

LEGGETE SUBITO

GUIDA a Monza

DA PAGINA 4

- ANATOMIA dello SCHIERAMENTO
- Qualifichiamoci per il G.P. d'ITALIA
- Un articolo di REGAZZONI
- MONDIALE '74 STORY
- 52 anni di macchine e PILOTI a MONZA
- Cambiate così le F. 1 nel 1974
- CLAY batte il record di NIKI
- VADEMECUM per la corsa

37 DOMENICA SPRINT

53 KARTING

54 TUTTE SPRINT

56 POSTA ESPRESSO

67 MARKET AUTO

● Dopo la gamba ingessata di Tino, anche Vittorio Brambilla ha voluto pareggiare col fratello il conto dell'infortunio in massimo. Trascorre la vigilia del GP d'Italia con 3 punti di sutura sotto l'occhio e contusioni varie. Ah, queste « notti brave » di Monza...

● Pare che Clay Regazzoni abbia borbottato, dopo aver letto l'indiscrezione del sottoscritto sulle voci del suo possibile ritiro a fine '74, specie se vince il mondiale: « Sì, e poi come passo le mie giornate se non corro? A Maranello non sono ancora andato per rinnovare il contratto perché non avevo tempo. E poi dovremo fare bene i conti... ».

● Niki Lauda non avrebbe dovuto essere a Monza per il test di collaudo della scorsa settimana pre-G.P. d'Italia. Tanto è vero che la F. 1 portata era una sola e con il sediolino di Regazzoni. Ma Niki, con la scusa di venire in Italia per ritirare la sua nuova Ferrari, ha fatto la sua capatina in autodromo, riuscendo così a provare anche lui approfittando del disturbo di stomaco accusato da Clay la mattina di mercoledì, « avvelenato » dalla frutta di Sante Ghedini.

BOLLato l'errore

● Il Ministero delle Finanze si è meravigliato che gli evasori del bollo di circolazione risultino sempre più numerosi, con una perdita per l'Erario di molti miliardi. Il sistema è quello scoperto in occasione dei versamenti « Una tantum »: vaglia postali per poche decine di lire, che poi venivano abilmente corrette in migliaia sulla ricevuta del bollettino. Con chi se la prendono? A parte che gli automobilisti evidentemente ormai considerano un sopruso pagare bolli di circolazione, mentre è sempre più diventato difficile circolare (quando non l'hanno proibito!), posteggiare, trovare accesso nei centri urbani ecc. E poi hanno voluto o no suddividere la riscossione della tassa di circolazione tra Poste e Automobile Club? Perlomeno sui bolli dell'ACI quelle alterazioni non erano possibili!

● Curioso, anche il fatto che, mentre tutti i giornali sono stati puntuali nel riferire, il giovedì mattina, del record di NIKI in 1'33"9, evitando accuratamente anche di accennare all'insabbiata in parabolica, il venerdì mattina nessuno ha riportato che Clay aveva fatto meglio del partner in 1'33"6 e gli hanno semplicemente accreditato il tempo di due secondi in più effettuato a pieno carico di carburante.

● Si dice ci sia una super Gran Turismo che prende facilmente fuoco, tanto che qualcuno avrebbe proposto di cambiarne il nome (per scaramanzia) in V.V.F.F.

● « Allora Clay, preparati: adesso chiediamo a Chinetti il Dino 308 preparato per le Mans e facciamo insieme il Giro d'Italia », avrebbe detto Luca Montezemolo a Clay Regazzoni.

● Anche Arturo Merzario (forse a caccia di punti per riconfermarsi Campione d'Italia assoluto '74) pensa al Giro d'Italia. Da tempo era stato contattato da Ligier, ma adesso si è fatta avanti di nuovo anche la Lancia per la Stratos.

Un PREMIO a chi scova il « PREMIO »

● A pag. 5 del regolamento del G.P. d'Italia '74 figura la dizione: « ... la corsa sarà valida per il premio annuale per i costruttori italiani di F. 1, secondo il regolamento CSAI... ». Abbiamo cercato il regolamento di questo (fantomatico) Premio Costruttori F. 1 nei famosi mini-libretti Annuari CSAI. Nel '73, come ricorderete, già non c'era. Poi si seppe (dopo una richiesta precisa di Ferrari, che aveva letto la già succitata dizione nel regolamento del G.P. d'Italia '73) che era stato comunque assegnato al costruttore di Maranello. Ma non è stato mai chiarito di quale entità e con quale « regolamento ». Anche nell'Annuario '74 non si fa cenno al regolamento Premi Costruttori F. 1. Poiché nei citati annuari si tiene specificamente a precisare in apertura che « tutti i testi contenuti nel presente annuario aggiornano e sostituiscono quelli di uguale argomento precedentemente pubblicati », sembra sia un dato certo che l'unico riferimento possibile (per il regolamento premio Costruttori F. 1) sia quello apparso sull'Annuario 1972. Ricordate? Fu l'anno in cui il premio unico venne sostituito con quello suddiviso a punti tra costruttori nazionali e scuderie nazionali impegnate nella massima formula a vantaggio dei conduttori nazionali. Da allora nessun nuovo testo è stato diffuso, a parte quello Fantomas del '73. Teoricamente perciò il Premio Costruttori '74 potrebbe vedere in lizza sia la Ferrari che la Iso-Marlboro e la March-Beta, che fanno correre piloti italiani. Ma, come dice Lina Volonghi, sarà poi vero?



● Mr. Stanley della BRM e il suo « ex » Niki Lauda a Zeltweg. Dove si dimostra che, quando si è sulla cresta dell'onda, anche i più risentiti nemici riescono a tornare sorridenti. Stanley è colui che miracciò causa a Lauda per il suo passaggio alla Ferrari. Ora pare che le divergenze legali siano appianate, ma Niki (che qui appare sorridente nel colloquio) quando Stanley gli ha voltato le spalle pare gli abbia fatto una significativa smorfia di fastidio.

1 milione e 100 mila ovvero: la matematica non è uguale per tutti

● Sapete tutti, penso, che prima delle ferie il Ministro del Lavoro on. Bertoldi fece l'apocalittica previsione di un milione di disoccupati in autunno. L'oroscopo suscitò dibattiti ma non certo reazioni polemiche (nemmeno da sinistra) contro il Ministro che l'aveva pronunciata. Invece il neo-vice direttore generale dell'Alfa, assunto in qualità di nuovo capo personale a partire dal 1. settembre, il validissimo dr. Roberto Caravaggi già direttore generale dell'Innocenti, è stato subito oggetto di un incredibile linciaggio morale solo perché su un quotidiano milanese è apparsa, tra l'altro anche dilatatata, la sua previsione che in quel milione di disoccupati d'autunno centomila erano da considerare quelli legati all'industria dell'automobile. Da « l'Unità » al Consiglio di fabbrica dell'Alfa Romeo, è stato uno scatenarsi incredibile. Considerare che l'oggetto della virulenta reazione è solo un uomo, un dirigente, importante quanto si vuole ma solo un dirigente tecnico. Se ha fatto del « terrorismo repressivo » lui, allora cosa dire del Ministro? Addirittura, al momento del primo ingresso ad Arese del nuovo vice-direttore, l'accoglienza preparata dai Consigli di fabbrica dell'Alfa (dopo lo sciopero dimostrativo di 10 minuti alla pubblicazione dell'intervista) prevedeva violenti cartelli accusatori contro il dott. Caravaggi. Ma che sia stato solo colpevole non di aver detto quelle cose, ma di averle dette all'unico quotidiano di informazione che sfugge all'ortodossia informativa oggi di moda?

● A Clay Regazzoni è stato rubato, davanti casa a Lugano, il suo robusto Kawasaki. Pare con gioia di tutti (amici e tifosi), perché lo vedevano molto scatenato alla guida della moto.

● Sapete come Lauda chiama il suo baffuto compagno di squadra svizzero? « Papi ».

● Pare che anche la Matra, essendo orientata la Simca Chrysler a non rinnovare l'appoggio da sponsor, decida di non gareggiare più nel mondiale Marche '74 (specie con quella farsa sempre in piedi della operazione silhouette e dei due mondiali voluti dalla CSI). E' certo intanto che non correrà a B. Hatch il 21 settembre e la 1000 km inglese rischia di saltare, dopo che la Ferrari ha rinunciato (per dispetto solo?) a non far partecipare — come progettato — la sua 312 sport rimasta fantasma per tutto l'anno. Ed è praticamente certo che anche l'Alfa non tornerà certo in lizza per quest'ultima corsa con i chiari di luna che accusa l'azienda.

LANCIA più ABARTH per le corse?

● La Lancia spera di evitarsi la Cassa d'integrazione nei prossimi due mesi, puntando sui mercati americani. Intanto sono ancora fluide le decisioni sull'attività sportiva '75, dopo il gemellaggio industriale Fiat-Lancia. Non è escluso che l'impegno nei rallies possa essere lasciato solo alla Lancia, in collaborazione sempre con l'Abarth ormai avviata direttamente a perseguire il programma dell'Euro Marche 2000 (non più con la dipendenza Osella).

● E' in corso l'omologazione della Stratos da parte della C.S.I. (come GT). Verso la metà di settembre dovrebbe effettuarsi il sopralluogo degli ispettori tecnici della CSI per convalidare l'esistenza dei 500 esemplari (o del materiale necessario a costruirli). Intanto è confermato che al Tour, sulle cui strade sono già tornati in allenamento Munari e Andruet, le vetture Stratos saranno una col turbo e una no. Altrettanto al Giro d'Italia. Al Giro di Corsica si dovrebbero avere in gara sia la Beta che la Stratos, mentre al Rally di Sanremo soltanto la Stratos.

● Il gestore del Ristorante « Cavallino » di Maranello (quello di fronte alla fabbrica Ferrari e di proprietà dello stesso ing. Ferrari) ha tirato un sospiro di sollievo quando ha saputo che Arturo Merzario trasferisce in ottobre casa a Milano (da Modena). Ci sarà meno occasione di avere al desco il pilota comasco, cosa che causava al ristorante una rarefazione di clientela ferrarista (leggi maxi dirigenti) nei giorni in cui Arturo (dopo il divorzio) capitava nel suo locale. Guarda caso sparivano tutti!...

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica

V8/Blog Scans



### La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

### SETTEMBRE

### Le corse in calendario dal 4 all'8 settembre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4	Trofeo Cadetti AGIP	SIAS Monza	Aut. Monza pista Junior di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	Bruno Ottini (Melesi) in 24'59"1, media 115,509 kmh
6-8	Giro dell'Isola di Madeira	Portogallo			●●●	Rally	
6-8	Westphalen-Lippe Rally	Germania			●●●	Rally	
7-8	Corsa a Croix-en-Ternois	Francia	Circuito di Croix-en-Ternois di km 1,900		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, G9	Velocità in circuito	F. 3: Laffite (Martini) in 47'12"6
7-8	Corsa a Phoenix Park	Irlanda			●●● tg	Velocità in circuito	
7-8	Corsa a Torun	Polonia			●●● T1, T2	Velocità in circuito	
7-8	Redlefsen Super Sprint	Germania	Circuito del Nurburgring di km 2,300 (Start und Ziel-Schleife)	ore 9 ore 17	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FR	Velocità in circuito	Si disputa per la 1.a volta
7-8	Salita di Augusta	Germania	Augsberg		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FSV	Velocità in salita	
7-8	12 Ore Vau Ronse	Belgio			●●●	Rally	
7-8	Rally Città di Oviedo	Spagna			●●●	Rally	
7-8	3. Coppa Val Formazza	Scud. R.C. Vaemania	Omegna-Crusinallo Omegna-Crusinallo	ore 22 (7) ore 4,40 (8)	● TRN	Rally	Pelganta (Lancia HF 1,6) in 50'55"6
7-8	Gare F. Italia e F. Renault	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,780	batt. ore 16 del 7 finali ore 11,30 dell'8	●●●● F. It., F.R.	Velocità in circuito	F. Italia: L. Leoni in 21'06"4 media 164,160 kmh
8	G.P. d'Italia	AC Italia	Autodromo di Monza di km 5,780	ore 15,30 ore 17,15	●●●● Camp. Mondiale piloti F. 1	Velocità in circuito	Ronnie Peterson (Lotus JPS) in 1'29"17, media 213,449 kmh n.r. Sul giro: Stewart (Tyrrell) in 1'35"3, media 218,153 kmh n.r.
8	Bekers der Toekomst	Belgio	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, F3, FF	Velocità in circuito	
8	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,443		●●● T1, F. 5000	Velocità in circuito	Gethin (Chevron) in 39'05" media 184,100 kmh
8	Salita S. Fellu de Codinas	Spagna	Barcellona		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
8	Salita di Bourschaid	Lussemburgo			●●● tg	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) in 1'30" e 27, nuovo record
8	Salita Baux-St. Remy	Francia	Arles		●●● tg	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) in 1'57" e 4, nuovo record
8	Salita di Limouches	Francia	Valence		●●● tg	Velocità in salita	
8	Salita Neuvy-Le Roy	Francia	Tours		●●● tg	Velocità in salita	
8	Salita di Montbazillac	Francia	Bergerac		●●● tg	Velocità in salita	
8	Cefalù-Gibilmanna	AC Palermo	S.P. 15 km 0,300 arrivo km 14,300 di km 14	ore 9 ore 13	●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	«Amphicar» (Chevron B23) in 7'34"2, media 110,964 kmh
8	Coppa Piemonte	AC Torino	Autodromo di Casale di km 2,460	ore 13 ore 18	● ris. T1, T2, GT3, GT4, S, F3, F. 850, F. Monza, FF, F. It.	Velocità in circuito	Gr. 5: Anastasio (AMS) m. 131,712 - F. 850: Serra (De Sanctis) 109,232 - F.F.: Beluardo (Branca) 119,633 - F.3: Togna (Brabham) 124,393
8	Trofeo Val Camonica	AC Brescia	Malegno-Borno di km 8,600	ore 13 ore 18	● T1, T2, GT3, GT4, S,	Velocità in salita	«Pam» (Alfa 33tt3) in 4'43"9, media 109,364 kmh

### DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

8 settembre: SALITA MONTE S. ANGELO - rinviata al 15 settembre ● 8 settembre: RALLY DEI CEDRI - annullato.

7-8 settembre: RALLY DEL LIBANO - rinviato al 18-20 ottobre ● 8 settembre: CORSA AL MUGELLO - annullata ● 8 settembre: CORSA A VALLELUNGA - annullata ●



# TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

Spettacolare  
la SEI ORE GT  
a MONZA

V8 log Scans  
**domenica SPRINT**

STOMMELEN - HEZEMANS una rivincita per  
LOOS nell'EURO-COPPA contro KREMER

# La PORSCHE rossa



Il terzetto di scatenate Porsche Carrera in testa alla gara: guida la vettura di Loos affidata a Stommelen-Hezemans, che poi vinceranno, seguita dalle due preparate da Kremer di Keller-Heyer e di Fitzpatrick e Van Lennep. Merzario-Borri-Schon potevano essere quarti, ma il motore ha poi ceduto

MONZA - E' voluto salire anche lui sul podio dei vincitori, Georg Loos, e ha inaffiato giornalisti e fotografi dall'alto con la rituale bottiglia, mentre il sorriso della rivincita (non la aveva ancora digerita la doppietta del suo rivale Kremer a Enna) gli riempiva il volto. Questa volta per vincere il boss della scuderia che fa correre le Porsche «semiufficiali» è dovuto ricorrere alle guide sicure di Stommelen ed Hezemans, perfetti conoscitori di tutti i segreti di Monza, oltre che seri professionisti e in particolar modo specialisti di queste vetture GT. E la coppia tedesco-olandese non ha tradito le aspettative portando veramente senza problemi di sorta la rossa Porsche alla vittoria.

Già dalle prove era chiaro che sarebbe stato un affare privato tra i due equipaggi di Loos e i due di Kremer: e difatti è stato così per più di metà gara, con le quattro macchine nettamente di-

stanziante dalle altre, con il solo inserimento della Pantera di Casoni che nella prima ora era riuscita a fraporsi fra i quattro scatenati. Poi un'uscita di Keller, che ha acciaccato un paio di cerchi e ha perso tempo ai box, ha un po' mescolato le carte: è emerso Ballot Lena che ha mantenuto brillantemente il suo terzo posto fino alla fine e si è portato sulla sua scia Arturo Merzario al volante della TamAuto Porsche di Borri e Schon. E fino a quasi mezz'ora dalla fine è durata la speranza dei tre italiani, unici assieme alla coppia Pica-

Bonomelli a parlare la nostra lingua in mezzo a tanto tedesco imperversante: a un certo punto Arturo si è trovato persino assieme a Hezemans e Fitzpatrick e sembrava potesse tenere un certo ritmo, anche con il grave handicap di un assetto veramente precario. Una fumata chiara davanti ai box ha tolto a tutti ogni speranza: forse una valvola ha fermato il cuore della Porsche e al fantino non è rimasto altro da fare che raggiungere i box a piedi mentre i compagni di fuga terminavano senza ulteriori problemi la loro gara.

Chi si è ancora avvantaggiato, al termine di questa settima prova dell'Euro GT è stato il solito Fitzpatrick che con il suo secondo posto ha accumulato punti preziosi: non inferiore a lui è stato Keller, al volante della seconda macchina di Kremer, rallentato solo da quel lieve incidente a Lesmo di cui abbiamo appena parlato, peraltro sempre ottimamente affiancato dal combattivo Heyer. Poco da dire degli altri: a parte i professionisti del calibro di Schenken, Schurti, Van Lennep e Wollek, molto bene si sono comportati anche i nostri italiani, da Pica a Bonomelli che hanno passato un ultimo brutto quarto d'ora già con una certa esperienza, per terminare alla coppia Borri-Schon che non ha certo sfigurato pur in un impegnativo confronto diretto con il compagno amico Arturo Merzario.

## Così l'EUROGT (dopo 7 prove)

1. John Fitzpatrick punti 87; 2. Keller 78; 3. Schickentanz 65; 4. Ballot Lena 43; 5. Bertrams 31; 6. Bonomelli 30; 7. Haldi 26; 8. Schenken, Hezemans e Stommelen 20; 11. Cheneviere 19; 12. Sindel, Stenzel, Van Lennep 15 (tutti su vettura Porsche RSR).

Leopoldo Canetoli

## COSI' (IN 44) AL VIA

Stommelen-Hezemans Porsche Carrera RSR 1'44"9	Heyer-Keller Porsche Carrera RSK 1'45"1
Fitzpatrick-Van Lennep Porsche Carrera RSK 1'46"3	Pica-Bonomelli Porsche Carrera RSR 1'46"5
Schenken-Schurti Porsche Carrera RSR 1'46"7	Merzario-Borri-Schon Porsche Carr. Bazaar 1'46"9
Casoni-«Gero» De Tomaso Pantera 1'47"7	Ekberg-Bertrams Porsche Carrera RSK 1'47"2
Ballot Lena-Wollek Porsche Carrera RSR 1'47"5	Haldi-Cheneviere Porsche Carrera RSR 1'48"2
Simonsen-Larsson Porsche Carrera RNS 1'48"9	Schickentanz-Barth Porsche Carrera RSR 1'49"6
Gottifredi-Galimberti De Tomaso Pantera 1'50"1	«Tambauto-Machenna» Porsche Carrera RS 1'51"3
Brandenberger-Blumer Porsche Carrera RSR 1'51"4	De Antoni-Vasari Ferrari Daytona 1'52"1
Gallo-Locatelli De Tomaso Pantera 1'55"7	Rousselot-Touroul Porsche C. RS gr. 3 1'55"2
«Bardini»-Grandet Porsche C. RS gr. 3 1'56"7	Finotto-«Pal Joe» De Tomaso P. gr. 3 1'56"5
Capra-Lepri Porsche Carrera 1'57"9	Ragnotti-Sabine Porsche C. RS gr. 3 1'58"1
Pianta-Zanini Porsche 914/6 1'59"7	Schon-Pelit-Borri Porsche C. RS gr. 3 1'59"8
Ricci-Rombolotti Alpine Renault 2'00"7	Colzani-Chiapparini Alfa Romeo GTA 2'01"7
Corthay-Morand Porsche Carrera 2'01"3	Pittini-Zanussi Porsche C. RS gr. 3 2'01"9
«Delta»-Micangeli De Tomaso P. gr. 3 2'02"4	Bordonaro-Barraco Alpine Renault 2'02"5
Fusar Bassini-Uboldi Alfa Romeo GTA 2'02"5	«Cam»-Mola Porsche 914/6 2'03"5
Caliceti-Paleari Alpine Renault 2'03"6	Rampa-Oddero Alpine Renault 2'03"6
Micangeli-Pietromar. De Tomaso Pantera 2'03"7	Martignone-Salvatore De Tomaso Pantera 2'03"8
Citterio-Del Curto Porsche 914/6 2'04"1	Rebai-Rebai Porsche 914/6 2'04"2
Bocconi-Caronni Alfa Romeo GTA 2'04"6	Di Rienzo-«Galeno» Alfa Romeo GTA 2'05"2
Fornera-Zuercher Fiat X 1/9 2'06"2	M. Randazzo-Restivo Alfa Romeo GTA 2'06"9
Pozzo-Caio Alfa Romeo GTA 2'07"4	«Vagabondo»-«Tonj» Alpine Renault 2'07"6

## Tra i «numeri» decisivo quello di KELLER

# CASONI e ARTURO le sole alternative

MONZA - Schieramento completo con 44 piloti al via: partenza lanciata, abbastanza regolare con Heyer che scatta al comando tallonato da Stommelen (miglior tempo in prova) Fitzpatrick e Merzario. Già al secondo giro risale molte posizioni Mario Casoni con la Pantera, che transita quarto al secondo passaggio: ma il suo forcing iniziale sarà presto frustrato da problemi ai freni che gli consigliano un andamento più cauto. Si è subito fermata la Porsche violetta di Bertrams con il motore fuori uso: fermo anche Rebai con il cambio in disordine e Martino Finotto che partito con gomme acqua deve sostare ai box per sostituirle con gli slicks. Molto bella la lotta tra le Porsche di Sabine e Touroul davanti a Schon che correrà in coppia con il turco Pelit: nelle 2000 Giorgio Pianta ha nettamente preso il largo; nelle 1600 Colzani con la GTA che divide con Chiapparini sembra imprevedibile, mentre nella classe minima (1300) la lotta tra le Fiat X 1/9 e l'Alpine di «Vagabondo» è più che mai aperta.

Mentre la situazione si fa più chiara

dal 20. giro, con il quartetto 2+2 Loos-Kremer in netto vantaggio, prima vittima illustre: si tratta di Haldi che già si era fermato con la frizione in disordine e che deve definitivamente abbandonare. Al termine della prima ora, 34 giri compiuti alla media di 196 kmh, la classifica provvisoria vede in testa la vettura di Stommelen, seguita da Heyer, poi Casoni che approfittando dei freni di nuovo efficienti si è rifatto sotto ed occupa la terza posizione, poi ancora le Porsche di Fitzpatrick, Schenken, Ballot Lena, Merzario e Pica. Iniziano le prime soste per i rifornimenti: i primi a fermarsi sono evidentemente i piloti delle grosse De Tomaso con Gallo, Casoni e Gottifredi e le gruppo 3 che non hanno grossi serbatoi. Delle tre litri il primo a fermarsi è Schickentanz, seguito da Merzario che effettua un rifornimento velocissimo cambiando con Borri: fermo è purtroppo definitivamente anche «Tambauto» che forse ha preteso un po' troppo dal suo motore. Il cambio più rapido lo effettua Stommelen che cambia con Hezemans in soli 30": e si giunge al termine della seconda ora con Stom-



Nel forcing dei primi giri la Pantera di Casoni ce l'ha fatta ad avvicinarsi alle Porsche: la vediamo davanti a Ballot Lena, Schenken, Merzario e Pica all'ingresso della variante. Sotto, la Daytona di De Antoni è stata l'unica oltre 3000 ad arrivare al traguardo. Sotto a sinistra, Vittorio Brambilla con i postumi della caduta motociclistica: « Sono proprio sfortunato: invitato a Ontario con la F 5000 avrei potuto guadagnare, ma mi rifarò a Monza »



## Per uno sponsor F.2 OSEL

MONZA - C'era qualcosa di poco chiaro nelle prove di non più di una settimana fa a Casale della neonata F. 2 Osella, qualche tessera di mosaico che veramente stentava ad andare al suo posto. Quelle prove un po' misteriose, con Brambilla in veste da collaudatore-padrino di una vettura fatta, disegnata, voluta espressamente per Arturo Merzario, già pietra dello scandalo che aveva giocato pesantemente sul divorzio Osella-Abarth fresco di questi giorni.

Lo stesso Merzario probabilmente c'è rimasto male, non tanto perché Osella ha cercato altre vie, forse quanto per il modo, un po' misterioso, con il quale è stata portata avanti l'operazione: e non ha digerito molto bene tutto ciò, tanto da dividere nettamente le sue strade, che sempre più in

questi giorni partivano dai capannoni di Osella, per lasciare il costruttore libero di muoversi come meglio credeva. E uscendo fuori il nome di Brambilla, evidentemente c'era qualcosa che riguardava anche la Beta, che quest'anno ha dato la possibilità al Vittorio di fare il grande salto in F. 1.

Sta di fatto che la «Beta» pare non abbia più intenzione di portare avanti programmi con la F. 1: Vittorio pare tra l'altro ormai molto bene intradato in casa March (sempre che Mosley e compagni riescano a trovare un po' di pubblicità per tirare avanti la prossima stagione), ma sarebbe sempre ben felice di correre per i colori dei fratelli Ciceri, magari anche in F. 2, con un telaio finalmente tutto italiano.

Coppa Intereuropa - 7. Trofeo Enrico Mattei - Gara internazionale di velocità valevole per il Campionato Europeo GT e per il campionato italiano - Monza, 1 settembre 1974

## CLASSIFICA GENERALE

1. Toine Hezemans-Rolf Stommelen (Porsche Carrera) 6.01'25", alla media di kmh 189,661; 2. Fitzpatrick-Van Lennep (Porsche Carrera) 6.02'42"2; 3. Ballot Lena-Wollek (Porsche Carrera) a 2 giri; 4. Heyer-Keller (Porsche Carrera) a 3 giri; 5. Schenken-Schurti (Porsche Carrera) a 3 giri; 6. Schickentanz-Barth (Porsche Carrera) a 6 giri; 7. Pica-Bonomelli a 7 giri; 8. Brandenberger-Blumer (Porsche Carrera) a 10 giri; 9. Simonsen-Larsson (Porsche Carrera) a 11 giri; 10. Ragnotti-Sabine (Porsche Carrera gr. 3) a 18 giri; 11. «Bardini»-Grandet (Porsche Carrera gr. 3) a 18 giri; 12. Capra-Lepri (Porsche Carrera) a 22 giri; 13. Zanussi-Pittini (Porsche Carrera gr. 3) a 25 giri; 14. Corthay-Morand (Porsche Carrera) a 27 giri; 15. Touroul-Rousselot (Porsche Carrera gr. 3) a 29 giri; 16. «Cam»-Mola (Porsche 914) a 34 giri (1. della classe 1600); 18. Di Rienzo-«Galeno» (Alfa GTA) a 38 giri; 19. Rampa-Oddero (Alpine 1800) a 38 giri; 20. Pelit-Schon-Borri (Porsche Carrera gr. 3) a 39 giri; 21. Restivo-Mirto Randazzo (Alfa GTA) a 42 giri; 22. Chiapparini-Colzani (Alfa GTA) a 43 giri; 23. Chiamante-Barraco (Alpine 1800) a 44 giri; 24. De Antoni-Vasari (Ferrari Daytona) a 48 giri (1. della classe oltre 3000); 25. Caliceti-Paleari (Alpine 1600) a 51 giri; 26. Fornera-Zuercher (Fiat X-1/9) a 58 giri (1. della classe 1300); 27. Del Curto-Citterio (Porsche 914) a 59 giri.  
Giro più veloce: Stommelen e Heyer in 1'44"6 media 198,585 kmh.

melen ancora in testa, seguito da Fitzpatrick, Heyer e Schenken.

Primi grossi problemi per le piccole cilindrate: «Vagabondo» (Alpine 1300) ha già dato forfait, Chiapparini deve lasciare la prima posizione della 1600 per sostituire addirittura tutto il ponte posteriore (miracolo: lo faranno in soli 17') mentre Keller si ferma rapidissimo per cambiare una ruota.

Questo di Keller è certamente un episodio chiave: lo svizzero che stava addirittura attaccando Hezemans per il primo posto, si trova a dover compiere Lesmo all'esterno e forse per il bagnato (la parte nord del circuito è molto bagnata) scivola e picchia con la fiancata. Se ne accorgerà il giro successivo, quando dovrà ancora cambiare un'altra ruota e non riuscirà a ripartire dai box con un braccetto dello sterzo evidentemente piegato. I meccanici di Kremer sono rapidissimi, ma questo svantaggio di un paio di giri sarà poi incolmabile fino alla fine. E c'è qualcun altro che prova qualche attimo di brivido: Bonomelli per esempio, che non riuscendo a superare la De Tomaso di Pietromarchi, forse per

disaccordo tra i due piloti, è costretto a mettere una ruota sul prato al curvone e vola per un testa-coda che non deve certo essere stato piacevole. Neanche per i sopraggiungenti Borri e Barth che inchiodano alla morte per non centrarlo e devono praticamente ripartire da fermi. Anche Paleari in questo periodo incontra i suoi problemi: spostandosi velocemente per dare strada a macchine più veloci è vittima di uno scoppio, o repentino afflosciamento di un pneumatico proprio sul rettilineo opposto alle tribune e per un pelo è... schivato dalle vetture sopraggiungenti.

Ai box cominciano i problemi: Ricci, autore di una buona prova in coppia con Rombolotti deve arrendersi per il cambio, mentre De Antoni al volante della Ferrari Daytona incontra problemi di accensione e di gomme.

Dopo tre ore di corsa, 9 giri, Stommelen guida ancora davanti a Fitzpatrick e a Schenken: seguono Ballot Lena, Bonomelli, Merzario e Schickentanz a 1 giro. Si ferma definitivamente la Pantera di Casoni, con la frizione talmente imbrattata d'olio da non poter più continuare:

un vero peccato per la grossa GT che se non avesse accusato questi nuovi problemi poteva aspirare a un piazzamento prestigioso. Fermano ancora le gruppo 3, molte delle quali devono sostituire le pastiglie dei freni, cambiate le quali però non accuseranno fino alla fine altre noie di sorta. Ormai le ore diventano abbastanza monotone, con Stommelen che non cede un metro, nemmeno alla quarta ora al suo avversario Fitzpatrick (da qualche gara a questa parte passato al team Kremer per dissapori con Loos) poi ancora Ballot Lena, Schenken, Merzario, Schickentanz e Bonomelli. Si tira già a mantenere le posizioni e la media cala sensibilmente: anche alla quinta ora le posizioni non sono mutate, ad eccezione del quarto posto ora guadagnato da Merzario che lotta sempre con un assetto abbastanza approssimativo.

Tutto questo fino al 175. passaggio, dopo il quale la macchina della TamAuto non passa più: gli ultimi brividi sono offerti dal Bonomelli che a pochi giri dalla fine, ormai senza terza marcia si ferma un attimo ai box con una pompa benzina che fa i capricci.

## L'ottava notturna

# BARTOLI cadetto record

MONZA - Si comincia in sordina questa 8. prova del Cadetti. Il 28enne Sario fa suo disinvoltamente la prima batteria che registra il debutto di un giovane di belle speranze. E' una scoperta del non dimenticato Fabrizio Noè. Si chiama Giuseppe Colombo, 20enne, studente in legge di S. Giorgio di Legnano. Nella seconda batteria Ottini e la sua Melesi non trovano alcun avversario in grado di impensierirli. Sfortunato invece Mercatelli che costretto al ritiro dopo appena un giro vede naufragare ogni speranza di poter difendere la sua classifica. Ancora più perentoria l'affermazione di Leo Bartoli nella terza batteria. Conclude a oltre 115 km orari davanti a Crema staccato di ben 12''5.

La finale vede schierati nelle prime tre file i quattro piloti candidati al successo della serata e a quello assoluto del Trofeo: Bartoli e Ottini in prima fila, Miragliotta in seconda, Gianoli in terza. Gli altri due posti sono degli outsiders Sario e Crema. Due soli saranno i giri di studio, con il gruppo ancora compatto. Al terzo la Melesi di Bartoli è già sola al comando inseguita dalla Vigezzi di Sario, dalle due Melesi di Miragliotta e Ottini e dalla RGB di Gianoli. Il 28enne pilota di Reggio Emilia conserva l'esiguo vantaggio fino al quinto giro, la media intanto è già abbastanza alta: oltre 115 km orari.

Alla sesta tornata Ottini riesce ad agguanciare il fuggitivo e insieme mettono al proprio attivo diversi metri sulla coppia di piloti che insegue: Miragliotta e Sario. Notevolmente staccato Gianoli in quinta posizione. I due battistrada danno vita ad un duello entusiasmante. Decisamente filano con una «marcia» superiore agli altri. Al decimo giro la media sale a 116,779 km orari; al quindicesimo supera i 117 km orari. E' la prima volta che si tocca questo limite nell'attuale edizione del trofeo.

Bartoli e Ottini si avviano così alla inevitabile volata conclusiva mentre il ritiro di Sario fa guadagnare una posizione a Gianoli. Sul traguardo è Leo Bartoli ad avere la meglio per un soffio sul degno rivale Ottini. La media è eccezionale: 117,079 km orari. Record della stagione. Il record assoluto appartiene ancora ad Orazio Ragaiolo che lo stabilì nel 1972 a 117,348 km orari. Come era prevedibile il successo di Bartoli mette di nuovo tutto in discussione per quanto riguarda il titolo «Cadetto 1974».

Roberto Andreis



Per molto tempo è stata scivolosa, a causa della pioggia, la variante di Monza: qui ne fa le spese la Porsche di Corthay. Sotto, Merzario sta per dare il cambio a Schon per l'ultimo turno: purtroppo un'avaria al motore fermerà il comasco già avviato assieme a Borri e Schon a un sicuro 4. posto



chi massaggiava il pilota. Qui tocca a Schurti che correrà con Schenken

● La voce che girava per i box dava per supermaggiorati (3200 cc) i motori di alcune Porsche, almeno per i tempi di qualificazione: c'è stato anche un esposto ai commissari tecnici, che hanno piombato alcuni motori sostituiti, ma poi nessuno ha voluto «pagare per vedere». Sta di fatto che esistono sul mercato serie di pistoni-canne con le quali si raggiunge facilmente tale cilindrata.

# «perde» anche MERZARIO

Ecco forse spiegata la convocazione di Brambilla: ma la Beta riuscirà a trovare un accordo «vitale» con il tecnico torinese? Alcuni danno per scontato questo abbinamento: e con questo si risolverebbero i problemi di Osella, che già ha smerciato il parco macchine sport e con un buon contratto con la casa degli utensili si troverebbe ottimamente coperto anche nel settore monoposto. Ma se l'accordo non fosse andato in porto? Merzario ormai pare irremovibile, e senza nessun astio se ne sta un po' a guardare: certo che se l'accordo Beta-Osella non riuscisse proprio chi si troverebbe più nei problemi sarebbe certo il torinese che ormai sganciato dall'Abarth si troverebbe tra l'altro anche abbandonato da Merzario.

## Una TARGA MOSER a MONZA

COMO - Al Gran Premio d'Italia, fra le tante coppe e trofei, vi sarà anche una Targa dedicata a Silvio Moser. Si tratta di una bella Targa d'argento, che i responsabili della scuderia del Lario hanno stabilito di mettere in palio alla memoria del pilota svizzero, che corse anche per i loro colori.

La Targa verrà assegnata, d'accordo con i responsabili dell'organizzazione, al più giovane fra i piloti che verranno classificati al termine del Gran Premio.

## Trofeo Cadetti Agip, gara nazionale - Monza 29 agosto 1974.

1. Batteria: 1. Aldo Sario (Vigezzi) in 15'12''6 media kmh 113,846; 2. Miragliotta (Melesi) 15'13''1; 3. Gianoli (RGB) 15'13''4.  
2. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'08''8 media kmh 114,422; 2. Borrello (Vargiu) 15'22''4; 3. Teli (Fimar) 15'22''7; 4. Bionda (LBA) 15'41''5; 5. Previato (Repetto) 15'43''1.  
3. batteria: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 15'01''1 media kmh 115,299; 2. Crema (Repetto) 15'13''6; 3. Frigerio (Pozzoni-Repetto) 15'14''2; 4. Cappellotto (Repetto-Sala) 15'14''4; 5. Cairoli (Repetto) 15'15''1.

### FINALE

1. Leo Bartoli (Melesi) in 24'39'', media kmh 117,079; 2. Ottini (Melesi) 24'39''1; 3. Miragliotta (Melesi) 24'49''6; 4. Gianoli (RGB) 24'03''2; 5. Sario (Vigezzi) 25'12''5; 6. Sonvico (Lab) 25'13''5; 7. Teli (Fimar) 25'20''7; 8. Rossino (Repetto) 25'20''8; 9. Cairoli (Repetto) 25'27''2; 10. Bosso (Repetto) 25'30''4; 11. Cappellotto (Repetto-Sala) 25'30''7; 12. Callegari (Melesi) 25'43''3; 13. Vargiu (Vargiu) 25'48''1; 14. Borrello (Vargiu) 25'51''8; 15. Bionda (Lab) 25'53''5; 16. Chiorazzo (Vargiu) a 1 giro; 17. Previato (Repetto) a 1 giro; 18. Sofia (Sofia) a 1 giro; 19. Frigerio (Pozzoni-Repetto) a 4 giri; 20. Macchi (Repetto) a 6 giri; 21. «Gioris» (Repetto) A 9 giri; 22. Crema (Repetto) a 16 giri.

### Classifica Trofeo Cadetti

### CLASSIFICA TROFEO CADETTI (dopo l'8. prova)

1. Anacleto Gianoli punti 29; 2. Bartoli p. 27; 3. Ottini 22; 4. Miragliotta 20; 5. Mercatelli 18; 6. Pessina 12; 7. Macchi 10; 8. Barlassina e Bosio 9; 10. Sario 8; 11. Cairoli 7.

Vince REDMAN a ONTARIO  
entusiasma la LOMBARDI

SANTAMONICA  
tutto svizzero

# STREPITOSE RIMONTE

ANDRETTI 2° nella F. 5000

ONTARIO - Caldo quasi equatoriale per il Grand Prix della California che dopo un inizio felice è entrato in un vicolo cieco a causa di piccoli e taluni grossi incidenti. Il «blow up» del motore di Mario Andretti durante le prove ha arrestato il pensiero e l'azione dei dirigenti i quali alla fine hanno chiesto d'autorità di far includere Andretti nel plotone dei partenti, considerando il tempo impiegato nel secondo giro di prova, quando il motore è «scoppiato». E così Andretti, parte dalla 17.ma posizione, dietro Lella Lombardi la quale, nonostante il brillante piazzamento nella prima batteria di qualificazione, parte dall'undicesima posizione, ma la torinese non dispera e sale sul bolide con sbrigliatezza.

«Quella ragazza  
ha un futuro»

dice GURNEY  
di LELLA...

ONTARIO - Quella che gli americani avevano definito «mission impossible» per Lella Lombardi, è stata invece il primo significativo, importante «test» della sua carriera: la qualificazione per il «Grand Prix» californiano della categoria 5000. Lella sapeva, ed a ragione, di avere dinanzi piloti americani alcuni addirittura «cow boy» delle quattro ruote, altri veri maestri di classe. Ma la piccola torinese, parlicchiando l'inglese a singhiozzi, si è subito fatto ben volere ed ammirare.

«So di avere, nella mia batteria, quello scatenato di Brian Redman», commenta Lella prima delle prove, «ma preferisco lottare con l'inglese anziché col connazionale Andretti, il quale senza dubbio è uno dei più sensazionali piloti degli ultimi anni».

Dodici macchine hanno ottenuto nel primo turno il piazzamento. Queste si sono ritrovate insieme alle altre 12 piazzate nella seconda batteria. Redman ha provato dopo tre avversari e come era previsto ha ottenuto il miglior tempo: 182,581 kmh. Sulla sua scia si sono piazzati il cow boy di Indianapolis, Sam Posey, poi Elliot Forbes Robinson, della Scuderia Gurney, Wodner e quindi la nostra Lombardi, la quale ha avuto piccole noie nella sospensione subito dopo la qualifica.

La Eagle costruita da Dan Gurney che è «sponsorizzata» dal ricco Francisco Muir, ha risposto abbastanza bene e la Lella sembrava intenzionata a farsi largo nella muta dei «grossi» papaveri.

«La sua guida» commenta Gurney «lungo il tortuoso e difficile percorso di 2,9 miglia è apparsa brillante, sicura e determinante. Quella ragazza ha un gran futuro dinanzi».

Quando alle 14 ha avuto inizio la seconda batteria di qualificazione, attesa era la prova della Viceroy di Mario Andretti la quale aveva provato alla vigilia segnando tempi eccezionali e convincenti. Tecnici, pubblico, dirigenti hanno puntato lo sguardo sulla vettura bianco-rossa di Parnelli Jones. Ma qualcuno lassù non vedeva di buon occhio il pilota di Nazareth il quale, partito a razzo, ha compiuto un giro segnando il miglior tempo della giornata a 185,121 kmh, ma mentre iniziava il secondo giro, una fumata bianco-azzurrognola faceva esplodere le diecimila di migliaia di spettatori. Il motore Chevrolet di Mario bruciava, facendo sfumare la possibilità di un primo piazzamento, di una gara combattuta con Andretti nelle primissime posizioni, e di una probabile sua vittoria strepitosa. Bisognerà attendere il momento della gara per sapere come sarebbe andata a finire.

Ora gli organizzatori tirano un sospiro di sollievo, ed i 30 mila spettatori letteralmente abbrustoliti, restano sugli spalti. La giornata del «Labor-day» la giornata del lavoro americano, festa molto importante, ha tenuto lontano la maggioranza che ha approfittato di quattro giorni di festa (una mezza ferragosto) e se n'è andata al mare e ai monti. Comunque, ciò non ha tolto nulla a questo scontro tra giganti. C'erano tutti, quelli della SCCA e quelli della USAC (Indy) questi ultimi, infatti si sono piazzati al via nell'ordine: Jerry Grant 15., Mike Mosley 21., Lloyd Ruby, il «nonnino», 22. e Johnny Rutherford 23.

Quest'ultimo s'era fratturato una caviglia e a Watkins Glen e prima del via ha detto: «Debbo partecipare a questa gara perché debbo rifarmi del colpo subito». Ed è partito penultimo, con la caviglia ancora un po' ingessata.

Il via viene dato con oltre 40 minuti di ritardo a causa della «disputa» per il caso Andretti. Ma la cosa, viene risolta felicemente per tutti. Dopo il giro di «prova» la bandiera verde lancia i 24 variopinti bolidi. Andretti che aveva i denti stretti dalla rabbia s'infila di prepotenza e dopo appena 500 metri occupava la decima posizione. E' questo scatto felino che accende il pubblico.

Dopo un giro e mezzo l'orlondo di Montona è in ottava piazza, mentre la Lombardi rimonta una posizione e rimane stabile in decima. Ancora un giro e allo scadere del terzo giro, «pedone» occupa la quinta piazza e tenta ancora con decisione strabillante di sorpassare anche in curva. Al quarto giro, passa quarto, e al sesto giro, elimina Sam Posey e si tiene in terza posizione. Strabillante, avvincente. Tutti si chiedono se la sua Lola (una sostituita messa a puntino in pochissimo tempo dai meccanici della squadra Parnelli), terrà sino in fondo.

La risposta si avrà alla fine quando «Pedone» con un forcing unico in questo settore, risale tutte le posizioni e all'ultimo giro (30 in tutto) finisce a 25 secondi da Redman che partito in prima posizione ha avuto dalla sua una corsa tranquilla. La Lella ad un giro dalla fine si trovava in quinta posizione e sembrava che stesse anche per piazzarsi in migliore posizione quando la macchina la costringeva a rientrare al box senza poi uscire nuovamente. Ci vorranno ancora diverse ore prima di stabilire l'esatta posizione della torinese.

La folla saluta Redman ma soffoca letteralmente Andretti il solo, grande protagonista della giornata che vede in lui la riconferma del grande pilota coraggioso, deciso, ed in possesso di un mezzo che non è certamente secondo a nessuno.

«Peccato. Avrei voluto proprio vincere questa gara. Comunque in base all'andamento della corsa credo di aver guadagnato la pagella con lode» dice sorridendo Andretti ad «AUTOSPRINT».

Senza altro. Supermario oggi merita un dieci con lode.

Lino Manocchia

GRAND PRIX CALIFORNIA ONTARIO SCCA, gara internazionale per vetture di F. 5000, 1 settembre 1974

LA CLASSIFICA

1. Brian Redman (Lola) alla media di 185,411 kmh; 2. Mario Andretti (Lola) a 25"; 3. David Hobbs (Lola); 4. Mike Mosley (Lola); 5. John Gunn (Lola).

AMWEG 1°

MISANO ADRIATICO - Calata di elvetiche al Santamonica per le gare di Campionato Svizzero. Si sono disputate quattro gare. Nella prima riservata alle vetture del Gr. 1 si è imposto Fredj Toldo sulla grossa Opel Commodore 3000 davanti all'Alfa GTV di Eberle e di Bernett. Buona prestazione della Simca Rally di Willy Eberard che ha nettamente battuto le Fiat 128 di Wjss e Lattmann.

Dodici partenti nelle gare delle Turismo Gr. 2 con grande varietà di vetture, dai BM di Hildebrand, migliore tempo in prova con un buon 1'33"1 e di Rudj Toldo, al Ford Capri RS di Gustav Linder, all'Abarth 1000 TC del ticinese Fausto Gilardoni, all'Alfa GTV di Luigi Antico alle NSU di Muller e Moor. Bellissima partenza lanciata con Hildebrand che prende il comando davanti all'altra BMW di Toldo. Per quattro giri la lotta è avvincente: poi in staccata alla curva del «Tramonto» Hildebrand tampona Toldo che lo aveva sopravanzato ed è costretto a rientrare al box. Toldo prosegue senza problemi e si aggiudica la corsa davanti al BMW 1600 di Helfenberger.

La terza corsa raggruppa i gruppi tre e quattro: miglior tempo in prova del bellissimo Porsche Carrera RS di Alfred Lienhard che in scioltezza doppia tutti ad eccezione di Peter Wolf su una buona Opel GT preparata da Irmscher. Fra i gruppi tre e quattro fra la Porsche di Bosshard e la Pantera De Tomaso di Lattmann: dopo una veloce partenza della Pantera De Tomaso prevale l'azzurra Porsche.

Entusiasmante l'ultima gara della giornata che comprende tutte le Formula. Sono in pista ben quattro F. 2, le March di Amweg e Salomon, la Brabham ex-Jassaud di Jorg Siegrist e la Surtees di Albert Herber: completano lo schieramento alcune Formule Super-V, mai viste sino ad ora a Misano, e qualche vecchia F. 3. Va in testa Salomon poi Amweg poi ancora Salomon. Allorché iniziano i doppiaggi, Amweg perde tempo alla curva dei box e Salomon prende alcune centinaia di metri di vantaggio. La rincorsa di Amweg è favolosa ed è coronata da un entusiasmante sorpasso alla curva della «quercia» al penultimo giro.

Nel corso dell'inseguimento Amweg stabilisce il miglior tempo sul giro, in 1'16" che è crono di valore assoluto. Alla fine, premi per tutti e visi soddisfatti nel clan del Formel Club, organizzatore della manifestazione. Visto il successo di questo primo appuntamento adriatico, gli svizzeri ritorneranno il prossimo anno in riviera per una gara internazionale da disputarsi forse nel mese di giugno. Lo ha promesso Francesco Bettosini, direttore di gara della manifestazione, rimasto veramente impressionato della sicurezza e della spettacolarità del Santamonica.

## Invalidano il referendum gli sportivi dell'AC BRESCIA

BRESCIA - La defezione dei soci delle scuderie bresciane, la Brescia Corse e la Mirabella Mille Miglia, dall'unica gara rimasta nel calendario dell'AC di Brescia, la Malegno-Borno, è ormai definitiva. I rappresentanti delle scuderie hanno inviato al sindaco ed al presidente della Pro-Loco di Borno una lettera in questo senso, nella quale si tiene anche a ribadire che quello dei piloti bresciani non è un «no» alla Malegno-Borno, gara che anzi ha sempre raccolto moltissimi consensi, ma è un «no» all'attuale andazzo in seno all'AC cittadino.

In previsione delle elezioni all'AC Brescia, le scuderie avevano chiesto che nel Consiglio fossero inseriti un paio di rappresentanti dello sport militante, e che la commissione sportiva fosse più attiva. Per tutta risposta, nell'imminenza delle elezioni, sembra che l'AC abbia accuratamente «scelto» i propri elettori, in quanto ben 500 soci-sportivi non hanno ricevuto la scheda voto a domicilio.

Per questa e per altre accertate irregolarità, è stata chiesta formalmente l'invalidazione del referendum per il rinnovo del Consiglio Direttivo. Ora, tutta la vicenda è in mano agli avvocati, E' veramente triste constatare a cosa sono costretti piloti e scuderie per cercare di strappare dall'immobilismo un Automobile Club una volta glorioso. E non solo per l'ormai leggendaria 1000 Miglia, ma anche per le tante iniziative che una volta ne facevano uno degli AC più attivi in Italia.

Gara del campionato svizzero, velocità in circuito - Misano Adriatico, 1 settembre 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000 (giri 14 pari km 48,832): 1. Rico Benz (Autobianchi) 27'57"3 alla media di kmh 104,808; 2. Eggenberger (Fiat 127) a 1 giro; 3. Frej (Fiat 127) a 1 giro; 4. De Francesco (Autobianchi) a 5 giri.

Classe 1300 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Willy Eberard (Simca R2) 28'13"3, media kmh 11,233; 2. Hapelt (Simca R2) 28'31"8; 3. Wjss (Fiat 128) a 1 giro; 4. Lattmann (Fiat 128) a 1 giro; 5. Barard (Simca R2) a 1 giro; 6. Rast (Simca R2) a 1 giro.

Classe 2000 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Elmer Eberle (Alfa GTV) 26'44"4, media kmh 117,397; 2. Bernett (Alfa GTV) 27'14"2; 3. Markstahler (BMW) 27'16"9; 4. Dietrich (BMW) a 11 giri.

Classe 2000 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Fredj Toldo (Opel Commodore) 26'43"3, media kmh 117,477.

GRUPPO 2

Classe 1000 (giri 14, km 48,832): 1. Fausto Gilardoni (Abarth TCR) 24'22"3, media kmh 120,218; 2. Moor (NSU TT S) 24'59"1; 3. Fries (NSU TT S) 25'05"1.

Classe 1300 (14 giri km 48,832): 1. Marco Vanoli (Fiat) 23'58"6 media kmh 122,198; 2. Muller (NSU TT-Weiss) 24'39"5.

Classe 1600 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Josef Helfenberger (GS BMW) 26'53"5, media kmh 116,735; 2. Antico (Alfa R. GTV) a 1 giro; 3. Piatti (Renault) a 2 giri.

Classe 2000 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Rudj Toldo (BMW) 23'43"4, media kmh 132,325; 2. Matter (BMW) a 1 giro; 3. Hildebrand (BMW) a 10 giri.

Classe oltre 2000 (giri 14 pari a km 48,832): 1. Gustav Linder (Ford Capri) 25'23"2, media kmh 115,411.

GRUPPO 3-4

Classe 2500 (giri 14 pari a km 48,832): 1. Christian Beez (Porsche 911 S) 23'14"4, media kmh 126,072; 2. Lecher (Porsche 911 S) 23'58"7; 3. Matthej (Porsche 911 S) 24'12"7; 4. Zollinger (Porsche 911 S) a 1 giro; 5. Belke (Porsche 911 S) a 1 giro. Giro più veloce: il 3. di Beez in 1'38"1, media kmh 128.

Classe oltre 2500 (giri 14 pari a km 48,832): 1. Georges Bosshard (Porsche Carrera) 22'48"5, media kmh 128,458; 2. Lattmann (De Tomaso Pantera) 22'57"2. Giro più veloce: il 4. di Bosshard in 1'36"2, media kmh 130,528.

Classe 1600 (giri 14 pari a km 48,832): 1. Walo Schibler (Lotus Elan) 23'49"1, media kmh 123,720; 2. Brodbegh (Fulvia HF) a 1 giro; 3. Walti (Honda S) a 1 giro; 4. Blaser (Alpine Renault) a 1 giro. Giro più veloce: il 2. di Schibler in 1'39"3, media kmh 126,453.

Classe oltre 1600 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Alfred Lienhard (Porsche Carrera) 22'22"6 media kmh 139,758; 2. Wolf (Opel GT) 23'53"7; 3. Bubeck (Alpine Renault) a 2 giri. Giro più veloce: il 10. di Lienhard in 1'28"7 media kmh 141,565.

MONOPOSTO

F. 3 1000 più Formel V (giri 13 pari a km 45,344): 1. Luciano Arnold (Tecno F. 3) media kmh 138,619; 2. Wiprachtiger (Calida Austro) 20'30"7; 3. Kunz (Brabham Hart) 20'41"6. Giro più veloce: il 5. di Arnold in 1'28"8, media kmh 141,885.

Super V (14 giri pari a km 48,832): 1. Hanspeter Fischer (Lola T 252) 28'18"1, media kmh 144,331; 2. Wettstein (Horag Has) a 1 giro; 3. Beck (Horag Has) a 1 giro; 4. Burri Peter (Horag Has) a 1 giro. Giro più veloce: il 10. di Fischer 1'26"5, media kmh 145,165.

Monoposto oltre 1300 più F. 2 (giri 15 pari a km 52,320): 1. Fredj Amweg (Vileda March F. 2) 19'29"9, media kmh 160,998; 2. Salomon (Juvitol March F. 2) 19'31"2; 3. Siegrist (Vileda Brabham F. 2) 20'14"2; 4. Herbert (Surtees F. 2) a 1 giro; 5. Kramer (Grac MT 14) a 9 giri. Giro più veloce: il 12. di Amweg in 1'16"1, media kmh 165,221.

Una macchina vecchia in F. 3  
il giovane migliore in F. ITALIA

# Due... LEONI con FRANCISCI

MAGIONE - Non era champagne francese quello che Claudio Francisci beveva dalla enorme coppa messa in palio dalla Secura Assi-popolare e destinata al vincitore della VI prova del Campionato Italiano di F. 3. Crediamo comunque che il pilota romano e Salvatore Genovese, che aveva preparato la veterana quanto brillantissima Brabham BT 35 e che durante gli interminabili quaranta giri della finale si era rintanato su un'automobile fumando nervosamente, non ci abbiano fatto molto caso. La cosa più importante era, oltre l'enorme soddisfazione per la vittoria, avere dimostrato che una macchina disegnata oltre quattro anni fa è ancora in grado, se perfettamente messa a punto, di inserirsi brillantemente tra le più sofisticate e moderne creazioni dei maghi inglesi.

E che Francisci fosse in grado di guastare il sonno a numerosi « soloni » della tecnica lo si era capito fin dalle prove di sabato. A lungo il suo tempo di 52''7 restava il più brillante e soltanto nel finale uno scatenato Pesenti Rossi riusciva ad avvicinarsi al limite dei 52 netti.

Nella prima batteria, dal palo, Pesenti Rossi (March-Toyota) che sfoggia vistose prese d'aria per i freni anteriori, parte benissimo ma prima di tornare sul traguardo per la prima volta un guasto al cambio gli rende inutilizzabili ben tre marce. Passa dunque a Mantova (GRD-

Ford Novamotor) il compito di fare l'andatura seguito da Terzi (Ensign-Delta) e da Cinotti (March-Ford Novamotor) che fin dalle prove ha dei guai con l'assetto.

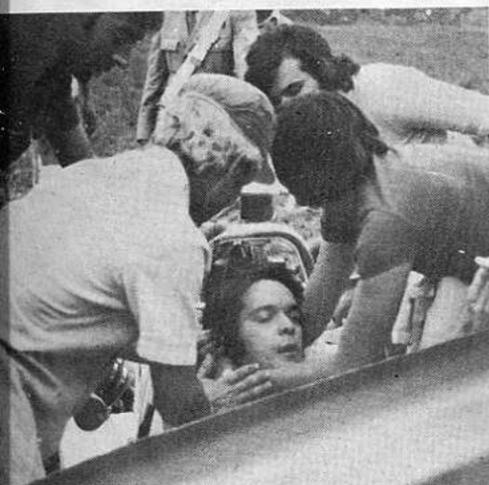
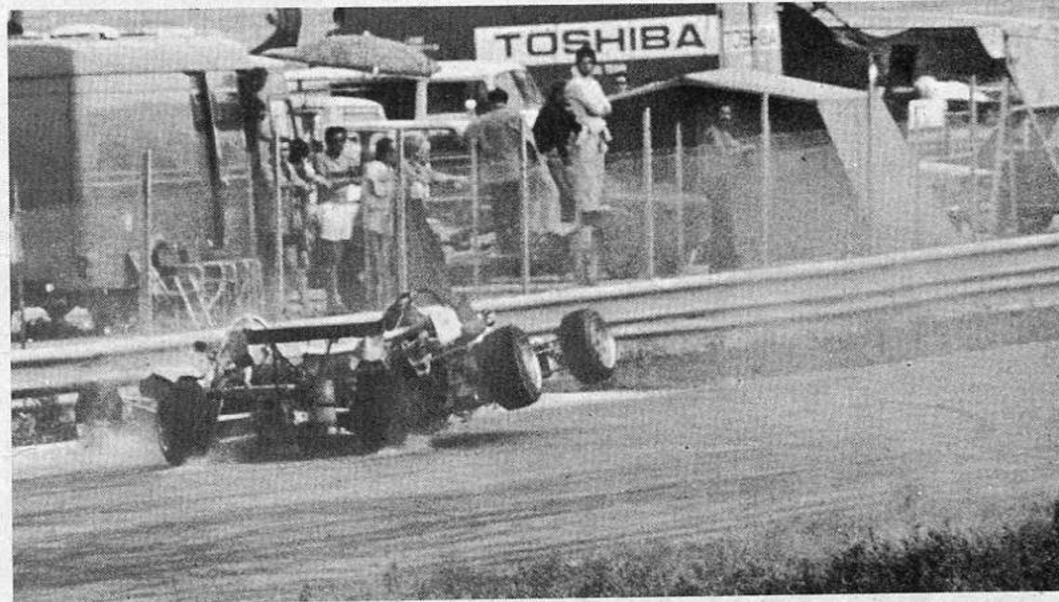
Intanto Mantova sembrava tranquillo ma proprio a cento metri dal traguardo la March di Franzoso, girato tra il prato e la pista, ostacola il pilota della GRD che si scompone e regala la piazza a Colombo. Dietro, fermo Cinotti per guai ai feni, si mettono in luce Manzoni e Terzi mentre altrettanto positiva è stata la corsa dell'interessante motore Beta di Repetto, montato sulla March di Rosei.

Più lineare la seconda batteria con Francisci (Brabham BT 35) che non desidera rischiare dall'inizio che permette a Ghinzani (March Ford-Novamotor) molto positivo su questa pista, di fare da battistrada. Intanto già al primo giro uno sfortunato incidente metteva fuori causa Carlo Giorgio che era alla guida della monegasca MP, ormai arrivata ad un buon livello di competitività, pur con un motore Toyota non all'altezza dei migliori. Il campione italiano era deciso a far valere tutte le sue non poche chance ma a causa di una sbandata al « traliccio » veniva centrato dallo sfortunato Artina (GRD) che non poteva fare nulla per evitarlo.

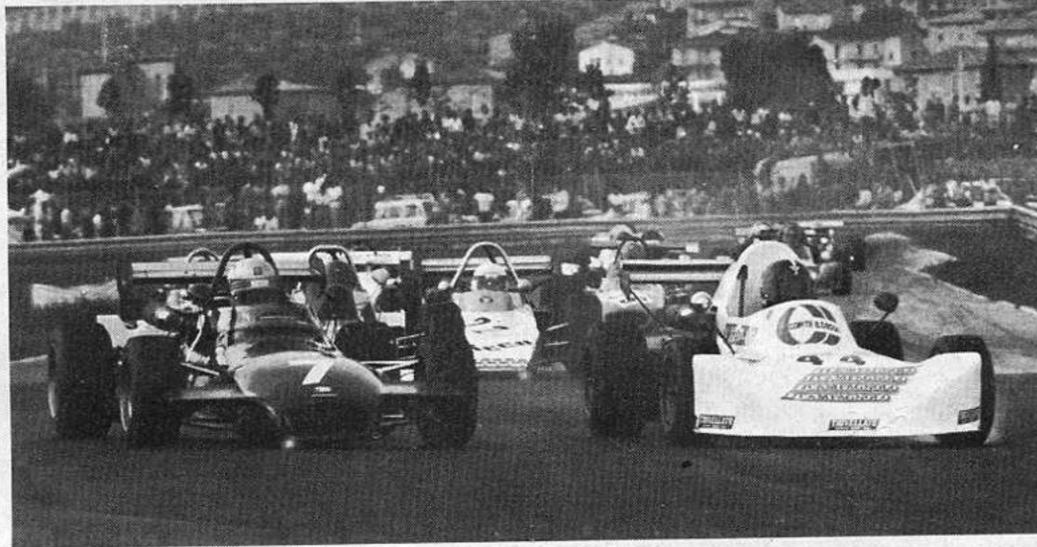
Dopo sei giri Francisci rompeva gli indugi e passava decisamente Ghinzani



Nella seconda batteria, la MP di Giorgio sbanda sull'erba e rientra in pista, coinvolgendo la GRD di Artina (sotto). Il commissario CSAI era Amendola, il quale si sarà ricordato dello « sciopero » a Vallelunga



L'ha scampata bella Roberto Manzoni, in finale, quando la sua BT 41 si è infilata sotto il guard-rail, per un guasto ai freni: se l'è cavata con una frattura alla mascella. A destra, Francisci e Ghinzani. Il debutto della F. 3 a Magione è stato molto positivo, a detta anche dei piloti



alla « Dreher », che non poteva fare altro che conservare la seconda posizione.

Finale veramente mozzafiato, soprattutto all'inizio, con Colombo che se ne andava sfruttando l'ottima accelerazione del suo Toyota, trascinandosi Mantova, Francisci e Ghinzani. Purtroppo un'azzardata manovra di Mantova che alla « Dreher » cercava un buco inesistente per passare, privava subito la corsa di alcuni probabili protagonisti. Mantova infatti in staccata saliva sulle ruote della March di Colombo che proseguiva per i box con la macchina fuori uso.

Intanto del trambusto aveva approfittato immediatamente Francisci che, con una lunga fuga solitaria, sembrava veramente avesse ridato una seconda giovinezza alla Brabham di Genovese. Non erano in pochi a non credere ai loro occhi, vedendo un vecchio telaio a traliccio prevalere sulle monoscocca ultimo grida, ma speriamo che questa gara di F. 3 abbia ricondotto piloti e tecnici ad un ordine di idee più vicino alla realtà.

Con una gara in meno per i numeri pari che la CSAI non si decide ancora ad accontentare, ha preso l'avvio il girone finale della F. Italia, che per la prima volta quest'anno vede riuniti tutti i piloti. La novità più grossa del giorno comunque è il prelievo del carburante che i commissari tecnici Galmanini e Mantovani hanno effettuato sulle monoposto dei piloti più in vista, al termine delle prove ufficiali. Lunedì, presso il laboratorio di analisi dell'università di Peru-

gia sono stati eseguiti i controlli per evitare una volta per tutte una serie di fastidiose chiacchiere secondo le quali nell'ambiente della F. Italia circolerebbe un carburante « speciale ».

Prima batteria molto movimentata con Farneti che sembrava sicuro seguito da un puntiglioso Gunnella e da Brancatelli. Il ternano però si scomponeva alla « Dreher » e Brancatelli poteva mettersi alla caccia di Farneti. Non ce n'era comunque bisogno, perché il ravennate si girava alla stessa curva e per Brancatelli finivano i problemi.

Nella seconda batteria se ne andava subito e definitivamente Leoni, mentre Sottanelli si autoeliminava tamponando il positivo Peruzzi, anch'egli costretto all'abbandono. Dietro gran bagarre fra Bossoni, Ponzoni e Cesarini (fermato poi dalla rottura di un semiasse) con una sfortunata finale del secondo per una « tenerezza » scambiata con Bossoni.

In finale un testa-coda di Bellini in partenza metteva fuori causa ben cinque concorrenti in un colpo solo. (Ponzoni, Baigure, Pizzi e Boccolero). Intanto Leoni dimostrava decisamente di essere in giornata positiva ed iniziava subito a condurre senza essere più disturbato. Alle sue spalle non aveva problemi nemmeno Farneti mentre Gunnella buon terzo non poteva tirare oltre per guai ai freni. Sorpresa invece per il quarto posto che era appannaggio del locale Coloni.

**Daniele Buzzonetti**

**COPPA LA SECURA ASSICURAZIONI - gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 1 settembre 1974**

**LE CLASSIFICHE  
F. ITALIA**

**1. batteria:** 1. Gianfranco Brancatelli 19'15''5 media kmh 102,811; 2. Gunnella 19'22''7; 3. Farneti 19'30''2; 4. Coloni 19'33''9; 5. Giacomelli 19'36''4; 6. Pedersoli 19'40''1; 7. Riva 19'42''1; 8. Riccitelli 19'47''1; 9. Pizzi 19'47''6; 10. Baiguera 19'51''7; 11. Boccalero 20'08''4; 12. Prossliner 20'18''8.

**2. batteria:** 1. Lamberto Leoni 19'28''7 media di kmh 101,673; 2. Bossoni 19'49''4; 3. « Mitia » 19'50''8; 4. Ponzoni 19'51''3; 5. Piccolomini 20'19''4; 6. Hoz a 1 giro; 7. Bellini a 1 giro; 8. Gatti a 1 giro. **Giro più veloce:** Leoni 57''7 media di kmh 102,946.

**Finale:** 1. Lamberto Leoni 24'08''9 media kmh 102,465; 2. Farneti 24'15''3; 3. Gunnella 24'15''6; 4. Coloni 24'17''6; 5. Pedersoli 24'28''3; 6. Bossoni 24'39''1; 7. Brancatelli 24'46''6; 8. Piccolomini 24'51''3; 9. Riccitelli 25'01''4; 10. Riva 25'02''3.

**F. 3**

**1. batteria:** Alberto Colombo (March) 18'36''4 media kmh 106,392; 2. Mantova (GRD) 18' e 37''; 3. Manzoni (Brabham BT41) 19'02''1; 4. Terzi (Ensign) 19'02''8; 5. Rosei (March) 19'12''3; 6. « Il Liscio » (March) 19'22''2; 7. Daccò (Brabham BT41) a 1 giro; 8. Franzoso (March) a 1 giro; 9. Pesenti Rossi (GRD) a 1 giro; 10. De Almenara (March)

**2. batteria:** 1. Claudio Francisci (Brabham BT 35) 18'22''6 media di kmh 107,745; 2. Ghinzani (March) 18'28''; 3. Spreafico (GRD) 18'30''9; 4. Pavesi (Brabham BT41) 18'31''1; 5. Bertaccini (Brabham BT35) 18'43''3; 6. Martini (March) 18'49''7; 7. Zorzi (GRD) 18'51''7; 8. Cerulli (March) 19'07''4; 9. « Guido » (Lotus) a 1 giro; 10. « Gimax »

**Finale:** 1. Claudio Francisci (Brabham BT35) 36'36''5 media di kmh 108,108; 2. Pesenti Rossi (March) 36'39''7; 3. Ghinzani (March) 36'41''6; 4. Spreafico (GRD) 36'43''; 5. Pavesi (Brabham BT35) 37'03''3; 6. Terzi (Ensign) a 1 giro; 7. Rosei (March) a 1 giro; 8. Daccò (Brabham BT41) a 2 giri; 9. « Guido » (Lotus 69) a 2 giri; 10. « Il Liscio » (March) a 3 giri. **Giro più veloce:** Pesenti Rossi 53''3 media di kmh 111,444.

**CLASSIFICA FORMULA 3  
(dopo la 6. prova)**

1. Pesenti Rossi punti 26; 2. Colombo 21; 3. Pavesi 17; 4. Cinotti 16; 5. Mantova 14; 6. Francia 10; 7. Francisci 9; 8. Cerulli 9; 9. Spreafico 8; 10. Zorzi 7; 11. Rossi 6; 12. Ghinzani 4; 13. Manzoni 2; 14. Terzi 1.

Classifica tricolore F. ITALIA	Semifinali	Magione	Totale
Leoni	18	9	27
Farneti	18	6	24
Brancatelli (*)	15	—	15
Sottanelli	15	—	15
Cesarini	15	—	15
Pedersoli (*)	13	—	13
Regosa	12	—	12
Gunnella	7	4	11
Buratti (*)	10	—	10
Giacomelli (*)	9	—	9
Campominosi (*)	8	—	8
De Stefano	7	—	7
Bossoni	7	—	7
Pizzi	7	—	7

Con (\*), i piloti del girone pari con una gara in meno.

# GIANFRANCO si fa luce in pista

## Quando sotto i 50"?

**VARANO MELEGARI** - Dopo due mesi di inattività l'Autodromo San Cristoforo di Varano Melegari ha riaperto i cancelli per la disputa della 7. Edizione del Trofeo Automobile Club di Parma, gara riservata alle vetture dei Gr. 2-3-5. E' stata una ripresa che ha portato all'abbattimento, da parte dell'Abarth 2000 di «Gianfranco» del record ufficiale della pista che era stato stabilito il 30 settembre dello scorso anno da Bozzetto e da Ghinzani con il tempo di 51"2, ora ritoccato notevolmente da un sensazionale 50"4 a quasi 130 di media.

Il portacolori della Brescia Corse aveva già dimostrato nelle prove di sabato di essere il gran favorito di questa manifestazione, ottenendo il miglior tempo in 50"5 e in corsa ha ribadito la sua superiorità vincendo agevolmente, senza dare l'impressione di forzare al massimo. Quest'ultima considerazione ci fa sorgere un dubbio: se «Gianfranco» avesse avuto avversari in grado di impensierirlo più da vicino, sarebbe caduto anche il muro dei 50"? Probabilmente sì, ma è chiaro che la cosa è soltanto rimandata.



Sopra, un primo piano di Adelona Arata, pilotessa di Simca R. 2. Sotto, al tornantino equilibrismi di Parlato



Come da programma, sono scese in pista per prime le vetture della classe 500. Moricone, Gasparini, «Petronio» e Aliboni hanno dato vita ad una gara combattuta ed interessante, vinta meritatamente da Moricone. Nella divisione comprendente le classi 600, 700 da segnalare la bellissima prestazione di Demetrio Martino che, con la sua Giannini 600, è riuscito ad impensierire Pezzola che gareggiava con una 700. Nella seconda divisione, comprendente le vetture delle classi 850 e 1000, il successo finale è andato a Campani che non ha praticamente avuto avversari in grado di stargli vicino. Quindi il solito Battistini ha portato a casa l'ennesima coppa riservata al vincitore della classe 1150, mentre Ghislotti si è dimostrato, ancora una volta, il più forte nella classe 1300. Fra l'altro, il portacolori della Scuderia Città dei Mille è stato l'unico dei concorrenti del Gr. 2 e 3 a scendere, nel giro veloce, sotto il limite del minuto. Lo stesso Ghislotti si è ripetuto nella classe 1600.

Nella classe 2000 si è imposto Pezzali (aveva una vettura del Gr. 1 con le «slicks») che non ha avuto difficoltà a mettere in fila le Mexico di Braga e dei fratelli Benusiglio. Per quanto riguarda il Gr. 3, ottime cose si sono viste da Campani, primo nella classe 1600 e da Moreschi che ha ottenuto il miglior tempo di categoria con la Pantera De Tomaso.

Per ultime sono scese in pista le Sport. Nella classe 1000 il dominio di «Ragastas» è stato incontrastato (il reggiano è stato l'unico a terminare a giri pieni), mentre nella classe 1300 Piazzi e Zampolli si sono dati battaglia. Piazzi conduceva fino a un giro dal termine, ma nel sorpasso di alcuni doppiati, rimaneva un po' indeciso permettendo all'avversario di superarlo alla curva del ponte. Vittoria di Mussa nella 1600 per un soffio davanti al rivale di sempre, Filannino. Nell'ultima corsa della giornata, l'exploit di «Gianfranco» che ha meritatamente vinto questo trofeo.

Gianluca Bacchi Modena

## L'autocross conquista anche MONCALIERI

**MONCALIERI** - Felicissima inaugurazione della nuova pista di auto-cross di Moncalieri ad un passo da Torino alla presenza di molti piloti che hanno animato gare combattutissime divertendo il folto pubblico presente.

Travolgente come al solito la gara di Amilcare Ballestrieri, che con la intramontabile Fulvia fa l'assoluto della giornata, il record sul giro 1'7"2 e si permette anche una falsa partenza lasciandosi in pochi giri con grinta alle spalle una folta schiera di avversari. Solo Domenico Marengo riesce per breve tempo a stare davanti allo scatenato Amilcare, poi va in testa-coda davanti a Deila che lo urta senza danni, ne approfittano Crismani, autore di una bella gara rallentato anch'egli da un testa-coda e Venturi che si dimostra molto bravo.

Nella classe fino a 1000 partenza entusiasmante a tre tra Fissore (Abarth 1000 preparata da Bernocco), Lavazza su 500-850 autoperparata e Amerio.

Sguscia in mezzo ai tre Lavazza che vien fuori di forza lasciando in pista il cofano posteriore, Fissore lo insegue e si scatena un duello tra i due che è la cosa più bella della giornata. A metà gara Fissore riesce dopo molti tentativi a passare al millimetro e vince davanti a Lavazza che comunque non cede pur rallentato dalla seconda marcia rotta. Nella 1600 presente Bobo Cambiaghi che in assenza della Stratos utilizza un'Ascona imperfetta: parte comunque primo ma Borra con la solita classe riesce a superarlo e a vincere. Gran lotta tra le femmine in gara, prevale la Cerrato sulla Luchino.

g. r.

**TROFEO SAVARA FILTRI - gara di auto-cross - Moncalieri, 1 settembre 1974**

### LE CLASSIFICHE

**Classe 700:** 1. Umberto Fassio (500-700) 10'45"1; 2. Deila (500-700) 10'55"2; 3. Ferrero (500-700) 10'56"4; 4. Dotta (500-700) 11'3"9; 5. Abrate (500-700) 11'4"6; 6. Bordonne (500-700) 11'14"7.

**Classe 1000:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1000) 10'1"9; 2. Lavazza (500-800) 10'28"1; 3. Amerio (850) 10'28"2; 4. Brangeo (Abarth 1000) 10'30"1; 5. Ciravegna (A-112) 10'42"3; 6. Sanguin (600-850) 10'6"2 (a un giro); 7. Adriano (Fiat 850) 10'38"3 a 1 giro.

### PROTOTIPI

**Classe 1000:** 1. Paolo Brusaschetto (500-DKW) 9'49"6; 2. Boscaro (500-DKW) 10'37"4; 3. Rosso (500-900) 10'39"8; 4. Mocco (500-900) 9'50"1 a 1 giro; 5. Barberis (500-DKW) 10'12"8 a 1 giro.

**Classe 1300:** 1. Giuseppe Fissore (Abarth 1300) 9'54"4; 2. Marengo (Fulvia HF) 9'57"4; 3. Ferrando (Gordini) 10'24"1; 4. Zuccarello (128 coupé); 5. Tortone (NSU) 11'5"9 a 1 giro.

**Classe 1600:** 1. Amilcare Ballestrieri (Fulvia HF) 9'17"5; 2. Crismani (Fulvia HF) 10'6"7; 3. Venturi (Fulvia HF) 10'24"8; 4. Tadone (Fulvia HF) 10'36"7; 5. Marengo D. (Fulvia HF) 9'32"3 a 1 giro; 6. Deila (Fulvia HF) 10'22"7.

**Classe oltre 1600:** 1. Aldo Borra (Fulvia HF) 10'9"2; 2. Cambiaghi (Ascona) 10'38"8; 3. Berruti (Alfa Romeo GT) 10'53"6; 4. Boccardo (Alfa Romeo GT) 11'4"6; 5. Cerrato Luisella (Fulvia HF) 11'18"7; 6. Luchino Giovanna (Fulvia HF) 10'31"4 a 1 giro.

**Classe oltre 1000:** 1. Enrico Guidetti (500 DKW) 10'50"1; 2. Bocchino (Anglia) 11'31"6; Amerio (500 DKW) 11'34"8.

**Classe 500:** 1. Pier Luigi Moricone (Fiat 500) 12'20" media kmh 87,568; 2. Gasparini (Fiat 500) 12'24"3; 3. «Petronio» (Fiat 500) 12'25"2; 4. Aliboni (Fiat 500) 12'25"8; 5. Larini (Fiat Giannini) 12'35"7; 6. Motta (Fiat 500) 12'45"4; 7. Di Pasquale (Fiat 500) 12'46"1; 8. Lutman (Fiat 500) 12'51"6; 9. Magnani (Fiat 500) 12'52"2; 10. Carelli (Fiat 500) 12'57"7; 11. Fusco (Fiat Giannini) 13'08"7; 12. Sironi (Fiat Giannini) 13'20"6; 13. «Palvox» (Fiat Giannini) a 5 giri; 14. Vinciguerra (Fiat Giannini) a 5 giri. **Giro più veloce:** Vinciguerra 1'10" media kmh 92,571.

**Classe 600:** 1. Demetrio Martino (Fiat Giannini) 11'26"9, media kmh 94,337; 2. Parlato (Fiat Giannini) a 1 giro; 3. Ortolani (Fiat Abarth) a 1 giro; 4. Mediani (Fiat Giannini) a 6 giri. **Giro più veloce:** Martino 1'06"8, media kmh 97,006.

**Classe 700:** 1. Aurelio Pezzola (Fiat Giannini) 11'21"3, media kmh 95,112; 2. Carena (Fiat Giannini) 11'29"1; 3. Caramaschi (Fiat Giannini) 11'40"3; 4. Grulli (Fiat Abarth) 11'47"2; 5. Baldazzi (Fiat Abarth) 12'03"1; 6. Dall'Aglio (Fiat Giannini) 12'03"6; 7. Faletti (Fiat Abarth) 12'08"8; 8. Antonini (Fiat Abarth) a 2 giri; 9. Capoferri (Fiat Abarth) a 4 giri; **Giro più veloce:** Pezzola 1'06"5 media kmh 97,444.

**Classe 850:** 1. Nino Campani (Fiat Abarth) 10'44"4, media kmh 100,559; 2. Castelli (Fiat Abarth) 10'51"1; 3. Feroni (Fiat Abarth) 10'53"3; 4. Bigliardi (Fiat Abarth) 11'03"1; 5. Pera (Fiat Abarth) 11'06"8. **Giro più veloce:** Campani 1'03"5, media kmh 102,047.

**Classe 1000:** 1. Roberto Rosati (Fiat Abarth) 11'30"4, media kmh 93,859; 2. Bonaventini (Fiat Abarth) 11'33"6. **Giro più veloce:** Rosati 1'07"2, media kmh 96,428.

**Classe 1150:** 1. Giuliano Battistini (Fiat 128) 10'24"7, media kmh 103,730; 2. Cozzarolo (Fiat Giannini) 11'06"7; 3. Giorgi (Fiat 128) a 1 giro. **Giro più veloce:** Battistini in 1'01"1 media kmh 106,656.

**Classe 1300:** 1. Duilio Ghislotti (AR GTA) 10'05"9, media kmh 106,946; 2. Manini (Fiat 128) 10'14"2; 3. Faralli (AR GTA) 10'15"3; 4. De Renzio (AR GTA) 11'09"2; 5. Buscarini (Simca R 2) a 1 giro; 6. Bernaschi (Simca R 2) a 1 giro; 7. Arata (Simca R 2) a 2 giri. **Giro più veloce:** Ghislotti 59"5 media kmh 108,908.

**Classe 1600:** 1. Duilio Ghislotti (AR GTV) 10'40"9, media kmh 101,108; 2. Freitag (Ford Escort) 10'41"8; 3. Cantarelli (AR GTV) 11'06"9; 4. Gualtieri (AR GTV) 11'40"6; 5. Ghidini (AR GTV) a 1 giro. **Giro più veloce:** Ghislotti e Freitag in 1'02"7 media kmh 103,349.

**Classe 2000:** 1. Arcadio Pezzali (AR GTV) 10'52"1, media kmh 99,386; 2. Braga (Ford Mexico) 11'09"3; 3. Benusiglio M. (Ford Escort) 11'15"9; 4. Benusiglio R. (Ford Escort) 11'40"8. **Giro più veloce:** Pezzali in 1'03"6 media kmh 101,887.

### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Giorgio Corti (Lancia HF) 11'38"1, media kmh 92,823; 2. Chianucci (Lancia HF) 11'40"3; 3. Frisiani (Lancia HF) a 1 giro; 4. Dal Mas (Lancia R) a 1 giro. **Giro più veloce:** Corti in 1'08"2, media kmh 95,015.

**Classe 1600:** 1. Francesco Campagi (Alpine Renault) 10'38"4, media kmh 101,504; 2. Cipriani (Alpine Renault) 10'42"1; 3. Bergamaschi (Alpine Renault) 11'03"6; 4. Valdina (Alpine Renault) 11'26"2; 5. Baso (Alpine Renault) a 1 giro. **Giro più veloce:** Cipriani 1'02"6, media kmh 103,514.

**Classe 2000:** 1. Massimo Siena (Fiat 124 Abarth) 11'11"5, media kmh 96,500; 2. «To-by» (Fiat 124 Abarth) 11'25"8; 3. Ferlito (Fiat 124 Abarth) 11'27"9; 4. Panzeri (Fiat 124 Abarth) 11'28"7; 5. Leone (Fiat Abarth) a 1 giro; 6. Ravaiooli (Lancia Beta) a 1 giro; 7. Bianchi (Porsche 914) a 1 giro. **Giro più veloce:** Siena 1'06"3 media kmh 97,738.

**Classe 3000:** 1. Luigi Moreschi (Pantera De Tomaso) 10'27"4, media kmh 103,283; 2. Calò (Pantera De Tomaso) 10'40"1; 3. Nardini (Porsche Carrera) 10'47"1. **Giro più veloce:** Moreschi 1'01"7, media kmh 105,024.

### GRUPPO 5

**Classe 1000:** 1. «Ragastas» (Dallara) 9'55"7 media kmh 108,779; 2. Carletti (Dallara) a 1 giro; 3. Pfischer (AMS) a 1 giro; 4. Guidetti (Darem Ford) a 1 giro; 5. Chianucci (Abarth) a 2 giri. **Giro più veloce:** «Ragastas» 57" media kmh 113,684.

**Classe 1300:** 1. Ledy Zampolli (Abarth Osel-la) 9'12"8, media kmh 117,221; 2. Piazzi (Dallara) 9'14"1; 3. Ranzolin (Chevron) 9'33"4; 4. Pettiti (Chevron) 9'36"4; 5. «John John» (Dallara) 9'37"6. **Giro più veloce:** Ranzolin 53"5, media kmh 121,121.

**Classe 1600:** 1. Pier Giorgio Mussa (GRD) 9'17"2, media kmh 116,296; 2. Filannino (Dallara) 9'18"5; 3. Paganucci (AMS) a 1 giro; 4. «Manolo» (Dallara) a 1 giro. **Giro più veloce:** Filannino 52"4, media kmh 123,664.

**Classe 2000:** 1. «Gianfranco» (Abarth Osel-la) 8'31"8, media kmh 126,612; 2. Lovato (Abarth) 8'45"8; 3. Marzi (Chevron) 8'46"3; 4. Ciuti (AMS) 8'59"9; 5. «Lucien» (AMS) 9'13"6; 6. Bettoni (AMS) 9'15". **Giro più veloce:** «Gianfranco» in 50"4 media kmh 128,571.

Nel S. MARTINO di CASTROZZA (vedovo LANCIA) confermato  
 il momento FIAT (VERINI-MACALUSO campioni d'ITALIA)  
 e l'8° posto assoluto di TROMBOTTO fa sperare per l'ALFETTA



# Così di forza BACCHELLI nel rally delle paure

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. MARTINO DI CASTROZZA - Privo quest'anno dell'ipoteca di Sandro Munari, vincitore delle tre ultime edizioni, il Rally di San Martino può ben venire ricordato come quello delle grandi paure. Paura alla vigilia per la presenza di quel Rohrl che, dopo le imprese europee dell'anno passato e quelle non meno esaurienti di questa prima metà dell'anno, sta entrando nella leggenda dei rallies. Paura durante la gara per colpa di Pittoni, pilota privato, che fino all'ultimo ha avuto la sfacciataggine di inserirsi nella lotta per l'assoluto senza rendersi conto che così facendo metteva in crisi la legge di cinque anni di rallies sulle nostre strade dove solo ai piloti ufficialmente accasati era concesso l'onore del primo posto.

Paura sulla linea d'arrivo dove il

dubbio di un possibile gioco di squadra della Fiat a favore di Verini-Macaluso, per permettere l'incameramento di ulteriori punti per la Mitropa Cup che capeggiano, rischiava di rendere amara la festa di tutti quelli che, o partecipandovi personalmente o seguendola dall'esterno, hanno vissuto tutte le vicende di questa corsa appassionante come non mai.

Buon per tutti, comunque, e soprattutto per i rallies, niente di artificioso ha mutato quello che le venti prove speciali, e in particolare l'ultimo Passo Manghen, avevano stabilito che dovesse accadere. Sul tettuccio alleggerito ed atermico dello spider di Bacchelli e Scabini (una delle tante novità tecniche su cui ci soffermeremo più diffusamente nel prossimo numero) hanno allora trovato posto ben tre equipaggi, (a conferma quindi della im-

Fulvio Bacchelli si è giocato tutto il Rally di S. Martino di Castrozza nella furibonda seconda prova del Manghen, nella quale ha ribadito grinta e doti di guida che lasciano stupiti i suoi stessi sostenitori. Eccolo in una «scodata» abbattere la spalletta di un ponticello nella parte in discesa dell'ormai classica PS, una poche delle sterrate in un rally velocissimo. Un primo posto, con Scabini, che lo consacra definitivamente

mutata robustezza): quello dei vincitori, appunto Bacchelli e Scabini, che hanno bissato il risultato di Udine riconfermando che il primo può ben considerarsi la più grossa promessa dell'anno in campo internazionale, quello dei secondi classificati, Verini-Macaluso, adesso finalmente tranquilli per aver conquistato il titolo tricolore succedendo nell'albo d'oro a Ballestrieri-Maiga (e quindi la Fiat alla Lancia, cosa che non accadeva dall'anno dell'exploit di Paganelli-Russo), e quello infine di Donatella Tominz e Gabriella Mamolo che si ripetono al vertice della graduatoria europea femminile grazie ad una prestazione d'orgoglio da far invidia a molti che si proclamano sportivi: la «Dodi» infatti ha corso tutta la seconda tappa nonostante uno strappo alla spalla e tutta una serie di contusioni le rendessero dolorosissimo il condur-

re la vettura. E l'occasione è propizia allora per non nascondere il merito della Mamolo che spesso si è sostituita al volante a riprova della sua importanza nella continua serie di allori che da anni le due triestine vanno conquistando nei campi di gara di tutta Europa.

Ed esauriamo qui il discorso sulla Fiat vinci-tutto per accennare ai due protagonisti della gara, quello mancato, Rohrl, e quello a sorpresa, Pittoni.

Il tedesco era atteso alla prova quasi si trovasse ad un esame: era qui a S. Martino, davanti agli occhi di tutti, che gli appassionati volevano misurarne il reale valore assieme a quello della sua Opel dai duecento e passa cavalli. Purtroppo

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 44

11. RALLY DI S. MARTINO DI CASTROZZA - rally internazionale valido per il campionato europeo conduttori, la Mitropa Cup ed il campionato italiano - S. Martino di Castrozza, 29-30-31 agosto 1974.

CLASSIFICA GENERALE FINALE

1. Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth); 2. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) a 58"; 3. Pittoni-Pittoni (Porsche Carrera) a 1'11"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) a 4'22"; 5. Borges-Morais (Porsche Carrera) a 5'06"; 6. Tacchini-Simoni (Fiat Abarth) a 6'08"; 7. Liviero-Cernigai (Porsche) a 7'31"; 8. Trombotto-Zanchetti (Alfa Romeo) a 10'02"; 9. Tominz-Mamolo (Fiat Abarth) a 10'07"; 10. Casarotto-Serafini (Lancia HF 1600) a 12'20"; 11. Hermann-Hermann (Porsche Carrera RS) a 12'37"; 12. Presotto-Perissinot (Opel Ascona 1900) a 12'54"; 13. Brambilla-Mosconi (Lancia HF 1600) a 14'27"; 14. Zanrosso-Zaltröm (Fiat 124 Abarth) a 14'55"; 15. Brai-Rudy (Opel Ascona 1900) a 15'59"; 16. Baggio-Cecchetto (Fiat 124 Abarth) a 16'37"; 17. Bauce-Calore (Opel Ascona 1900) a 16'39"; 18. Bramino-Tesio (Opel Ascona 1900) a 16'43"; 19. Accudrac-Defendenti (Porsche Carrera) a 17'17"; 20. Tormene-Degan (Opel Ascona 1900) a 17'52"; 21. Fagnola-Novarese (Opel Ascona) a 18'05"; 22. Bonamico-Mursia (Opel Ascona) a 18'11"; 23. Lucky-Fredy (Opel Ascona) a 18'25"; 24. Carello-Roasenda (Lancia Beta) a 18'33"; 25. Di Stasi-Bortolotto (Opel Ascona) a 19'56"; 26. Belliosta-Bondesan (Opel Ascona) a 20'38"; 27. Filippi-Maffei (Opel Ascona) a 21'17"; 28. Borsetto-Paccagnella (Fiat 124 S) a 23'14"; 29. Heisler-Nolschen (Opel Ascona) a 23'29"; 30. Pianezzola-Monegato (Fiat 124 Abarth) a 24'33"; 31. Cecato-Zonta (Fiat 124 ST) a 24'43"; 32. Haberl-Eggerberger (Fiat 124 ST) a 24'47"; 33. Del Prete-Sanfront (Lancia Fulvia HF) a 25'04"; 34. Zuegg-Complioi (Fiat 124 Abarth) a 25'08"; 35. Fessi-Micheli (Fiat 124 S) a 25'38"; 36. Humpert-Wurmannstatter (Ford Escort 1.3) a 26'40"; 37. Zavan-Pilon (Opel Ascona) a 26'35"; 38. Ceccato-Zani (Fiat 124 ST) a 26'47"; 39. Casasola-Fachini (Opel Ascona) a 27'08"; 40. Bizzotto-Motta (Fiat 124 Abarth) a 29'07"; 41. Ormezzano-Cartotto (Alfa Sud 1200) a 30'22"; 42. Sbaro-Antonello (Fiat 124 Abarth) a 31'01"; 43. Stefi-Pieraccini (Opel Ascona) a 31'34"; 44. Bettega-Baldo (Fiat 128 1.3) a 31'43"; 45. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) a 31'46"; 46. Rimondi-Sartoretto (Opel Ascona) a 32'57"; 47. Spiller-Mobilija (Fiat 124 S) a 32'31"; 48. Orlandi-Restelli (Opel Ascona) a 32'32"; 49. Zanetti-Visconti (Opel Ascona) a 33'28"; 50. Chianea-Chianea (Opel Ascona) a 33'51"; 51. Barbanti-Bidoccu (Opel Ascona) a 34'34"; 52. Martinelli-Nahmias (Lancia Fulvia HF) a 35'56"; 53. Rivaroli-Panelli (Opel Ascona) a 36'20"; 54. Novarese-Canepari (Opel Ascona) a 36'31"; 55. Turetta-Vedu (Fiat 128 1.1) a 37'; 56. Airoidi-Fratini (Lancia Fulvia HF) a 38'01"; 57. Schweizer-Ostmann (Opel Ascona) a 38'14"; 58. Torchio-Piacenza (Fiat 124 Abarth) a 38'16"; 59. Da Schio-Veronese (Fiat 128 C) a 38'18"; 60. Bof-Bassani (Fiat 128) a 39'; 61. Berneri-Bovio (Fiat 128) a 39'05"; 62. Noschieri-Luke (Fiat 124 Abarth) a 39'29"; 63. Mattiazzo-Laschi (Fiat 124 Abarth) a 40'15"; 64. Molo-Cecchellerlo (A 112) a 40'23"; 65. Isoli-Ferramosca (Opel Ascona) a 40'33"; 66. Ferrettino-Latino (Opel Ascona) a 41'14"; 67. Baldan-Sabbion (Innocenti Cooper) a 41'40"; 68. Scalabrin-Cinetto (Fiat 128) a 42'45"; 69. Marini-Boco (Fulvia HF) a 42'53"; 70. Negri-Lo Muscio (A 112) a 43'39"; 71. Faggio-Franzosi (Fiat 128 C) a 44'26"; 72. De Virgilio-De Virgilio (Fiat 128 C) a 44'46"; 73. Merlin-Serchi (Lancia HF) a 44'50"; 74. Bachella-Vesco (Fiat 128 C) a 45'05"; 75. Sioli-Gazzani (A 112) a 45'41"; 76. Zaltron-Graziani (Fiat 128 rally) a 45'45"; 77. Koch-Kaspar (Fiat 128) a 46'02"; 78. Smoquina-Bodini (Fiat 127) a 46'50"; 79. Cipriani-Masi (Lancia HF) a 47'19"; 80. Zanette-Boschetti (Simca Rally 2) a 50'28"; 81. Suman-Geminian (Fiat 128 C) a 50'37"; 82. Nelson-Levis (Lancia HF) a 50'47"; 83. Peterniti-Zanier (Fiat 128 C) a 51'37"; 84. Bertello-Cosacchi (Fiat 128 C) a 53'08"; 85. Bonamico-Calanna (Fiat X 1/9) a 53'30"; 86. Cigarini-Govoni (Simca Rally) a 53'35"; 87. Rosa-Gaspari (Simca Rally) a 54'15"; 88. Rigoni-Ragnes (Alpine Renault 1600) a 54'23"; 89. Cerciello-Zambelli (Fiat 128 1100) a 54'28"; 90. Gambera-Stirano (Fiat 128 C) a 55'18"; 91. De Carli-Perisutti (Simca Rally) a 55'54"; 92. Cabini-Cabini (Fiat 127) a 57'43"; 93. Ceradini-Urthaler (Lancia Fulvia) a 58'10"; 94. Faneco-Poli (Simca Rally) a 59'11"; 95. Ganassin-Scantamburlo (Fiat 127) a 59'17"; 96. Fabretto-Firotto (Innocenti Cooper) a 59'27"; 97. Spongia-Spongia (A 112) a 1.0'30"; 98. Mulas-Quarantotto (Innocenti Cooper) a 1.2'14"; 99. Scalet-Loss (Ford Escort) a 1.3'04"; 100. Cavino-Barbieri (Fiat 127) a 1.3'24"; 101. Menegotti-Beraldo (A 112) a 1.3'34"; 102. Este-Omodei (Fiat 128) a 1.6'07"; 103. Rossato-Simonato (Ford Escort) a 1.6'10"; 104. Polato-De Campo (Ford Escort) a 1.6'53"; 105. Pagi-De Micheli (Fiat 850) a 1.7'01"; 106. Vettorello-Calvani (Innocenti Cooper) a 1.7'48"; 107. Mancini-Galli (Fiat 127) a 1.8'58"; 108. Donini-Condini (A 112) a 1.14'09"; 109. Suni-Pezzotta (Fiat 128) a 1.14'48"; 110. Capozza-Ridella (Lancia HF) a 1.15'01"; 111. Tonello-Cecchini

CONTINUAZIONE DA PAG. 43

lui non è stato al gioco, troppo presto bloccato dalla rottura della cinghia che comanda l'impianto dell'iniezione indiretta (capitò l'anno passato, all'Acropoli, anche all'Escort di Sparrow e da allora le Ford ufficiali ne montano due di cui una sola in funzione e l'altra di scorta) ed il motivo di maggior interesse di tutta la gara è andato in fumo assieme alla possibilità di assicurarsi la Mitropa Cup, mentre per il titolo europeo non ci dovrebbero essere dubbi, meritatamente e quasi matematicamente suo.

Sparito il pilota tedesco, in sua vece è venuta alla ribalta una vettura tedesca, la Porsche, condotta da uno dei pochi piloti italiani veramente in grado di condurla ad alti livelli competitivi, quel Pittoni che, considerato alla vigilia un semplice outsider, ha mostrato invece di avere doti di guida e soprattutto di coraggio da vendere. E questo è possibile dirlo dopo averlo visto nei pochi tratti sterrati dell'edizione di quest'anno, negli insidiosi tornanti in discesa ed in

quelle curve veloci dove troppi piloti che guidano vetture di pari potenza sono usi ad alzare il piede dall'acceleratore per poi ripigliarlo con veemenza prima del susseguente allungo. E' stato in queste occasioni che Pittoni, (che correva con la brava moglie Serena) ha chiarito a tutti il perché dei suoi tempi a sensazione. Questa volta la grande potenza della Porsche non era affidata a se stessa, ma era affidata ad un conduttore in giornata di grazia e veramente all'altezza del compito. Buon pro allora che alla Fiat possono disporre di due piloti come Bacchelli e Verini, perché, in caso contrario, la partita si sarebbe davvero chiusa con il ritiro di Rohrl.

Dicevamo dei pochi tratti di terra: in effetti l'edizione '74 è stata prettamente velocistica ed aperta alle vetture ultra-potenti, ma forse chi ne ha tratto i maggiori vantaggi è stato Vanni Tacchini (in coppia con Simoni) che ha potuto dimostrare quanto sia ancora valido in termini assoluti riuscendo a concludere una gara piena di avversità al sesto posto assoluto nonostante la sua vettura (priva-

ta) fosse tanto meno dotata di cavalli sia di quelli che l'hanno preceduto che soprattutto di molti di quelli che lo seguono.

Prima di lui infatti si sono classificate le due Porsche di De Eccher-Salvador (quarti assoluti, primi di gruppo, praticamente certi vincitori del tricolore G.3, ma Taufer, finché è rimasto in gara non era certamente stato inferiore a loro) e Borges-Morais, un equipaggio portoghese al suo debutto nei rally italiani.

Di rilievo anche il settimo posto di Liviero (con Cernigai) contentissimo soprattutto per non aver ripetuto la sorte rovinosa di due anni fa sul Manghen, cosa che è successa invece al suo compagno di marca, Vudafieri che ha distrutto la sua Carrera da 3000 cc. proprio su questa discesa quest'anno peraltro troppo pericolosa per la presenza di assurdi cumuli di terra, ideali trampolini per spettacolari capottamenti. Oltre ogni commento il decimo posto di Casarotto splendido protagonista nella lotta riservata ai «settanta cavalli in meno» assieme a Brambilla-Mosconi e (finalmente ritenuti



Gruppo di famiglia FIAT dopo l'arrivo. Da sinistra: Scabini, Bacchelli, Verini, Macaluso, la Mamolo e la Tominz. Con questo secondo posto, Verini e Macaluso si sono matematicamente aggiudicati il campionato italiano

SCABINI racconta le prodezze del partner - vincente

Nell'ultima prova era impossibile leggere le «NOTE»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. MARTINO DI CASTROZZA - E' finita col fiato grosso, con i vincitori che non sapevano di aver vinto se non all'ultimo C.O. Per Fulvio Bacchelli, 23enne triestino, capelli biondi ancora sotto piega (da casco), raggiante è dir poco, è stata la fine di una sorta di incubo. Già l'anno scorso la vallata di Primiero gli era stata propizia: aveva tenuto a battesimo-vincente in un TRN la Fiat 124-Abarth, allora al fianco di Rossetti.

«Anche questa volta la vallata non mi poteva tradire», e così è stato. «Però quanta tensione in me e in Bruno». Bruno è Scabini, veterano di mille cotte e navigatore di decina di piloti. Dicono di lui che abbia fatto da balia a quasi tutte le prime guide della Fiat, nonché al lancista Manucci con il quale ottenne nel '68 il primo piazzamento di rilievo: sesto posto all'Elba.

Scabini è rimasto impressionato dall'autentica impresa rallistica di cui è stato autore Bacchelli sull'ultimo Manghen. «Già in chiusura di prima tappa era andato fortissimo: suo il miglior tempo. Quando siamo stati informati che l'ultima prova speciale, il Manghen appunto, 11 km. di sterrato, metà in salita e metà in discesa, avrebbe deciso il Rally in favore nostro o dei Pittoni, è partito con una determinazione di superarsi che ancora non gli conoscevo. Sappiamo tutti che Fulvio sull'asfalto si trova veramente a suo agio, ma dopo averlo visto alle prese col Manghen, debbo dire che è davvero un pilota completo. Pensate: non riuscivo a leggere in tempo le note che lui me le anticipava tutte...».

Chi è stato sul Manghen sia venerdì che sabato mattina (e c'era pure la TV) si è reso perfettamente conto di quale pilota possa andar fiera oggi l'Italia rallistica.

«Bah! sì, sono andato più veloce di 10 secondi rispetto al primo Manghen, ma non c'è da meravigliarsi...», ci consola Bacchelli alla sua secon-

degni dalla CSAI di un numero prioritario) e Zanrosso-Zaltron.

In mezzo a questi si è inserito d'autorità l'equipaggio dominatore del G.1 di quest'anno, il duo Presotto-Peressinot che succede a Bray-Rudy (quindicesimi a S. Martino) nella conquista della Coppa CSAI, coppa che resta pur sempre in famiglia Conrero, il preparatore torinese cui va il merito (assieme agli sportivi dirigenti della Opel) se al via di questo rally potevano trovarsi iscritte ben 50 Ascona 1900.

E veniamo all'Alfa che rientrava ufficialmente nel rally con due macchine da corsa, cinque mezzi d'assistenza, dieci meccanici, tre tecnici e tante speranze. L'ottavo posto assoluto di Trombotto-Zanchetti con l'Alfetta G.2 (prima di gruppo) è veramente interessante ed aperto a prospettive future che potranno essere più rosee quanto più ci si sforzerà all'Autodelta per adattare questa macchina alle caratteristiche stradali dei rally. Sappiamo comunque che il D.S. Corbari ha raccolto un quaderno grosso così di appunti da presentare all'ing. Chiti in vista del Sanremo. Dall'Alfa tut-

ti si aspettano molto e speriamo che, dopo questo aperitivo, l'ambiente non venga adesso ingiustamente tradito.

C. C.

● ANNA CAMBIAGHI e Cica Lurani hanno dato forfait dopo la prima tappa. Le ha amareggiate quanto è successo loro alla speciale di Monte Tomba. In base al reclamo presentato dall'equipaggio femminile le cose sono andate in questo modo: Il cronometrista dà come primo avviso la partenza «meno dieci secondi» anziché il meno trenta regolamentare. In considerazione che la Cica doveva ancora sistemarsi le cinture Anna chiede un minuto supplementare che non le concedono. Al via non parte ma torna al C.O. per rintracciare il commissario di percorso, al momento introvabile. Dopo un paio di minuti di discussioni riprendono le partenze e finalmente con un ritardo di sette primi e dieci secondi rispetto al tempo segnato sulla scheda partono le pilotesse del Jolly Club. Il reclamo è stato respinto poiché l'equipaggio partendo ha dimostrato di accettare l'orario di partenza assegnatole!

## Il «botto» sul MANGHEN

SAN MARTINO DI CASTROZZA - Partenza della speciale del MANGHEN, l'ultima in programma. Per Pittoni preceduto a 12" da Bacchelli e seguito a 23" da Verini si tratta di decidere se fare una prova d'attacco o sulla difensiva. Il cambio della Porsche non è più in ordine: ha cominciato da qualche chilometro a far rumore e ad indurirsi; ma Leo decide di andare all'assalto del primo posto. Tutto bene fin che la strada sale. In vetta su un dosso dell'ormai scavatissimo fondo stradale gli ingranaggi della seconda cedono. Un gran botto e tutta la discesa in folle, senza nessuna convinzione ormai. In questo momento Bacchelli e Scabini hanno la certezza di bisare il successo delle Alpi Orientali e Verini-Macaluso quella di riagguantare il secondo posto. In questo momento Pittoni ha perso quasi ogni speranza di concludere. Se ci riesce è anche per la cocciaggine di Serena che insiste a manovrare la leva fino a riuscire ad ingranare la 5. con la quale arrivano fino in vetta al Rolle.

g. r.

Le classifiche nazionali ed internazionali dopo il Rally di S. Martino di Castrozza

### CAMPIONATO ITALIANO

1. Verini-Macaluso (Fiat 124 Abarth) p. 111; 2. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera RS) 40; 59 (primi gr. 3); 3. Presotto-Peressinot (Opel Ascona SR) 57 (primi gr. 1); 4. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Abarth) 54; 5. Bacchelli-Scabini (Fiat 124 Abarth) 40; 6. Pittoni (Porsche Carrera e Fiat 124 SPT) 40; 7. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 Abarth) 37; 8. Ambrogetti-Gigli (Lancia Fulvia HF) 32; 9. Svizzero (Opel Ascona SR) 29; 10. Dall'Ava-Maiga (Lancia Fulvia HF) 26; 11. Brai-«Rudy» (Opel Commodore GS e Ascona SR) 25.

### CAMPIONATO ITALIANO FEMMINILE

1. Tominz-Mamolo (Fiat 124 Abarth) p. 175; 2. Pittoni-Vanzi (Lancia Fulvia HF) 76; 3. Cambiaghi-Lurani (Fiat 124 Spider 1.6) 70.

### CAMPIONATO EUROPEO

1. Rohrl (Ger, Opel Ascona SR) p. 103; 2. Berger (Ger, Opel Ascona SR) 100; 3. Verini-Macaluso (Ita, Fiat 124 Abarth) 50; 4. Borges-Morais (Por, Porsche Carrera RS) 43; 5. Russling-Weiss (Aut, Porsche Carrera RS) 40; 6. Alen-Kivimaki (Fin, Ford Escort) 35; 7. Bacchelli-Scabini (Ita, Fiat 124 Abarth) 20; 8. Bisulli-Zanuccoli (Ita, Fiat 124 Abarth) 20.

### MITROPA CUP

1. Verini-Macaluso (Ita, Fiat 124 Abarth) p. 38; 2. Pittoni (Ita, Porsche Carrera) 36; 3. Rack-Kohler (Ger, Porsche Carrera, 1. gr. 3) 35; 4. Presotto-Peressinot (Ita, Opel Ascona, 1. gr. 1) 22; 5. Rohrl-Berger (Ger, Opel Ascona) 20; 6. Bacchelli-Scabini (Ita, Fiat 124 Abarth) 20; 7. Carlsson-Lars (Ger, Opel Ascona) 18; 8. Bisulli-Zanuccoli (Ita, Fiat 124 Abarth) 18; 9. De Eccher-Salvador (Ita, Porsche Carrera) 17; 10. Andersson-Hertz (Sve, Toyota Corolla) 16; 11. Tauber-Bonelli (Ita, Porsche Carrera) 16; 12. Dietmayer-Boruta (Aut, BMW 2002) 15; 13. Dall'Ava-Maiga (Ita, Lancia Fulvia HF) 14; 13. Brink-Weikampf (Ger, Porsche Carrera) 14.



Magnifico il terzo posto dei coniugi Pittoni; potevano anche fare meglio senza il cedimento del cambio sul Manghen. Sotto, Trombotto, qui a colloquio con Salvay (consulente Alfa) ha portato all'8.º posto l'Alfetta gr. 2

da affermazione in 124 Abarth, ma conta in più una vittoria, la prima, con la Fiat X1/9 proto alle Alpi orientali e un punteggio pieno per il campionato in Sicilia dove con il 124 Abarth è arrivato secondo dietro il prototipo Stratos di Ballestrieri.

«Se si ottengono certi risultati — tenta di giustificarsi Bacchelli — è solo perché si è piloti ufficiali: disponiamo di macchine perfette e di un'assistenza onnipotente...». L'uomo nuovo della Fiat-Rally, che è cresciuto e maturato nella scuderia triestina del Lloyd Adriatico, non si è montato la testa, nemmeno dopo il successo di S. Martino. «Un giorno — racconta il Fulvio — la Fiat mi convoca a Torino raccomandandomi di portare il casco integrale. Chissà? un rally segreto. E invece mi portano all'aeroporto e mi fanno fare acrobazie su un piano inclinato con un muletto. Alla fine, dopo aver fatto decine di voli e di salti, con atterraggi su una o due ruote, mi dicono: bravo, il test è riuscito, adesso possiamo mandare tranquillamente le 124 Abarth in Finlandia, ai 1000 laghi...».

Racconta l'episodio e se la ride allegramente. Quanti piloti di rango, anche se «incastrati» come lui, se la sentirebbero di raccontarlo? Questi è Fulvio Bacchelli che ama la montagna (d'inverno scia da... convocazione azzurra, dicono) e i motori (cavalca una Kawasaki 900 e guida una Dino Ferrari), l'archeologia (non potendo praticarla, si limita a leggere) e l'alta fedeltà (che coltiva a Trieste nei suoi negozi di elettrodomestici).

Bruno Scabini, 34enne pavese, è il navigatore di fiducia della Fiat-Rally (che se lo è portato come «esterno» al Safari). Ha dovuto aspettare Bacchelli per assaporare la gioia di una vittoria, anzi di due. E altre ne verranno, dicono nell'ambiente, perché i due legano a vicenda in maniera incredibile. Un vantaggio del genere è tanto. «Miaccontento di quello che lo sport mi ha dato finora. Siccome però sono sicuro che Fulvio ha la natura vincente, io rimango al suo fianco e conto...».

Lino Ceccarelli



La FIA decide a fine mese

## Lauda + 2?

PARIGI - Soltanto alla fine del mese di settembre si riunirà a Parigi la Commissione d'Appello della FIA che ha all'ordine del giorno alcune importanti questioni. La più interessante per gli italiani sarà, comunque, la discussione del reclamo presentato dalla Ferrari in relazione ai noti fatti di Brands Hatch che coinvolsero Niki Lauda e, quindi, la classifica del Gran Premio di Gran Bretagna. Da Place de la Concorde uscirà il verdetto finale che potrà essere negativo per il pilota e per la Casa di Maranello, oppure che potrà reinserire l'austriaco in quella classifica dandogli quei due punti che, visto lo svolgimento della corsa, Niki si era ampiamente meritato. Una cosa è certa comunque, e cioè che per una questione di tale importanza, sarebbe stato opportuno che la FIA avesse indetto la riunione subito dopo che il RAC aveva respinto per «incompetenza» il primo reclamo presentato. Questa lunga attesa non è certo valsa ad acquietare gli animi, né a dare un volto vero e stabile alla classifica iridata.

242 in corsa e tra i primi K.O.  
quello del favorito ROHRL

# Dai capitomboli di BISULLI all'amaro PITTONI



Fulvio Bacchelli lancia verso la vittoria al Rally di S. Martino di Castrozza, la sua seconda dopo quella di Udine con la X 1/9. Il triestino ha attaccato a fondo nelle prove sterrate, conducendo così la sua Fiat-Abarth

## LE PROVE SPECIALI

### 1. TAPPA

**PASSO CEREDA** - km 5,8 - tempo 7'  
1. Pittoni-Pittoni (Porsche Carrera) 6'56";  
2. Rohrl-Berger (Opel Ascona) a 3"; 3. Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth) a 3"; 4. Verini-Macaluso (Fiat Abarth) a 8"; 5. Polese-Schenone (Alpine Renault) a 10".

**PASSO DURAN** - km 9 - tempo 11'  
Tutti i migliori nel tempo.

**MARMOLADA** - km 5 - tempo 6'  
1. Pittoni 6'18"; 2. Borges-Morais (Porsche Carrera) a 3"; 3. Bacchelli a 4"; 3. Verini a 4"; 5. Polese a 14"; 5. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) a 14".

**PASSO ROLLE** - km 3,3 - tempo 4'  
1. Pittoni 4'04"; 2. Vudafieri-Bonaga (Porsche Carrera) a 3"; 3. Bacchelli a 4"; 4. Tauffer-Bonelli (Porsche Carrera) a 5"; 5. Verini a 7".

**PASSO BROCCON** - km 7,5 - tempo 9'  
Verini, Borges, Bacchelli, Tacchini-Simoni (Fiat Abarth), Polese, Leviero-Cernigai (Porsche Carrera) nel tempo.

**MONTE TOMBA** - km 9 - tempo 11'  
Verini, Borges, Bacchelli, Pittoni, De Eccher, Tauffer, Tacchini, Polese nel tempo.

**LAZZARETTI** - km 7,5 - tempo 9'  
1. Bacchelli 10'03"; 2. Pittoni a 8"; 3. Verini a 10"; 4. Polese a 18"; 5. Tauffer a 19".

**VALNEVERA** - km 5,8 - tempo 7'  
1. Bacchelli 7'48"; 2. Verini a 8"; 3. Tauffer a 17"; 3. Polese a 17"; 5. Pittoni a 19".

**COL PERER** - km 6,6 - tempo 8'  
1. Pittoni 7'52"; 2. Verini a 3"; 3. Bacchelli

a 6"; 4. Rack-Kohler (Porsche Carrera) a 8"; 4. De Eccher a 8".

**PASSO MANGHEN** - km 10,8 - tempo 13'  
1. Bacchelli 14'39"; 2. Verini a 4"; 3. Pittoni a 30"; 4. Tauffer a 33"; 5. Borges a 35".

### 2. TAPPA

**PASSO CEREDA** - km 5,8 - tempo 7'  
1. Pittoni 6'55"; 2. Verini a 3"; 3. Rack a 5"; 4. Bacchelli a 7"; 5. Borges a 10".

**PASSO DURAN** - km 9 - tempo 11'  
Tutti i migliori nel tempo.

**MARMOLADA** - km 5 - tempo 6'  
1. Pittoni 6'11"; 2. Borges a 9"; 3. Bacchelli a 11"; 4. De Eccher a 16"; 5. Verini a 17".

**PASSO ROLLE** - km 3,3 - tempo 4'  
1. Pittoni 4'01"; 2. Borges a 7"; 3. De Eccher a 8"; 4. Bacchelli a 9"; 4. Liviero a 9".

**PASSO BROCCON** - km 7,5 - tempo 9'  
Tutti i migliori nel tempo.

**MONTE TOMBA** - km 9 - tempo 11'  
Tutti i migliori nel tempo.

**LAZZARETTI** - km 7,5 - tempo 9'  
1. Pittoni 9'57"; 2. Verini a 8"; 3. Bacchelli a 10"; 4. De Eccher a 15"; 5. Borges a 27".

**VALNEVERA** - km 5,8 - tempo 7'  
1. Bacchelli 7'48"; 2. Pittoni a 3"; 3. Verini a 5"; 4. De Eccher a 22"; 5. Borges a 27".

**COL PERER** - km 6,6 - tempo 8'  
1. Pittoni 8'01"; 2. Bacchelli a 1"; 3. Verini a 3"; 4. De Eccher a 8"; 5. Liviero a 13".

**PASSO MANGHEN** - km 10,8 - tempo 13'  
1. Bacchelli 12'28"; 2. Verini a 23"; 3. De Eccher a 42"; 4. Pittoni a 59"; 5. Trombotto-Zanchetti (A.R. Alfetta) a 1'15".

**SAN MARTINO DI CASTROZZA** - Verificano in 243 equipaggi e partono in 242. E' Cavicchiolo a dare forfait per un improvviso malore del suo co-pilota. La prima notizia è di carattere meteorologico: non piove sul San Martino. La gara inizia male per Trombotto-Zanchetti che fanno la prima speciale, CEREDA, col motore dell'Alfetta zoppicante per noie alla pompa della benzina. Ancor peggio comunque va a Bisulli-Zanuccoli che all'inizio della discesa scambiano un tornante per una sinistra veloce. Si fermano dopo diversi capotamenti una cinquantina di metri più in basso della strada e sono così i primi a far ritorno in albergo. La classifica dice da solo l'exploit dei coniugi Pittoni, i più veloci malgrado una intraversata in un tornante che costa loro almeno 4". Tre secondi sopra il tempo imposto si piazzano l'Ascona gr. 2 di Rohrl-Berger e la Fiat-Abarth di Bacchelli-Scabini.

Neppure il tempo di portarsi al via della seconda p.s. e Svizzero-Braito con l'Ascona gruppo due rompono un cuscinetto della trasmissione. In micidiale progressione a PASSO DURAN il rally perde il terzo protagonista, Rohrl, per la rottura della cinghia dentata dell'impianto di iniezione. E' il solo avvenimento di una prova piuttosto incolora che vede alla fine 13 equipaggi sotto il tempo imposto. Abbandonano anche Rossetti-Ulivi (Beta gr. 4 curata da Bosato) che si lasciano dietro una lunga scia di olio. Alla MARMOLADA Pittoni aumenta il vantaggio lasciandosi a 3" Borges-Morais (Porsche) ed a 4" Bacchelli e Verini.

Quarto successo consecutivo di Pittoni a PASSO ROLLE che porta il suo vantaggio su Bacchelli a 8" e quello su Verini a 15". La fisionomia della corsa comincia a delinarsi: malgrado i distacchi siano ancora all'ordine dei secondi è una lotta a tre fra Pittoni, Bacchelli e Verini, il cui obiettivo principale resta sempre la matematica certezza del campionato italiano. Non cambia l'alta classifica a PASSO BROCCON (sei equipaggi sotto il tempo) né a MONTE TOMBA dove a restare a zero penalità sono in otto. Momenti di pausa che non giovano a nessuno. Né portano vivacità gli altri gruppi. Dietro Betti che dal ritiro di Rohrl domina il gr. 2, Trombotto ha ormai un vantaggio considerevole su Bramino-Tesio (Ascona) e si sta riportando verso posizioni onorevoli.

A LAZZARETTI (prima prova sullo sterrato) inizia l'offensiva della Fiat. Bacchelli vince la prova ed annulla gli 8" che lo dividevano da Pittoni. Nella graduatoria provvisoria dopo il tandem di testa c'è Verini a 17", più staccato Polese. La (sparuta) pat-

## Soddisfazione nel clan AUTODELTA

# AL SANREMO più nervosa l'ALFETTA

**S. MARTINO DI CASTROZZA** - L'Alfa Romeo, ovvero del coraggio. L'esperimento è riuscito e va anche gridato ad alta voce, dopo due nottate di « suspense ». E sì, perché l'Alfetta era sola a rappresentare le ambizioni della casa di Arese e un eventuale suo abbandono avrebbe rimandato a... ottobre il progetto-ritorno. « Con una macchina soltanto — dice l'ing. Carlo Chiti — è un grosso risultato. E la soddisfazione è doppia: si è vinto il gr. 2 con una vettura che di preparato aveva ben



poco. La decisione di partecipare al S. Martino è stata presa quando era già tardi per realizzare un allestimento d'emergenza. Poi ci sono state le vacanze... »

In effetti l'Alfetta disponeva di un motore otto valvole (anziché sedici), ad iniezione, capace di sviluppare una potenza di 210 CV e fin qui nulla da dire. Solo che due elementi fondamentali nei rallies (e non soltanto nei rallies) risultavano compromettenti: la coppia davvero alta, sfiorando i 5000 giri, due mila di

● Come era intuibile alle verifiche tecniche preliminari ha fatto parecchio discutere il roll-bar montato da Irmscher sulle Ascona gruppo due di Rohrl-Berger e Betti-Betti. In questi termini la questione: gli attacchi in causa sono fissati alla scocca per mezzo di bulloni montati in posizione inclinata e non verticale come prevede la regolamentazione internazionale. Nulla da eccepire riguardo alla sicurezza della realizzazione, restava il fatto che nessuno in casa Opel si era mai preoccupato di farla omologare dalla CSI, accontentandosi del « placet » ottenuto dall'Automobile Club tedesco e da quello austriaco. I commissari sportivi appositamente riuniti hanno accettato la fiche rilasciata dall'ADAC per cui entrambe le macchine hanno potuto prendere il via. Particolarmente soddisfatti i fratelli Betti, che alla recente Ruota d'Oro non sono stati ammessi per lo stesso motivo.

tuglia di Fulvia gr. 3 d'assalto perde intanto Ambrogetti-Gigli che rompono un breccetto. Qualche problema per Ormezzano e Cartotto, ammirevoli nel proseguire con la normalissima Alfasud, che bucano una gomma e perdono qualche minuto. Lo scavalco al vertice arriva a VALNEVERA (ancora fondo in terra) dove Bacchelli si impone con un 7'48" da favola e si lascia ad 8" Verini, a 17" Tauffer e Polese ed a 19" Pittoni. Posizioni quasi rovesciate quindi, con Pittoni in mezzo al « sandwich Fiat », staccato di 18" da Bacchelli e avvantaggiato di 7" su Verini. Delusione doppia per Angiolini del Jolly Club che deve annotare anche il ritiro di Dall'Ava-Maiga.

Si torna sull'asfalto a COL PERRER, altra prova parzialmente mortificata da un tempo un po' troppo... permissivo. Verini è il più veloce ma ai fini della classifica risulta a zero penalità insieme a Pittoni. Leggermente indietro Bacchelli che paga 6". Da segnalare un'altra foratura per Ormezzano e le uscite di strada (abbastanza rovinose e tali da obbligarli al ritiro) di Betti-Betti e di Magnani-« Valentino » su Fulvia. Prima del ritorno a San Martino per dodici ore di sosta c'è il MANGHEN, prova su terra abbastanza sconnessa, soprattutto nella parte in discesa. Vola Bacchelli, si difende bene assai Verini e Pittoni, con l'autobloccante che da qualche prova ha smesso di agire sul differenziale, contiene il danno in 30", ma perde il secondo posto.

Questa la situazione dopo la prima tappa

1. BACCHELLI-SCABINI	Fiat Abarth 1850	1 h 29'09"
2. VERINI-MACALUSO	Fiat Abarth 1850	a 29"
3. PITTONI-PITTONI	Porsche	a 46"
4. TAUFER-BONELLI	Porsche	a 1'45"
1. del gruppo 3		
5. POLESE-SCHENONE	Alpine A 110	a 2'04"
6. BORGES-MORAIS	Porsche	a 2'09"
7. TACCHINI-SIMONI	Fiat Abarth 1850	a 2'40"
8. BACK-KOHLER	Porsche	a 2'51"
9. DE ECCHER-SALVADOR	Porsche	a 2'55"
10. LIVIERO-CERNIGAI	Porsche	a 3'51"

Per la SECONDA TAPPA del tutto identica alla prima nel percorso ripartono 179 dei



Debutto semiufficiale dell'Alfa Romeo al S. Martino, con un'Alfetta gr. 2 (sopra), di Trombotto e Zanchetti, ed un'Alfasud gr. 1 (sotto) di Ormezzano

troppo e il peso di 20-30 kg. oltre la tonnellata. Va pure detto che lo sterzo demoltiplicato per eccesso ha obbligato Luciano Trombotto ad usare i Pirelli CN 36 anziché i Racing, con gli svantaggi che si possono facilmente immaginare. Il cambio (e dai!) non era certo il più adatto con i rapporti intermedi piuttosto lunghi.

E' meno male che la temperatura esterna era rigida in gara, altrimenti Trombotto e Zanchetti si sarebbero inquinati: lo scarico, infatti, è da modificare per impedire l'infiltrazione dei gas nell'abitacolo. Infine, non era stato montato il twin-master e i due piloti guidavano a memoria...

Quante cose non erano a posto, è per questo che sorprende favorevolmente la prestazione complessiva dell'Alfetta con quell'ottavo posto assoluto che autorizza l'Autodelta a stringere i tempi per l'omologazione di particolari che andranno sicuramente ad accrescere (una volta preparata a dovere) la competitività appunto dell'Alfetta.

« A Sanremo la vettura potrà contare su un assetto migliorato, maggiormente adeguato ai rallies nervosi e veloci », anticipa l'ing. Chiti. Qui a S. Martino la taratura delle sospensioni era stata fatta in funzione di un compromesso... storico e tecnico, tra l'asfalto dei circuiti di

Zandvoort e di Mantorp Park (Svezia) dove aveva debuttato l'Alfetta dell'europeo turismo e lo sterrato in genere.

A Sanremo, dove l'Autodelta inseguirà quel decimo posto assoluto che significherebbe il suo primo punto « mondiale » dei rallies, a fianco dell'Alfetta Gr. 2 riveduta e corretta (affidata sempre a Trombotto e Zanchetti), ci sarà ancora l'Alfasud 1200 TI di Ormezzano e Cartotto. Al S. Martino si è aggiudicata la classe fino a 1300 cc. del gr. 1: era il solo traguardo possibile, con la carenza di CV che ha e con una frenatura approssimativa (è colpa solo delle pastiglie dei dischi?). E' pure in classifica finale, figura tra due 124 Abarth, naturalmente private, ma l'annotazione è tuttavia piena di significato.

Due parole sugli uomini-Alfa del Rally. Gianluigi Corbari, il d.s. dell'Autodelta, è entusiasta della nuova attività agonistica ed ha appreso a puntino la lezione (didatticamente parlando) di Dante Salvay, consulente a tempo determinato dell'ing. Chiti; il capomeccanico Fanin è meno entusiasta, con i suoi, perché forse al S. Martino hanno girato molto senza mai intervenire, mentre nei circuiti intervengono spesso senza mai muoversi dai box.

I. C.

182 equipaggi classificati. Dopo alcune incertezze, ed è decisione coraggiosa, accetta di partire Donatella Tominz che nella discesa dal Manghen in uno dei mille sobbalzi ha preso un brutto colpo al gomito sinistro e si è procurata una distorsione alla spalla. Pittoni fa subito intendere le sue idee bellicose alla prima speciale dove migliora il tempo della prima tappa di un secondo e ne recupera 3" su Verini e 7" su Bacchelli. Un po' di sabbia entrata nei carburatori dell'Alpine blocca al primo tornante la corsa di Polese. Si passeggia ancora a PASSO DURAN (nel tempo ci stanno ben 13 equipaggi!) ma non alla MARMOLADA dove un colpo d'ala ha Borges, secondo a 9" da Pittoni e quindi davanti a Bacchelli che al rivale concede 11". A PASSO ROLLE settimo successo esclusivo di Pittoni che in classifica provvisoria si porta a soli 20" da Bacchelli e scavalca Verini.

Ormai al sicuro le posizioni di Presotto in gruppo uno e di Trombotto in gruppo due, c'è un risveglio di interesse nel gruppo tre. Lo provoca (ma soprattutto lo subisce) Tauffer che proprio nella speciale più vicina alla sua Castrozza deve constatare il cedimento definitivo della sua frizione già zoppicante da qualche prova. Il comando del gruppo va a Rack seguito da De Eccher in costante recupero. Ovviamente monotone le prove del BROCCON e di MONTE TOMBA la scossa più grossa di tutta la gara arriva da LAZZARETTI.

Ci si attende il classico tempone da Bacchelli ed invece lo realizza Pittoni che addirittura migliora la prestazione del triestino nella prima tappa e si porta a soli 10" dal tetto della classifica. Il più sfortunato è comunque Rack che inizia la prova assai forte ma la finisce fuori strada e deve dare l'addio alla gara. A LAZZARETTI inizia anche il calvario finale di Vanni Tacchini e Simoni che devono ridurre l'andatura nell'ultimo tratto di prova per non perdere il tettuccio spanciatosi al loro spider Fiat Abarth.

Reagisce Bacchelli a VAINEVERA aumentando il proprio margine di vantaggio di 3". Alla fine mancano ormai due prove, il COL PERRER in asfalto ed il MANGHEN in terra. Sul PERRER Pittoni si guadagna l'ultimo successo personale ma Bacchelli gli concede soltanto 1" e Verini 3". Il MANGHEN ha storia solo nei primi chilometri, quelli in salita. Gli ultimi sono decisivi ed amari per Pittoni come lo sono per De Angelis.

Guido Rancati

## L'autocross nel quadro dei rallies

S. MARTINO DI CASTROZZA - Molte le riunioni nell'ambito del Rally. La sottocommissione rallies della CSAI si è riunita all'Hotel Dolomiti alla presenza dell'ing. Rogano e di Daniele Audetto (nonostante la minacciata defezione del D.S. Lancia per i noti motivi extra-CSAI).

E' stato deciso « di porre allo studio, in accordo con le case italiane, nuove forme d'intervento per ristrutturare il programma '75 della squadra azzurra », così si legge in un comunicato.

La questione del divieto delle ricognizioni è stata demandata, ma solo per la definizione normativa, alla riunione di Sanremo, dove saranno pure esaminate le proposte di organizzatori, piloti e scuderie per una modifica sostanziale alla regolamentazione dei rallies.

E' stato istituito un gruppo di lavoro, presieduto da Pietro Quaroni, perché vengano gettate al più presto le basi per l'inserimento dell'autocross nell'attività rallistica. E' un passo avanti, per il potenziamento di queste spettacolari e seguite competizioni in circuito sterrato e chiuso.

E' stata approvata una proposta italiana (di Dante Salvay) per l'istituzione di una mitropa cup per nazioni da assegnarsi alla fine delle prove in calendario. La classifica generale viene redatta prendendo in considerazione il miglior risultato per nazione in ogni singolo rally (20 punti al 1., 15 al 2., 12 al 3., fino a 1 al 10.) e nella graduatoria finale (50 punti al 1., 40 punti al 2., 35 al 3., fino a 10 punti al 10.).

Si è svolta poi una tavola rotonda, nella quale — alla presenza di giornalisti, piloti ed esperti — si è dibattuto il tema degli attuali traccianti, sempre più veloci, ed il problema delle ricognizioni. Sulle risultanze e sugli interventi riferiremo nel prossimo numero.



## La « pace » non ripaga gli sportivi

S. MARTINO DI CASTROZZA - La riunione, avvenuta a San Martino di Castrozza, della sottocommissione rallies CSAI, ha offerto l'occasione per un incontro tra l'avv. Stochino ed il d.s. Lancia, Daniele Audetto per la « pace » famosa che comunque non è bastata per calmare gli appassionati delusi dal forfait (vedi le scritte... a rima baciata, sul percorso come nella foto sopra).

Ecco comunque cosa i due protagonisti della « vertenza » hanno dichiarato per la riappacificazione:

Audetto: « Sono amareggiato per le proporzioni e per i significati assunti da alcune dichiarazioni da me rilasciate alla stampa. Evidentemente, nel corso della intervista, sono state da me fatte delle osservazioni, ma esse volevano soltanto esprimere la mia amarezza, in ordine alla severità (sottolineo il termine "severità" che intendo contrapporre a "mancanza di buona fede") di una decisione presa dall'avvocato Stochino quale commissario nazionale al Rally delle Valli Imperiesi dello scorso anno.

« Ribadisco pertanto che non sfiducia e dubbio sulla buona fede dell'avv. Stochino hanno animato le mie dichiarazioni, quanto piuttosto il rammarico per la severità di un provvedimento che poteva avere delle ripercussioni sfavorevoli al buon nome della Lancia. Nel riconfermare pertanto, anche a nome della Casa che rappresento, la stima verso l'avv. Stochino, desidero anticipare, a dimostrazione di quanto ho detto, che la Lancia farà il possibile per partecipare ufficialmente al prossimo Rally di S. Martino ».

Stochino: « Quale sportivo e quale ufficiale di gara sono particolarmente lieto che questa incresciosa situazione sia stata chiarita in occasione dell'amichevole incontro avuto col d.s. della Lancia. Sono certo che i cordiali rapporti che ho sempre intrattenuto con i dirigenti e con i piloti della casa Lancia, riprenderanno nel reciproco, rinnovato spirito di stima. Formulo alla Casa, che tanto ha dato al rallyismo italiano, l'augurio di rinnovare, qui a S. Martino le sue gloriose imprese ».