino	Lancia HF 1600
122	BRION	Stuani	Lancia HF 1600
123	" ROBIM "	Turetta	Lancia HF 1600
124	GARDAVOT	" Ynad "	R. Alpine 1600
125	SPARPAGLIONE	Fei	Lancia HF 1600
126	ALBANO	Tof	Lancia HF 1600
127	NELSON	X	Lancia HF 1600
128	MICHELI	Hylpon	Lancia HF 1600
129	MARINI	Boco	Lancia HF 1600
130	OSTINELLI	Vitali	Lancia HF 1600
131	AIROLDI	Orengo	Lancia HF 1600
132	ADAMI	Guaia	Lancia HF 1600
133	BERNERI	Bovio	Fiat 128 SC 1300
134	BAGGIO	Missaglia	Fiat 128 SL 1300
135	DE CARLI	Perisutti	Simca R.2 1300
136	HUMPERT	Wurmanstaetter	Ford Escort 1300
137	FLING	X	Simca Rally 1300
138	BORSOI	X	Simca Rally 1300
139	RAIMONDI	Vistarini	Citroen GS 1200
140	PANTALEONI	Repetto	Fiat 128 C 1300
141	ROSSI	Smali	Alfa GTJ 1300
142	STRANO	Calandri	Volkswagen 1300
143	CASSARINI M.	Cassarini D.	Fiat 128 c. 1300
144	ROSSATO	Simionato	Ford Escort 1300
145	MADARNO	Rossolen	Fiat 128 C. 1300
146	SIGNORINI	Borghini	Mini Cooper
147	ZORDAN	Della Benetta	Fiat 128 C. 1300

Un pilota « misterioso » 1. in stock

EMPOLI - Sul circuito di Marcignana a Empoli nuovo appuntamento stock, con la 1. Coppa Maglificio Annasprint, valevole per il trofeo nazionale Stock Car 74 organizzato dalla F.I.S.CAR. La gara, vinta da « Charlie Ontario », pseudonimo dietro il quale si cela un noto pilota toscano, ha visto schierato alla partenza un folto gruppo di concorrenti, autentici pionieri di questo sport. La combattutissima gara si è disputata in due batterie. Ecco le classifiche:

STOCK CAR - 1. batteria: 1. Salvatore Dimitrio; 2. Stefani; 3. Banti; 4. Degli Innocenti; 5. Cavicchioli; 6. Forcari.

2. batteria: 1. « Charlie Ontario »; 2. Giorgio Albera; 3. Meschiarì; 4. Leporatti; 5. Secchioni; 6. Morandini; 7. Ribaldi.

Finale: 1. « Charlie Ontario »; 2. Giorgio Meschiarì; 3. Giorgio Albera; 4. Salvatore Demetrio; 5. Stefani; 6. Banti; 7. Zanoni.

Si è poi svolta una gara di SUPER STOCK CAR, con questo risultato: 1. Giorgio Fangareggi; 2. R. Breviglieri; 3. E. Puviani; 4. C. Albertini. La prossima gara si svolgerà domenica 1 settembre alle 16,30.



Sul podio, il vincitore Franco Sabattini innalza il suo bel trofeo. Accanto il 2. e il 3. Groen e Ruchat

Franco SABATTINI europeo a MODENA Bloccato da una candela il radiomodello col « variomatic »

CAMPIONATO EUROPEO MODELLI IN SCALA 1/8 RADIOMANDATI - S. Damaso (Modena)
CLASSIFICA F. 1

1. Sabattini Franco (UOP Shadow) 108 giri in 30 minuti; 2. Groen Henk (Surtees) 106; 3. Ruchat (Tyrrell) 75; 4. Tony Ron (McLaren) 48; 5. Mares 21; 6. Stefani (Tyrrell) 7.

Per la FINALE dal settimo al dodicesimo posto questa è la CLASSIFICA:

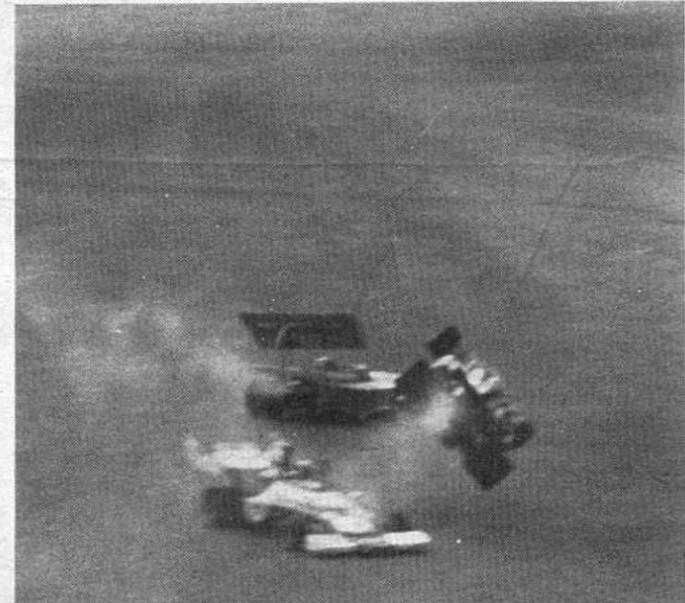
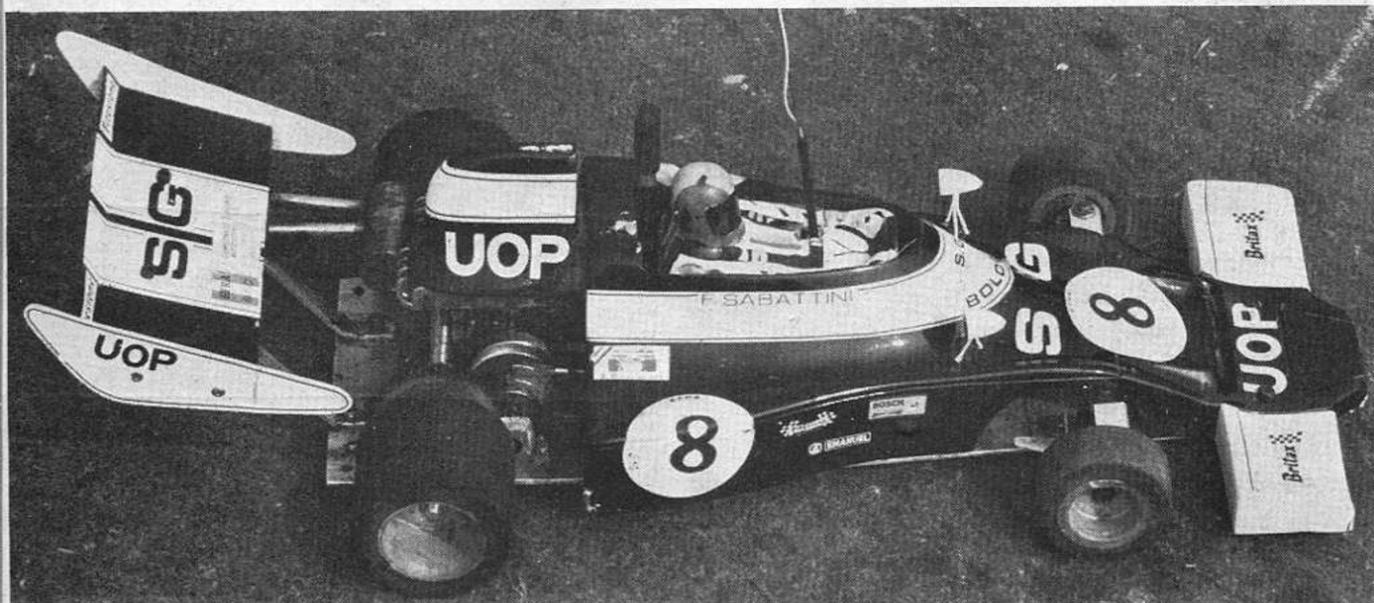
7. Bernasconi 57 giri in 15 minuti; 8. Merlotti 55 giri; 9. Domanin 54 giri; 10. Ornon 50 giri; 11. Schimdt 48 giri.

CLASSIFICA CAT. SPORT

1. Merlotti Nevio (McLaren) 110 giri in 30 minuti; 2. Catoni Adalberto (Porsche Can Am) 109 giri; 3. Mares Massé (Porsche Can Am) 95 giri; 4. Tony Ron (McLaren Can Am) 82 giri; 5. Wink Heinz (Porsche Can Am) 70 giri; 6. Sabattini Franco (Porsche Can Am) 35 giri.

Per la FINALE dal settimo al dodicesimo posto questa è la CLASSIFICA:

7. Schmidt (VDS) 55 giri in 15 minuti; 8. Ruchat (Ferrari 312) 51 giri; 9. Negrini (Porsche Can Am) 47 giri; 10. Groen (VDS) 44 giri; 11. Martin (Porsche Can Am) 41 giri; 12. Bervoets (McLaren) 9 giri.



A sinistra, la bella riproduzione della UOP-Shadow di F. 1 campione d'Europa con Sabattini. A destra, un incidente

Sempre più numerosi i piloti di AUTOCROSS

S. MARTINO FERR. - La quinta prova del campionato italiano di autocross, favorita da una giornata splendida, ha attirato sulla pista di S. Martino 80 concorrenti ed un pubblico straripante. Le gare hanno tenuto fede alle premesse risultanti dalle prove, anche se qualche scorrettezza e qualche reclamo ha lasciato in sospeso la classifica della classe quarta. Oltre ai vincitori di classe, è doveroso segnalare le prove di Loris Brazzarro (comunque vincitore) e di Osvaldo Fontanile fermato dalla troppa veemenza quando ormai comandava la gara.

II TROFEO LLOYD ADRIATICO

5. prova campionato autocross

Le classifiche

Classe 1. fino a 905 cc - 1. Franco Negro (DKW 850); 2. Tuis (DKW 850); 3. Maccarinelli (Fiat 500); 4. Tosi (Mini Minor); 5. Iseppi (Fiat 850); 6. Gamberini (Fiat 850); 7. Pintossi (Fiat 500); 8. Balboni (Renault).

Classe 2. fino a 1300 cc - 1. Mario Bergomi (Fiat 128); 2. Zocca (Fiat 500 DKW); 3. Lolli (Fiat 128); 4. Guaitolini (Fiat 128); 5. Raimondi (NSU); 6. Negro (DKW 850); 7. Zappaterra (Prinz). Il concorrente G. Carlo Firenze giunto terzo è stato tolto dalla classifica per infrazione all'art. 93 del R.N.S.

Classe 3. fino a 1600 cc - 1. Giuseppe Bellina (VW 1300); 2. Debbi (Lancia HF); 3. Bresciani (Primula); 4. Paroli (VW 1600); 5. Bugatti (NSU tt); 6. Raimondi (NSU); 7. Beccati (Fiat 850); 8. Giacomelli (Primula).

Classe 4. oltre 1600 cc - 1. Loris Brazzarro (VW Porsche). La restante classifica è subjudice per reclami pendenti.

Classe 5. prototipi - 1. Domenico Aldini; 2. Nason; 3. Loro; 4. Caputo (retrocesso per scorrettezze dal terzo posto); 5. Valfredini; 6. Manfredini; 7. Fontanili; 8. Fanetti.

S. Damaso (Modena) . FRANCO SABATTINI come... Clay Regazzoni, solamente che il vincitore del primo campionato Europeo per modelli radiocomandati guidava una UOP-Shadow invece che una Ferrari... Disputatosi sulla pista S. Anna alle porte di Modena, il campionato Europeo ha visto impegnate sette nazioni (Italia, Svizzera, Olanda, Francia, Germania, Svezia e Austria) con 65 partecipanti nelle due specialità ammesse al campionato Europeo, la categoria Sport e la F. 1. La prima giornata è stata dedicata alla categoria sport, con oltre 36 partecipanti, che nella mattinata si sono dati battaglia sulla pista che misura 147 metri, per essere ammessi nella rosa dei dodici finalisti che nel pomeriggio si sono disputati il titolo Europeo.

Le finali della categoria sport erano imperniate su due gare per la conquista del titolo dal primo al sesto posto, con i sei migliori in assoluto, mentre gli altri sei si sarebbero disputati le piazze dal settimo al dodicesimo posto.

La finale dal settimo al dodicesimo posto, disputata sulla lunghezza di quindici minuti, è stata appannaggio di SCHMIDT con la VDS che ha compiuto nel tempo a disposizione 55 giri davanti a RUCHAT, NEGRINI, GROEN, MARTIN e BERWETS nell'ordine.

La finale è stata incandescente; sulla distanza di 30 minuti i più forti conduttori Europei si sono dati battaglia per il titolo assoluto. Sembrava facile per l'Italia, con quattro finalisti contro un olandese e un tedesco. E' stato però l'olandese Tony Ron l'eroe della giornata, con

una macchina rivoluzionaria che utilizzava un sistema di trasmissione variomatic come sulla DAF, (e alcune raffinatezze tecniche come barre di torsione e stabilizzatrici), a fare il bello e il cattivo tempo.

Nettamente il più veloce sia in rettilineo che nelle curve, Ron aveva distaccato tutti e la squadra italiana era in difficoltà davanti allo strapotere dell'olandese. Pur comportandosi bene in particolar modo Merlotti e Catoni, dopo che un guasto alla radio (interferenze con l'olandese?) aveva messo fuori gara per il titolo Sabattini. Ma la supremazia di Ron non si è tradotta con una vittoria per un banalissimo imbrattamento di una candela, che ha costretto la macchina a diverse soste ai box. Ne ha approfittato l'equipe italiana che autrice di una bella gara, ha vinto con Merlotti, davanti a Catoni e a Mares, rinvenuto bene nel finale ad ottenere il terzo posto.

Alla fine i tre italiani sul podio hanno voluto vicino a loro Ron che è stato il vincitore morale, anche se all'inizio della gara con gli animi surriscaldati, c'erano state alcune scaramucce ai box con alcuni meccanici che avevano impugnato dei martelli contro altri, rei di aver fermato con un piede una macchina avversaria in pista. Ma poi tutto è finito per il meglio...

Tre italiani contro due olandesi e tolo Europeo della categoria F. 1. Prima, sulla distanza di 15 minuti, la finale dal settimo al dodicesimo, la finale dal settimo al dodicesimo aveva visto la supremazia di Bernasconi davanti a Merlotti e Domanin nell'ordine.

La finale per il titolo è interessantissima. Ma subito uno dei favoriti, Ron, con una McLaren con il solito sistema di trasmissione Variomatic della DAF, spegne il motore al via e perde due giri, una candela difettosa sarà il suo calvario.

Subito in testa Sabattini con la UOP Shadow, che guida indisturbato perché molti concorrenti si sono eliminati o per uscite di strada o per rotture di motore come è il caso di Stefani che si ferma definitivamente dopo sette giri.

Un volo della vettura di Sabattini, che perde un pezzo di gomma e l'alettone per il tamponamento di un concorrente fa fermare (e tremare) l'italiano. Infatti la sosta si prolunga e passa in testa Groen che accumula un bel vantaggio. Ma anche lui si dovrà fermare per un guasto e per far benzina, ripartono assieme le due macchine mattatrici di questa finale.

Gli ultimi 10 minuti sono allo spasimo. Sabattini da campione recupera metro su metro sull'avversario, fino a superarlo per ben due volte fra l'incitamento delle oltre mille persone presenti ai bordi della minipista. Alla fine vincerà con largo merito davanti a Groen Ruchat e Ron.

Con questa vittoria l'Italia si porta a casa tutto, i due titoli Europei individuali e quello a squadre. La nostra squadra era composta da Sabattini (Campione Europeo cat. F. 1), Merlotti (campione Europeo cat. Sport), Bernasconi, Mares, Domanin, Garofali, Mattioli, Catoni, Chierici Negrini.

TRA QUESTI PILOTI la sfida europea

ROMA - Ecco come annunciate la squadre nazionali che prenderanno parte ai campionati europei di Fano:

GERMANIA: 1 Brandhofer, 2 Hetschel, 3 Brueckner, 4 Zvelbar.
AUSTRIA: 5 Zoserl, 6 Urhofer, 7. Bleyler, 8 Kortzen.
BELGIO: 8 Goldstein, 10 Lemmens, 11 Wouters, 12 Croonen.
DANIMARCA: 13 Hansen, 14 Gyning, 15 Raben, 16 Skousen.
FRANCIA: 17 Bousquet, 18 Lesgourgues, 19 Galloirs, 20 Prost.
GRAN BRETAGNA: 25 Fullerton, 26 Pyne, 27 Allen, 28 Burgess.
ITALIA: 29 Gorini, 30 Necchi, 31 Patrese, 32 Cheever.

LE PROSSIME GARE 31 agosto, PISTA

DEL MARE - Fano - Campionato d'Europa - Fase eliminatoria cl. 100 cc; 1 settembre, **PISTA DEL MARE - Fano -** Campionato d'Europa - Finali cl. 100 cc; 1. Trofeo Junior d'Europa - Cl. 100 cc; Gara Internazionale - cl. 125 cc; 1, **PISTA MILLE MIGLIA, Brescia -** Naz. cl. 100 e 125 cc; 1, **AUTODROMO MAGIONE -** Formula 4 - K250 - Prova Campionato Italiano; 1, **GARA IN SALITA BUONCONVENTO - MONTALCINO KM 6 -** Naz. cl. 100 e 125 cc; 8, **CIRCUITO DI VINCI -** Naz. cl. 100 e 125 cc; 8, **PISTA S. PANCRAZIO -** Parma - Naz. cl. 100 e 125 cc; 8, **PISTA GIUNTI -** Falena Lido - Naz. cl. 100 e 125 cc; 8, **CIRCUITO DI MOTTA DI LIVENZA -** Treviso



Karting linea giovane a FANO

NORVEGIA: 37 Andersen, 38 Johansen, 39 Fjeld, 40 Svendsen.
OLANDA: 41 de Bruyn, 42 Jos Kwak, 43 Van Gaalen, 44 Grindt.
SVIZZERA: 49 Hagenbuch, 50 Wepfer, 51 Gysin, 52 Bruggisser.
SVEZIA: 53 Larsson, 54 Brixland, 55 Forsman, 56 Jarefall.
PORTOGALLO: 65 Stokes, 66 Botelho, 67 D'Avila, 68 Figueiredo.

ROMA - Dal 30 agosto al 1. settembre Fano assurge al titolo di capitale europea del karting. E' in programma, infatti, l'ultima prova del Campionato Europeo a Squadre con Italia, Germania, Gran Bretagna e Austria racchiuse in una scatola cinese dalla quale dovrà uscire la squadra Campione 1974. Comunque sono tre i motivi che polarizzano l'attenzione degli sportivi su Fano: il primo perché non vi sarebbe stata scatola cinese se la nostra formazione non fosse stata avversata da circostanze tecniche negative a Nivelles ea Thiverval; il secondo perché è in programma il 1. Trofeo Junior d'Europa per giovani che non abbiano superato gli anni

Il senatore ribelle vince a LISBONA

LISBONA - Dire di Nandino Beggio, uno dei piloti promosso « senatore » quando doveva, giovanissimo, chiedere ancora molto al suo agonismo fa indubbiamente tenerezza. La legge fu dura ed anche Beggio dovette sottostare ai rigori. Dei senatori è l'unico che dopo tanti anni (quattro per la precisione) non appena vi è stato un spiraglio per inserirsi nell'attività, vi si è tuffato. Naturalmente con alterne vicende fatte di qualche soddisfazione e di molte delusioni.

Adesso è andato a trovarsi una vittoria in Portogallo e precisamente sulla pista dell'Estoril a Lisbona, dove un nucleo di nostri piloti con altri stranieri è andato a ferragosto a provare telai e motori in vista dei prossimi mondiali di karting. E', sì, una vittoria di ferragosto, ma pur sempre bella se riportata su un clan d'indiscusso valore, quali i nostri Patrese, Cheever e Fullerton, il più rappresentativo degli stranieri presenti. Era del clan anche Felice Rovelli, neo campione d'Europa che non ha voluto perder tempo per iniziare il suo curriculum al vertice dei valori. Non ha perduto il tempo intanto Rovelli, se alla sua prima uscita si è inserito tanto onorevolmente al quarto posto. Naturalmente contro un Beggio da « canto del cigno » non c'è stato nulla da fare anche perché il lissonese era tutto proteso a cancellare l'amara delusione della pista Romea.

LA CLASSIFICA

1. Beggio; 2. Patrese; 3. Cheever; 4. Rovelli; 5. Fullerton.

Notturna a Reggio con altalene e BIANCHI matador

REGGIO E. - Tutto pepe la notturna karting sulla Pista Tricolore, un complesso che va inserendosi con sempre più decisione e successo nel contesto sportivo karting del nord Italia.

Bianchi e Boldrin sono stati gli alfiere della classe 100 2. categoria riportando la vittoria nelle due batterie. Ha vinto però Bianchi, che già nella prima delle batterie, quella vinta da Boldrin, aveva riportato un netto secondo posto, mentre Boldrin nella seconda è rimasto in avaria. In seconda posizione pertanto è finito Gianniberti, che ancora non trova il suo solito ritmo.

L'eterno Mauro Villa è ancora il vincitore a mani basse su Incerto, Mellaro e su una muta di piloti in fila indiana, della terza categoria. Una gara che si è fatto seguire per il susseguirsi di cambi di posizione sia alle spalle del vincitore che nel centro della classifica tanto è stato l'accanimento agonistico di tutti indistintamente.

Corradini e Zullo invece nella 125 2. categoria, hanno lottato fianco a fianco nella prima batteria conclusasi con la vittoria di Cor-

radini ed il fermo di Zullo, mentre questi si è riscattato nella seconda delle batterie vincendola in modo brillante su Corradini. Vittoria finale però per quest'ultimo per somma di punti. Barilli, Pavesi e Cavecchi, tre leoni alle prese nella 1. categoria della classe con cambio. L'ha spuntata per un soffio Barilli su Pavesi, mentre nel finale si era disunito Cavecchi arrivato così in leggero ritardo.

LE CLASSIFICHE

Finale 125 cc 1. categ.: 1. Barilli; 2. Pavesi; 3. Cavecchi; 4. Novoli; 5. Mazzola.

Cl. 125 - 2. categ.: 1. Corradini; 2. Zullo; 3. Rivari; 4. Comini; 5. Gori.

Cl. 100 - 3. categ.: 1. Villa; 2. Incerto; 3. Melloro; 4. Diviva; 5. Facchini.

Scatenato GIUGGIOLI e MONTI rompe una sospensione

MONTICELLO - Monticello Amiata, un altro dei circuiti cittadini della Toscana, alla riscossa sportiva eppertanto alla ribalta. Di scena questa volta il gruppo dei piloti di Castiglione della Pescaia e tutto benino perché l'ambiente grossetano lascia poco o nulla alle solite voci di qualche dissidente per natura.

Beligni, su Giuggioli e Bonavita, ha riortato in bellezza la classe 100 seconda categoria, senza alcun problema una volta risolto quello iniziale di portarsi in testa sin dalla partenza. Pieruccini invece nella terza categoria della stessa classe, è andato in testa nella seconda tornata superando Piccirilli. Le posizioni sino all'arrivo sono rimaste così con Bandinelli in terza posizione.

Nella classe 125 2. categoria, Giuggioli che vorremmo per un solo attimo taciturno, si è rifatto vincendo in bellezza un agara tiratissima su un avversario di gran valore qual è Zullo. Non vi è stato nulla da fare contro un Giuggioli veramente scatenato. A seguito dei due protagonisti Salvati e Lastrini. Florio Monti nella prima categoria in giornata di grazia, è riuscito a rompere la statica supremazia di Picchioni nelle gare toscane, mentre Vannetti è il vincitore solitario della prima categoria della 100.

Cl. 100 - 3. categ.: 1. Beligni; 2. Giuggioli; 3. Binavita; 4. Baldi; 5. Beligni.

Cl. 100 - 3. categ.: 1. Pieruccini; 2. Piccirilli; 3. Bandinelli; 4. Medaglini; 5. Macchetti.

Cl. 125 - 2. categ.: 1. Giuggioli; 2. Zullo; 3. Salvi; 4. Lastrini; 5. Bini.

Cl. 125 - 1. categ.: 1. Monti; 2. Picchioni.

Chiude PERGUSA i siciliani K nel Palermitano

PERGUSA - La Scuderia Enna Corse, che ha tenuto in vita il settore karting in Sicilia, ha concluso, come tradizione vuole, la stagione agonistica sulla pista di Pergusa, che

ritorna così scenario per l'automobile. Intanto la Sicilia vivrà di diversi circuiti nel palermitano e, subito dopo, un respiro a pieni polmoni avrà il karting isolano con l'inaugurazione della pista di Marineo in quel di Palermo.

Nella gara conclusiva la solita doppietta vittoriosa di Vito De Bellis nella classe 100 e 125 cc. prima categoria. Nella 100 gli sono stati validi antagonisti Aldo Scionti e Salvatore Lastrino, che hanno fatto corsa a sé per la seconda piazza, mentre nella 125 solo Antonio Beninati è riuscito ad infastidire il tarantino. Nella seconda categoria della 125 scontata la vittoria di De Pasquale su un lotto di piloti di pari valore agonistico, come Iarrera, Pizzo e Zida, ma nettamente inferiori come mezzi.

Giuseppe Santangelo e Giovanni Leotta, rispettivamente nella terza e seconda categoria, non hanno avuto problemi per la vittoria: il primo su un distanziato Salomone per avarie, ed il secondo su Amoroso ancora acerbo per gare di un certo livello.

Cl. 100 - 3. categ.: 1. Santangelo; 2. Salomone; 3. Cucè.

Cl. 100 - 2. categ.: 1. Leotta; 2. Amoroso; 3. Linora.

Cl. 100 - 1. categ.: 1. De Bellis; 2. Scionti; 3. Lastrino; 4. Parrinello; 5. Imperato.

Cl. 125 - 1. categ.: 1. De Bellis; 2. Beninati; 3. Verrillo; 4. Scionti.

Cl. 125 - 2. categ.: 1. De Pasquale; 2. Iarrera; 3. Pizzo; 4. Zida; 5. Saporita.

Sfida Romagna BRESSAN ad alta media

RAVENNA - Le gare di contorno a quelle del Campionato Scuderie e Marche disputatesi sulla Pista Romea, hanno dato modo a Roberto De Angelis nella classe 100 terza categoria, di che consolarsi considerato che nella prova titolata, scontratosi con il mattatore della stagione, Corrado Fabi, nulla ha potuto. Il romano ha vinto in modo facile su Cavallari e Bandinelli, portando a termine una gara che nulla aveva riservato se non un accenno di quello per la conquista della seconda posizione andata poi al torinese Cavallari.

Di ben altro stampo la gara della 125 2. categoria, che ha visto alla partenza un lotto di quotati piloti, romagnoli in modo particolare. Ha vinto, con una media altissima Bressan, concludendo un'alterna vicenda protrattasi per tutto l'arco della gara, su Frattini e Venturi rimasti poi a contendersi la poltrona d'onore.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 3. categ.: 1. De Angelis R.; 2. Cavallari; 3. Bandinelli; 4. Natalone; 5. Peruzzetto; 6. De Min; 7. Gallerani; 8. Muti 9. Lancieri; 10. Zampieri.

Cl. 125 - 2. categ.: 1. Bressan; 2. Frattini; 3. Venturi; 4. Ravaglia; 5. Rossi; 6. Brunelli; 7. Zampieri; 8. Berlati; 9. Lancieri.

20. E' un motivo che il «clan italiano della gioventù» sottopone polemicamente ai reggitori del karting europeo in pieno contrasto con la politica del vecchiezza sinora da questi perseguita, con la speranza di smuovere le acque; il terzo perché vi sarà la riunione della CIK per una prima presa di contatto onde esaminare le risultanze del '74 ed alla luce di queste prospettare un nuovo corso per il 1975. E' forse uno degli ultimi appuntamenti della CIK per rimuovere dalle fondamenta la politica finora attuata. Il karting ha bisogno di nuove idee, è uno sport di giovani e per i giovani. Ha bisogno di una decisiva sterzata tutta indirizzata a questa politica, perché non è più possibile seguire il metro delle nazioni dove lo sport del karting è soltanto un miraggio, a detrimento di quelle dove invece è una magnifica realtà. Non intendiamo suggerire nulla a nessuno, ma l'esperienza ci dice che per dare al karting nuova linfa e vitalità occorre:

1 creare un Campionato d'Europa individuale per piloti fino a 20 anni;

2 fare che al Campionato d'Europa a squadre possano partecipare più squadre nazionali, magari includendo anche squadre regionali;

3 rendere libero a tutti i piloti il Campionato del Mondo, o almeno allargare a 12 il numero dei rappresentanti di ciascuna nazione, senza alcuna distinzione fra i piloti direttamente finalisti e gli altri;

4 creare un campionato Scuderie e Marche su scala europea, riservato a formazioni ufficiali senza alcun vincolo potendo in tal modo le squadre essere formate da piloti di varie nazionalità;

5 formare una STOCK su scala europea con kart monomarca, impegnando le classi costruttrici ad un programma industriale, finanziario ed economico a largo respiro;

6 istituire una lista di piloti — gli anziani e più carichi di allora — classificati CIK (a somiglianza di quelli FIA dell'automobile) ai quali riservare una attività professionale e gare ad altissimo livello.

Questo per quanto riguarda la classe 100. Ma c'è ancora la classe 125, sinora la cenerentola degli interessi della CIK, mentre da sola la classe con cambio va imponendosi anche all'attenzione dei più distratti.

Abbiamo detto all'inizio che quello di Fano è uno degli ultimi appuntamenti della CIK per dare un senso alla sua esistenza perché iniziative su vasta scala si stanno muovendo per avviare lo sport del kart per la giusta strada. Nessuno si allarmi non si desidera strappare poltrone a nessuno.