

Trionfo NETTUNO con REGOSA e C. LEONI rimontato due volte

MONZA - Gara di contorno in attesa della più prestigiosa F. 1 la Formula Italia, o come è stata battezzata in questi ultimi tempi, la Formula «scandalo». Ha avuto la sua finale su 10 giri del percorso pari a km 57,800, dopo che al sabato si erano svolte, sulla distanza di cinque giri, le due batterie per vedere chi aveva diritto a disputarsi i punteggi per il trofeo nazionale CSAI.

Le due batterie del sabato erano state vinte da Regosa davanti a Sottanelli, Cesarini e Schwarz, mentre l'altra batteria era stata appannaggio di Brancatelli davanti al compagno della Nettuno Ponzone, poi terzo Leoni e quarto «Mitia».

Per la finale che si preannuncia incandescente, si attende con curiosità lo schieramento di partenza che viene effettuato con i primi 12 classificati nelle batterie, come è logico che sia, e non come è stato fatto a Magione.

La partenza è da manuale, Leoni fra i favoriti parte bene e al termine del primo giro guida il lungo serpente della formula addestrativa davanti a Pedersoli, Regosa, Brancatelli, Ponzone e Schwarz. Gli altri leggermente staccati seguono in fila indiana.

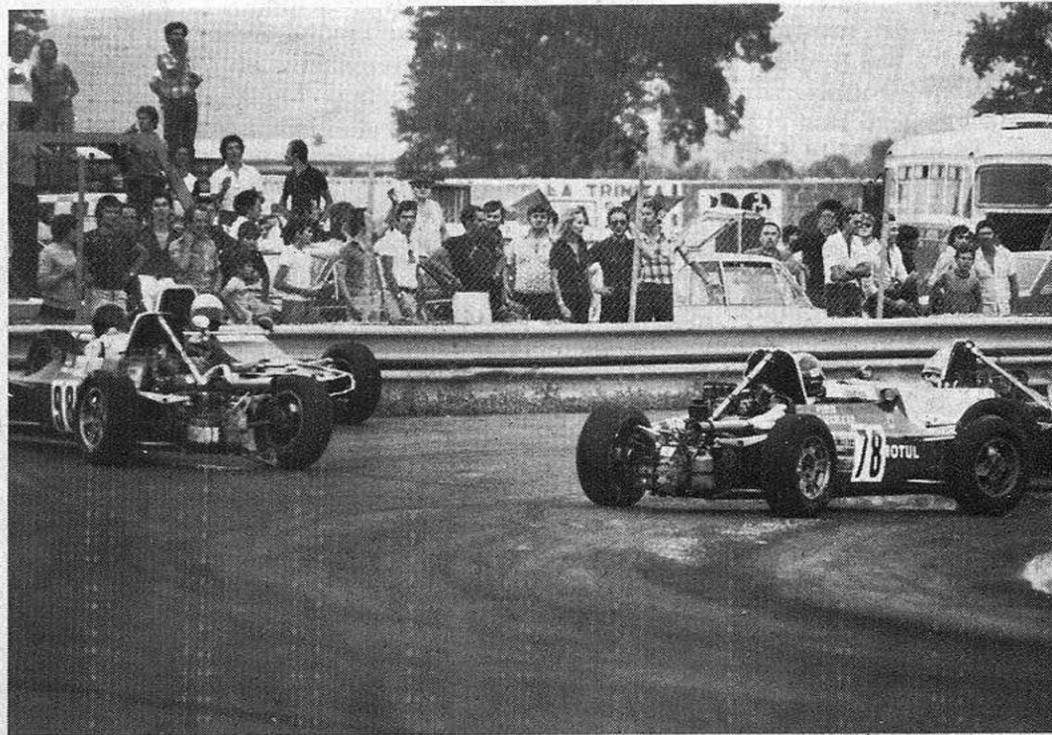
Al secondo passaggio prende il comando Pedersoli che lo mantiene per tre giri davanti a Leoni, Regosa, Brancatelli e Ponzone che si scambiano alla frenata della chicane continuamente posizione. Al quinto giro Pedersoli che aveva preso un leggero vantaggio non passa davanti alle tribune, è fermo lungo il percorso, e così prende il comando Leoni che lo mantiene per due giri con «staccate» al millimetro per lasciar raffreddare i freni. Si fa avanti prepotentemente Regosa e da quel momento prende il comando con decisione davanti a Sottanelli, Ponzone, Brancatelli e Leoni.

CONTINUA A PAGINA 36

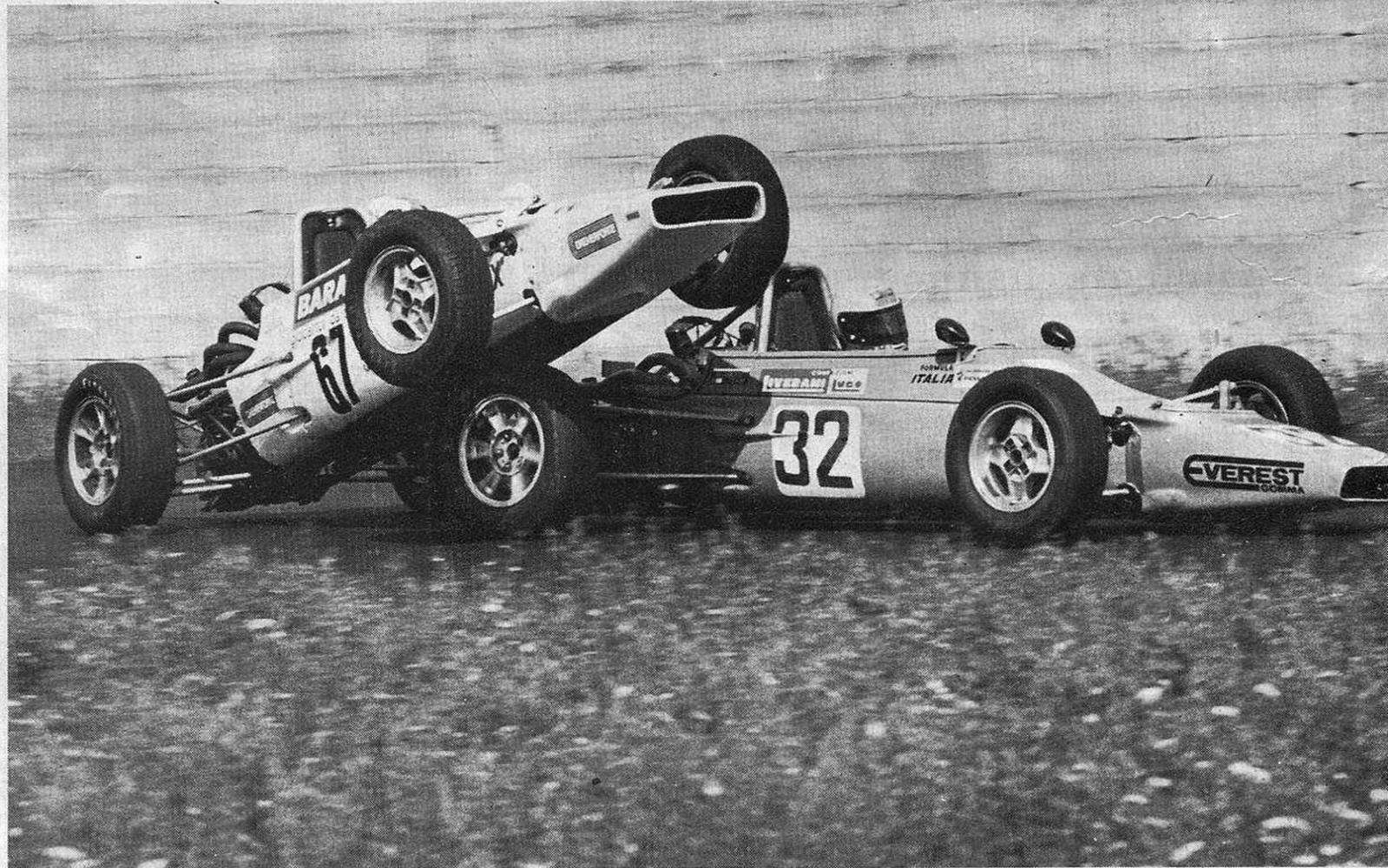
Classifica tricolore F. Italia

	Semifinali	Magione	Monza	Totale
Leoni	18	9	3	30
Farneti	18	6	—	24
Regosa	12	—	9	21
Brancatelli (*)	15	—	4	19
Sottanelli	15	—	2	17
Cesarini	15	—	—	15
Pedersoli (*)	13	—	—	13
Ponzone (*)	6	—	6	12
Gunnella	7	4	—	11
Buratti (*)	10	—	—	10
Giacomelli (*)	9	—	—	9
Campominosi (*)	8	—	—	8
Pizzi	7	—	1	8

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



Magione, 1 settembre: è appena partita la finale della Formula Italia, che i due piloti «in più», cioè Baiguera (98) e Boccalero (78) sono coinvolti in un incidente multiplo provocato da un testa-coda di Pizzi, e non di Bellini come da noi in un primo tempo scritto. L'altro coinvolto fu Ponzone



Sempre dalla prima finale, quella di Magione, questo documento fotografico di come Sottanelli, montando sopra a Peruzzi, provochi il ritiro di entrambi (Foto NEDO COPPINI)

GARE DI FORMULA ITALIA, VALIDA PER IL GIRONE FINALE - Monza, 7-8 Settembre 1974

LE CLASSIFICHE

1. Batteria (5 giri) - 1. Giulio Regosa 10'25"5, media 166,330 kmh; 2. Sottanelli 10'26"3; 3. Cesarini 10'27"1; 4. Schwarz 10'40"4; 5. Prossliner 10'40"8; 6. Pizzi 10'41"1; 7. Riva 10'42"9; 8. Abate 10'43"2; 9. Piccolomini 10'43"8; 10. Grimaldi 10'52"5; 11. Magnani 10'53"1; 12. Lombardi 10'53"3; 13. Viola 10'54"5; 14. Cozzari 10'56"4; 15. Hoz 11'04"5; 16. Pagnoncelli 10'05"2; 17. Franco 11'03"8; 18. Miolo 11'17"7; 19. «Hego» 11'26"9; 20. «Rino Loino» 11'29"3.

Giro più veloce: il 5. di Regosa in 2'02"2, media 170,278.

2. batteria (5 giri) - 1. Gianfranco Brancatelli 10'25"10, media 167,015 kmh; 2. Ponzone 10'25"12; 3. Leoni 10'25"2; 4. «Mitia» 10'25"7; 5. Pedersoli 10'25"9; 6. Campominosi 10'40"1; 7. Branca 10'40"2; 8. Serena 10'42"9; 9. Di Stefano 10'43"7; 10. Fossi 10'53"5; 11. Bertolini 10'54"9; 12. Cafarella 10'57"5; 13. Baiguera 10'57"9; 14. Nava 10'59"1.

15. Tricerri 10'59"3; 16. Sarale 11'11"3; 17. Ferraretto 11'11"5; 8. Fiorini 11'12"4; 19. Ciulli 11'34"4; 20. Tiburzi 11'59"6.

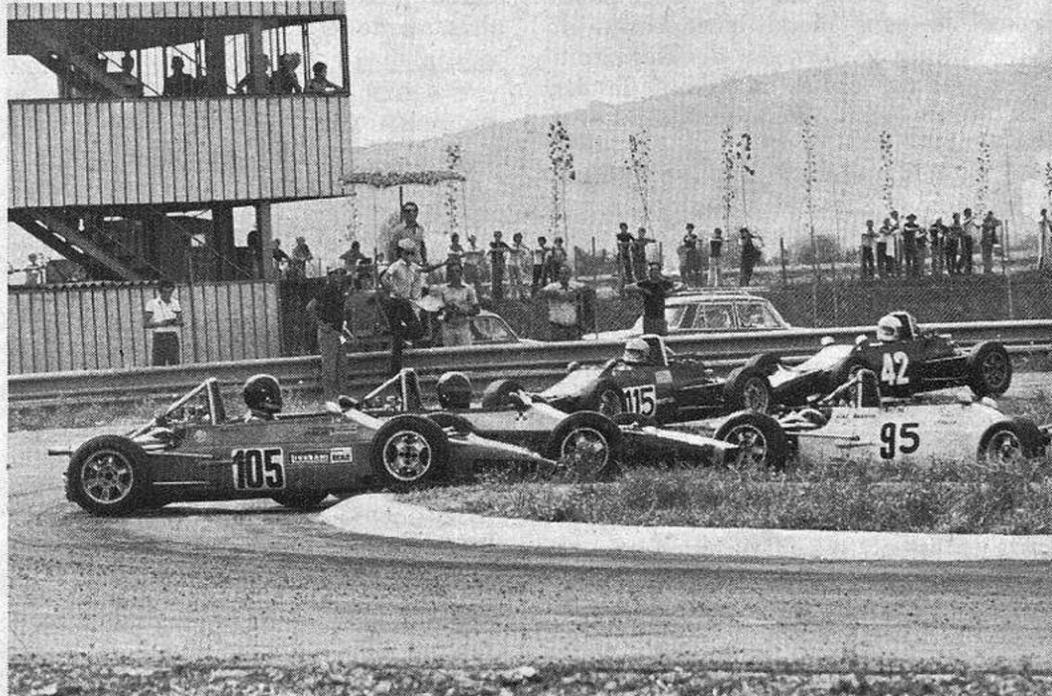
Giro più veloce: il 3. e il 4. di Brancatelli in 2'02"6, media 169,722 kmh.

Finale (10 giri) - 1. Giulio Regosa 20'36"1, media 168,349 kmh; 2. Ponzone 20'43"7; 3. Brancatelli 20'43"9; 4. Leoni 20'44"1; 5. Sottanelli 20'47"1; 6. Pizzi 20'48"1; 7. «Mitia» 20'57"7; 8. Piccolomini 20'57"8; 9. Grimaldi 21'02"5; 10. Campominosi 21'07"6; 11. Branca 21'07"8; 12. Cafarella 21'14"4; 13. Fossi 21'14"6; 14. Lombardi 21'14"7; 15. Bertolini 21'15"9.

Giro più veloce: il 4. di Regosa in 2'03"1, media 169,033 kmh.

GARA DI FORMULA RENAULT, Prova del Challenge Europeo - Monza, 8 settembre 1974

1. Dallestin 39'42"5; 2. Langlois 39'42"9; 3. Sourd 39'43"4; 4. Snobeck 39'43"5; 5. Coche 39'44"9; 6. Feitler 40'08"5; 7. Jumelle 40'08"7; 8. Duverney 40'09"1; 9. Raullet 40'09"3; 10. Riviers 40'37"6; 11. Morel 40'39"5; 12. Boyer 40'39"8; 13. Claus 40'40"1; 14. Lompech 41'13"1; 15. Peire 41'13"1.



Altro spettacolare «mucchio» a Magione, comprendente le F. Italia di Lelli (105), mentre Trizzino (115) e Piccolomini (42) sfilano all'esterno

Seguirà la brillantissima farsa...

Falsata la prima finale di

FORMULA ITALIA con il

libretto verde della «Giacca Blu»



Il delegato alla F. Italia, Giacchini



Il vaiVIA! di Magione

MAGIONE - In mezzo alle polemiche che da qualche tempo accompagnano il Trofeo '74 della Formula Italia, polemiche nate unicamente per la sordità della CSAI alle più ovvie richieste dei piloti danneggiati dalla «farsa» dei gironi, cade ora un macigno che farà un tonfo tale che neppure la CSAI, questa volta, potrà far finta di non sentire.

Protagonista assoluto di questo gravissimo episodio è il signor Giacchini. Un personaggio che tutti i piloti di Formula Italia conoscono bene, poiché è lui il «rappresentante permanente» della CSAI «sui campi di gara dove si disputa il Trofeo; il «punto di riferimento» per ogni dubbio; il «delegato» del potere sportivo cui demandare ogni controversia.

Quanto usurpata fosse questa sua fama non sappiamo, ma è un fatto che il suo scopo preciso è (o meglio sarebbe) quello di «nucleo tutelare» della Formula Nazionale, e solo di quella. Alle corse, Giacchini non si deve occupare di altro, tipico rappresentante di una nuova generazione di responsabili «specializzati» che abbiamo sempre visto di buon occhio, a patto che diano assolute garanzie di preparazione ed obiettività.

E' accaduto, invece, che il signor Giacchini si sia sbagliato. Clamorosamente sbagliato, ed abbia trascinato nell'errore, grazie all'autorità che nel campo specifico gli deriva dalla delega CSAI, un bel po' di personaggi che ora rimpiangeranno amaramente di essersi fidati di lui, se non altro per la figuraccia che ora ci fanno di fronte all'opinione pubblica, ai piloti ed ai loro colleghi.

Quel triste 1. settembre

Questi i fatti.

Magione, 1 settembre 1974, prima gara del girone finale della Formula Italia. Sono schierate in pista le 18 vetture che si disputeranno la finale, dopo le due manche eliminatorie. Lo schieramento è stato ovviamente fatto prendendo i primi 9 arrivati di ogni batteria. Mancano pochi minuti al via, quando il signor Giacchini interviene, affermando che lo schieramento è errato: non i primi nove di ogni batteria sono qualificati per la finale, bensì i primi sette più i quattro migliori tempi delle due batterie.

L'affermazione di Giacchini è perentoria, avallata dall'annuario CSAI aperto alla pagina che porta appunto il regolamento sportivo del-

la Formula Italia. A nessuno, né al direttore di corsa Berardi, né al delegato sportivo CSAI Amendola, né al delegato tecnico CSAI Galmanini, vengono (per ora) dei dubbi. Si cercano in fretta e furia gli «esclusi», si modifica lo schieramento pre-gando due piloti di togliersi di mezzo, (altri due avevano fatto i tempi), e si dà il via alla finale. Il resto lo sapete.

Prima considerazione: Berardi e gli altri di Magione sanno benissimo che gli schieramenti per la finale erano stati fatti, nelle precedenti occasioni di quest'anno, nel modo giudicato sbagliato da Giacchini. Cosa vuol dire? Che se è giusto come ora dice il rappresentante CSAI, fino ad ora si è sbagliato, ed è una prospettiva raggelante. Gli si fa subito osservare ciò, ma Giacchini pare non darvi peso o quanto meno non sembra rendersi conto della gravità di questa ipotesi. Si pensi solo a quanti piloti che ne avevano il diritto si sarebbe impedito di disputare le finali.

Il libretto superato...

Sia pure rosi da questo dubbio, i commissari sportivi di Magione ci impiegano troppo ad intuire la verità: Giacchini si è sbagliato, ha tenuto per buono il regolamento dell'anno scorso! Lo scoprono il giorno dopo la corsa, indicano una riunione ed inviano una relazione alla CSAI sull'accaduto. Nel frattempo, però, ingiustizia è fatta. Sono stati esclusi dalla finale due piloti che, in base al regolamento 1974, avrebbero dovuto partire, e cioè: Cesarini e «Hego».

E' ora di dare un'occhiata a questo regolamento, per cercare di capire, se non di giustificare, l'accaduto. Nell'annuario CSAI 1973, a pag. 254, appariva questa tabella:

D - Finale

Alla finale deve essere ammesso un numero di conduttori pari alla capienza massima della pista.

Alla finale sono ammessi i piloti meglio classificati di ogni batteria più i piloti con i rimanenti migliori tempi (a parità di giri) delle batterie stesse, sino al completamento dello schieramento di partenza, in base al seguente prospetto:

N. Piloti ammessi in finale	N. BATTERIE			
	2	3	4	5
16	6+6+4	4+4+4+4	3+3+3+3+4	3+3+3+3+3+1
18	7+7+4	5+5+5+3	4+4+4+4+2	3+3+3+3+3+3
20	7+7+6	5+5+5+5	4+4+4+4+4	—
22	8+8+6	6+6+6+4	5+5+5+5+2	—
24	9+9+6	6+6+6+6	5+5+5+5+4	—

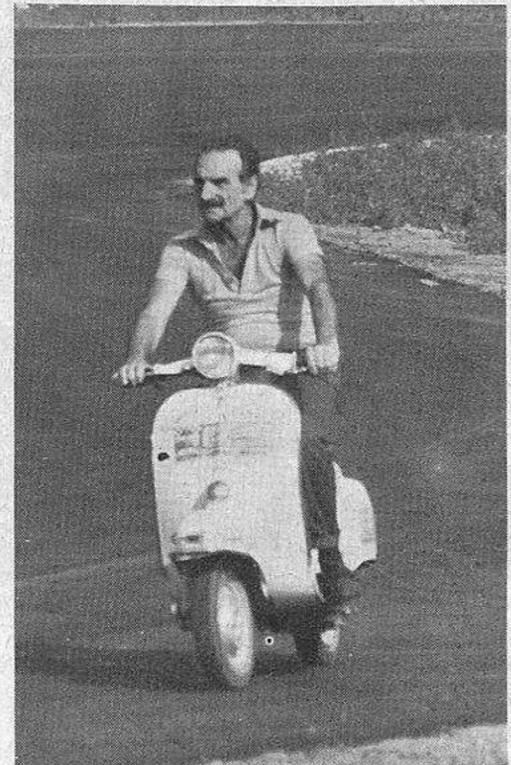
In base ad essa, Giacchini avrebbe ragione. Peccato solo che nell'Annuario di quest'anno, detta tabella e detto criterio siano stati soppressi.

... e quello da applicare

Dice infatti il punto D) del paragrafo 9 del Regolamento sportivo della Formula Italia (pagine 245 e seguenti):

«Finale. Alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati di ogni batteria, sino al completamento dello schieramento di partenza».

Nient'altro.



Il più discusso dei commissari sportivi della CSAI, Pietro Amendola

A questo punto, è inutile prendersela con Giacchini. Fra l'altro, per fortuna sua (e per sfortuna dei piloti), la «complicità» delle altre autorità sportive presenti quel giorno ne annacqua un bel po' la responsabilità. Resta il fatto gravissimo (il più grave a nostra memoria) di una irregolarità che ha danneggiato «materialmente» sia i piloti ingiustamente esclusi sia quelli ingiustamente ammessi. Si pensi solo all'ipotesi che uno degli «abusivi» si facesse del male, nell'incidente in cui sono stati coinvolti proprio Baiguera e Boccalero, i due ammessi da Giacchini.

Per non parlare dell'ingiustizia sportiva. Chi può negare infatti che uno degli esclusi, Cesarini ad esempio, non avrebbe potuto andare a conquistare dei punti per la classifica del Trofeo, nel quale è ben piazzato? Ed in caso contrario, chi ripagherà Leoni dei 9 punti che ha conquistato sul campo, nel caso tutt'altro che improbabile di annullamento della gara?

Rispettare le norme sportive

Quello che importa, ora non è cercare i responsabili. E' cercare qualcuno che si assuma le responsabilità di questo errore. Sbagliare può capitare a tutti, ma una irregolarità simile non può essere ignorata, e la CSAI deve assolutamente prendere una posizione, se vuole conservare quel briciolo di autorità che ancora le rimane, se vuole mantenere un minimo di credibilità nei regolamenti che essa stessa emana.

Il Regolamento Sportivo della Formula Italia contiene, nelle premesse, la seguente frase: «Dai praticanti si pretenderà non soltanto il rispetto assoluto delle norme sportive in genere, e del presente regolamento in particolare, ma anche la massima lealtà reciproca».

Ebbene, ora sono gli sportivi ed i praticanti che pretendono dalla CSAI il rispetto assoluto delle norme sportive, e del regolamento della Formula Italia in particolare. O i doveri sono a senso unico anche nello sport?

• Dopo l'annullamento della gara di F. 2 a ALBI (15 settembre) perché i lavori necessari non sono stati svolti sulla pista, si era parlato di organizzare l'anno prossimo una gara di F. 1 non di campionato, ma ora sembra improbabile dato che la FIA ha stabilito che la pista non potrà ospitare gare internazionali finché tutti i lavori non saranno stati portati a termine.

DALLEST
sul traguardo

Choc finale anche in F. RENAULT

MONZA - Concorrenza francese alla nostra F. Italia con la Formula Renault, che ha qui disputato una prova del suo Challenge Europeo; come si sapeva le macchine d'oltralpe si sono dimostrate chiaramente superiori alle ita-

TROFEO CADETTI AGIP - Gara di velocità in circuito - Monza, 4 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Romeo Maestri (Lab) in 14'55"7, media 115.994 kmh; 2. Gianoli (RGB) 15'; 3. Cairoli (Repetto) 15'01"9; 4. Virco Lugli (Melesi) 15'02"; 5. Cavallini (Repetto) 15'09"5; 6. Cappellotto (Repetto-Sala) 15'09"8; 7. Miragliotta (Melesi) 15'12"4.

2. batteria: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 14'49"7, media 116.789 kmh; 2. Bianchi (Melesi) 15'19"9; 3. Crema (Repetto) 15'20"1; 4. Sonvico (Lab-Reggiani) 15'20"3; 5. Bosso (Repetto) 15'21"5; 6. Mercatelli (Mig) 15'21"9; 7. Ceria (Repetto) 15'22"5.

3. batteria: 1. Bruno Ottini (Melesi) in 15'03", media 115.055 kmh; 2. Filippini (Lab) 15'18"4; 3. Ozzello (Santandrea) 15'18"6; 4.

Frigerio (Repetto-Pozzoni) 15'21"2; 5. Callegari (Melesi) 15'31"1; 6. Sofia (Sofia) 15'53"; 7. Averone (Thiele) 15'43"2.

Finale: 1. Leo Bartoli (Melesi) in 24'44"4, media 116.653 kmh; 2. Maestri (Lab) 24'46"3; 3. Cavallini (Repetto) 24'46"5; 4. Gianoli (RGB) 24'58"; 5. Cappellotto (Repetto-Sala) 25'05"8; 6. Virco Lugli (Melesi) 26'06"; 7. Frigerio (Repetto-Pozzoni) 25'13"7; 8. Mercatelli (Mig) 25'17"7; 9. Crema (Repetto) 25'17"9; 10. Sonvico (Lab-Reggiani) 25'18"2; 11. Miragliotta (Melesi) 25'18"5; 12. Ozzello (Santandrea) 25'18"9; 13. Callegari (Melesi) 25'19"2; 14. Bosso (Repetto) 25'19"4.

Classifica Trofeo Cadetti (dopo la 9. prova): 1. Leo Bartoli punti 36; 2. Gianoli 32; 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 e Cavallini 7; 13. Maestri 6; 14. Sonvico 5.

Si deciderà nella ultima
gara il CADETTI '74

BARTOLI all'ultima curva

MONZA - Era scritto che la decima edizione del Trofeo Cadetti Agip avrebbe dovuto risolversi nell'ultima prova in programma. Così è stato. Non ce l'ha fatta il brianzolo Anacleto Gianoli a scrollarsi di dosso gli avversari più pericolosi quando c'era tempo. Non ha potuto contrastare soprattutto il ritorno fortissimo di quel Leo Bartoli, quasi sempre protagonista ma troppo spesso sfortunato nelle prime prove del trofeo. Buon per il pilota della Melesi se la fortuna gli è diventata amica in extremis.

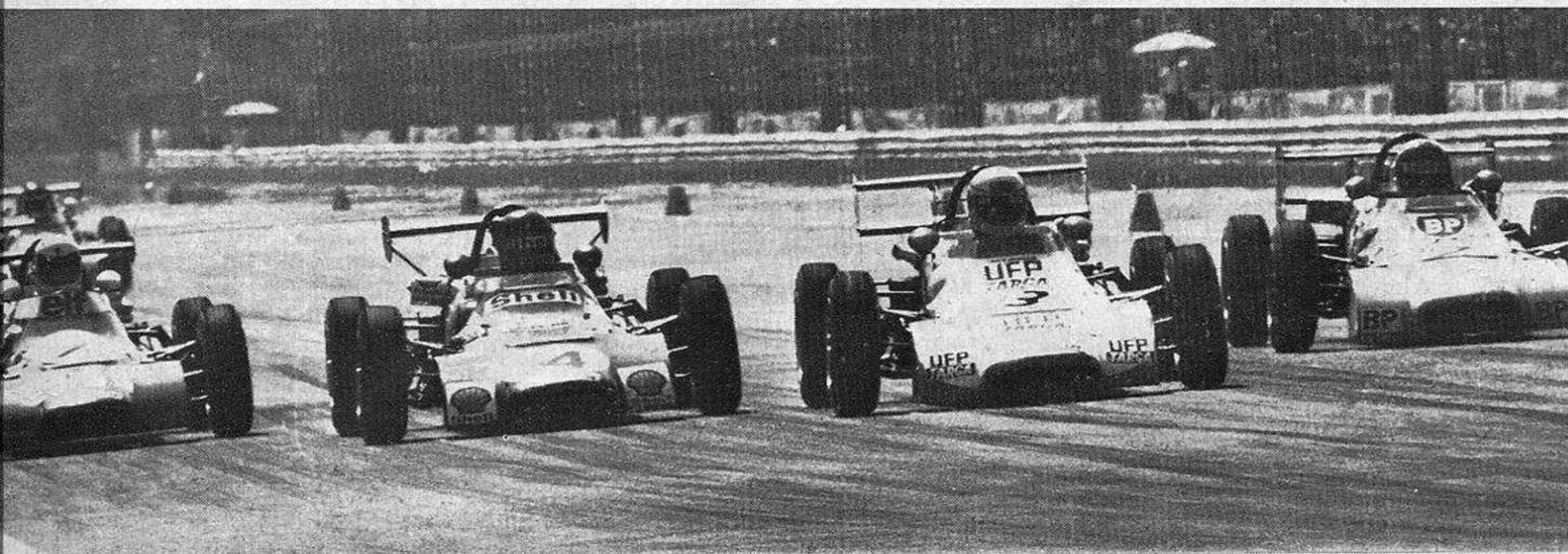
E infatti vincitore già giovedì scorso, si è ripetuto anche in questa penultima prova rivoluzionando completamente la classifica del trofeo. E' lui ora il leader del minicampionato con le vetture della Formula Monza con Gianoli, il pilota della RGB, disperatamente alla ricerca del colpo a sorpresa nell'unica prova rimasta. Solo quattro punti dividono i due e appare quanto mai ardua l'impresa di Gianoli di poter sovvertire il pronostico nella mezz'oretta finale del trofeo. Tagliato fuori invece dalla lotta il bravo Bruno Ottini, uno dei protagonisti del campionato assieme a Gianoli e Bartoli.

E' stato un trofeo vissuto all'insegna della più completa incertezza, come non succedeva da molti anni. Tutti e tre i piloti citati meritavano di aggiudicarsi il campionato per la bravura dimostrata, per l'impegno profuso, per la grande passione che li anima. Non per niente i tre fuori dalla pista sono amici per la pelle, non per niente in pista i tre si sono affrontati sempre all'insegna della più lodevole correttezza. Vincerà Bartoli, vincerà Gianoli, siamo convinti che i due perdenti non avranno molto da recriminare, saranno ugualmente contenti perché farà suo il trofeo comunque uno di loro tre.

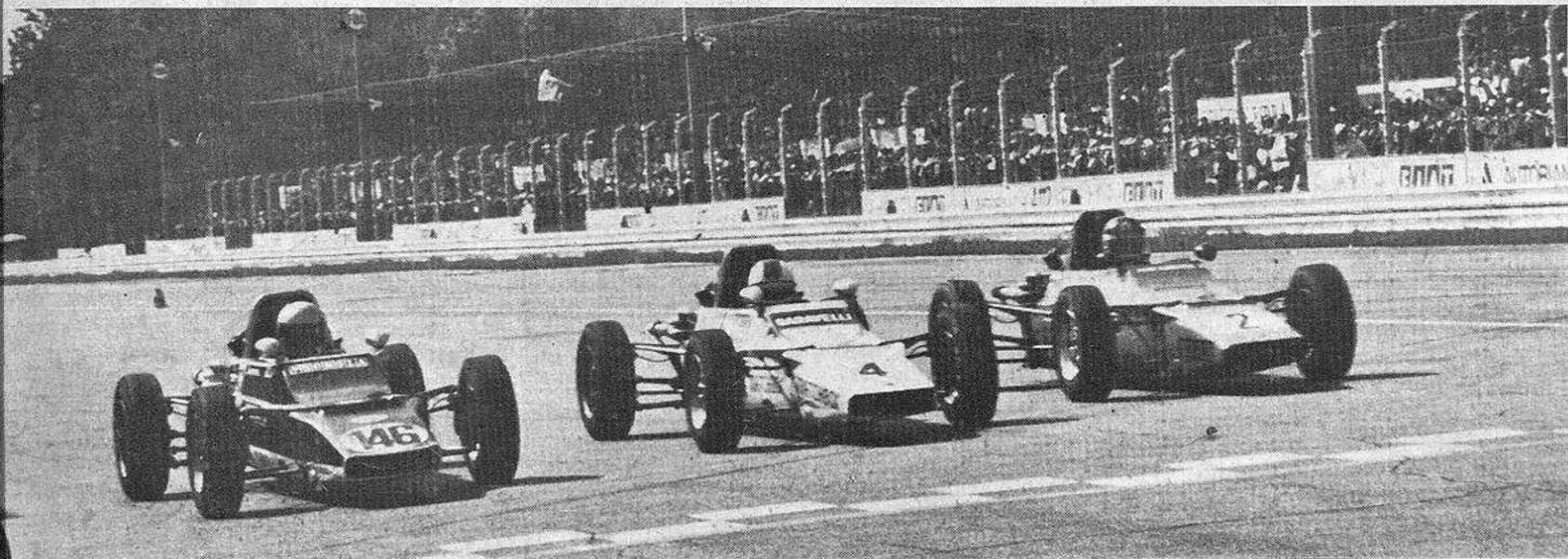
Anche la penultima prova, nel clima del Gran Premio d'Italia, è stata spettacolare. Le solite tre batterie che si aggiudicavano nell'ordine Romeo Maestri su Lab, Bruno Ottini (Melesi) e Leo Bartoli (Melesi), poi la finale. Venti giri che potevano risolvere il campionato se fosse stato Gianoli a prevalere. Non era così. Dopo le solite schermaglie, erano appunto Ottini e Gianoli a guadagnare decisamente un piccolo vantaggio. Disperata la rincorsa di Gianoli che come il giovedì precedente non trovava nella sua RGB una perfetta alleata. Non solo non riusciva a tener testa alle Melesi di Bartoli e Ottini, ma era costretto ad arrancare anche alle spalle della Lab di Maestri.

Al penultimo giro quando sembrava che Bartoli e Ottini dovessero disputarsi la inevitabile volata, ecco il colpo di scena. I due giungono in variante regolarmente. Hanno una vettura davanti. Una sbandata e la vettura si intraversa. Bartoli passa. Ottini rovina con la Melesi addosso. Per il bravo pilota milanese finisce in quel momento ogni sogno di gloria. Bartoli è primo, Maestri è secondo, Cavallini terzo, Gianoli quarto. La speranza è ancora l'ultima dea a morire solo per Gianoli.

Roberto Andreis



Monza è un circuito che notoriamente è favorevole alle volate. Ne danno la prova i ragazzi delle formule ad destrative. Vediamo, sopra, le quattro Martini Formula Renault di Pironi, Sourd, Snobeck e Coudec. Sotto, praticamente sulla stessa linea arrivano in finale Ponzzone, Brancatelli e Leoni, ma tutti e tre alle spalle di Regosa



liane, e hanno dato spettacolo.

Due batterie di 15 giri ciascuna per avere i primi 12 classificati nella finale di domenica prima del G.P. hanno visto nella prima batteria la vittoria di Langlois, davanti a Sourd, Mathiot, Yver. Brivido al via quando tre macchine si scontrano: Fauveau e Ferrier si aggrovigliano causa la macchina di Ricci che rompe il filo dell'acceleratore in partenza.

La seconda batteria è vinta da Snobeck davanti a Cicquel, Pironi e Haram. La finale è orchestrata su 20 giri del percorso pari a km 117,560. Al via Snobeck parte in leggero anticipo ma alla fine del primo giro è Langlois a passare in testa davanti a Pironi, Couderc, gli altri in fila sgranata li seguono. Al terzo dei venti giri in programma passa a guidare Snobeck davanti a Dallest e Pironi. Si attende molto la prova di Pironi che guida la classifica

della Challenge europeo avendo vinto 5 delle 10 gare fino ad ora disputate. Ma il francese non brillerà particolarmente e si dovrà ritirare con il motore rotto alla fine del diciassettesimo giro.

E' intanto sparito dalla scena Couderc che ha fatto un gran volo alla chicane rimanendo illesi. Al dodicesimo giro passa a guidare Dallest, manca Langlois che era passato in testa il giro prima, ha fatto un testa-coda e ripassa settimo, iniziando una rimonta favolosa che lo porterà a guadagnare la prima posizione al quindicesimo giro fino al diciannovesimo. Chiaramente superiore, lo si attende vittorioso sul traguardo, ma il colpo di scena è sotto la bandiera a scacchi: il primo a passare è Dallest poi c'è Langlois che si prende un coloroso applauso dalla folla monzese.

g. c.

F. ITALIA

CONTINUAZIONE DA PAG. 34

Regosa ha un margine abbastanza ampio da poter guidare in sicurezza, al penultimo giro Leoni è in seconda posizione, ma alla fine è un trionfo della scuderia Nettuno che mette tre piloti ai primi tre posti; infatti davanti è Regosa indiscusso vincitore, mentre staccati di 7"7 sono altri due piloti della scuderia bolognese, Ponzzone e Brancatelli che finiscono nell'ordine, quarto è Leoni, quinto è Sottanelli, sesto è Pizzo.

Oltre ad avere vinto, Regosa a dimostrazione di questa sua giornata superiore, fa suo anche il giro più veloce, quello nella prima batteria che viene compiuto alla media di 170,278 kmh, in 2'02"2.

I piloti torinesi non hanno disertato CASALE (guardando il video)

Un occhio a MONTICONE e uno a MONZA

CASALE - Neanche la concomitanza con Monza ha trattenuto i supertifosi automobilistici torinesi che, in gran numero, attrezzatissimi con miniteleschermi giapponesi o nostrani, hanno seguito con accanimento encomiabile i piloti in pista e sui teleschermi. Ottima coppa AC 1974 e quindi grande lotta per l'assoluto in palio, in dubbio fino all'ultima gara, in attesa del tempo di Massimo Martino su F.3 GRD che non riesce a bissare l'exploit della gara precedente. Infatti impiega ben 9"2 in più di Monticone, su Chevron, il baffuto e simpaticissimo longilineo pilota oggi finalmente primo e con pieno merito, dopo tanti dispiaceri in pista.

Record della sfortuna ancora una volta al favorito Pilone che su Abarth Osella resta fermo al palo, privando tutti di uno spettacolo succolento, con il motorino d'avviamento fuori uso. Vani sono i disperati sforzi di farlo ragionare e la via dei box è la triste e inevitabile conclusione di questa giornata per il fortissimo pilota torinese e un ricordo da cancellare al più presto. Secondo dei 2000 gr. 5, alle spalle del vincitore Monticone, è Gianni Varese su Abarth Osella, che resiste con classe alla rimonta di Mussa su GRD 1600, oggi particolarmente combattivo, rallentato sul finale da un testa-coda. Bella la lotta tra Mola e Mussa, risoltasi a favore del pilota della Latte Torino.

Nel gr. 2 fino a 700 la gara è, come al solito, combattutissima: dopo una partenza fulminea di Aimoro, monologo prevedibile di Carena che su 700 Garavello non ha avversari ed è seguito a vista solo dal deciso Calligaro (Lavazza) con freni non perfetti. Ottimo il duello tra Scarano (Lavazza) che, sfortunato, rompe lo spinterogeno, e Cal-

za (autopreparata) che con vettura finalmente a punto è autore di un'ottima gara. Nella 500, fermato Pontenza per la rottura della cinghia, è primo il promettente Favaro (autopreparata) mentre nella 595 Rocco Bolognesi, combattivo come al solito, è autore di un furioso recupero che lo porta alle spalle di Callegaro. Senza storia il n. 3 raggruppamento che vede il monologo di De Martino (128 autopreparata) davanti a Milano e Boggiatto, rallentato dal motore che non va troppo bene.

Nel 4. raggruppamento il solito dominatore Luigi Pozzo (BTA Monzeglio) che parte primo e quando è solo al comando, con distacco, è fermato da una foratura; rientra in pista con molto ritardo, solo a caccia di record. Vince così Gabani su GTA (Auto B) mentre la pista sporca d'olio (anche per la rottura del motore dell'Opel di Torasso) tradisce molti: spettacolare il testacoda di Gilardini, che costringe tutti a manovre d'emergenza.

Nel raggruppamento successivo (gr. 5), fino a 1300 smagliante prestazione di Zampolli che su Abarth Osella si invola precedendo De Pitti. Molto bravo il giovane Crovella (AMS 1000) che in ogni gara mostra promettenti segni di una classe genuina. Quasi sportellate tra Carletti e Ratiglia che con più motore riesce ad avere la meglio sul coriaceo toscano.

Vittoria assoluta di De Martino nelle vetture di formula, come detto, e di Serra nella 850. Nella F. Monza viene abbassato da Savio, in prova, il record di Viale e uguagliato in gara, mentre Quartero conquista il secondo posto di pochi millimetri dopo un bel duello con Averone.

Giorgio Rossotto

SPICCIOLI nazionali

Finale FISA il 6 ottobre al MUGELLO

• Ceduta la giornata del 29 settembre ai motociclisti, la finale del settimo Challenge FISA per vetture di serie, quest'anno dedicato alla memoria di Eugenio Dragoni, si svolgerà sul circuito del Mugello il prossimo 6 Ottobre. Alla gara sono ammessi i piloti dei gruppi 1 e 3 che si sono qualificati nei tre gironi eliminatori (nord-centro-sud) e le iscrizioni si chiudono il 29 settembre. Le verifiche tecniche saranno effettuate venerdì 4 dalle ore 14 alle 18 mentre i due turni di prove di 15' per ciascuna classe si terranno il sabato (mattina e pomeriggio). Gare alla domenica: dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 17.

• E' stato confermato che la celebrazione del secondo anniversario della erezione del monumento ai piloti scomparsi avrà luogo venerdì 20 settembre alle ore 18 presso l'Asilo Parrocchiale di Santa Caterina in Modena. Don Sergio Mantovani, assistente spirituale dei piloti, celebrerà la Messa in memoria di tutti i Caduti. E' prevista anche la presenza della signora Giunti, madre dell'indimenticabile Ignazio.

• Il motore derivato dall'Alfa 2000 realizzato dal modenese Gianni Reggiani, installato sulla vettura di Venanzi, ha dimostrato realmente la notevole potenza di 160 CV a 6000 giri. E' parso però che la struttura della vettura accusasse degli inconvenienti sicché non è stato possibile avere l'indice del rendimento di questa F. 3. Pare ora che sia Carlo Giorgio a pilotare questa macchina, mentre Reggiani ha già avuto intercessamenti e richieste per questa sua nuova costruzione.

ROMA decide l'EURO F. 2

ROMA - Sarà probabilmente l'ultima prova dell'Europeo F. 2 (appare dubbia la gara in Portogallo) la gara, denominata XXIV Gran Premio Roma, che si disputerà sull'autodromo di Vallelunga il 13 ottobre. E sarà notevolmente importante per l'aggiudicazione del titolo, ancora chiaramente in ballottaggio tra Stuck e Depailler che prima della gara di Hockenheim hanno al loro attivo tre vittorie ciascuno. Articolata in due manches, che prenderanno il via rispettivamente alle 14,30 e alle 16,50 la 10. prova di quest'emozionante campionato vedrà ai nastri di partenza praticamente tutti i rappresentanti della categoria, oltre ai nostri sette italiani. Le auto percorreranno 35 giri per ogni manche: in calendario sono previste anche gare per vetture sport e di F. Italia.

• E' molto probabile che già per il SALONE DI TORINO potremo osservare il nuovo motore che la Abarth sta allestendo per la sua SE-027 montato sulla barchetta due litri: si tratta del 6 cilindri in linea del quale AUTOSPRINT aveva già parlato qualche settimana addietro che dovrebbe bloccare la imperversante serie di vittorie del CHI B Renault montato sulle vetturine francesi.

• Domenica 27 ottobre, la «Scuderia Marche» ricorderà solennemente l'indimenticabile campione Ludovico Scarfiotti e il padre Luigi.

Annullata la 24 ORE turismo al Nurburgring

NURBURGRING - Le prime conseguenze della crisi che travaglia un po' tutti gli organizzatori di competizioni automobilistiche in Germania, salgono alla superficie: l'ultima corsa in programma sul Ring è stata annullata. Si tratta della tradizionale gara di 24 ORE riservata alle vetture della categoria Turismo, cancellata dai promotori per il timore di non avere abbastanza spettatori in quanto nella medesima giornata, ad Hockenheim è in programma una gara valida per il Campionato d'Europa conduttori F. 2.

• L'austriaco HANS BINDER, approfittando dell'assenza di Giorgio Francia in contrasto dominatore delle gare del Trofeo Polifac, si è aggiudicato la penultima prova del Trofeo disputata il 1. settembre sulla pista dell'aeroporto di Mainz-Finthen. Al secondo posto si è classificato Willy Deutsch e terzo è giunto il pilota-costruttore Ernst Maring sulla sua MACO.

Sempre MAGGI si distingue nell'AUTOTORNEO

MILANO - Ritorno alle gare dell'autotorneo e ritorno alla vittoria per Gianfranco Maggi che con 45'90 ha realizzato il miglior tempo nella 15. prova dell'autotorneo organizzata dalla scuderia Sporturismo.

Gli altri vincitori di classe sono stati rispettivamente: Giorgio Vallaria (Classe 800) con 49,83; Gianni Pluderi (Classe 1250) con 48,30; Angelo Arzolari (Classe oltre 1250) con 45,98; Renzo Pambianchi (classe Mini A.112) con 47,72; Alfonso Cori (classe prototipi) con 47,57.

TROFEO TCHEN AGOPUNTURA CINESE - Velocità a cronometro - Milano, 1 settembre 1974.

LA CLASSIFICA

1. Gianfranco Maggi in 45'90; 2. Azzolari 45'98; 3. Giordano Maggi 47'32; 4. Cagi 47'57; 5. Pambianchi 47'72; 6. Franchini 47'99; 7. Pluderi 48'30; 8. Vallaria 49'83; 9. Fricher 52'27; 10. Manenti 52'51; 11. Paulli 54'43 (57'22); 12. Baccalaro 54'43 (57'40); 13. Bertolotti 60'27; 14. Spezzo 63'89; 15. Frontia 68'22.

5. COPPA PIEMONTE - Gara riservata di velocità in circuito - Casale, 8 settembre 1974.

GRUPPO 1

Classe 1300: 1. Filippo Recami (Simca Rally) 23'50"4, media kmh 99,060; 2. Fogliatti (Simca Rally) giri 15; 3. Lo Cicero (Fiat 128 coupé) giri 15.

Classe oltre 1600: 1. Mario Minella (Opel Kadett) 23'52"9, media kmh 98,888; 2. Franco (A.R. GTV) giri 15; 3. Camelia (Opel Ascona) giri 15.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Roberto Frezet (Fiat X-1/9) 23'32"8 (giri 15) media kmh 94,026; 2. Pischredda (Fulvia) 23'35"9. Giro più veloce: il 6. di Frezet in 1'30"9 media kmh 97,427.

Classe 1600: 1. Mario Regis (Alpine Renault) 22'37"7 media kmh 104,419; 2. Perotto (Alpine Renault) 22'52"1.

Classe 2000: 1. Carlo Mussa (Fiat Abarth) 23'45"4, media kmh 99,408; 2. Durelli (Fiat Abarth) giri 15.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Enrico Favaro (Fiat 500) 24'34"8 (giri 15) media kmh 90,073; 2. Zorzi (Fiat 500) giri 14; 3. Lavazza (Fiat Giannini) giri 11; 4. Pinardi (Fiat Giannini) giri 10. Giro più veloce: il 2. di Favaro in 1'31"4, media kmh 93,893.

Classe 600: 1. Rocco Bolognesi (Fiat Giannini) 24'28"2, media kmh 96,510; 2. Gnan (Fiat Abarth) giri 14. Giro più veloce: il 3. di Bolognesi in 1'29"5, media kmh 98,950.

Classe 700: 1. Giovanni Carena (Fiat Giannini) 23'24"8, media kmh 100,866; 2. Calligaro (Fiat Giannini) 23'51"8. 3. Calza (Fiat Giannini) 23'58"6; 4. Scarano (Giannini) giri 12; 5. Felice (Fiat Giannini) giri 10.

Classe 850: 1. Giorgio Boggiatto (Fiat Abarth) 25'25"9, media kmh 92,861; 2. Cavallo (Fiat Abarth) giri 13. Giro più veloce: Boggiatto in 1'25"9, media kmh 103,097.

Classe 1000: 1. Rodolfo Bertolo (Fiat Ab.) 24'19"3 (giri 15) media kmh 91,030; 2. Barbero (A 112) 24'33"7. Giro più veloce: Bertolo in 1'31"9, media kmh 96,366.

Classe 1150: 1. Tommaso De Martino (Fiat 128) 23'55"7, media kmh 98,743; 2. Fogliano (Fiat 128) 24'44"7. Giro più veloce: De Martino in 1'24"6, media 104,681.

Classe 1300: 1. Pietrino Tali (A.R. GTA) 21'22"8, media kmh 110,458; 2. Mercandino (A.R. GTA) 22'04"1; 3. «Rod» (Fiat 128) giri 15; 4. Pozzo (A.R. GTA) giri 15. Giro più veloce: Pozzo in 1'14"5, media 118,872.

Classe 1600: 1. Franco Gilardini (Ford Esc.) 21'55"5, media kmh 107,713; 2. Parlamento (A.R. GTV) giri 15. Giro più veloce: Gilardini in 1'18"7, media kmh 112,529.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Francesco Milano (OTS) 24'09"1, media kmh 97,782; 2. Brangero (Fiat 850) 24'41"7. Giro più veloce: Bandini in 1'27"2, media kmh 101,560.

Classe 1600: 1. Walter Gabani (A.R. GTA) 21'15"1, media kmh 111,038; 2. Premoli (A.R. GTA) 22'05"4. Giro più veloce: Gabani in 1'18"9, media kmh 112,243.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Aldo Crovella (AMS Ford) 18'51"8 (giri 15) media 117,371; 2. Cullati (AMS Ford) 18'55"7; 3. Ratiglia (Abarth Osella) 19'07"6. Giro più veloce: Crovella in 1'13"8, media 120.

Classe 1300: 1. Ledy Zampolli (Abarth Osella) 18'43"2; 2. Pettiti (Chevron Ford) 19'12"7 e 9; 3. Davico (Abarth Osella) 19'51"1. Giro più veloce: Zampolli in 1'09"1, media 128 e 132.

Classe 1600: 1. P. Giorgio Mussa (GRD S74) 18'36"7, media 126,888; 2. Bonacina (Lola Abarth) giri 15; 3. Carignano (Abarth Osella) giri 8. Giro più veloce: Mussa in 1'07"1, media 131,982.

Classe 2000: 1. Piero Monticone (Chevron B23) 17'32"2, media 132,666; 2. Varese (Abarth Osella) 18'01"5; 3. Mola (Lola Abarth) 18'36"9. Giro più veloce: Monticone in 1'04"7 e 9 media 136,456.

Formula 850: 1. Guido Serra (De Sanctis) 18'33"3 (giri 14), media 111,343; 2. «Mac Tob» (De Sanctis) 18'38"9; 3. Magnani (F. 850) giri 13. Giro più veloce: Serra in 1'18"2, media 113,248.

Formula Monza - 1. Aldo Sario (F. Monza) 17'43"3 (giri 12, media 99,925; 2. Quartero (F. Monza) 17'55"5; 3. Averone (Thiele) 17'55"6. Giro più veloce: Sario in 1'25"8, media 102,028.

Formula Ford - 1. Emanuele Monno (De Sanctis) 17'54"1 (giri 14), media 115,442; 2. Torta (BWA) 18'04"7. Giro più veloce: Monno in 1'135"7, media 116,988.

Formula 3 - 1. Gian Massimo Martino (GRD) 17'41"4, media 133,449. Giro più veloce: il 9. di Martino in 1'05"4, media 135,413.

Nella contestata Malegno - Borno

BOERIS di 1 secondo

BRESCIA - Il torinese Giovanni Boeris della Scuderia Nord-Ovest ha vinto al volante di un'Abarth Osella 2000 l'XI Trofeo Val Camonica cogliendo a Borno un successo che si specchia nel tempo di 4'13"72 pari alla media di 122,024 kmh. Il tempo rasenta il primato di « Pam » il quale nel 1971 salì in 4'09"3 al volante di una Ferrari 512 M, cioè di una macchina assai più potente. Achille Marzi su Chevron 2000 che alla vigilia godeva il favore del pronostico è stato distaccato di poco più di un secondo. Il bresciano

Nella Turismo 1600 ha vinto Nino Campani della Scuderia Tricolore di Reggio Emilia alla media di 92,472. Il segnale di media si è ancora inalzato con l'irruente scalata dell'Alfa GT 2000 di Arcadio Pezzali che è salito a oltre 96 kmh, mentre Claudio Zanuccoli con l'Opel 3000 ha ottenuto 95,878 kmh.

Nel gr. 3 Gran Turismo le collaudatissime Fulvia hanno dominato nella classe 1300 la salita migliore è stata quella di Aldo Frisiani del Jolly Club. Tra le 1600 schieramento di Renault Alpine con il successo di Marcello Cipriani della Scuderia Piave che ha superato per la prima volta il muro dei 100 orari. Durante la disputa delle 2000 il concorrente Filippo Filippuzzi, quarantaseienni da Udine della Scuderia Friuli, mentre percorreva una veloce « esse » è uscito di strada a circa un chilometro dal traguardo. La sua Fiat Abarth 1800 spyder ha fatto un volo di una ventina di metri ed è finita in un prato sottostante. La corsa è rimasta interrotta, il pilota è stato soccorso e ricoverato all'ospedale di Breno, gli hanno riscontrato contusioni varie giudicate guaribili in sette giorni.

Massimo Siena con la Fiat Abarth 1800 e Luigi Moreschi con la De Tomaso Pantera sono stati i due vincitori che hanno concluso il gruppo tre. Moreschi è stato il primo pilota a salire sotto i 5'.

Nel gruppo 2 Turismo Speciale tra le 500 ha vinto il veneto Giuseppe Nart tenendo bada il temibile veronese Enzo

TROFEO VAL CAMONICA - Gara nazionale di velocità in salita - 8 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Giorgio Spiller (Fiat 850) 6'19"46, media 81,589 kmh; 2. Carletto (Fiat 850) 6'19"55; 3. Predonzan (Fiat 850) 6'20"58.

Classe 1000: 1. Corneglio Riganti (A. 112) 5'50"53, media 88,323 kmh; 2. Compoy (A. 112) 5'54"57; 3. Danesi (A. 112) 5'59"81.

Classe 1150: 1. Giorgio Giorgi (Fiat 128) 5'50"00, media 88,457 kmh; 2. Bottazzi (Fiat 128) 5'53"90; 3. Turetta (Fiat 128) 5'54"60.

Classe 1300: 1. Bruno Bocconi (Simca R.2) 5'32"24, media 93,185 kmh; 2. Fiorini (Simca R.2) 5'37"09; 3. Giorato (Simca R.2) 5'39"32.

Classe 1600: 1. Nino Campani (A.R. GT) 5'34"20, media 92,478 kmh; 2. Furlanetto (A.R. GT) 5'40"13; 3. Ghidini (A.R. GT) 5'44"31.

Classe 2000: 1. Arcadio Ferzani (A.R. GT) 5'21"23, media 96,379 kmh; 2. Tacchini (A.R. GT) 5'29"19; 3. Kuntner Herbert (BMW) 5'50"36.

Classe oltre 2000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel) 5'22"91, media 95,878 kmh; 2. Carmona (Ford Capri) 6'14"33.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Aldo Frisiani (Lancia HF) 5'45"14, media 89,702 kmh; 2. Del Mas (Lan-

Classe 1300: 1. Giordano Perego (A.R. 1300 GTA) 4'48"59, media 107,280 kmh; 2. Ghislotti (A.R. 1300 GTA) 4'52"37; 3. Dei Cas (A.R. 1300 GTA) 5'00"47.

Classe 1600: 1. Silvano Campesan (BMW 1600) 5'08"06, media 106,499 kmh; 2. Rossi (A.R. GTV) 5'10"94; 3. Pellanda (BMW 1600) 5'11"57.

Classe 2000: 1. Giuseppe Confortola (A.R. GTA:m) 4'51"81, media 106,081 kmh; 2. Torelli (BMW 2000) 5'05"30; 3. Freschi (Ford Escort) 5'25"66.

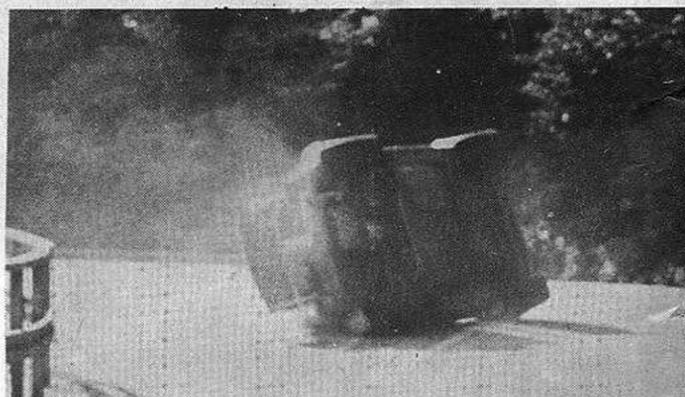
GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth 1000) 5'35"72, media 92,219 kmh; 2. Azzalini (Fiat Abarth 1000) 5'47"21; 3. Brambilla (Fiat Abarth 1000) 5'47"59.

Classe 1300: 1. Caio Giacinto (Fiat X-1/9) 5'02"69, media 102,282 kmh; 2. Caffi (Alpine) 5'03"17; 3. Ronchi (Lancia Fulvia) 5'16"66.

Classe 1600: 1. « Carter » (Alpine) 4'50"70, media 106,501 kmh; 2. « Brunone » (Alfa Romeo) 4'58"66; 3. Rossi (Alfa Romeo) 5'03"95.

Classe 2000: 1. « Tony » (Alpine) 4'41"73, media 109,892 kmh; 2. Codognato Capuzzo (Alpine Renault) 4'58"95; 3. Cugel (Alpine Renault) 5'01"63.



In questa foto e nelle due a destra, la sequenza del capotamento di cui è rimasto vittima Capoferri

Giuseppe Savoldi primo dei piloti cittadini ha perduto per meno di un secondo la terza poltrona che è stata appannaggio del veneto Luciano Lovato su Abarth Osella 2000. C'è da notare che per una contestazione contro la politica sportiva dell'Automobile Club di Brescia erano assenti da questa gara gran parte dei piloti delle due scuderie bresciane, Brescia Corse e Mirabella-Millemiglia. I piloti bresciani che hanno ugualmente gareggiato nel Trofeo Val Camonica lo hanno fatto a titolo personale. Le due scuderie cittadine chiedono una più larga rappresentanza sportiva nel nuovo consiglio dell'Automobile Club di Brescia.

Ed eccoci alla cronaca. Sono sfilate prima le vetture della categoria Turismo di serie. La Fiat 850 di Luigi Carletto della Scuderia Piave ha fatto da apripista. Il suo tempo ha resistito fino all'arrivo del patavino Giorgio Spiller che ha impiegato nove centesimi di secondo in meno. Nella classe 1000 la competizione tra tutte le Autobianchi A-112 si è risolta a vantaggio del bergamasco Carmelo Riganti. Tutta in famiglia Fiat la lotta nelle 1150 con un folto gruppo di 128. In gran parte al Trofeo Val Camonica partecipavano piloti di Scuderie venete. La ragione c'è: l'Automobile Club di Belluno ha rinunciato quest'anno a organizzare le sue due corse in salita (la Pedavena e la Coppa del Nevegal) per cui i concorrenti al punteggio per il Campionato Triveneto sono accorsi al Trofeo Val Camonica.

Un grosso lotto di Simca Rally 2 è sfilato tra le 1300 Turismo. Sono le vetture che la Simca Italia ha ceduto quest'anno ai piloti dilettanti con particolari facilitazioni e hanno fatto segnare ottimi tempi complessivi. E' emerso netto il risultato di Bruno Bocconi della Scuderia Nettuno che è salito alla media di 93,185.

Amighini che ha fatto il terzo miglior tempo. « Tibeli » ha vinto tra le 600 oltre 90 di media mentre il piacentino Biselli ha vinto la classe 850. Infine la 1000 è stata sicuro appannaggio del bresciano Ferruccio Zanardelli. Tra le 128 si è affermato il bergamasco « Gilena » mentre Giordano Perego su Alfa GTA 1300 ha migliorato il record della giornata portandolo a 4'48"59. Nel gruppo delle 1600 il confronto si è svolto tra le Alfa, le Ford, le Opel e le BMW. Ha vinto quest'ultima alla guida di Silvano Campesan. Vittoria Alfa Romeo nella 2000 con la salita di Giuseppe Confortola.

Sono poi di turno le Gran Turismo Speciale: la 1000 è firmata dal meranese Paolo Friso; tra le 1300 la Fiat X 1/9 di Giacinto Caio, della Scuderia Città dei Mille batte di un soffio il bresciano Guido Caff su Renault Alpine. In questa classe Ivana Giustri si conquista con coraggio un bel quarto posto. Due Renault Alpine, quella di « Carter » della Conegliano Corse, « Tony » di Giada Corse suggellano la lotta apertissima nelle classi 1600 e 2000. « Tony » porta la media a oltre 109 kmh. Nella 3000 la Porsche Carrera del bresciano « Machenna » si ferma subito dopo il via e Girolamo Capra pure su Porsche Carrera si afferma senza alcun competitore. Il gruppo cinque conclude in crescendo d'interesse la corsa. « Ragastas » della Scuderia Tricolore, vince la 1000 al volante di una agilissima Dallara. Il padovano Ranzolin fa salire la media a quasi 112 con la Chevron 1300 e Giuseppe Savoldi di cui si è già detto spadroneggia nella 1600. Il finale vede il pubblico trascinato all'entusiasmo dalla lotta allo spasimo da Boeris, Marzi e Lovato.

Manuel Vigliani

cia HF) 5'54"49; 3. Dal Bello (Lancia HF) 5'53"17.

Classe 1600: 1. Marcello Cipriani (Alpine 1600) 5'03"56, media 101,989 kmh; 2. Campaci (Alpine 1600) 5'06"47; 3. Nano (Alpine 1600) 5'10"08.

Classe 2000: 1. Massimo Siena (Fiat Abarth) 5'17"29, media 97,576 kmh; 2. Zanini (Fiat Abarth) 5'20"85; 3. Zuegg (Fiat Abarth) 5'21"31.

Classe oltre 2000: 1. Luigi Moreschi (De Tomaso Pantera) 4'52"10, media 105,991 kmh; 2. Calò (De Tomaso Pantera) 5'09"32.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Giuseppe Nart (Fiat 500 Giannini) 6'07"56, media 84,231 kmh; 2. « Pado » (Fiat 500 Giannini) 6'09"89; 3. Amighini (Fiat 500 Giannini) 6'12"61.

Classe 600: 1. « Tibeli » (Fiat Abarth 595) 5'51"58, media 88,059 kmh; 2. Ricci (Fiat Abarth 595) 5'57"72; 3. « Charly » (Fiat Abarth 595) 6'14"53.

Classe 700: 1. Antonio Audisio (Fiat Abarth 695) 5'41"27, media 90,719 kmh; 2. Antonini (Fiat Abarth 695) 5'44"32; 3. Calore (Fiat Abarth 695) 6'00"68.

Classe 850: 1. Pietro Biselli (Fiat Abarth 850) 5'30"13, media 93,781 kmh; 2. Zannoni (Fiat Abarth 850) 5'38"53; 3. Fantinel (Fiat Abarth 850) 5'57"29.

Classe 1000: 1. Ferruccio Zanardelli (Abarth 1000) 5'16"02, media 97,968 kmh; 2. Trolese (NSU TT) 5'40"63; 3. Liotta (Fiat 127) 5'58"19.

Classe 1150: 1. « Gilena » (Fiat 128) 5'13"88, media 98,636 kmh; 2. Bormolini (Fiat 128) 5'17"23; 3. Cozzarolo (Fiat 128) 5'17"57.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche Carrera RS) 5'04"71, media 101,604 kmh.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. « Ragastas » (Dallara 1000) 4'44"08, media 108,983 kmh; 2. Pfitscher (AMS 1000) 4'52"90; 3. Vannini (AMS 1000) 5'08"83.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ranzolin (Chevron) 4'36"66, media 111,906 kmh; 2. « John-John » (Dallara 1300) 4'42"26; 3. Rebai (Abarth 1300) 4'45"26.

Classe 1600: 1. Giuseppe Savoldi (Abarth Osella) 4'23"67, media 117,419 kmh; 2. Anastasio (Chevron) 4'27"64; 3. « Roberto » (Lola 1600) 4'41"29.

Classe 2000: 1. Giovanni Boeris (Abarth Osella) 4'13"72, media 122,024 kmh; 2. Marzi (Chevron B26) 4'14"86; 3. Lovato (Abarth Osella 2000) 4'22"79; 4. « Alval » (Osella BMW) 4'27"93; 5. Pellegrino (Chevron) 4'31"76; 6. « Tatog » (March) 4'37"21.

Classe oltre 2000: 1. Emilio Paleari (Lancia Stratos 3000) 4'32"79, media 113,493 kmh; 2. Pelganta (Lancia Stratos 3000) 5'07"31.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Giovanni Boeris (Abarth Osella 2000) 4'13"72, media 122,024 kmh; 2. Marzi (Chevron B26) 4'14"86; 3. Lovato (Abarth 2000) 4'22"79; 4. Savoldi (Abarth Osella 1600) 4'23"67; 5. Anastasio (Chevron 1600) 4'27"64; 6. « Alval » (Osella BMW 2000) 4'27"93; 7. Pellegrino (Chevron 2000) 4'31"76; 8. Paleari (Lancia Stratos 3000) 4'32"79; 9. Ranzolin (Chevron 1300) 4'36"66; 10. « Tatog » (March-BMW 2000) 4'37"21.

GIBILMANNA facile per il «rè»

La cabala per NESTI

• Difficile fare una valutazione sul totale delle ammende inflitte un po' a tutti dal delegato CSAI Amendola, che ha contestato a parecchi piloti irregolarità quanto meno insignificanti, come l'aver attaccato i numeri di gara con una inclinazione non ortodossa o l'aver sottovalutato i «dictat» delle bandiere gialle. Alla fine, da più parti, «serpeggiava» una certa perplessità per il... tacuino facile del baffuto commissario sportivo, argutamente ribattezzato da un attento osservatore «Tino Scotti».

g. m.

GIBILMANNA - Se la cabala può avere un peso nelle corse automobilistiche si deve dire che, quanto meno sui tornanti della Cefalù-Gibilmanna, gli anni dispari portano bene al palermitano «Amphicar» che vinse nel '71 e nel '73. Mentre i pari si addicono a Mauro Nesti che dopo il polemico successo del '72 ha bissato quest'anno aggiudicandosi a tempo di record la cronoscalata siciliana in 7'16"5 a 115,463 kmh.

Bisogna riconoscere che, nonostante le due «girate» accusate dal toscano a fine gara, il portacolori della Nettuno ha avuto in definitiva vita piuttosto facile. E infatti Mimmo Scola nonostante ogni impegno non è riuscito che a portare a casa un ennesimo secondo posto assoluto, il quarto della serie collezionata in questi anni a Gibilmanna, pur se la sua prestazione è in assoluto di tutto rispetto avendo migliorato di una decina di secondi il record della corsa

(7'34"2) stabilito l'anno passato da «Amphicar». Proprio il rubicondo pilota palermitano ha ammesso a fine gara di aver peccato di scarso allenamento, addossandosi lealmente ogni responsabilità per l'opaca prestazione che non è riuscita neppure ad eguagliare quella dello scorso anno.

Ma al di fuori di questi tre nomi c'era un quarto pilota che godeva dei favori del pronostico ed è Angelo Giliberti con la nuova Chevron B27. Il pilota palermitano, che in prova aveva ottenuto chiaramente un tempo «bugiardo» alle spalle di Nesti, Scola e «Amphicar», facendo fermare i cronometri su 7'58"7, in gara era partito assai bene e, secondo alcuni rilevamenti ufficiosi e forse troppo... simpatizzanti, aveva — a due terzi della gara — un vantaggio di un paio di secondi su Nesti, di 5 su Scola e addirittura di 13 su «Amphicar». Poi, giunto al decimo tornante, incappava in un super testa-coda che lo faceva ruotare di 180 gradi. Dopo aver perso parecchio tempo per rimettere la vettura nel senso di marcia, Giliberti decideva di non continuare e così neppure tagliava il traguardo.

Tra i risultati di rilievo vanno evidenziati il settimo posto assoluto e primo del gruppo quattro di Salvatore Barraco con l'Alpine 1800 della Gaída Auto e l'ottavo assoluto col «millino» AMS di Giampaolo Cerarolo. Come sempre carriere pieno per le scuderie siciliane. L'ateneo porta a casa otto primi di classe, e quattro la dinamica Catania corse. Uno a testa la Etna e la Nissena.

Giulio Mangano

• Prove movimentate al sabato. A parte uno spettacolare capottamento allo «spacio Colombo», il catanese Marcellò Migliori finiva fuori strada al secondo tornante, rotolando per una scarpata profonda oltre una decina di metri. Al tirar delle somme la realtà era meno brutta dell'apparenza se Migliori, portato in ospedale, se l'è cavata con sei punti di sutura alla coscia sinistra e alcune sbucciature alle ginocchia.

Risultato ineccepibile in VAL FORMAZZA

CESARI ringrazia ROLLINO

NOVARA - Anche la 3. edizione della Coppa Val Formazza - Trofeo Anna Migliari, valevole per il trofeo rallies nazionali 1. zona e per il Trofeo Simca-Ausonja-Kleber, si è conclusa felicemente. La gara ha laureato con pieno merito l'equipaggio della scuderia Tre Gazzelle Cesari-Rollino al volante di una Fiat 124 Abarth. Non stava più nella pelle il bravo Cesari, quasi non credeva di essere riuscito ad imprimere il suo nome nell'albo d'oro della corsa.

«Sono contento — ha detto — e desidero esprimere tutta la mia stima al mio copilota Rollino che è stato un partner impagabile». La vittoria di Cesari non è avvenuta per caso, è salito sul più alto pennone dopo aver ottenuto il miglior tempo in quattro prove speciali, l'essersi piazzato sempre al primo posto in altre due ex-aequo con Pittoni e con Lorenzelli ed aver conseguito il terzo ed il dodicesimo nelle altre. Cesari è stato il protagonista di una gara intelligente, regolare e coraggiosa ad un tempo. Non si vince un rally impegnativo, selettivo (il 34 per cento dei concorrenti non è giunto al traguardo) se non si posseggono qualità di rilievo.

La competizione ci ha altresì offerto una dimostrazione mirabile di aggressività e di mordente dell'equipaggio Viccardi-Viccardi terminato a soli 11 secondi dal vincitore; la maturità ad alto livello, raggiunta da Lorenzelli-Colorafi; l'incisività della coppia Tacchini-Simoni che data la lontananza dalle gare ha ottenuto un risultato del tutto impensabile alla partenza; su un piano di relativa eguaglianza di rendimento vanno posti sia De Marco-Ferrari (che classificandosi al quinto posto assoluto si sono con una Opel Ascona preparata da Conrero aggiudicati la vittoria nel gruppo 1), che Carello-Roasenda che hanno conquistato la vittoria nel gruppo 3 al volante di una Beta.

Sempre sulla breccia con prestazioni di rilievo ricorderemo Biasuzzi-Gasparoli. De Angeli-Guizzardi, Fagnola-Novarese, Paganini-Cardella, Bertolio-Comparisi, «Andyson»-«VY» e tanti altri.

c. b.

3. COPPA VAL FORMAZZA, rally nazionale - Omegna, 7-8 settembre 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Cesari-Rollino (Fiat 124 Abarth) 42'19"00;
2. Viccardi-Viccardi (Fiat 124 Spider) 42'30"00;
3. Lorenzelli-Colorafi (Fiat 124 Abarth) 42'44"00;
4. Tacchini-Simoni (Fiat 124 Spider) 43'08"00;
5. De Marco-Ferrari (Opel Ascona 1.9) 43'29"00;
6. Biasuzzi-Gasparoli (Lancia HF 1.3) 43'33"00;
7. De Angeli-Guizzardi (Lancia HF 1.6) 43'43"00;
8. Fagnola-Novarese (Opel Ascona 1.9) 43'56"00;
9. Carello-Roasenda (Lancia Beta coupé) 44'34"00;
10. Paganini-Gardella (Renault Alpine) 44'38"00;
11. Bertolio-Comparin (Lancia HF 1.6) 44'45"00;
12. «Andyson»-«VY» (Fiat Spider) 44'45"00;
13. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona 1.9) 44'50"00;
14. Giuliani-Rossi (Fiat 124 Abarth) 45'12"00;
15. Fancelli-Giubbilei (Opel Ascona 1.9) 45'43"00;
16. Re-Leone (Opel Ascona 1.9) 45'57"00;
17. Trucco-Forgia (Alfa Romeo GTV) 45'58"00;
18. Polledro-Polledro (Fiat 128 coupé) 46'01"00;
19. Della Canonica-Cremona (Lancia Fulvia 1.3) 46'11"00;
20. Nibbio-Caminato (Lancia HF 1.3) 46'12"00.

PROVE SPECIALI

- Prelo-Loreglia km. 2,6 (tempo base 2'24"00):** Bossetti 2'36"00; Pittoni 2'40"00; Cesari 2'41"00; Demarco 2'42"00; Viccardi 2'43"00.
- Arti-Valpiana km. 6,2 (tempo base 7'36"00):** Pittoni e Cesari 8'02"00; Viccardi 8'03"00; Besozzi 8'05"00; Demarco 8'13"00.
- Valduggia-Castagnola km. 5 (tempo base 6'00):** Viccardi 7'49"00; Lorenzelli 7'52"00; Boretto e Fagnola 7'53"00; Tacchini 7'54"00.
- Gattugno-Montebuglio km. 2 (t. base 2'24"00):** Cesari 2'34"00; Lorenzelli 2'36"00; Besozzi 2'38"00; Tacchini 2'39"00; Boretto e Biasuzzi 2'40"00.
- Prelo-Loreglia km. 2,6 (tempo base 2'24"00):** Cesari 2'41"00; Lorenzelli 2'42"00; Tacchini 2'45"00; Viccardi 2'45"00; Paganini 2'47"00.
- Arti-Valpiana km. 6,2 (tempo base 7'36"00):** Cesari 7'59"00; Viccardi 8'05"00; Demarco 8'12"00; Tacchini 8'14"00; Lorenzelli 8'15"00.
- Valduggia-Castagnola km. 5 (tempo base 6'00):** Cesari 7'44"00; Lorenzelli 7'48"00; Viccardi 7'49"00; Tacchini 7'49"00; Fagnola 7'53"00.
- Gattugno-Montebuglio km. 2 (t. base 2'24"00):** Cesari e Lorenzelli 2'32"00; Tacchini 2'38"00; Biasuzzi 2'39"00; Vasino 2'41"00.



Nel medesimo punto, brutta avventura anche per la Simca Rally 2 di Rabitti

CEFALÙ-GIBILMANNA - Gara internazionale di velocità in salita valida per il Trofeo della Montagna 5. e 6. Zona, per lo Challenge FISA, per il Campionato siciliano e per il Campionato sociale dell'AC Palermo - Gibilmanna (Palermo), 8 settembre 1974.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Mauro Nesti (Lola BMW 2000) 7'16"5, media kmh 115,463;
2. Domenico Scola (March BMW 2000) 7'24"6;
3. «Amphicar» (Chevron B27) 7'37"6;
4. Pasquale Barberio (Abarth Osella) 8'04"4;
5. Lello Fichera (GRD 2000) 8'07"9;
6. Vittorio Bernasconi (AMS 1300) 8'20"7;
7. Salvatore Barraco (Alpine 1800) 8'21"5;
8. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 8'22"1;
9. Gino Caci (AMS 1300) 8'23"8;
10. Giuseppe Iacono (Chevron 1600) 8'26"3.

TURISMO DI SERIE

- Classe 850:** 1. «Il Siciliano» (Fiat 850) 10'48"8, media kmh 77,681; 2. Sberna (Fiat 850) 12'07"1.
- Classe 1000:** 1. Mario Agosta 10'01"0, media kmh 83,950; 2. «Rincione» 10'03"1; 3. Falco 10'08"3; 4. Lombardo 10'23"8; 5. Mezzasalma 10'34"0 (tutti su Autobianchi A112).
- Classe 1150:** 1. Gaetano Lucà 10'10"7, media kmh 82,528; 2. Barbagallo 10'16"0; 3. Mertoli 10'23"2 (tutti su Fiat 128 coupé).
- Classe 1300:** 1. Francesco Vintaloro (Fiat 128 coupé) 9'34"4, media kmh 87,743; 2. Picciurro (Simca Rallye) 9'42"2; 3. I Vigni (Fiat 128 coupé) 9'43"9.
- Classe 1600:** 1. Giuseppe Maçari (Fiat 125) 10'39"8, media kmh 78,774; 2. Mollica (Fiat 124) 10'40"6.
- Classe 2000:** 1. Pietro Donato 9'25"6, media kmh 89,108; 2. Pisani 10'53"0 (tutti su Alfa Romeo GTV).

GRAN TURISMO DI SERIE

- Classe 1300:** 1. Giuseppe Saporito 9'43"4, media kmh 85,390; 2. Li Mandri 9'53"3; 3. Leo 10'05"7 (tutti su Lancia Fulvia HF).
- Classe 1600:** 1. Matteo Vasta 9'05"7, media kmh 92,358; 2. Barraja 9'14"9; 3. Continella 9'32"2 (tutti su Alpine Renault).
- Classe 2000:** 1. Federico Accardi 9'36"1, media kmh 87,484; 2. Molinari 9'36"9; 3. Canzoneri 9'50"1 (tutti su Fiat-Abarth 124).
- Classe oltre 2000:** 1. «Iccudrac» 9'08"6, media kmh 91,870; 2. Virgilio 9'34"6 (tutti su Porsche Carrera).

TURISMO SPECIALE

- Classe 500:** 1. «Doppio Rhum» 10'12"5, media kmh 82,285; 2. Fortuna 10'40"7; 3. Morabito 10'42"6 (tutti su Fiat 500).
- Classe 600:** 1. Pietro La Pera 9'47"2, media kmh 85,831; 2. Landolina 10'00"3; 3. Puglisi 10'19"6 (tutti su Fiat-Abarth 595).
- Classe 700:** 1. «Heart Mad» (Fiat Abarth 695) 9'43"4, media kmh 86,390.
- Classe 850:** 1. Roberto Villa 9'40"0, media kmh 85,896; 2. Pocaroba 10'47"0 (tutti su Fiat Abarth 850).
- Classe 1000:** 1. Santo Famoso (Fiat Abarth 1000) 9'31"1, media kmh 91,122.
- Classe 1150:** 1. Antonino Carnibella (Fiat 128 coupé) 9'39"3, media kmh 87,001.
- Classe 1300:** 1. Mario Grillo (Fiat 128 coupé) 8'55"0, media kmh 94,205.
- Classe 1600:** 1. Giovanni La Mantia (Alfa Romeo GTV) 9'13"1, media kmh 91,122.
- Classe 2000:** 1. Gaetano Spina (BMW 2002) 9'35"0, media kmh 87,652.
- Classe 3000:** 1. Gaetano Sidoti (Ford Capri) 9'42"5, media kmh 86,523.

GRAN TURISMO SPECIALE

- Classe 1000:** 1. Giuseppe Alduina (Abarth OTS) 9'58"7, media kmh 84,182; 2. «Athos» (Abarth OTS) 10'10"0.
- Classe 1300:** 1. Erasmo Bologna (Fulvia Sport) 8'38"0, media kmh 97,297; 2. Casiglia (Alpine Renault) 9'06"9.
- Classe 1600:** 1. «Paolo di Bari» (A.R. GTA) 8'57"7, media kmh 93,732; 2. Castiglia (A.R. GTA) 9'28"0; 3. Bono (A.R. GTA) 9'28"9.
- Classe 2000:** 1. Salvatore Barraco (Alpine Renault 1800) 8'21"5, media kmh 100,496; 2. Betto (Fiat 124) 9'34"0.
- Classe oltre 2000:** 1. Antonino Guagliardo (Porsche Carrera) 10'03"0, media kmh 83,562; 2. Garufi (Porsche) 10'36"1.

SPORT

- Classe 1000:** 1. Giampaolo Ceraolo (AMS 1000) 8'22"1, media kmh 100,378; 2. Centonze (AMS 1000) 8'35"1; 3. Stano (AMS 1000) 9'17"6; 4. Scalera (Fiat Abarth 1000) 10'13"3.
- Classe 1300:** 1. Vittorio Bernasconi (AMS 1300) 8'20"7, media kmh 100,659; 2. Caci (AMS 1300) 8'23"8; 3. Pastorello (AMS 1300) 9'45"6.
- Classe 1600:** 1. Giuseppe Iacono (Chevron B21-1600) 8'26"3, media kmh 99,545; 2. Fortuna (Abarth Osella) 9'06"7; 3. Battistoli (PA-GA) 9'32"5; 4. «Diablo» (Alfa Romeo 1300) 10'02"1.
- Classe 2000:** 1. Mauro Nesti (Lola BMW) 7'16"5, media kmh 115,463; 2. Scola (March BMW) 7'24"6; 3. «Amphicar» (Chevron B27) 7'37"6; 4. Barberio (Abarth Osella) 8'04"4; 5. Fichera (GRD) 8'07"9.
- Classe 3000:** 1. Vito Veninata (Chevron) 8'33"9, media kmh 98,073; 2. Lisitano (Abarth otto cilindri) 8'35"7; 3. Ottomano (Alfa Romeo 33) 8'37"6.

Monotono epilogo al «RING» della stagione dei «mostri»

MULLER è il campione INTERSERIE '74

SPECIALI PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Il successo di questa ultima prova dell'Interserie, svoltasi sul circuito piccolo del Nurburgring, di chilometri 2,300, è piuttosto dubbio. Gli organizzatori avrebbero voluto almeno 14 macchine al via, ed invece ne hanno potuto mettere assieme solo 12, ed anche i circa 12.000 presenti non si possono dire un successo dal punto di vista delle presenze.

La corsa svoltasi sotto un bel cielo sereno ed imperniata su due manches di 35 giri ciascuna, è stata dominata dalla Porsche Turbo dello svizzero Herberth Muller, che ha vinto entrambe con una certa facilità, dopo che Kauhsen aveva rotto il motore della sua Porsche Turbo al 21 giro della prima manche. Molto interessante la gara della Lola 3000 di Corrado Manfredini, quinto in entrambe la manche ed ovviamente quinto nella classifica finale. Al termine della gara, è stato fatto reclamo a Muller sulla cilindrata del suo motore, ma senza conseguenze.

Dopo questa monotona esibizione della Porsche Turbo, gli appassionati e coloro ai quali stanno a cuore le sorti dell'Interserie sperano che la stagione di questi supermostri tedeschi sia finita. L'unica alternativa è una limitazione dei motori sulla misura della Can-Am, cioè motori da

3 litri di tipo competizione o motori di 5 litri ad aste e bilancieri derivati da basamenti 8 V di serie. Purtroppo, vi sono molti piloti ed anche molti dirigenti dello sport tedesco (fra cui membri della CSI), che non ne vogliono sapere, senza rendersi conto che in questa maniera si finirà per distruggere l'Interserie.

GARA INTERSERIE - Prova di velocità valida per il campionato Interserie - Circuito del Nurburgring, 8 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Herbert Muller (Porsche Turbo), in 28'21"8, media 169,7 kmh; 2. Kelleners (McLaren) a 1 giro; 3. Kraus (Porsche 5.6) a 2 giri; 4. Jost (Porsche 908-3) a 2 giri; 5. Manfredini (Lola Ford) a 4 giri.
Giro più veloce: Muller, 47"8, media 172,6 kmh.

2. manche: 1. Muller in 28'58"8, media 166,1 kmh; 2. Kelleners 29'20"7; 3. Kraus a 1 giro; 4. Jost a 1 giro; 5. Manfredini a 2 giri.
Giro più veloce: Muller in 48"8, media 169,1 kmh.

Classifica totale: 1. Muller; 2. Kelleners; 3. Kraus; 4. Jost; 5. Manfredini; 6. Hild (KMW-Porsche); 7. Seidler (Porsche 906); 8. Muller-Persch (KMW-Porsche).

CLASSIFICA FINALE DELL'INTERSERIE 1974

1. Herberth Muller (Porsche Turbo) punti 70; 2. Helmuth Kelleners (McLaren-Chevy) 59; 3. Willy Kauhsen (Porsche Turbo) 35; 4. Ernst Kraus (Porsche 5600) 32; 5. Reinhold Jost (Porsche 908-3) 30.

Addio anche al POLIFAC

NURBURGRING - Assieme all'Interserie, si è corsa sul tracciato piccolo del circuito tedesco una gara del Trofeo Polifac Formula 3, già ormai vinto da Giorgio Francia. La gara era in due manches di qualificazione ed una finale. Nella prima manche, vittoria di Conny Anderson, che era anche stato il più veloce nelle prove, con il tempo di 54" netti, davanti a Francia, Nordstroem, Deutsch e Tenani.

Nella seconda manche, vittoria di Hans Binder, davanti a Maring, Svenson, Lande e Doetsch. Nella finale, bella partenza di Francia, che conduceva per i primi dodici giri davanti a Binder ed Anderson. Al 12. giro, Binder passava Francia, il quale, nel tentativo di ritornare in testa, veniva però superato da Anderson, che proprio all'ultima curva riusciva a passare anche Binder, aggiudicandosi la prova.

Si è così concluso il Trofeo Polifac, che è stato una bella occasione di un incontro fra sponsor e piloti. Peccato che voci insistenti diano per certo il ritiro della casa tedesca da questo genere di pubblicità, in conseguenza della crisi attuale e dell'indifferenza della TV tedesca alle corse automobilistiche minori.

TROFEO POLIFAC - Gara internazionale di Formula 3 - Nurburgring, 8 settembre 1974.
CLASSIFICA FINALE

1. Conny Andersson (March), 25 giri in 22'36"2, media 152,1 kmh; 2. Binder (March) 22'36"7; 3. Francia (March) 22'37"3; 4. Ertl (Rheinland) 22'46"6; 5. Maring (Maco) 22'46"6.

Giro più veloce: Andersson, 53"4, media 154,5.

Classifica del Trofeo POLIFAC F. 3

1. Giorgio Francia (March 743); 2. Hans Binder (March 743); 3. Willi Deutsch (Brabham BT41); 4. Dieter Kern (Renault-Alpine); 5. Conny Andersson (March 743).

• Dopo la buona stagione europea in F. 2, il giapponese **KUWASHIMA** tornerà in patria per partecipare in novembre al G.P. del Giappone con la sua March-BMW due litri. Sarà la sua prima corsa monoposto «in casa», dato che aveva soltanto pilotato una Datsun 240Z quando partì per correre in Brasile, e poi in Inghilterra, qualche anno fa. Tornerà quindi in Europa e può darsi che continui in F. 2, anche se vorrebbe porre piede in F. 1 purché possa trovare una vettura che gli vada bene.

• Notizie da Ceylon. Il pilota inglese **CHRIS MEEK** è di nuovo nei guai. A quanto pare aveva comprato una delle March del Team Harper per disputare il G.P. di Ceylon il 15 settembre, provvedendo anche a prenotare il biglietto di viaggio e così via. Nel controllare al RAC, per accertarsi che la sua licenza fosse valida per la corsa, ha purtroppo scoperto che questa non è riconosciuta dalla FIA, per cui MEEK non può parteciparvi.

• Un bolide azionato da motore jet ad iniezione con perossido di idrogeno ha stracciato quattro primati mondiali in meno di cinque ore. Sul lago salato di Bonneville. Raggiungendo la media di 181,341 miglia orarie in un quarto di miglio, con partenza da fermo, ha abbassato quella media di oltre 7 miglia rispetto ai precedenti. Il «**POLLUTION PACKERS**», con al volante Vern Anderson di 35 anni oriundo di Minneapolis ha stabilito altresì il primato del mezzo chilometro percorso in 5,49 decimi alla media di 203,536. Ciò vuol dire che al termine della corsa, la sua velocità era di 400 miglia orarie. Anderson ha detto che dopo i «tentativi vittoriosi tratterà con un grosso sponsor onde costruire un bolide capace di annullare i primati mondiali di velocità stabiliti dai suoi predecessori».

• Il montepremi del campionato di **FORMULA ATLANTIC** è aumentato del 60 per cento e il nuovo patrocinatore, la Southern Organs, ha deciso di continuare il suo appoggio anche nella prossima stagione. La Southern Organs, un gruppo di società che importano organi e pianoforti, ha già patrocinato in questa stagione vari piloti di Formula Ford, e il 15 settembre si svolgerà a Brands Hatch una «giornata di gare Southern Organs».

• La Castrol ha imprestato a **TOM WHEATCROFT**, o meglio al suo museo, le due vetture Indianapolis esposte recentemente allo Show Castrol all'Olympia di Londra. Una è la Parnelli Jones Col 1971 (cioè la Johnny Lightning Special) con Ford V8 con compressore, con la quale Unser vinse a Indy; la più recente delle due è invece la Viceroy 1973, progettata da Phillippe.

Movimentate corse americane BISIGNANO si frattura urtando un cervo morto

LIME ROCK - Un pilota è rimasto ferito e due vetture sono andate completamente demolite allorché un cervo delle foreste che circondano la pista di Lime Rock nel Connecticut, ha attraversato il percorso proprio allorché Tom Wolf su Datsun 240 sopraggiungeva in curva. Vettura demolita, pilota incolme. Ma John Bisignano del Colorado per evitare il cervo morto sulla strada, virava a destra e finiva contro un grosso albero a qualche decina di metri. Vettura sfasciata, frattura di una vertebra cervicale per Bisignano.

Dopo questo incidente Peter Gregg prendeva il comando indisturbato e vinceva la prima batteria della «Camel Twin 100» con 42 secondi di distacco. Nella seconda passata, allorché guidava il plotone con 30" di vantaggio, rompeva il cambio e riparava alla meglio, perdendo comunque tre giri e terminando così in settima posizione. La seconda manche la vinceva Mike Keyser, il rivale numero uno di Gregg, che su Carrera si era piazzato in seconda posizione nella prima batteria.

Con questa gara Gregg aumenta il distacco in classifica generale con 98 punti, seguito da Milt Minter con 92 che si è piazzato rispettivamente quinto e terzo nelle due manches. Paul Newman, il noto attore-pilota, ha chiuso in 14. posizione nella prima batteria, ma non ha gareggiato nella seconda.

Dopo la sfortunata gara di Ontario, conclusa in seconda posizione, Mario Andretti è partito immediatamente per Du Quoin, nell'Illinois, onde partecipare alla penultima gara su fondo battuto per «sprint» sotto l'auspicio della United States Auto Club. Dopo aver assunto il comando e distaccato il plotone dei rivali blasonati, l'asso di Nazareth ha dovuto rallentare a causa di violenti scrosci di pioggia che hanno costretto gli organizzatori a ridurre la durata della gara.

Con questa vittoria, Andretti si aggiudica per la terza volta il titolo americano di «Dirt Track» (USAC), dopo aver sbaragliato avversari non indifferenti come Tony Bettenhausen, Al Unser, ed il «tremendo» texano A.J. Foyt.

Con le Camaro la sfida dei Campioni

NEW YORK - I quadri per la grande corsa dei campioni, al secondo anno, sono stati completati. Dodici tra i più qualificati piloti d'America e d'Europa garriranno nella grande manifestazione in tre puntate. A partire dal 14 settembre, sul circuito di Michigan, 12 assi tutti a bordo di Chevrolet Camaro, preparate appositamente, con gomme Goodyear — una delle sponsor della manifestazione — si daranno battaglia eliminandosi onde poter gareggiare sul percorso misto di Daytona a febbraio.

Per la Formula Uno sono stati scelti **Emerson Fittipaldi**, campione iridato 1972, **Ronnie Peterson**, **Jody Scheckter** ed il 45enne **Graham Hill**, due volte campione del mondo.

Della categoria Stock Cars figurano **Richard Petty**, **Cale Yarborough**, **David Pearson** e **Bobby Allison**, che attualmente

appaiono nell'ordine nella classifica generale. Per la Usac (tipo Indy) **Johnny Rutherford** è in testa insieme al tre volte vincitore di Indianapolis **A.J. Foyt**. Il famoso asso del Texas come è noto conta nel suo record una 24 ore di Le Mans, ed una 500 miglia di Daytona.

Con i due «grossi» della Usac si allineerà anche **Bobby Unser**. Unico rappresentante della «Can Am» sarà **George Follmer** che ha già combattuto in questa grande sfida motorizzata. Dopo la prima eliminazione nel Michigan il 26 ottobre sul percorso di Riverside in California si avrà un'altra eliminazione per poi portarsi a febbraio sul noto circuito di Daytona.

La manifestazione, come detto, sponsorizzata in gran parte dalla Goodyear non permette a Mario Andretti e Al Unser di poter partecipare perché legati da un forte contratto con la Firestone la quale pur avendo annunciato il suo ritiro dalle corse, non ha voluto concedere il nulla osta ai due assi. Per la seconda volta «la corsa dei campioni» ha ricevuto un altro colpo basso per l'assenza di Andretti che, specie in questo genere di gare sarebbe stato il pilota da battere ed il pilota che avrebbe attirato decine di migliaia di spettatori in più.

LELLA 4^a a Oulton P.

OULTON PARK - In una giornata molto favorevole ai colori della Shellsport, Lella Lombardi ha portato al quarto posto assoluto la sua Lola nella prova di Oulton Park del lungo Campionato Rothmans di Formula 5000. La vittoria in questa corsa è andata al suo compagno nella squadra sponsorizzata dalla Shellsport. Ian Ashley il quale ha molto opportunamente rinunciato alla trasferta al Gran Premio d'Italia (dove avrebbe avuto molte difficoltà a qualificarsi), ottenendo così una bella vittoria nel campionato 5000 davanti al belga Teddy Pilette e all'inglese Keith Holland. L'attuale leader della classifica, Bob Evans su Lola, si è classificato sesto, dietro a Steve Thompson su Surtees. Ora restano da disputare ancora 3 gare del campionato Rothmans che vede in lotta per il primato anche Peter Gethin costretto al ritiro in questa gara.

La «CHEVY» di YARBOROUGH tra i rottami

DARLINGTON (S.C.) - La 500 miglia più famosa della Carolina del Sud l'ha vinta Cale Yarborough, l'unico superstite della rosa dei «grandi», il quale è uscito incolume da una serie di cozzi, testa-coda e scivolate, alcune spaventose, ed ha portato via oltre alla prestigiosa coppa anche oltre 17 milioni di lire. Durante le prove di qualifica, alla vigilia, Richard Petty era riuscito a conquistare la «pole position» girando alla eccezionale media di 241,555 kmh, relegando così in seconda posizione Buddy Baker su Ford il quale girava con 9 decimi di secondo in più, seguito da David Pearson, Yarborough e Bobby Allison.

Ma la 25.ma edizione di Darlington doveva risultare orrenda distruzione di mezzi tra il vivo disappunto dei 70 mila spettatori accorsi a questa attesissima 500 miglia. Il 35enne vincitore, Cale Yarborough, non si sa se miracolosamente e se per il frutto della sua grande esperienza, usciva incolume da una serie di incidenti e paurose scivolate nelle quali rimanevano coinvolti Richard Petty, Buddy Baker e Pearson al 38. giro, e vinceva la corsa con un distacco di oltre un miglio e mezzo su Darrell Waltrip, anch'egli su Chevrolet.

Questi incidenti, alcuni dolorosi per piloti di... «secondo grado», hanno fatto rallentare il ritmo, tanto che la media finale era ferma sulle 111,075 miglia orarie (178,757 kmh). Al termine della «lenta» 500 miglia, nei box si notavano ammassi variopinti di macchine il cui valore, ci è stato detto, ammonta a circa mezzo milione di dollari, circa 330 milioni di lire. Per fortuna soltanto scalfiture sono state accusate dai protagonisti del «big boom» i quali si sono accusati a vicenda.

Petty, ad esempio ci ha detto: «Alcuni rottami sono finiti sul mio cristallo e per un attimo non ho visto altro. Erano rottami della Chevron di Richard Childress. Dopo quel colpo sono andato contro il guard rail e da lì la botta».

Questa è la nuova vittoria di Yarborough, quest'anno, vittoria che lo riporta a ridosso di Richard Petty nella classifica generale, seguito da David Pearson, Bobby Allison, Benny Parson, e Dave Marcis.

l. man.

500 MIGLIA DARLINGTON - Gara velocità Stock NASCAR.

LA CLASSIFICA

- 1. Cale Yarborough (Chevrolet) alla media di 178,757 kmh; 2. Darrell Waltrip (Chevrolet); 3. David Sisco (Chevrolet); 4. Dave Marcis (Dodge) a 5 giri; 5. James Hilton (Chevrolet) a 8 giri.

Battuti gli europei in F. Atlantic

TROIS RIVIERES - Tom Klausner, alla guida della Lola T360 del preparatore Carl Haas, si è aggiudicato l'ottava edizione del Molson Grand Prix per Formula Atlantic in un duello, durato per quasi tutto l'arco della gara, con il francese Jean Pierre Jaussaud. La vittoria dell'americano è stata più che meritata e non dovrebbe deludere nessuno perché, a parte Dépailler durante la prima decina di giri, nessuno è stato in grado di contrastare la sua marcia. La gara ha dimostrato in parte la validità del campionato assoluto canadese (anche se la corsa in effetti non era valida) perché nel diretto confronto con alcuni dei migliori europei della specialità i locali non hanno per nulla sfigurato. Come abbiamo accennato sopra, la prova non era valida per nessun campionato, nondimeno l'organizzazione è stata la migliore che abbiamo visto durante tutta la stagione grazie alla partecipazione di piloti quali Dépailler, Jaussaud, Tom Pryce e l'inaspettato George Follmer.

All'abbassarsi della bandiera, 32 vetture prendevano il via. Assente Bob Brown, tredicesimo sulla linea di partenza, perché durante le prove libere della mattinata urtava un muro e riportava la frattura di una gamba. Era subito Dépailler a prendere con decisione il comando seguito da Klausner, Jaussaud, Pryce e quindi, un po' staccati, Follmer e Brack.

La configurazione del tracciato, molto stretto, con curve ancora più strette e un muro in cemento ai bordi per tutta la lunghezza, non tardava a provocare ritiri. Al quinto giro, Dépailler passava davanti ai boxes con l'alettone piegato, però manteneva sempre la posizione di testa e solo dopo i tentativi fatti dal direttore di gara per sei o sette giri con la bandiera nera, decideva di rientrare ai boxes per una riparazione che gli doveva costare due giri. Contemporaneamente a Dépailler, si fermava al box Magwood con un pezzo di lamiera del muso che toccava terra e dopo altri due giri si fermava con l'alettone piegato l'italiano Sebastiano Barone. La lotta per le posizioni di testa si faceva sempre più accanita, con Klausner che con molta maestria riusciva a mantenere il comando. Jaussaud era all'inseguimento, in seconda posizione, con un distacco che variava di giro in giro.

A metà gara, Pryce dalla quarta posizione tentava di passare Follmer che era terzo, ma nell'abbordare l'ultima curva urtava il muro, danneggiando abbastanza seriamente la vettura, e si fermava al centro della pista, costretto ad abbandonare. Follmer continuava la gara ancora per una ventina di giri, poi era costretto ad abbandonare per la rottura del motore.

All'ultimo giro, tocco finale allo spettacolo, quando O'Connor, compagno di squadra di Klausner, si è visto scoppiare il motore proprio davanti allo «starter», in mezzo a una nuvola di fumo, a pezzi che volavano da tutte le parti e ad una lunga scia d'olio.

Gilberto Gatto

G.P. MOLSON - Trois Rivières, 2 settembre - Gara di Formula Atlantic.

LA CLASSIFICA

- 1. Tom Klausner (Lola T360); 2. Jean Pierre Jaussaud (Chevron B27); 3. Patrick Dépailler (March 742); 4. James King (Chevron B27); 5. Bruce Jensen (March 742); 6. Reg Scullion (March 742).

Più pubblico del previsto per le COPPE AVVENIRE

Anche a ZOLDER PELTIER di classe

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZOLDER - A tutti gli effetti questa quinta manche del campionato belga dei circuiti è riuscita assai meglio di quanto avesse fatto a Nivelles. Lo schieramento era numeroso e il pubblico è accorso più in forze di quanto si fosse previsto. E' però vero che gli organizzatori avevano fatto un'ottima pubblicità alla manifestazione, da tutti i punti di vista. Oltre al successo — che avrebbe potuto essere anche maggiore — di cui si è detto, si è assistito a gare più combattute del solito e già nella prima, riservata alle turismo di serie sotto i 1600 cc, lo spettacolo è stato vivo nonostante la netta superiorità di Michel Dedejne nella sua classe e di Marquet nella sua. Le premesse erano buone e sono state mantenute con gare, lo ripetiamo, appassionanti nel loro complesso.

Sempre nella cornice del campionato si è imposto ancora una volta Alan Peltier, che si è lasciato acchiappare in un solo giro, lasciando all'olandese Siewertsen qualche illusione di breve durata. Per questo lo spettacolo è stato forse un poco monotono, ma Peltier ha di nuovo dimostrato che la sua attuale posizione di leader del campionato europeo turismo non è usurpata, infatti la sua è proprio una «classe» di livello europeo.

Le altre gare sono pure state dominio dell'uno o dell'altro conduttore, ma ciò non le ha rese noiose, tutt'altro. Roothaert, il cui motore doveva venire smontato dopo la seconda corsa, opponeva resistenza agli avversari, poi veniva declassificato a favore di Tricot. Una questione dubbia, che avrà senza dubbio degli strascichi.

Insomma, una bellissima giornata, su un circuito quasi sempre soleggiato, con un'organizzazione senza peccato e decisamente «pubblicitaria» per lo sport automobilistico. Aggiungiamo, prima di passare alla cronaca, che l'Alpine di Vanierschoot, contro la quale era stato sporto reclamo, è stata dichiarata assolutamente conforme ai regolamenti e ciò vale a riconfermare le grandi qualità di questo pilota.

Come si è detto, nella prima gara Dedejne su Alfa ha di nuovo messo in mostra le sue doti e il suo recente matrimonio non ha per nulla danneggiato la sua forma! Ha preso subito il comando e occupava ancora la prima posizione al termine del giro iniziale. Alla seconda tornata è filato dritto verso la chicane, conservando la velocità, e quindi il primo posto. Tre dei suoi più seri avversari, Holvoet su Toyota, Hecq su Audi 80 e Polak su Alfa, erano piuttosto attardati. A ogni giro Dedejne aumentava il proprio vantaggio, tallonato però da Gerckens su Alfa. I due si creavano un buon distacco, mentre nella classe sotto i 1300 cc Marquet su Simca ha condotto sempre, senza problemi. Al quinto giro, mentre

COPPE DELL'AVVENIRE - Gare di velocità in circuito valevoli per il campionato belga - Zolder, 8 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

- Prima corsa:** 1. Dedejne (Alfa Romeo) 25'13''7; 2. Gerckens (Alfa Romeo) 25'19''7; 3. Speeckert (Alfa Romeo) 25'28''; 4. Lauria (Alfa Romeo) 25'28''6; 5. Dubois (Audi) 25'28''9.
- Seconda corsa:** 1. Tricot (Opel) 23'16''1; 2. Dex (Lotus Europa) 23'28''; 3. Joossen (Opel) 23'37''1; 4. Wauters (Opel) 23'47''4; 5. Goldstein (Opel) 23'53''8.
- Terza corsa:** 1. Vanierschoot (Alpine) 21'44''2; 2. Regout (De Tomaso) 21'55''3; 3. Demol (BMW) 22'06''1; 4. David (De Tomaso) 22'56''5; 5. Feider (BMW) 22'55''9.
- Quarta corsa:** 1. Peltier (BMW) 20'25''8; 2. Siewertsen (Porsche) 20'54''8; 3. Haxhe (Porsche) 21'00''1; 4. De Fierlant (BMW) 21'31''4; 5. Dex (Ford Escort) a un giro.

usciva dalla chicane, l'Alfa di De La Royère veniva catapultata al di sopra del guard-rail, ma per fortuna il pilota è rimasto illeso.

Corsa dunque molto animata e interessante nel suo complesso, anche per le prestazioni dei piloti che formavano piccoli gruppi in lotta. Nella sua rimonta, dopo un incidente con Polak, Holvoet ha fatto un testa-coda (mentre all'altro scoppiava un pneumatico) ma ha poi segnato il giro più veloce in 2'04''4 alla media di kmh 122,122.

Nella seconda gara del campionato belga, come al solito le vetture erano molto «miste», cioè si mescolavano turismo e gran turismo. In prova Roothaert su BMW aveva segnato il miglior tempo, ma al via Tricot su Opel prendeva la testa superando Dex su Lotus Europa. Le due vetture si staccavano già dalla BMW di Roothaert e dall'Opel di Joosen. Al quarto dei dodici giri Roothaert occupava la terza posizione, al quinto Goldstein su Opel superava Joosen e intanto i due piloti di testa continuavano a dominare. Non per molto però, perché al settimo giro Roothaert li superava entrambi e conservava la posizione di comando fino alla conclusione. Dopo, però, la CSN decideva di smontare il motore della sua vettura. Quanto a Tricot, ha conservato il suo vantaggio su Dex. Nelle altre classi dei diversi gruppi c'erano Mandron su Alfa e Sladden su BLMC Cooper e la corsa del primo è stata molto bella per tutti i dodici giri. Giro più veloce di Roothaert, alla media di 133,614 kmh.

La terza gara era pure «mista» con turismo di serie, turismo speciali e GT di serie e speciali di diverse classi. Vanierschoot, su Alpine Renault, prendeva la testa fino dall'inizio alla De Tomaso di Regout e queste posizioni dovevano restare immutate fino alla conclusione. Il primo dei due piloti riusciva però a distanziare lievemente il secondo. All'arrivo Regout sorgeva reclamo contro l'Alpine di Vanierschoot ma, come si è già detto, la vettura risultava regolamentare.

Alle spalle dei due leaders c'erano Demol su BMW e Xhenceval, pure su BMW e recente vincitore della 24 Ore di Francorchamps, il quale doveva però abbandonare al quarto giro. Costello (Morris Cooper) usciva alla chicane ed era costretto al ritiro. Torres su Alpine si ritirava a sua volta a metà gara, mentre Mitler su Morris Cooper s'imponneva nella classe inferiore, davanti a Bonnu e a Delcourt. Vanierschoot rafforzava la propria vittoria segnando il giro più veloce in 1'47'' alla media di 141,981 orari.

Quarta gara con turismo e gran turismo speciali di oltre 2000 cc. Ha preso il comando l'olandese Siewertsen su Porsche, ma al secondo giro, davanti alle tribune, Peltier si è impadronito della prima posizione senza farsi impressionare dalla Porsche. Alle spalle dei due, al termine di quel giro, c'erano Xhenceval (BMW), Haxhe (Porsche) De Fierlant (BMW) e Dex (Escort BDA). All'atto pratico, si ripeteva la situazione registrata in prova.

Al quarto giro Xhenceval, uno dei favoriti, non si è più visto. A metà gara, dopo sei giri, nulla era mutato nelle posizioni di testa e Haxhe occupava il terzo posto, dopo la scomparsa di Xhenceval. Peltier ha continuato la sua cavalcata solitaria, dominando su tutti e mettendo in mostra un'esperienza che giustifica ampiamente la sua posizione di leader nel campionato europeo turismo. Dietro di lui Siewertsen non si lasciava raggiungere da Haxhe, il quale s'imponneva a sua volta nei confronti di De Fierlant.

Si deve dire che questa gara, fra tutte, è stata la più limpida, per non dire la più monotona, e Peltier ha dimostrato senza ombra di dubbio la propria superiorità.

André Royez

LIGIER ci prova LANCIA ci spera

(PORSCHÉ permettendo)

Alé, TOUR!

PARIGI - Rally o Criterium dei circuiti, il Tour de France, arrivato alla sua diciannovesima edizione, rimane in effetti a metà strada fra queste due specialità, offrendo del resto il paradosso iniziale di essere iscritto a un tempo nel campionato europeo GT, titolo specifico per gare in circuito, e nel campionato europeo rallies per conduttori, disputato soltanto in prove su strada. Comunque, di fronte a un'altra incoerenza della CSI, gli organizzatori hanno preferito ritirare la loro gara da uno di questi due campionati FIA.

Nell'attuale situazione, che imperversa in Francia, il Tour continua però ad essere la prova più importante di un calendario «stradale» sempre più sfoltito e l'edizione 1974, che sarà disputata su un percorso di circa km 4.000 dal 13 al 21 settembre, si annuncia particolarmente aperta.

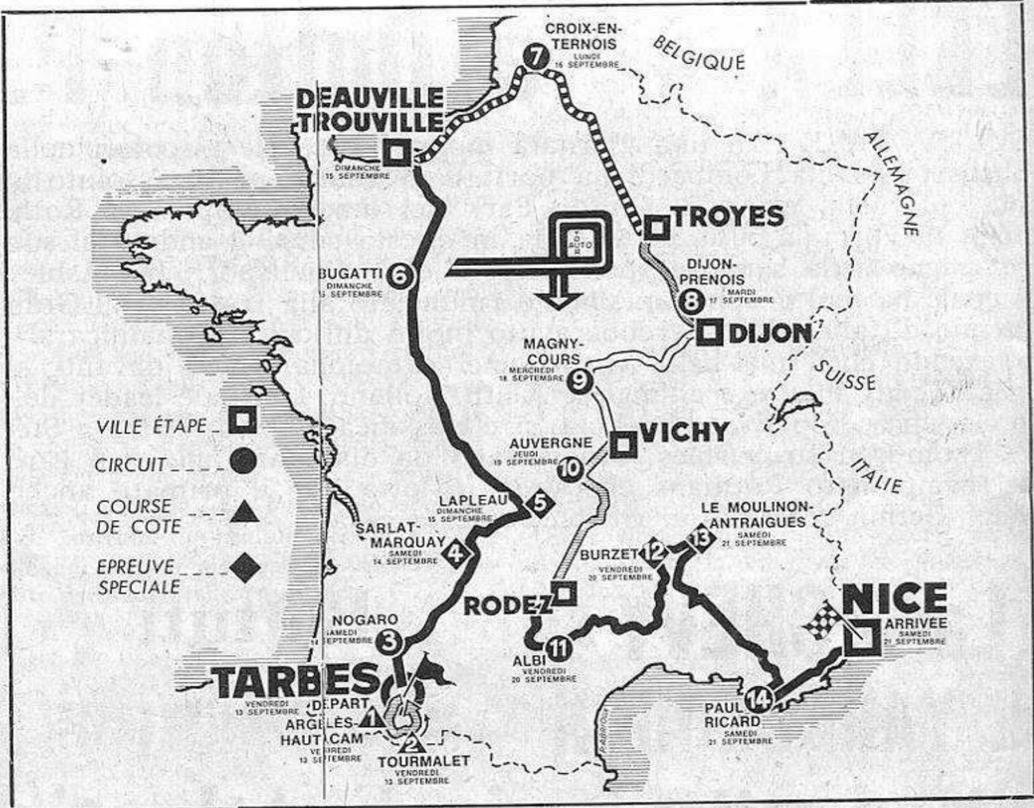
Il nostro collaboratore Jacques Jaubert sarà al via a Tarbes, a fianco di Bernard Darniche, al volante di una delle due Ligier JS2 iscritte, e la coppia è fra quelle favorite dal pronostico. Diamo qui di seguito una sua sintesi della competizione, dopo le ricognizioni svolte.

Le critiche, se sono fondate e positive, danno frutti: basta rivolgersi a una persona dotata di buon senso e di spirito sportivo. Bernard Consten e la sua squadra hanno proceduto a lungo a tentoni, dopo la rinascita del Tour Auto nel 1969, ma l'anno scorso si è avuta la svolta di vitale importanza, con un regolamento che del resto è servito poi di esempio. Andando decisamente incontro alla CSI, si ricorderà che fu deciso di ammettere gli «esiliati» dello sport automobilistico, le vetture nettamente nate da un'idea gran turismo, con i concetti commerciali impliciti, che un minimo di produzione annua insufficiente relegava però in una posizione troppo ambigua: in effetti, era già nata la linea prototipo.

Indubbiamente la Commissione Sportiva Internazionale ha utilizzato male questa porta aperta, ma nel caso del Tour Auto la strada pare indovinata, poiché il valore dello schieramento che si accinge a prendere il via il 13 settembre basta per dimostrare le ottime basi di questa iniziativa.

Ci si rammaricherà per l'assenza delle Ferrari «boxer» e delle Dino 308 GT, giudicate ancora troppo «giovani» dal costruttore e dal suo importatore francese, e della Maserati il cui sforzo per la preparazione, affrontato lo scorso anno con la Bora, resterà dunque senza seguito, ma la Porsche, i cui mezzi le permettono di rispettare le norme della CSI, troverà comunque pane per i suoi denti.

Antraigues, un villaggio di 534 abitanti, nel cuore della regione dell'Ardeche: la patria di Jean Ferrato, ma anche uno dei punti di spicco delle gare stradali. Rally di Montecarlo, Neige et Glace, Lyon-Charbonnières, tutte corse il cui esito si è spesso deciso attorno al Mont Serbières-Jons de Col de la Fayolle. E' il definitivo terreno di prova scelto da Guy Ligier, prima di rimandare le sue vetture a Vichy, ove saranno completamente «disossate», verificate e rimontate prima di essere avviate verso Tarbes, passando dal circuito di Nogaro e dai Pirenei, ove si svolgeranno le ultime prove con i motori da corsa, sul tipo di quello che ha portato a termine la 24 Ore di Le Mans:



Il XIX TOUR DE FRANCE si svolge in 6 tappe per un totale di 3.552 Km, così distribuiti:

- Prologo Tarbes-Tarbes:** 146 km, Venerdì 13
Corsa in salita di Argelès-Hautecam (8 km)
Corsa in salita del Tourmalet (8,300 km)
- 1. Tappa Tarbes-Deauville:** 1040 km, sabato 14 e domenica 15
Circuito di Nogaro (78 km)
Corsa in salita di Sarlat-Marquay (15,100 km)
corsa in salita di Lapeau (20,300 km)
Circuito Bugatti a Le Mans (110,550 Km)
- 2. Tappa Deauville-Troyes:** 553 km, lunedì 16
Circuito di Croix-en-Thernois (76 km)
- 3. Tappa Troyes-Dijon:** 157 km, martedì 17
Circuito di Dijon (132 km)
- 4. Tappa Dijon-Vichy:** 300 km, mercoledì 18
Circuito di Magni-Cours (114 km)
- 5. Tappa Vichy-Rodez:** 296 km, giovedì 19
Circuito di Charade a Clermont-Ferrand (161 km)
- 6. Tappa Rodez-Nice:** 1010 km, venerdì 20 e sabato 21
Circuito di Karland a Montpellier (145 km)
prova cronometrata di Burzet (45 km)
prova cronometrata del Moulinon (38,5 km)
Circuito Paul Ricard (145,250 km)



Una delle Lancia Stratos che cercheranno di bissare, con Munari ed Andruet, il successo dello scorso anno al Tour de France, fotografata assieme ai nuovi veicoli di appoggio Fiat, con scritte anglosassoni, per il Tour

La nuova Stratos fa sorridere

CASALE - La Lancia ha provato a lungo a Casale le Stratos per il Tour, presente Sandro Munari, venuto apposta dalla Francia, l'ing. Parkes, il signor Tonti e Claudio Maglioli, collaudatore ufficiale. Munari ha percorso molti giri sulla Stratos turbo con la nuova veste aerodinamica lungamente studiata dallo stesso ing. Parkes. Inediti sono infatti il musone avvolgente con piccola bavetta inferiore, i brancardi e le numerose prese d'aria modificate; il radiatore dell'olio è ora sul cofano posteriore sotto lo spoiler, in posizione molto efficace. Maglioli nel frattempo, con la solita perizia e meticolosità, ha messo a punto per gli ultimi ritocchi la Stratos aspirata che Andruet e «Biche» utilizzeranno al Tour. Era presente, come consueto consulente per il turbo, l'ing. May, che ha seguito con teutonica cavillosità, i lavori ai box. Sulle STRATOS i nuovi freni Lockheed.

340 HP a 8000 giri-min. mentre i motori utilizzati alla 1000 Km del Paul Ricard erogavano 380 HP. In Austria ce n'era addirittura uno che superava largamente i 410 HP. Il margine è dunque largo... e rassicurante, nei riguardi della resistenza del sei cilindri a doppia accensione.

«Qui non potrete andare più forte delle Lancia Stratos...».

Quante volte abbiamo udito questa osservazione, forse un poco campanilista poiché ormai Andruet è figlio adottivo di quel grazioso villaggio issato su un piccolo roccioso.

La Lancia è rimasta per un'intera settimana in quel perimetro e ogni notte si udiva il suono degli scarichi delle Stratos, sui 45 chilometri del Burzet, poi sui 38 del Moulinon. Prima il servizio corse italiano era stato sul circuito Paul Ricard, ma per contro ha trascurato il nuovo e difficile circuito di Karland, presso Montpellier. Compressore o no, questa pareva la domanda che è stata risolta in modo ambiguo, si direbbe, con Munari che pareva disposto ad adottare tale soluzione tecnica, mentre Andruet non vuole ancora sentirne parlare.

Più leggera, e con potenza maggiore, le due JS2 di Larrousse, che verrà sostituito da Nicolas dopo il circuito di Charade, e di Darniche sono per contro più ingombranti, fatto che può rappresentare un handicap nelle prove o a cronometro su tratti sinuosi; d'altro canto, ed è parere generale, il vantaggio delle Ligier sui circuiti rischia di avere molto peso nella bilancia, a favore della marca francese. Inoltre, anche se la Stratos «convenzionale» non ha più bisogno di dimostrare la propria sicurezza, il modello con compressore, la cui potenza dovrebbe essere superiore a quella della Ligier, sembra troppo recente per ispirare fiducia, essendo tuttora il compressore un espediente meccanico, difficile da maneggiare senza che dia delle sorprese.

La riduzione di questa diciannovesima edizione della gara, assai più facile dal punto di vista fisico di quella dello scorso anno, con le sue sufficienti due notti di riposo e soltanto due lunghe tappe che la media imposta (45 kmh) faciliterà, può comunque lasciare un dubbio Nogaro. Ma-

TURISMO DI SERIE

N. gara	piloti	vetture
1	Audibert-Lavredine	Simca Rallye II
2	Bastien-Guerillot	Simca Rallye II
3	Perrier-Balliard-Francois	Simca Rallye II
4	Bouquet-Mougin	Simca Rallye II
5	Dumez-«Nanar»	Simca Rallye II
7	Trocal-Lacorre-Fournial	Fiat 128 coupé
10	Bonnet-Poize	Alfa Romeo 2000 GTV
11	Righetto-Larreta	Alfa Romeo 2000 GTV
12	Tarnaud-Koppenhague-Hoube	Alfa Romeo 2000 GTV
14	Duclos-Favre	Alfa Romeo 2000 GTV
15	Reboul-Dujardin	Alfa Romeo 2000 GTV
16	Roux-Ferrato	Alfa Romeo 2000 GTV
18	Courson-X	Alfa Romeo 2000 GTV
19	Hofmann-Listosella	Alfa Romeo 2000 GTV
20	Beguix-X	Alfa Romeo 2000 GTV
21	Lafon-Villette	Alfa Romeo 2000 GTV
22	Vincent-Chenu	Alfa Romeo 2000 GTV
23	Cambiaghi-Lurani	Alfa Romeo 2000 GTV
24	Oger-Bienvault	Alfa Romeo 2000 GTV
25	Leude-Leude	BMW 2002 TI
28	Gagoreu-Dreux	Citroen SM
29	Tricot-Heren	Opel Commodore GSE
30	Barailler-Pantalacci	Opel Commodore GSE
33	Saby-X	Opel Commodore GSE
34	«L'Algerien»-X	Opel Commodore GSE
36	Dirang-Rich	BMW 30 CSI
37	Maublanc-Orlando	BMW 30 CSI
39	Viale-Albertini	Chevrolet Camaro Z 28

TURISMO SPECIALE

N. gara	piloti	vetture
42	Moreau-Dreyer	Simca Rallye II
43	Lelong-Hermel	Simca Rallye II
44	Mermod-Arnaud	Simca Rallye II
45	Faugeras-Poulos	Simca Rallye II
47	Vallet-Vallet	Fiat Coupe 1300 S

N. gara	piloti	vetture
48	Laurent-Marche	Daf 66
51	Holvoet-Holvoet	Toyota Celica
53	Gauciere-Chazot	Renault 12 G
54	Gautire-Cavalié-Lhomme	Renault 12 G
55	Coetmeur-Roeser-Betry	Renault 12 G
57	Rouget-Lefevre	Ford Escort 1600 RS
58	Sainpy-Gibault	Ford Escort 1600 RS
60	Poirot-Pierrot	Opel Ascona
61	Portier-Jacquemin	Opel Ascona
63	Imbert-«Tintin»	Alfa Romeo 2000 GTV
64	«Steve»-«James»	Alfa Romeo 2000 GTV
65	Terrasse-Babillot	Alfa Romeo 2000 GTV
66	Houel-Goasdue	Alfa Romeo GTA
68	Buchet-Raymond-Julien	Mazda RX 3
70	Lion-Audouard	BMW 2002 TI
71	Bes-Stahl	BMW 2002 TI
74	«Patou»-«Plas»	Ford Capri 2600 RS
75	«O. Barden»-Grue	Ford Capri 2600 RS
76	Bonnamour-Bonnamour	Ford Capri 2600 RS
77	Catherineau-Liesta-Lannefranque	Ford Capri 2600 RS
78	Fornage-Fornage	Ford Capri 2600 RS
80	«Archy»-X	Opel Commodore GSE
81	Lejeune-D'Anna	Opel Commodore GSE
82	Bancal-Aouate	Opel Commodore GSE
84	Beltramelli-Bardot	BMW 2002 Turbo
85	Pontier-Bonnafous-R. Reuveule	BMW 30 CSI

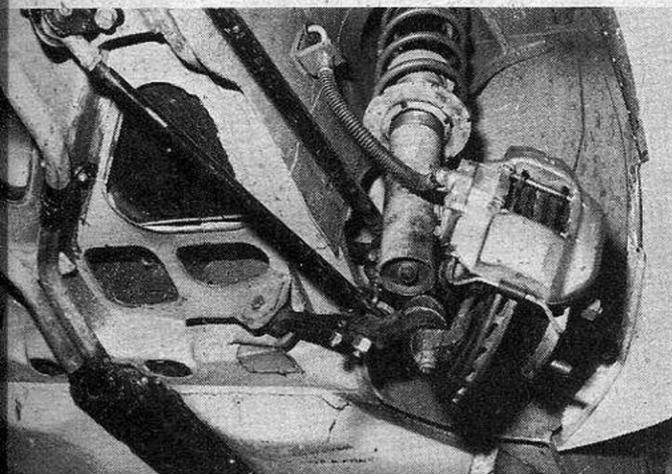
GRANTURISMO DI SERIE

N. gara	piloti	vetture
88	Fabre-Marin	Alpine Renault 1600 S
89	Fredez-Fredez	Alpine Renault 1600 S
90	Mertens-Thevenin	Alpine Renault 1600 S
91	Labrousse-Trouillet-Urviez	Alpine Renault 1600 S
92	Zapp-Cardelli	Alpine Renault 1600 S
93	Mouton-Arrii	Alpine Renault 1600 S
96	Lelong-Danger	Porsche Carrera

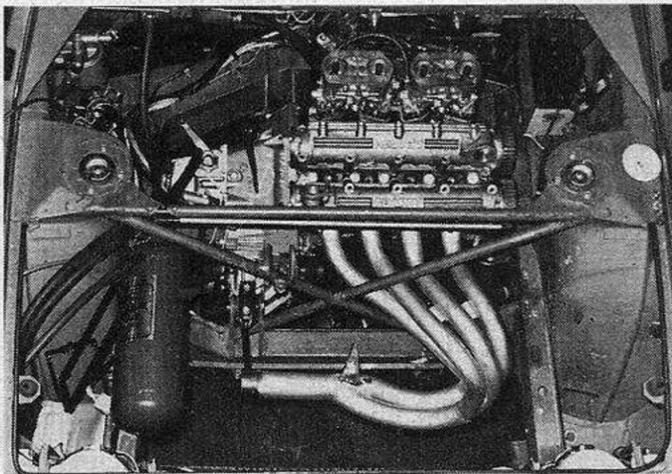
N. gara	piloti	vetture
97	Poirot-X	2 Porsche 911 E
98	Flottard-Coay	3 Porsche Carrera
99	Melle Verney-X	Porsche Carrera
100	Chasseuil-Baron	Porsche Carrera RS
103	Lagniez-Raimbault	Porsche Carrera RS
104	Almeras-Mas-Treneule	1 Porsche Carrera RS
105	«Gedehem»-Nageotte	Porsche Carrera RS
106	Meo-Mejean	5 Porsche Carrera RS

GRANTURISMO SPECIALE E PROTOTIPI - SPORT

N. gara	piloti	vetture
109	«Tchine»-X	Jide Original
110	Patisson-Crevel	Alpine Renault A 110
111	Mounal-Laplanche	Alpine Renault 1600 S
112	Nusbaumer-X	14 Alpine Renault 1800
113	«Charlotte»-Champailler	Alpine Renault 1800
114	Decremont-«Ganaelle»	Alpine Renault 1600 S
116	Hoepfner-Laurent	Alpine Renault 1800
117	Alibelli-X	Alpine Renault 1800
118	De Libran-Du Roure	Alpine Renault 1800
120	Piot-X	Renault 17 Proto
122	Bacchelli-Sodano-Barbasio	Fiat Abarth Proto
123	Pianta-Rossetti	Fiat Abarth Proto
124	«Christine»-De La Grandrive	Fiat Abarth Proto
127	Chateau-Augoulet	Porsche Carrera RSR
128	A. Almeras-Mas	3 Porsche Carrera RSR
129	Gentis-Poizat	Porsche Carrera RSR
131	Wollek-X	Porsche Carrera RSR
132	Ballot Lena-Morenas	Porsche Carrera RSR
133	Henry-Gelin	Porsche Carrera RSR
135	Paleari-Pregliasco-Garzoglio	Lancia Stratos
136	Munari-Mannucci	Lancia Stratos
137	Andruet-«Biche»	Lancia Stratos
139	Larrousse-Nicolas-Rives	Ligier JS2
140	Darniche-Jaubert-Ligier	Ligier JS2



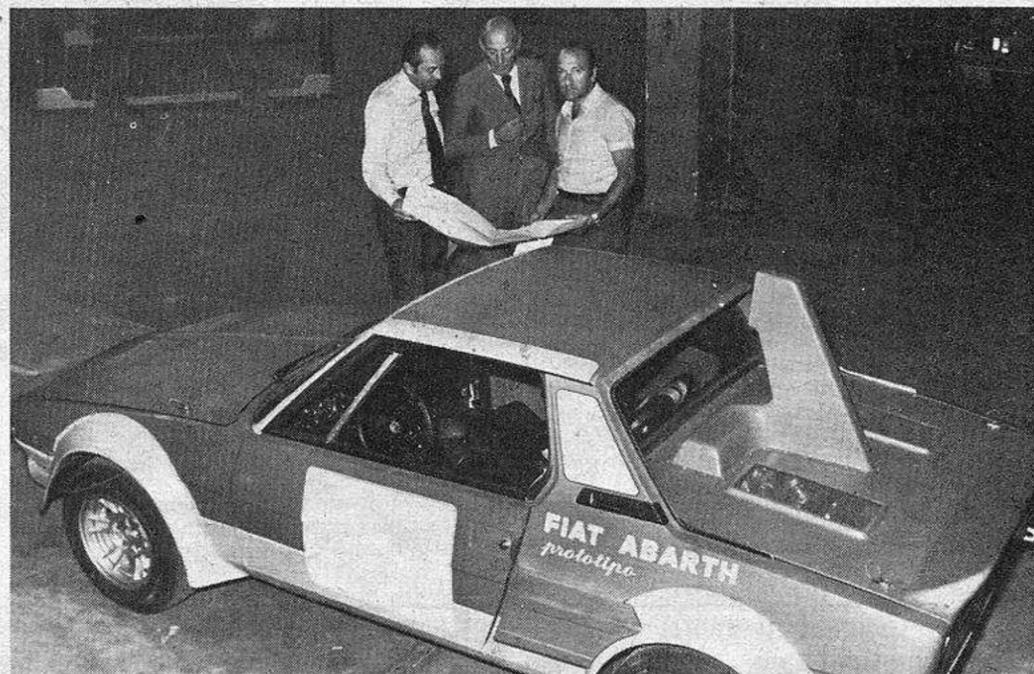
L'avantreno sinistro della X-1/9 in versione Tour de France, con il disco ventilato e nuova pinza



Nel vano motore rinforzato, uno dei 4 valvole a carburatori. Si vede anche la bombola antincendio

Così la squadra FIAT X1-9 rigide

TORINO - Mentre nel mondo dell'automobile si piange per la crisi, l'Abarth lavora sodo, alla piemontese. Debutta infatti, fuori del suolo patrio, la X1-9 prototipo tre vetture di corso Marche nuove di zecca saranno al Tour de France. Una per GIORGIO PIANTA e ROSSETTI con motore da 1850 cc. 4 valvole a iniezione Kugelfischer (205 HP a 8000 giri, e 160 a 5600), dotato di una grande coppia ai medi regimi, e altre due vetture con motore da 1750 a carburatori (200 HP a 8000 giri, e 150 a 5600) per CHRISTINE BEKER e per BACCHELLI, che farà staffetta con BARBASIO, cedendogli il volante da Le Mans in poi; secondo di entrambi sarà il fido SODANO.



Avidano, Lampredi e Colucci assieme ad una delle X1-9 «proto» praticamente ricostruite dall'Abarth in vista della trasferta al Tour de France

Il peso della nuova vettura di 770 kg. (versione rally 750) con serbatoio da 80 litri, doppie pompe e doppia batteria. I freni sono ATE, i cerchi sono da 7" pollici anteriori e 8" posteriori per 13, oppure da 8" anteriori a 9" posteriori per 15; carreggiate anteriori 1415, posteriori 1430; passo 2202 come quelle di serie.

Il telaio originale della X1-9 è stato completamente rivisto, alleggerito e rinforzato soprattutto nella parte posteriore dotata di una grossa trave scatolata a V che sopporta motore e sospensioni; le sospensioni sono montate tutte su giunti sferici e per i freni è stato adottato il meccanismo della doppia pompa differenziale. L'aumento di rigidità della scocca è ottenuto mediante il rinforzo del roll-

bar esistente e con la chiusura, mediante tubi a sezione circolare, del cielo dell'abitacolo.

Lo stesso Pianta ha provato a lungo a Casale la nuova vettura ad iniezione che utilizzerà al Tour e l'impressione è stata ottima per l'efficienza e la messa a punto. Da tener presente che l'Abarth punta molto sulla sua nuova creatura in vista della produzione dei 500 esemplari necessari per l'omologazione (in gr. 4) che secondo i piani, crisi permettendo, avverrà tra circa un anno. La X1-9 con motore a 4 valvole sarà prodotta in versione stradale con l'aspetto molto vicino al prototipo attuale

di imprevisti e di difficoltà.

Una mezza dozzina di equipaggi paiono degni d'iscrivere il loro nome nell'albo d'oro di questa edizione del Tour Auto, che si annuncia come la più aperta dopo la rinascita, con prospettive ancora più allettanti per il futuro. La lotta fra i gruppi sarà altrettanto incerta.

Delle tre Fiat prototipo, una sarà affidata a Barbasio-Bacchelli e Sodano, la altra a Pianta-Rossetti, mentre la terza che doveva essere per Pinto e Bernacchini è stata affidata all'equipaggio femminile «Christine» e Martine De La Grandrive, che fu a lungo navigatrice di Marie-Claude Beaumont. La campionessa belga, non appena siglato l'accordo, è andata a studiarsi per bene tracciati e salite, poiché è evidente che può vincere la Coppa delle Dame, nella quale dovrà vedersela con la Carrera di Charlotte Verney, e con le Alpine di Marianne Hoepfner e Christine Decremont, oltre che con la rivelazione femminile dell'anno, Michele Mouton.

Anche se occorre cercare i vincitori fra questi equipaggi, essendo scontata la battaglia «a triangolo», Ligier-Maserati, Lancia, Porsche, i duelli previsti nei vari gruppi si annunciano altrettanto aperti.

Nella turismo di serie Opel, Alfa, BMW con particolare accento sul belga Tricot, Saby e Barailler con le Commodore GSE; Béguin e Vincent con dei coupés 2000, Maublanc e Dirand con delle 3.0 CSI, fanno già prevedere una magnifica battaglia, alla quale rinunciano purtroppo Greder e Marie Claude Beaumont, mentre nella turismo speciale è soprattutto in campo Ford che si cercherà il vincitore, fra le Escort RS di Rouget e di Sainpy e la Capri RS di Fornage. L'Opel Commodore di Ravenel può tuttavia suscitare una mezza sorpresa, come pure l'Alfa di Imbert. Nel gruppo 3 le Alpine Renault non avranno vita facile, di fronte a una muta di Carrera di tre litri o di litri 2,7: il super-favorito è naturalmente Chasseuil, nonostante la presenza di Tournal, di Almeras, di Meo, di Lagniez e di «Gedehem».

Jacques R. Jaubert

gny Cours, Croix en Ternois e anche Karland, che Ligier definisce un circuito da sottosterzo, possono fare nascere vivaci duelli, come pure Hautecam, Sariat, Burzet e il Moulonon. Nonostante la sua apparente posizione di forza, la Ligier-Maserati, il cui servizio di assistenza non avrà nulla da invidiare a quello della Lancia, è lungi dall'aver già partita vinta, questo non tenendo naturalmente conto degli imprevisti della gara.

E' però chiaro che la Porsche dirà la sua, soprattutto mediante il campione di Europa Ballot-Léna, ma anche grazie a Jacques Henry, attuale leader del campionato di Francia, il quale disporrà della Carrera generalmente utilizzata da Haldi e preparata da Huberthur, Chenevière e, in minor grado, da Almeras e Grandet, vincitore della categoria GT a Le Mans con una Daytona. Quanto a Wollek, esistono molte probabilità che sia costretto a dare forfait.

Anche se l'unica Jidé 1800 (motore Renault) non ha nessuna possibilità, ci sono altre due marche degne di attenzione. La Fiat ha infatti iscritto tre spider X1-9 con motore a quattro valvole per cilindro. Ovviamente non ci si può aspettare da queste vetture che erogano 200 HP prestazioni di primo piano in circuito, ma è nel quadro 1975 che si dovrà seguire i loro tempi nelle prove su strada. Particolarmente compatto, leggero, con potenza sufficiente, il quattro cilindri ha già dimostrato la sua resistenza essendo in posizione centrale; il prototipo che dovrebbe fra non molto essere omologato in gran turismo, si dice, sembra in teoria l'arma anti-Alpine per il campionato del mondo rallies 1975. Del resto le prestazioni potranno essere paragonate direttamente con quelle della Renault 17 di Piot, a patto che questi disponga a sua volta del nuovo quattro cilindri-sedici valvole che farebbe così il suo primo galoppo di prova, in previsione del Rally Presso-On-Regardless.

Le ricognizioni su circuiti noti, su strade che almeno una volta si è avuta l'occasione di percorrere, si svolgono all'leggermente, pur senza dimenticare quanto può essere implicito nella gara in fatto



Paola Marchetti, neo-campionessa europea

LE PROSSIME GARE

Per **PAOLA MARCHETTI** e per **L'ITALIA** giorni felici a **FANO**

Già un tris EUROPEO

FANO - Con uno scenario da Mille e una notte, con un'organizzazione impeccabile, a cospetto di un pubblico da partita di calcio e particolarmente sensibile agli sport motoristici, la squadra azzurra ha confermato, a Fano, di essere la più forte oltre che la più sfortunata, acciuffando letteralmente per i capelli il titolo europeo, che gli eventi sfortunati ci volevano ad ogni costo togliere. Paola Marchetti poi ha coronato il suo sogno, riportando il titolo europeo delle Dame e infrangendo il mito tutto nordico delle vittorie olandesi e danesi. Ha avuto delle dure avversarie, specie la britannica Lorraine Peck, che ha tentato in tutti i modi di ostacolarla, anche con mezzi non certamente nei canoni della sportività. Contro la Paola però c'era poco da sperare, preparata e puntigliosa com'era. Ha vinto tutte tre le finali in bellezza, costruendo però la sua vittoria assoluta già nella prima quando ha dovuto rintuzzare l'offensiva della conduttrice inglese che, prima di lasciare il passo all'andare più veloce e disinvolto della Marchetti, ha tentato di tutto tanto che c'è voluto un sorpasso da manuale e fortemente azzardato dell'azzurra per aver ragione del fine mestiere messo in risalto dalla Lorraine. Alle spalle della Marchetti troviamo l'olandese Dekker e la danese Lise Olsen, due avversarie coriacee ma non irresistibili. La Peck è stata atterrata da note meccaniche ed anche il secondo posto è così sfumato.

Veniamo ora all'ultima prova del Campionato d'Europa che sulla pista del Mare di Fano, nella seconda delle due finali conclusive e dopo una stressante fase eliminatoria, si è tinta di un giallo molto carico. Il quartetto azzurro, come nelle tre prove precedenti e sino alla conclusione della fase eliminatoria, aveva vinto tutto con grande facilità. Nella prima delle due finali aveva dilagato piazzando quattro piloti nei primi cinque posti.

A questo punto la Germania e la Gran Bretagna, le nostre due antagoniste dirette erano fuori causa, ma mentre gli inglesi molto sportivamente si presentano alla partenza della seconda delle finali, i tedeschi chiamando in causa un presunto errore della direzione corsa, presentavano reclamo alla Commissione Internazionale. Respinto il reclamo, polemicamente non si presentavano alla seconda finale, ripetendo così l'episodio di Monaco del 1973. Da rilevare subito che il titolo europeo della nostra squadra non fa una grinza, perché anche con i tedeschi in gara e per assurdo primi nella gara disertata, cioè l'ultima, l'Italia avrebbe sempre vinto.

Questo il primo tocco di giallo ed ancora doveva venire il peggio. Quello, cioè, che ha messo veramente in forse il titolo, solo se i nostri si fossero fermati, sempre per jella, qualche giro dopo di quando è avvenuto. Già alla partenza Patrese è la lepre inseguita da trenta piloti. Fila come un proiettile. Necchi e Gorini intanto rinvengono e si dispongono per la vittoria di squadra. E' subito fermo però Cheever per avaria. Il pubblico osanna ed applaude, ma subito un clamore di delusione. E' fermo Patrese e tutto diventa problematico. Restano in gara solo Necchi e Gorini e nulla è ancora compromesso. Sono in testa e non ci sono problemi. Ma ecco il dramma. A Necchi si spacca il tubo di scarico

e deve fermarsi. Gorini è il solo pilota in gara per l'Italia, ma anche Gorini accusa verso gli ultimi giri la stessa avaria e rientra ai box. Gli ultimi giri sono convulsi e l'arrivo drammatico senza gli azzurri.

Poi l'attesa snervante delle classifiche, le varie congetture, le speranze nostre ed altrui. Finalmente arrivano le classifiche: l'Italia ha vinto. A conclusione del ciclo europeo, dei quattro titoli in palio, tre già sono dell'Italia.

CAMPIONATO EUROPEO KARTING A SQUADRE CLASSIFICA FINALE DELLA 4. MANCHE (Fano)

1. Svizzera p. 100; 2. Belgio 98; 3. Italia 97; 4. Svezia 96; 5. Francia 95; 6. Austria 94; 7. Germania 93; 8. Gran Bretagna 92; 9. Olanda 91; 10. Portogallo 90; 11. Danimarca 89; 12. Lussemburgo 88; 13. Norvegia 87.

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO EUROPEO DOPO LA 4. MANCHE

1. ITALIA (Patrese, Necchi, Gorini, Cheever) p. 295; 2. Germania 292; 3. Austria 291; 4. Gran Bretagna 290; 5. Belgio 289; 6. Francia 287; 7. Svizzera 286; 8. Svezia 286; 9. Olanda 275; 10. Danimarca 272; 11. Lussemburgo 268; 12. Norvegia 175; 13. Portogallo 90.

CLASSIFICA FINALE COPPA DELLE DAME

1. Paola MARCHETTI (Italia) punti 0; 2. Andeweghize Dekker (Olanda) 7; 3. Lise Lotte Olsen (Danimarca) 12; 4. Christal Schreiber (Germania) 13; 5. Edith Schuster (Germania) 15; 6. Gisele Cinello (Lussemburgo) 16; 7. Lorraine Peck (Gran Bretagna) 17.

GABBIANI due volte

FANO - Un superlativo Gabbiani ha vinto senza alcuna preoccupazione e problemi il Trofeo d'Europa Junior, una delle gare di

14 settembre, PISTA D'ORO - Roma - Campionato italiano cl. 100 cc, verifiche e tempi di qualificazione; 15, PISTA D'ORO - Roma - Campionato italiano cl. 100 cc, finali; 15, CIRCUITO DI FIRENZUOLA (FI) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 15, PISTA DI ERKELENZ (Germania) - Campionato d'Europa individuale 125 cc; 22, PISTA AL LAGO - Varese - gara naz. cl. 100, 2. prova campionato lombardo; 22, AUTODROMO MAGIONE (PG) - gara naz. cl. 125; 22, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, PISTA S. PANCRIZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI S. LUCIA DI UZZANO (Prato) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

contorno di Fano. Aveva come avversari diretti Rovelli, Elio De Angelis e Bernazzoli come italiani, ed un gruppo di stranieri dei quali i più validi l'olandese Koene ed il francese Boudon, campione junior nazionale.

Gabbiani naturalmente ha vinto le due finali, ha marcato il miglior tempo, e le gare agonisticamente sono vissute per un dialogare a tre per la seconda posizione. Hanno dialogato in modo fin troppo vivace ed al limite della correttezza Rovelli, Elio De Angelis e Bernazzoli. Un dialogo che avremmo voluto più pacato, meno polemico e più sportivo. Sono tre ottimi piloti, c'è fra i tre orgoglio ed agonismo straripante e non vorremmo che l'eccedere li porti dove fatalmente si arriva quando la giovinezza è esuberante. Abbiamo assistito ad un post gara poco edificante e, fortunatamente per i protagonisti, fuori dall'osservazione diretta dei commissari sportivi. A buon intenditor poche parole.

Le due gare naturalmente al fulmicotone, velocissime al limite di rottura dei mezzi ed agonisticamente validissime per le prestazioni dei tre per il secondo posto. La classifica dice tutto e Bernazzoli è più distanziato per una delle sue ritornanti disattenzioni. Naturalmente gli esuberanti tre alfieri dell'ultima leva hanno rimandato tutto al Campionato Italiano che si annunzia di grande interesse.

CLASSIFICA TROFEO JUNIOR

1. Giuseppe Gabbiani p. 0; 2. E. De Angelis 5; 3. Rovelli 6; 4. Bernazzoli 10; 5. Casiraghi 11; 6. Koene 12; 7. Boudon 13; 8. Himmelreich 14; 9. Koene 18; 10. R. De Angelis 19; 11. Lorraine Peck 22.

PARMA - Il Trofeo Gabbiani, articolato in quattro prove, ha visto la sua conclusione sulla pista di Parma con due gare consecutive. Beppe Gabbiani, che attraversa il suo momento magico, ha vinto il ricco Trofeo messo in palio dal padre, regolando con sufficiente disinvoltura un lotto di avversari di valore ed in modo speciale i suoi due antagonisti diretti Giugni e Beggio che per tutto l'arco delle quattro prove non hanno certo perduto tempo nella speranza di azzannarlo. Gabbiani è attualmente una lepre con la furbizia di una volpe.

La terza categoria è stata appannaggio di Sassi su Casiraghi. V'è da dire che il milanese è stato sfortunato in due prove, che alla resa dei conti hanno decurtato il punteggio. Sassi per non crearsi problemi di classifica si è battuto con particolare impegno nell'ultima prova, mentre Casiraghi in fase non perfetta ha concesso all'avversario molto spazio. In

questo torneo è mancato Villa, che si è dovuto accontentare di un quinto posto assoluto.

Scarabelli è stato il mattatore dell'ultima prova anche se si è sempre trovato a lottare con Paolo Bernazzoli che ha sperato sino all'ultimo di battere il deciso avversario. Così il portacolori della BM in zona nord si è trovato anche vincitore assoluto. Alle spalle dei due, Alfieri e Bianchi.

La classe con cambio è stata riportata da Ferrari per la sua regolarità e costanza. Ganapini anche se più brillante ha pagato lo scotto della sua marcata decisione, perdendo in sostanza un torneo che avrebbe potuto vincere senza arrivare a pari punti. A ridosso dei due, Corradini e Tafuni.

CLASSIFICHE

3. PROVA - 100 l.: 1. Gabbiani; 2. Beggio; 3. Giugni; 4. Gregorio; 5. Neri. 100, 2.: 1. Scarabelli; 2. Bartolini; 3. Zani; 4. Alfieri; 5. Castellana. 100, 3.: 1. Casiraghi; 2. Sassi; 3. Pieruccini; 4. Cò; 5. Borella. 125, 2.: 1. Corradini; 2. Ferrari; 3. Cavagni; 4. Martelli; 5. Gori. 125, 1.: 1. Barilli; 2. Natali; 3. Mazzola; 4. Leviè; 5. Pavesi.

4. PROVA - 100, 1.: 1. Giugni; 2. Bellini; 3. Gabbiani; 4. Neri; 5. Beggio. 100, 2.: 1. Scarabelli; 2. Bernazzoli; 3. Alfieri; 4. Bartolini; 5. Zani. 100, 3.: 1. Sassi; 2. Lusuardi; 3. Bandinelli; 4. Villa; 5. Pieruccini. 125, 2.: 1. Ganapini; 2. Tafuni; 3. Zullo; 4. Corradini; 5. Guerra.

CLASSIFICHE ASSOLUTE

125, 2.: 1. Ferrari; 2. Ganapini; 3. Corradini; 4. Tafuni; 5. Cavagni.

100, 3.: 1. Sassi; 2. Casiraghi; 3. Bandinelli; 4. Cò; 5. Villa.

100, 2.: 1. Scarabelli; 2. Bernazzoli; 3. Alfieri; 4. Bianchi E.; 5. Bartolini.

100, 1.: 1. Gabbiani; 2. Giugni; 3. Beggio; 4. Neri; 5. Bellini.

GIARDINIERI in vigilia

FANO - Il nucleo portante della classe 125 cc si è ritrovato a Fano in una gara che si poteva definire pre-europea nella vigilia della disputa della prova di Campionato in Germania e per una presa di contatto sportivo e tecnico con i responsabili della Federazione. Naturalmente nulla di particolarmente positivo per quanto si attiene alle gare in se stesse, perché abbiamo avuto l'impressione che si sia trattato più di una buona prova di allenamento e non di una gara vera e propria, anche perché con mezzi ancora da rifinire e per la cautela che hanno messo in atto i piloti, non c'erano possibilità agonistiche ad alto livello.

Tutti gli azzurri per la Germania sono pieni di entusiasmo ed anche tesi per il titolo in palio ed un poco preoccupati per non farselo sfuggire. Ha vinto Silvano Giardinieri che è stato il più continuo. Sarebbe stata però di Perlini la gara, se una stupidissima avaria non l'avesse fermato nella prima manche quando conduceva con ampia superiorità.

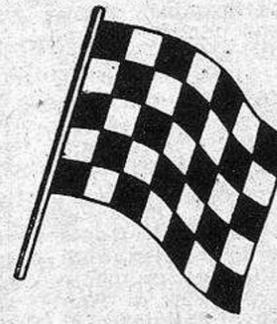
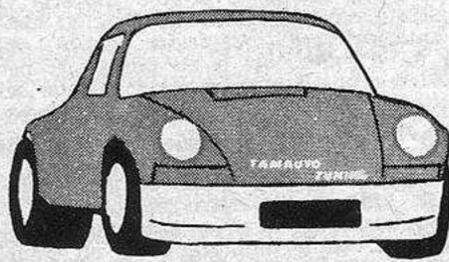
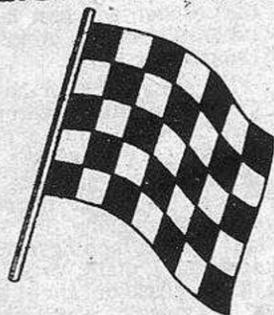
Ha impressionato la prestazione del nuovo motore Hiro, quel motore cioè che ai campioni italiani aveva fatto parlare di sé. Costanzo era presente, ma con i muletto e non ha chiesto niente alla gara, così come qualche altro.

CLASSIFICA

Gara cl. 125 cc: 1. Silvano Giardinieri p. 5; 2. Gianni 6; 3. Perlini 9; 4. Vitali 9; 5. Monti 10; 6. Costanzo 11; 7. Flenghi 14; 8. Del Vecchio 14; 9. Neri 15; 10. Gardelli 18; 11. Silvestri 20; 12. Naddeo 22.

TAM AUTO TUNING

elaborazioni e messe a punto motori ed assetti Porsche



TRECCATE (NO)

C.SO ITALIA, 15

TEL. (0321) 71072