

La «grande bouclé» automobilistica francese è
in pieno svolgimento: le **LIGIER-MASERATI**
vanno forte, la **TURBO-STRATOS** di **MUNA-**
RI tiene il passo, le **FIAT X1/9** rivelazione



1000 Km. di TOUR

LE MANS - Il Tour è in corso. Quando leggerete queste note saranno accadute tante altre cose, oltre quelle che vedete nelle cronachette della prima parte. Non è quindi possibile dire quale sarà la situazione nel corso dei prossimi giorni, perché le circostanze di questa gara lunga e difficile, bellissima, sono del tutto imprevedibili.

Abbiamo visto come alla Lancia, che al Tour è per difendere il suo prestigio dell'anno scorso, siano accadute cose strane. Abbiamo visto come ci si siano messi di mezzo anche gli elementi esterni, a falsare un poco i valori del giuoco. Sarà comunque una bella gara, comunque finisca. Una bella gara che quest'anno ha raccolto una partecipazione qualitativa elevata, e che più ne raccoglierà in avvenire, perché gli organizzatori hanno capito quale sia il segreto delle vere gare stradali, delle vere competizioni automobilistiche a contenuto sportivo.

Corrono le macchine di produzione, anche se la cecità o la malavoglia della CSI nega alle Ligier-Maserati il diritto di cittadinanza tra le vetture riconosciute. Corrono macchine che sono capaci di far bene nelle esasperate prove di velocità in circuito, ma anche di sorbirsi lunghissimi trasferimenti, in tutte le condizioni. Delle « vere » automobili insomma.

Tra queste, quest'anno, anche le Fiat che in questo Tour sono venute a sperimentare soluzioni che vedremo presto trasferite in macchine di serie, ad impiego sportivo. Le Fiat sono state una bella rivelazione per tutti, e con le Fiat abbiamo avuto la bella rivelazione di Bacchelli, che dai rally ha fatto il salto alla velocità, con un esordio in circuito che è stato

stupendo. Bacchelli ha guidato in pista con la classe innata di chi ha razza davvero, e non facciamo fatica a pronosticargli un avvenire molto bello e ben oltre le gare stradali.

Non fosse che per questo dobbiamo essere lieti di essere venuti anche quest'anno a questo Tour de France che resta una delle gare più belle. Dura, faticosa, difficile, e suscettibile di altri miglioramenti, ma una gara davvero bella, dove lo sport ha molto peso, perché se è vero che le « assistenze » aiutano molto quelli che più possono permettersi, e anche vero che a guidare, a faticare, a fare le classifiche, sono i piloti.

Dei nostri ce ne sono pochi, quelli della Lancia con i soliti Munari e Mannucci, affiancati dall'estroso Andruet e da « Biche » poi quelli della Fiat che hanno in Giorgio Pianta, in Bacchelli, e poi in Barbasio gli uomini capaci di grandi cose, insieme coi navigatori Sodano e Rossetti.

E poi le belle e brave Anna Cambiagli e Cica Lurani, che sono al Tour senza strombazzamenti, senza fanfare, ma con risultati ottimi, ammirevoli. Anche Anna Cambiagli ha scoperto i circuiti grazie al Tour de France, e ci sta prendendo gusto. Come Bacchelli, che ai circuiti rivedremo. E' il nostro vecchio discorso: la qualità umana di casa nostra non ha niente da invidiare a nessuno, ma occorre che abbia modo di dimostrarsi.

L'unico modo è quello di... agire, non parlare.

Buon Tour a tutti, e vinca chi lo merita.

Franco Lini

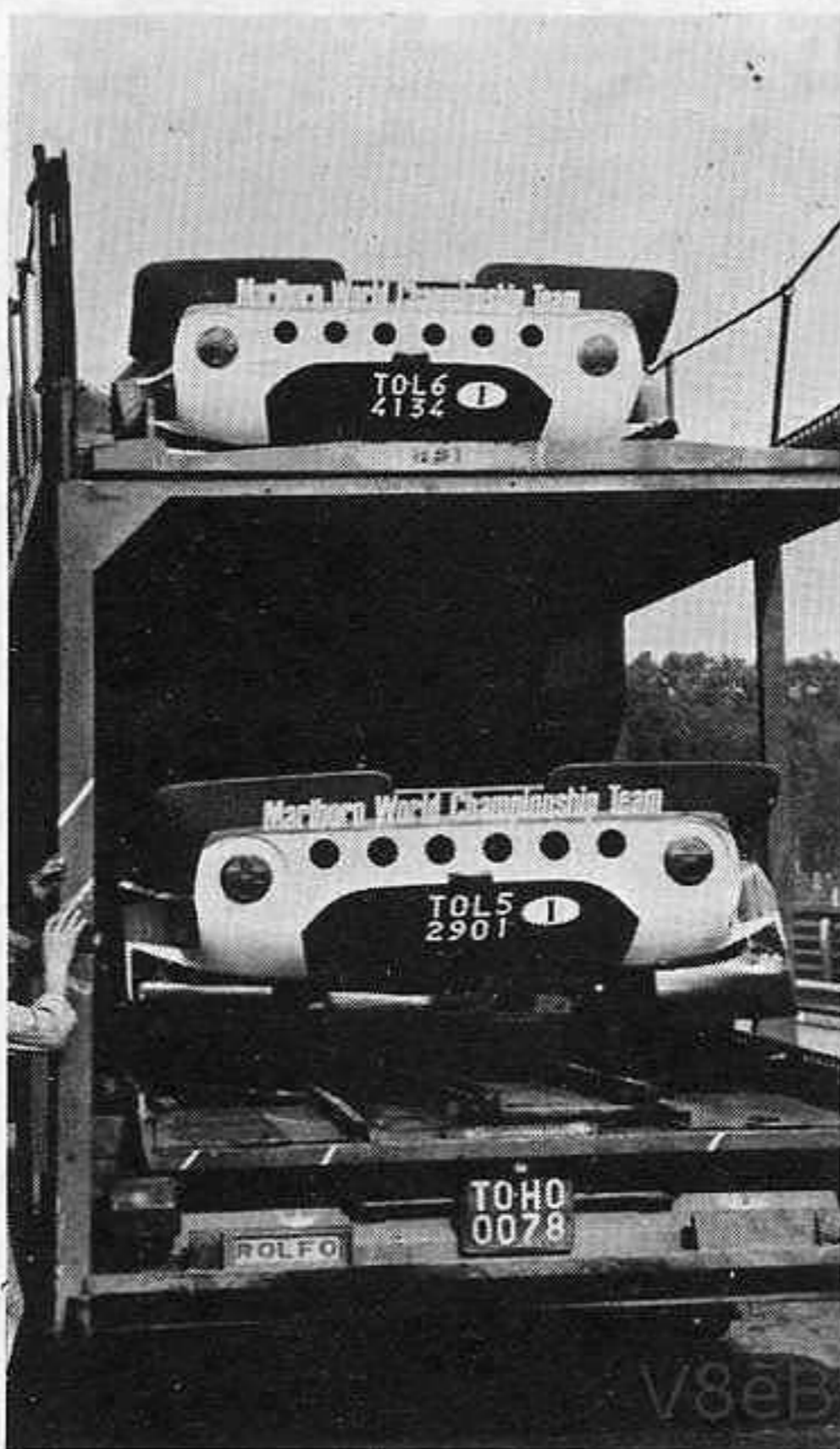
VENEDI' 13 SETTEMBRE

La STRATOS cade dal camion

TARBES - Vigilia apparentemente tranquilla, per i concorrenti arrivati alla spicciolata da tutte le parti. Il viaggio molto lungo per quasi tutti ha contribuito a creare una atmosfera di rilassamento, tuttavia solo apparente, almeno per qualche squadra impegnata.

Apparentemente tranquilli anche alla Lancia, che si ripresentava al Tour aureolata del successo dell'anno scorso. Apparentemente, perché in realtà essa aveva problemi, il più grave dei quali riguardava la macchina di Sandro Munari, proprio la Stratos con turbocompressore che avrebbe dovuto permettere di controbattere ad armi pari le Ligier-Maserati che in teoria sarebbero state le favorite del Tour, dopo i progressi compiuti in questa stagione.

La macchina di Munari aveva avuto un grosso e imprevedibile guaio, al ritorno



dal circuito di Nogaro dove era stata nei giorni precedenti il Tour, per le prove di messa a punto. Al momento di scaricarla dal camion che l'aveva trasportata a Tarbes, la macchina è letteralmente caduta da una certa altezza, non si sa bene perché, e così ha avuto ovviamente se non danni almeno alterazioni alle sospensioni, che erano state accuratamente sistemate. Desolazione e immediata messa al lavoro per tentare di rimettere la macchina nelle condizioni migliori, aggravata dal fatto che anche il motore usato a Nogaro aveva dati segni di fatica (pressione dell'olio bassa) per cui si doveva procedere anche alla sostituzione del propulsore.

Una faccenda grave e complicata perché tutto questo avveniva la sera precedente la vigilia della partenza e quindi occorreva far presto per poter essere a tempo alle verifiche ed alla sistemazione della macchina nel parco chiuso. Quando la Stratos di Munari è giunta alle verifiche, insieme con quella di Andruet, si è visto chiaramente a occhio che non era nelle condizioni ideali per affrontare le due gare in salita della prima parte della gara. Le sospensioni erano basse, tali da destare preoccupazioni soprattutto per la corsa del Tourmalet, che ha un fondo relativamente sconnesso e non discio come quella di Hautacam.

Un tentativo di sistemazione provvisoria, effettuato appena prima della partenza, ha permesso poi di rialzare la parte posteriore della vettura in modo da evitare che toccasse sul fondo, ma la

macchina ne è risultata squilibrata, perché la parte anteriore era rimasta bassa. Sulla Stratos di Andruet, poi, si era verificata una anomalia alla alimentazione, probabilmente perché le candele erano troppo fredde, almeno pareva. Invece si trattava di un getto otturato, che non ha permesso a Andruet di avere una buona carburazione.

Niente altro da segnalare, alla vigilia, che è stata come tutte le viglie di questo genere di corse, con parecchi piccoli inconvenienti tutti risolvibili. Degli scritti qualcuno non si è presentato, per cause varie. Per gli italiani era da segnalare la assenza della Stratos di Paleari e Pregliasco, non presentata perché Pregliasco non ha potuto venire, dato che deve restare accanto alla moglie che è stata colpita da una gravissima infezione che ne ha messo in pericolo la vita. Il forfait di Paleari-Pregliasco è stato rimpianto, perché l'anno scorso aveva compiuto al Tour delle ottime cose, al volante della Alpine Renault.

Da segnalare anche che l'anziano Georges Houel, iscritto sotto i colori del Jolly Club, non ha avuto una Alfa Romeo 2000 come previsto, ma una Lancia Fulvia HF. Solo che, in luogo di una macchina del gruppo 3 come sperava, gli hanno mandato una macchina che ha dovuto essere declassata in gruppo 4 perché aveva porte e cofano in alluminio e il lunotto posteriore in plexiglas.

L'elenco definitivo delle macchine verificate ha avuto 92 presenze il che è rilevante.

PROLOGO a TARBES

Anna CAMBIAGHI

scatenata

CHRISTINE K.O.

TARBES - Prologo breve e nervoso. Soltanto 145 chilometri ma già due prove impegnative, con le gare in salita di Hautacam e del Tourmalet. Sveglia abbastanza preoccupante, perché al sole dei giorni precedenti la corsa si era sostituito un cielo grigio, con nuvole basse. Si trattava di foschia dovuta al gran caldo, e non di minaccia di pioggia. Infatti per coloro che si erano portati al sommo delle salite per assistere al passaggio del-

Maserati, come vedete dalla tabella delle classifiche.

Venerdì 13 settembre

ARGELES-HAUTACAM (Km. 7,800)

1. Larrousse 4'49"9; 2. Darniche 4'50"4; 3. Henry 5'02"1; 4. Chasseuil 5'03"2; 5. Munari 5'03"8; 6. Ballot-Lena 5'06"5; 7. Andruet 5'06"9; 8. Pianta 5'17"3; 9. Jm. Almeras 5'17"6; 9. C. Poirot 5'17"6; 11. Bacchelli 5'17"6; 12. Wollek 5'20"4; 13. J. Almeras 5'21"2; 14. Meo-Mejean 5'22"3; 15. Lagniez 5'23"6; 16. Gentis 5'25"3; 17. Alibelli 5'26"5; 18. Nusbaumer 5'28"7; 19. Sainpy 5'31"9; 20. «O. Barden» 5'35"1; 21. Flotard 5'36"1; 22. Tricot 5'37"3; 23. Hoepfner 5'38"3; 24. Bonnamour 5'38"9; 25. Rouget 5'39"1; 26. Maublanc 5'39"3; 27. «Christine» 5'41"1; 28. De Libran 5'42"6; 29. Zapp 5'42"9; 30. Barailler 5'43"3; 52. Cambiaghi 6'05"8.

La gara del Tourmalet è stata disputata in condizioni più omogenee, con visibilità buona anche se non c'era il sole. Il fondo stradale tuttavia ha dato qualche preoccupazione. Ne hanno fatto le spese in parecchi, e principalmente Mu-

seuil 5'25"5; 6. Henry 5'26"9; 7. Ballot-Lena 5'27"4; 8. Wollek 5'29"1; 9. J. Almeras 5'31"5; 10. Bacchelli 5'36"5; 11. Jm. Almeras 5'38"1; 12. Gentis 5'39"1; 14. Lagniez 5'42"9; 15. «Christine» 5'45"4; 16. C. Poirot 5'45"6; 17. Flotard 5'46"2; 18. Pianta 5'49"5; 19. Hoepfner 5'49"7; 20. Nusbaumer 5'50"5; 21. Sainpy 5'52"7; 21. «Meo» 5'52"7; 23. Maublanc 5'53"1; 24. Charlotte 5'55"6; 25. Tricot 5'56"3; 26. Barailler 5'57"7; 28. Mouton 5'58"8; 29. Bonnamour 6'01"4; 30. Zapp 6'02"1; 55. Cambiaghi 6'30"5.

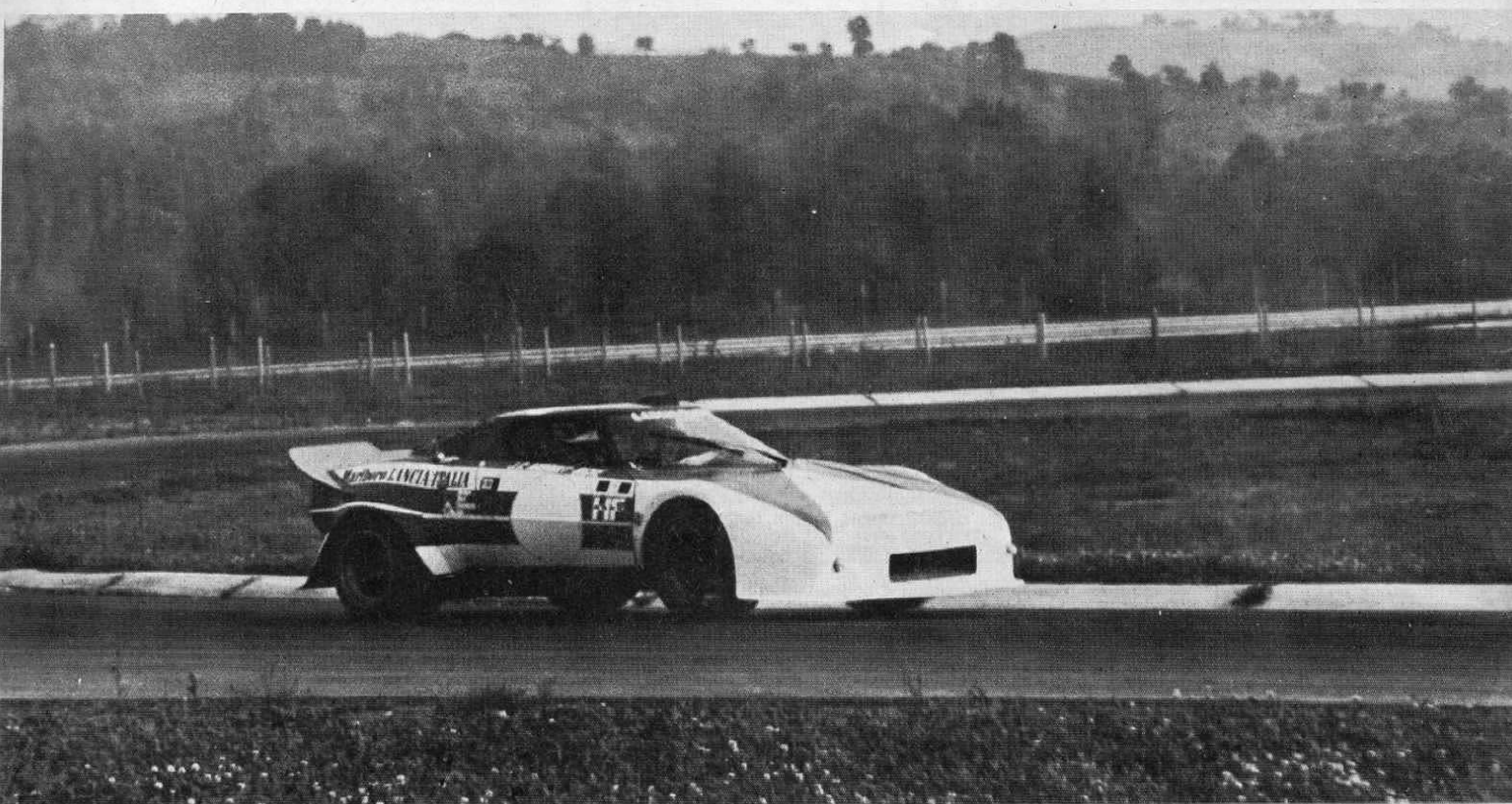
Venerdì 13 settembre

PROLOGO

TARBES-TARBES

1. Larrousse-Nicolas-Rives (Ligier JS2) 9'58"7; 2. Darniche-Jaubert (Ligier JS2) 9'59"1; 3. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 10'22"3; 4. Andruet-«Biche» (Lancia Stratos) 10'25"1; 5. Chasseuil-Baron (Porsche Carrera) 10'28"7; 6. Henry-Gelin (Porsche Carrera) 10'29"1; 7. Ballot-Lena-Morenas (Porsche Carrera) 10'33"9; 8. Wollek-Aujoulet (Porsche Carrera) 10'49"5; 9. J. Almeras-Mas (Porsche Carrera) 10'52"7; 10. Bacchelli-Sodano-Barbasio (Fiat Abarth proto)

cal-Aouate (Opel Commodore) 12'14"7; 46. Gautrie-Cavalier-Lhomme (Renault 12G) 12'21"3; 47. Favre-Marin (Alpine Renault) 12'21"4; 48. Beltramelli-Bardot (BMW 2002 turbo) 12'25"4; 49. Leude-Leude (Alfa Romeo GTV) 12'25"5; 50. Imbert-Renier (Alfa Romeo GTV) 12'35"3; 51. Pontier-Bonafoux-Treneule (BMW 3.0 CSI) 12'36"1; 52. Cambiaghi-Lurani (Alfa Romeo GTV) 12'36"3; 53. Gauciere-Chazot (Renault 12G) 12'38"2; 54. «Steve»-«James» (Alfa Romeo GTV) 12'39"6; 55. Tarnaud-Koppenhague-Hoube (Alfa Romeo GTV) 12'40"3; 56. Lejeune-Delaunay (Opel Commodore) 12'43"2; 57. Reboul-Dujardin (Alfa Romeo GTV) 12'45"3; 58. Buchet-Raymond-Julien (Mazda BX 3) 12'47"3; 59. Oger-Bienvault (Alfa Romeo GTV) 12'48"1; 60. «L'Algerien»-Coppier (Alpine Renault) 12'50"6; 61. Mertens-Grillot (Alpine Renault) 12'51"3; 62. Courson-De Broca (Alfa Romeo GTV) 12'51"6; 63. Moreau-Dreyer (Simca Rallye 2) 12'55"2; 64. Viale-Albertini (Chevrolet Camaro) 12'56"7; 65. Duclos-Favre (Alfa Romeo GTV) 12'57"1; 66. Hoffmann-Listosella (Alfa Romeo GTV) 12'57"1; 67. Portier-Jacquemin (Opel Ascona) 12'57"9; 68. Roux-Ferrato (Alfa Romeo GTV)



Nelle prime battute del Tour Auto, le Stratos sono riuscite a mantenere il contatto con le Ligier nonostante alcuni inconvenienti che le hanno ritardate. In particolare, quella con il turbocompressore di Munari e Mannucci ha iniziato la corsa menomata nell'assetto perché è caduta dall'autocarro

le macchine, vi era stata la gradevole sorpresa di un cielo abbastanza pulito, con le cime dei Pirenei a fare da corona allo scenario, al di sopra della città di Lourdes.

Le condizioni di visibilità, per tre quarti dei concorrenti, sono state buone per la prima prova, ma purtroppo per gli altri, quando sono partite le macchine più grosse le nuvole hanno investito la montagna, avvolgendola in una nebbia fittissima. Quando sono salite le ultime macchine, quelle che puntano alla vittoria assoluta, la visibilità era ridottissima, di soltanto qualche metro, il che spiega le prestazioni relativamente modeste rispetto a quelle delle macchine del Gruppo 3.

Da segnalare, tra i fatti importanti, che la Stratos di Munari aveva un comportamento bizzarro, sottosterzante e soprattutto con una tendenza a curvare meglio a sinistra che a destra. Sorpreso per questo strano comportamento della vettura, Munari non ha potuto impedire un testacoda, e così ha perduto parecchi secondi. Di un testacoda è stata vittima anche la belga Christine Beckers con la Fiat X-1/9 ma per lei la causa era stata la strada parzialmente ingombra dalla gente che era accorsa al soccorso della Porsche di «Gedehem» uscita di strada, senza conseguenze per il pilota ma danneggiatissima.

Anche Bacchelli, che tuttavia ha ottenuto un tempo notevole lo stesso, ha avuto la sua disavventura, mentre altri hanno lamentato piccoli inconvenienti di scarso rilievo. Si è ritirata anche la Ford Escort del belga Holvoet, con la pompa dell'olio rotta. Migliori tempi alle Ligier-

nari, che aveva la macchina continuamente di traverso, appunto per via delle sue sospensioni non regolate bene. Pianta, che nella prima prova era stato il migliore di quelli della Fiat ha avuto la disavventura di forare una gomma anteriore poco dopo la partenza ed ha terminato la prova alla meno peggio.

Bravissima in entrambe le prove Anna Cambiaghi che corre con Cica Lurani. Nella prima è salita magnificamente, meno nella seconda per il fondo sconnesso che ha avuto riflessi importanti sugli assetti un poco duri della sua Alfa Romeo.

Per la supremazia nelle varie classi e gruppi si sono distinti Maublanc in Turismo di serie, con vicinissimo il belga Tricot con la Opel Commodore (svantaggiata sul Tourmalet), la Ford Escort di Sainpy-Gibault in Gruppo due, l'eccellente Chasseuil in Gruppo tre, con la Porsche Carrera, che ha addirittura preso il quinto posto nella classifica assoluta, favorito anche dall'aver potuto fare la prima prova con visibilità buona. Nella lotta per la Coppa delle Dome, che quest'anno è molto accanita (moltissimi equipaggi femminili) Christine Beckers e Martine De La Grandrive, con la Fiat X-1/9 sono riuscite a far meglio di Marianne Hoepfner che guida la Alpine Renault 110, nonostante il tempo perduto nella prima prova. Alla fine della pretappa di Tarbes sono rimaste in gara 88 macchine.

Venerdì 13 settembre

TOURMALET (Km. 8,300)

1. Darniche 5'08"6; 2. Larrousse 5'08"8; 3. Andruet 5'18"2; 4. Munari 5'18"5; 5. Chas-

10'54"1; 11. Jm. Almeras-Mas-Treneule (Porsche Carrera) 10'55"7; 12. C. Poirot-Rousely (Porsche 911E) 11'03"2; 13. Gentis-Poisat (Porsche Carrera) 11'04"4; 14. Lagniez-Raimbault (Porsche Carrera) 11'06"5; 15. Pianta-Rossetti (Fiat Abarth proto) 11'06"8; 16. Alibelli-Hummel (Alpine Renault) 11'07"8; 17. «Meo»-Mejean (Porsche Carrera) 11'15"1; 18. Nusbaumer-Basile-Therier (Alpine Renault) 11'19"2; 19. Flotard-Choay (Porsche Carrera) 11'22"3; 20. Sainpy-Gibault (Ford Escort RS) 11'24"6; 21. «Christine»-De La Grandrive (Fiat Abarth proto) 11'26"5; 22. Hoepfner-Laurent (Alpine Renault) 11'28"1; 23. Maublanc-Orlando (BMW 3.0 CSI) 11'32"3; 24. Tricot-Herren (Opel Commodore) 11'33"6; 25. Bonnamour-Bonnamour (Ford Capri RS) 11'40"3; 26. Barailler-Pantalacci (Opel Commodore) 11'41"1; 27. Mouton-Arrii (Alpine Renault) 11'44"7; 28. Zapp-Cardelli (Alpine Renault) 11'44"9; 28. «Charlotte»-Champailler (Alpine Renault) 11'44"9; 30. «Tchine»-David (Jide originale) 11'45"3; 31. De Libran-Beffara (Alpine Renault) 11'47"4; 32. Saby-Toujan (Opel Commodore) 11'48"1; 33. Vincent-Delaval (Alfa Romeo GTV) 11'49"8; 34. Coetmeur-Betry (Renault 12G) 11'54"1; 35. Bos-Stahl (BMW 2002 ti) 11'54"4; 35. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 11'54"4; 37. Fornage-Fornage-Sageste (Ford Capri RS) 11'58"1; 38. «Archy»-Ravaze (Opel Commodore) 12'00"1; 39. Mounal-Laplanche (Alpine Renault) 12'01"8; 40. Mes Dacremont-«Ganaelle» (Alpine Renault) 12'01"8; 41. Rouget-Lefevre (Ford Escort RS) 12'02"5; 42. Catherineau-Liesta-Lannefranque (Ford Capri RS) 12'04"7; 43. P. Lelong-Danger (Porsche Carrera) 12'06"5; 44. Lafon-Vilette (Alfa Romeo GTV) 12'13"2; 45. Ban-

13'04"2; 69. Lion-Audouard (BMW 2002 ti) 13'05"1; 70. Troncal-Lacorre-Fournial (Fiat 128 coupé) 13'06"7; 71. Mermod-Arnaud (Simca Rallye 2) 13'17"3; 72. Vallet-Vallet (Fiat coupé 1300S) 13'17"5; 73. Bonnet-Pouze (Alfa Romeo GTV) 13'22"4; 74. Dagoreaux-Dreux (Citroen SM) 13'24"1; 75. Houel-Lagier-Goadoué (Lancia Fulvia) 13'24"6; 76. «Patou»-Plas (Ford Capri RS) 13'27"5; 77. Fredez-Fredez (Alpine Renault) 13'27"8; 78. Dumez-Baudet (Simca Rallye 2) 13'28"2; 79. Perriere-Belliard M. Perrier (Simca Rallye 2) 13'29"8; 80. Bastien-Guerrillot (Simca Rallye 2) 13'32"8; 81. Labrousse-Trouillet-Hurviez (Alpine Renault) 13'38"4; 82. Terrasse-Babillot (Alfa Romeo GTV) 13'39"1; 83. Bouquet-Mougin (Simca Rallye 2) 13'40"1; 84. «O. Barden»-Grue (Ford Capri RS) 14'03"7; 85. Audibert-Lavredine (Simca Rallye 2) 14'05"4; 86. Lelong-Hermel (Simca Rallye 2) 14'06"7; 87. Laurent-Marche-Mme Laurent (Daf 66) 14'11"3; 88. Patisson-Lesault (Alpine Renault) 14'45"9.

NOGARO - Avvio effettivo del Tour con molta calma. Sveglia relativamente tardi, perché il primo lascerà Tarbes alle dieci del mattino. E dopo sessanta chilometri il circuito di Nogaro, sul quale domenica ventura correranno le Formula due. Si arriva con una accoglienza calorosa, da guasconi pieni di cordialità e buonumore.

25 giri, di questo bel circuito che si sta attrezzando nel modo più moderno. Perciò le macchine divise in quattro batterie, con le ultime nella classifica generale che corrono per prime. Sono in pratica delle corse a cronometro, perché ognuno dei concorrenti ha i suoi obiet-

tivi che non coincidono spesso con la lotta con quelli che gli corrono vicini. Il tempo è perfetto, con sole a tratti coperto da nuvole e temperature fresche.

La prima e seconda batteria non danno emozioni particolari, salvo lo «stradominio» in una della Ford Capri di Rouget che era in basso nella classifica generale solo perché nel prologo la sua macchina non aveva camminato bene. Emozioni invece durante la terza, per una serie di fermate a catena. Dapprima è la Porsche Carrera di Charlotte-Vernay, a doversi fermare col muso tutto ammassato. Pare che sia stata tamponata in frenata da un'altra macchina e così è finita contro un guard-rail. Danni molto seri, colla rottura della carrozzeria ma anche del radiatore olio e delle relative tubazioni. I meccanici tamponano il guaio e la fanno ripartire, ma deve andare molto adagio e così perde moltissimo terreno. Per la Coppa delle Dame la situazione è pregiudicata, per questa concorrente.

Subito dopo è la volta di un'altra «Dama», Marie Laurent che è in coppia con Marianne Hopfner sulla Alpine A110, a doversi fermare, con la gomma posteriore sinistra a terra. Rapido cambio, ma tanto tempo perduto. Anche la Ford Capri di Fornage deve fermarsi per lo stesso motivo, e poi si ferma anche la BMW di Bos-Stahl con la stessa gomma a terra. Per la Ford Capri tuttavia le cose sono gravi perché ha anche la ruota anteriore destra che ballonzola, per la rottura di un braccio della sospensione. Così finisce adagio. Si ritira la Opel di Saby col motore rotto.

Nella seconda batteria aveva corso Anna Cambiaghi, che ha così scoperto le corse in circuito, e il suo esordio è stato molto bello, con comportamento da esperia consumata.

Importante, ai fini della classifica generale, la quarta batteria che aveva ovviamente i migliori. Le Lancia Stratos che avevano ricevuto cure appropriate sono ben in strada. Sandro Munari parte terzo e si incolla alla Ligier di Darniche, per parecchi giri, finché riesce a passarlo. La macchina sta bene in strada, ma lascia una scia di fumo, che lo preoccupa. E' tuttavia soltanto una piccola perdita che finisce sugli scarichi, non un danno interno al motore. Munari se ne accorge e così tira un poco riuscendo a staccare Darniche ed avvicinare Larrousse, ma dopo metà gara il sedile comincia muoversi e così deve rallentare un poco. Il distacco, tenuto conto della compensazione, è basso.

Andruet invece, anche se il motore adesso va bene, ha delle sospensioni che sono troppo morbide, adatte più alla strada che alla pista, e così non può forzare. E' un bel festival delle Porsche, naturalmente, su questo percorso sinuoso. Ma è soprattutto un festival delle Fiat, che hanno soprattutto in Bacchelli l'uomo di punta. Finché tutto è stato regolare, Bacchelli ha fatto meraviglie, lasciandosi dietro le Porsche Carrera del gruppo tre. Però verso la fine gli si è bloccato il cambio in quarta e non ha potuto far altro che terminare al rallentatore, perdendo molto terreno.

Giorgio Pianta dal canto suo ha la sfortuna di una candela che si imbratta dopo tre giri e deve fermarsi a cambiarla, il che gli fa perdere tre giri. La operazione migliore, per la gente della Fiat viene da Christine Beckers, che finisce benissimo e che trae vantaggio dai ritardi delle due «Dama» di cui vi abbiamo parlato, nella classifica femminile. Per le Turismo gruppo uno, il belga Tricot distanzia nettamente il francese Maublanc e torna in testa.

Sabato 14 settembre
CIRCUITO DI NOGARO (Km. 78)
1. Larrousse, 25 giri in 11'43"6; 2. Munari 12'00"2; 3. Darniche 12'01"6; 4. Wollek 12'01"9; 5. Henry 12'07"1; 6. Ballot-Lena 12'08"1; 7. Andruet 12'16"1; 8. J. Almeras 12'25"2; 9. Chasseuil 12'49"2; 10. «Meo» 12'49"9; 11. Gentis 12'57"2; 12. Lagniez 12'59"1; 13. C. Poirot 13'13"2; 14. Jm. Almeras 13'14"1; 15. «Christine» 13'18"3; 16. Rouget 13'23"6; 17. Nusbaumer 13'23"9; 18. Flotard 13'25"1; 19. De Libran 13'31"5; 20. Bacchelli 13'39"6; 21. Pianta 13'48"2; 22. «Tchine» 13'52"3; 23. Tricot 13'55"7; 24. P. Lelong 13'56"9; 25. Sainpy 14'01"9; 26. Banca 14'02"3; 27. Maublanc 14'02"9; 28. Mounal 14'10"1; 29. Imbert 14'10"5; 30. «Charlotte» 14'10"9; 52. Cambiaghi 14'46"9.

DEAUVILLE - La prima tappa, che è anche la più lunga, finisce praticamente col circuito Bugatti. Il trasferimento da Le Mans a Deauville non dovrebbe infatti dare nessuna preoccupazione. Tappa lunga e complicata, per le due prove stradali cronometrate e per quella in circuito.

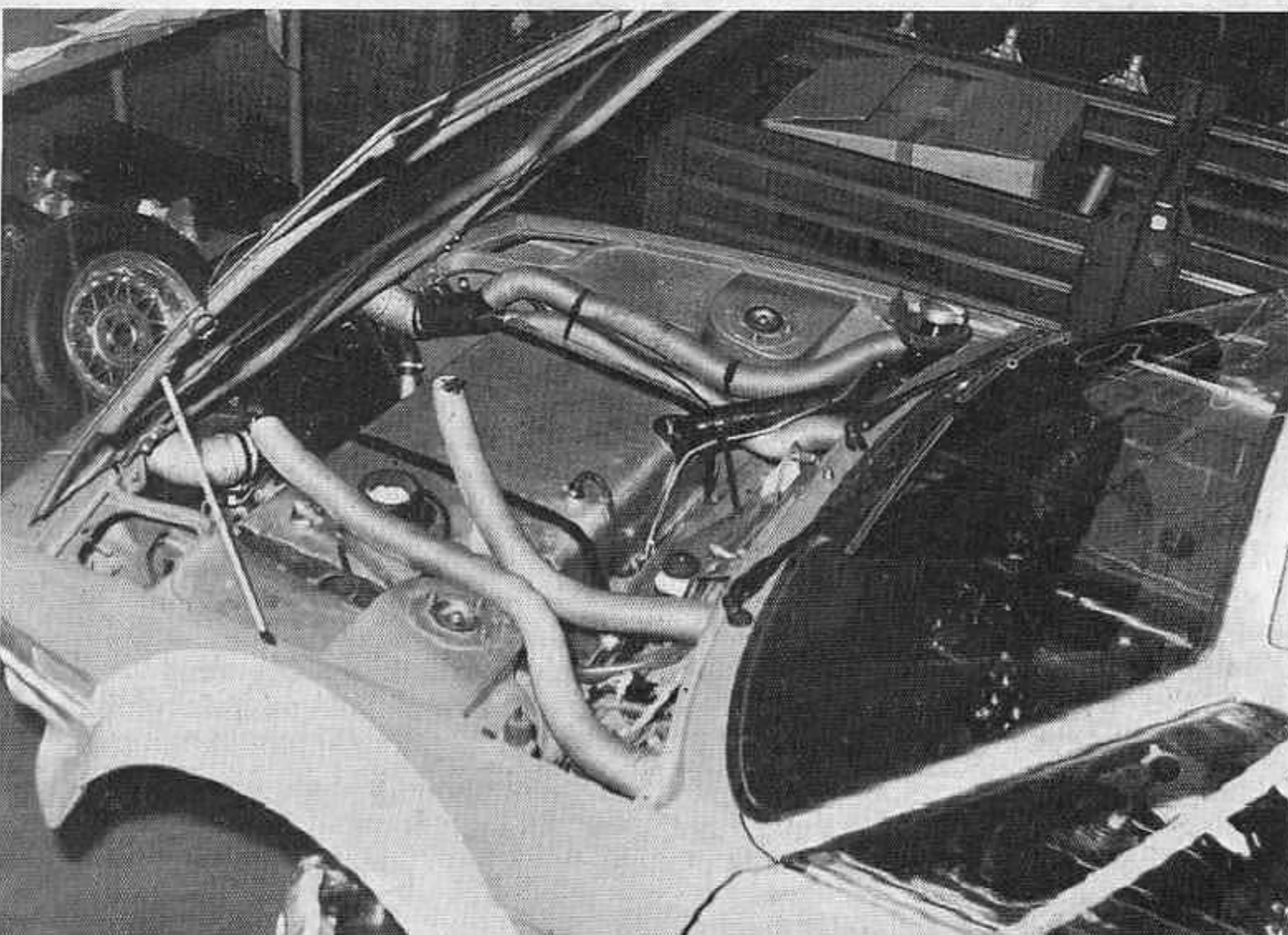
Avvenimenti di rilievo sono due incidenti che capitano durante la notte, nel corso della seconda prova cronometrata. Esce di strada la Ford Escort di Rouget, e provoca qualche ritardo ai sopraggiungenti, poi più tardi esce anche la Porsche di «Meo», che ostruisce parzialmente il percorso per cui sulla linea di partenza

decidono di sospendere gli avvisi fino a che la strada sia sgombra. Solo che nel frattempo era accaduto che la Ligier di Larrousse, trovata chissà come e perché davanti alle altre macchine, era partita ed aveva fatto la sua prova, in condizioni relativamente buone, mentre le macchine che seguivano, tra le quali l'altra Ligier e le due Stratos, venivano tenute ferme per circa un'ora.

Non sarebbe accaduto nulla se proprio in questo lasso di tempo non fossero cambiate le condizioni meteorologiche della zona, con una leggera pioggia che era cessata quando la corsa è ripresa, ma aveva lasciato la strada bagnata. E se banchi di nebbia non fossero venuti ad aumentare la difficoltà. Il risultato è stato che Andruet è stato il migliore ma seguito da Larrousse, mentre secondo logica doveva essere le due Stratos ad imporsi insieme. Larrousse, che nelle gare in circuito è migliore di Darniche ma in quelle stradali vale quanto il compagno, ha avuto un vantaggio di circa mezzo minuto, che era insperato, il che ha falsato un poco il gioco delle parti.

Sabato 14 settembre
DE SARLAT-MARQUAY (Km. 15,100)

1. Larrousse 7'53"6; 2. Darniche 7'57"6; 3. Andruet 8'13"9; 4. Munari 8'18"8; 5. Henry 8'22"1; 6. Wollek 8'41"1; 7. Gentis 8'43"1; 8. Ballot-Lena 8'43"6; 9. Bacchelli 8'46"6; 10. Chasseuil 8'47"7; 11. J. Almeras 8'48"3; 12. Pianta 8'51"6; 13. Lagniez 8'55"3; 14. Barailler 9'03"8; 15. Nusbaumer 9'04"2; 16. «Christine» 9'05"5; 17. Alibelli 9'06"3; 18. Vincent 9'07"6; 19. Sainpy 9'08"7; 20. «Charlotte» 9'10"5; 21. De Libran 9'12"4; 22. «Meo» 9'12"5; 23. Bonnamour 9'15"1; 24. Hoepfner 9'16"6; 25. C. Poirot 9'18"6; 26.



Benissimo si stanno comportando le tre Fiat-Abarth X-1.9 prototipo di Pianta, Bacchelli (che è stato sostituito da Barbasio) e «Christine». Nella foto, un particolare delle vetture, con il grosso serbatoio benzina anteriore

Flotard 9'18"9; 27. Maublanc 9'24"1; 28. Dacremont 9'25"6; 29. Tricot 9'25"8; 30. Imbert 9'27"5; 57. Cambiaghi 10'08"5.

Sabato 14 settembre
LAPLEAU (km 20,300)

1. Andruet 12'45"5; 2. Larrousse 12'59"2; 3. Munari 13'00"7; 4. Darniche 13'26"5; 5. Chasseuil 13'35"8; 6. Pianta 13'40"9; 7. Bacchelli 13'46"6; 8. Wollek 13'57"9; 9. Henry 14'03"4; 10. Ballot-Lena 14'06"2; 11. Vincent 14'19"0; 12. Sainpy 14'19"8; 13. «Charlotte» 14'21"6; 14. Barailler 14'27"8; 15. Flotard 14'29"1; 16. Dacremont 14'33"1; 17. «Christine» 14'40"7; 18. Mounal 14'44"3; 19. Maublanc 14'53"7; 20. Almeras 14'54"2; 21. Hoepfner 14'55"9; 22. Imbert 14'56"9; 23. Mouton 14'59"4; 24. Roux 15'05"0; 25. Gentis 15'05"2; 26. «Steve» 15'05"3; 27. Poirot 15'07"5; 28. Zapp 15'08"3; 29. Troncal 15'08"6; 30. Dumez 15'12"1; 42. Cambiaghi 15'36"0.

Agli effetti delle perequazioni fra tutti i concorrenti è venuto poi il tempo sul circuito Bugatti di Le Mans, a falsare di nuovo i rapporti. Infatti la pista in ottime condizioni nelle due prime batterie, in condizioni meno buone nella terza, perché molte macchine avevano lasciato gomma ed olio nelle curve, ed infine in condizioni nettamente sfavorevoli durante la batteria dei migliori, perché alla pista degenerata si è aggiunta verso la fine della prova la molta acqua di un temporale che si è scatenato sulla zona. Andavano proprio a passo d'uomo, tutti, con le gomme lisce che avevano, per cui i tempi sono stati ovviamente poco brillanti.

Nella prova in circuito comunque le Stratos sono state battute dalle Ligier, come logico, ed inoltre la macchina di Andruet è stata ancor più ritardata da una cattiva partenza. Eccellente, comunque il comportamento delle tre Fiat, con Bacchelli e Pianta bravissimi a staccare decisamente molte Porsche tre litri, compresa quella di Guy Chasseuil che è decisamente il migliore del gruppo tre.

Sfortunatissima Christine Beckers. Alla fine del primo giro deve rientrare al box con la gomma posteriore sinistra forata. Il cambio richiede due minuti, e così cala molto il suo capitale di vantaggio sulla Alpine Renault di «Charlotte» che la seguiva nella Coppa delle Dame. Verso la fine della prova, poi, colpo basso per la piccola belga: la macchina si ferma sul circuito, con la accensione a massa, evidentemente inondata dalla tanta acqua che aveva raccolta. Una vera disgrazia, che rischia di eliminarla dalla corsa. Invece riescono a riportare la macchina nel parco chiuso, ed a farla classificare, pur se soltanto al penultimo posto.

Dopo la riparazione, sembrava che tutto andasse bene, invece la Fiat si ferma di nuovo dopo cento metri di strada, appena lasciato il controllo orario di uscita. Per fortuna ci sono ancora in giro i meccanici della Fiat, che riescono a farla ripartire.

Tra i fatti importanti ci sono le belle prestazioni di Pianta e Bacchelli nelle prove stradali ed in circuito, dove hanno lasciato esterefatti gli uomini Porsche, quelli in pista e quelli al box. Poi la eccellente prestazione della Porsche di Henry, che è andato forte nelle prove stradali ed in pista si è permesso di riprendere Munari e Larrousse, quando è

cominciato a piovere. E infine il ritardo notevolissimo accumulato da Barailler che avendo bruciato la guarnizione della testata ha effettuato la riparazione, perdendo ovviamente moltissimo tempo.

Senza nessun problema, e benissimo, l'Alfa Romeo di Anna Cambiaghi e Cica Lurani, molto ben piazzate nella graduatoria del Gruppo Uno e che si comportano esemplarmente.

Alla fine di questa tappa, a Deauville, Bacchelli lascerà il Tour, dopo aver fornito una impressionante dimostrazione di classe, e sarà sostituito da Barbasio. Mancano già una ventina di macchine, delle 92 partite.

Domenica 15 settembre

CIRCUITO BUGATTI (km 110,550)

1. Larrousse, 25 giri in 15'20"9; 2. Fornage 15'53"6; 3. Henry 15'53"8; 4. Darniche 15'53"9; 5. Munari 16'01"3; 6. Wollek 16'02"2; 7. Verney 16'11"3; 8. Ballot-Lena 16'15"2; 9. Andruet 16'30"6; 10. Bacchelli 16'41"4; 11. Chasseuil 16'44"2; 12. Almeras 16'47"6; 13. Hoepfner 16'48"6; 14. Lagniez 16'56"1; 15. Alibelli 17'02"0; 16. Pianta-Rossetti 17'02"0; 17. «Charlotte» 17'02"5; 18. «Tchine» 17'03"1; 19. Jm. Almeras 17'07"1; 20. P. Lelong 17'18"4; 21. Sainpy 17'19"2; 22. Mounal 17'24"1; 23. Flotard 17'27"5; 24. Tricot 17'32"0; 25. Nusbaumer 17'37"9; 26. Banca 17'38"0; 27. Dacremont 17'42"1; 28. Poirot 17'43"1; 29. Buchet 17'43"6; 30. «Archy» 17'46"8; 42. Cambiaghi 18'42"8; 72. «Christine» 27'42"5.

dopo 1180 Km.

Classifica generale dopo la prima tappa (Tardes-Trouville)

1. Larrousse-Nicolas-Rives (Ligier JS 2) 57'56"9; 2. Darniche-Jaubert (Ligier JS 2) 59'18"6; 3. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 59'43"4; 4. Andruet-Biche (Lancia Stratos) 1.00'11"2; 5. Henry-Gelin (Porsche Carrera) 1.00'55"2; 6. Wollek-Aujoulet (Porsche Carrera) 1.01'32"5; 7. Ballot-Lena-Morena (Porsche Carrera) 1.01'32"5; 8. Chasseuil-Baron (Porsche Carrera) 1.02'25"6; 9. Bacchelli-Sodano-Barbasio (Fiat Abarth Proto) 1.03'48"3; 10. Pianta-Rossetti (Fiat Abarth Proto) 1.04'29"8; 11. J. Almeras-Mas (Porsche Carrera) 1.04'50"8; 12. Lagniez-Raimbault (Porsche Carrera) 1.05'45"7; 13. Flotard-Choay (Porsche Carrera) 1.06'02"8; 14. Sainpy-Gibault (Ford Escort) 1.06'24"2; 15. C. Poirot-Roussely (Porsche Carrera) 1 ora 06'25"6; 16. «Charlotte»-Champallier (Alpine Renault) 1.06'30"4; 17. Nusbaumer-Basile-Therier (Alpine Renault) 1.06'45"1; 18. Alibelli-Hummel (Alpine Renault) 1.07'03"5; 19. Hoepfner-Laurent (Alpine Renault) 1 ora 07'12"1; 20. Fornage-Fornage-Sagaste (Ford Capri RS) 1.07'14"6; 21. «Tchine»-David (Jde Originale) 1.07'44"3; 22. Tricot-Herren (Opel Commodore) 1.07'48"9; 23. Mounal-Laplanché (Alpine Renault) 1.07'51"2; 24. Vincent-Delaval (Alfa Romeo GTV) 1.08'01"3; 25. Dacremont-Ganaelle (Alpine Renault) 1.08'08"7; 26. De Libran-Beffara (Alpine Renault) 1.08'25"8; 27. Banca-Aouate (Opel Commodore) 1.08'33"0; 28. Mouton-Arrii (Alpine Renault) 1.08'48"4; 29. Imbert-Benier (Alfa Romeo GTV) 1.09'07"8; 30. Zapp-Candelli (Alpine Renault) 1.09'07"9; 31. «Archy»-Rayaze (Opel Commodore) 1.09'10"1; 32. Coetmeur-Betry (Renault 12 G) 1.09'35"4; 33. P. Lelong-Danger (Porsche Carrera) 1.09'35"4; 34. «Steve»-James (Alfa Romeo GTV) 1.10'21"6; 35. Buchet-Raymond-Julien (Mazda RX3) 1.10'57"9; 36. Oger-Bienvault (Alfa Romeo GTV) 1.11'26"6; 37. Portier-Jacquemin (Opel Ascona) 1.11'37"1; 38. Roux-Ferato (Alfa Romeo GTV) 1.11'46"9; 39. Cambiaghi-Lurani (Alfa Romeo GTV) 1.11'50"5; 40. Bos-Stahl (BMW 2002 Ti) 1.12'17"0; 41. Bonnet-Pouze (Alfa Romeo GTV) 1.12'39"9; 42. Mertens-Grillot (Alpine Renault) 1.12'40"5; 43. Labrusse-Trouillet-Hurviez (Alpine Renault) 1.12'46"9; 44. Duclos-Favre (Alfa Romeo GTV) 1.12'48"8; 45. Viale-Albertini (Chevrolet Camaro) 1.12'52"2; 46. Pontier-Ronnafous-Trenouie (BMW 30 CSI) 1.13'03"4; 47. Tarnaud-Koppenhague-Hoube (Alfa Romeo GTV) 1.13'11"2; 48. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 1.13'18"0; 49. Reboul-Dujardin (Alfa Romeo GTV) 1.13'22"6; 50. Courson-Da Broca (Alfa Romeo GTV) 1.13'36"9; 51. Garcia-Chazot (Renault 12 C) 1.13'42"0; 52. Gentis-Polsat (Porsche Carrera) 1.13'45"1; 53. Troncal-Lacorre-Fournial (Fiat 128 coupé) 1.13'45"2; 54. Houal-Laguer-Gasidou (Lancia Polvia) 1.13'45"0; 55. Bonnamour-Bonnamour (Ford Capri RS) 1.13'58"5; 56. Moreau-Dreyer (Simca Rallye 2) 1.14'00"7; 57. Perrier-Bellard-M. Perrier (Simca Rallye 2) 1.13'08"3; 58. Dumez-Baudet (Simca Rallye 2) 1.14'37"3; 59. Dagoreau-Dreux (Citroen SM) 1.14'56"3; 60. Bouquet-Mouglin (Simca Rallye 2) 1.15'45"0; 61. Barailler-Pantalacci (Opel Commodore) 1.15'58"5; 62. «Christine»-De La Grandrive (Fiat Abarth Proto) 1.16'13"5; 63. Fradoz-Fradoz (Alpine Renault) 1.16'38"5; 64. Patoux-Plas (Ford Capri RS) 1.16'40"7; 65. Terrasse-Barillet (Alfa Romeo GTV) 1.17'19"9; 66. Leude-Leude (BMW 2002 Ti) 1.17'55"7; 67. Lelong-Hermel (Simca Rallye 2) 1.18'19"5; 68. Jm. Almeras-Mas-Trenouie (Porsche Carrera) 1.19'39"2; 69. Mermod-Arnaud (Simca Rallye 2) 1.20'03"1; 70. Lafon-Villette (Alfa Romeo GTV) 1.20'20"4; 71. Hoffmann-Listosella (Alfa Romeo GTV) 1.20'59"1; 72. Audibert-Lavredine (Simca Rallye 2) 1.29'05"1; 73. Paterson-Lesault (Alpine Renault) 1.31'29"5.

● La Corte d'Appello di Buenos Aires ha confermato la sentenza a un anno di reclusione, già pronunciata in prima istanza, contro BELTOISE ritenuto responsabile della morte di Giunti alla 1000 Km di Buenos Aires del 1971. La pena è però stata ridotta da sette a cinque anni, nei confronti del periodo nel quale, secondo il primo giudizio, il pilota francese non potrà guidare in Argentina un veicolo a motore, né in corsa né in altra circostanza.

NAPOLI - La segreteria della Scuderia Vesuvio comunica che la sede sociale del sodalizio viene trasferita in via Orazio 86, con telefono (681.462) che resta invariato. La sede precedente era sita sempre in via Orazio, ma al n. 10.



Ha sfiorato l'assoluto con la DALLARA 1300

MERZARIO incanta VARANO

A sinistra, Merzario ha appena concluso il suo show a Varano, che lo ha portato a sfiorare un clamoroso assoluto, e riceve i complimenti dell'ing. Dallara, che finalmente ha potuto conoscere i limiti della sua Sport 1300, che vediamo a destra al tornantino. V'era anche un servizio di cronometraggio «a settori», per vedere dove Arturo guadagnava di più



VARANO - Ore 17: lezione di guida. Arturo Merzario, campione italiano assoluto di automobilismo, è stato il magnifico istruttore per gli oltre duemila spettatori accorsi all'autodromo varanese per la III edizione del Trofeo «Comune di Varano Melegari». Merzario ha veramente dato spettacolo. La sua presenza al San Cristoforo ci ha permesso di notare la differenza fra il modo di guidare di un vero e proprio professionista e quello di un dilettante. Il pilota comasco, cui l'ing. Dallara aveva messo a disposizione una sua vettura della classe 1300, ha ottenuto il secondo miglior tempo assoluto, alle spalle solamente del marchigiano «Gianfranco» che con un'Abarth Osella 2000 è stato il più veloce.

Tornando a quanto ci ha fatto vedere il portacolori del team di Frank Williams si può dire che i suoi dieci giri sono stati fatti con uno stile e una grinta perfetti. Dopo la prima tornata il vantaggio che Merzario aveva accumulato era di circa quaranta metri. Poi il suo è stato un monologo esaltante, anche perché la sua guida «pulita» è proseguita fino al termine. Le sue cambiate di fronte alla tribunetta erano perfette con il motore che non perdeva assolutamente giri, il suo modo di entrare e uscire dalla curva «esse» addirittura favoloso con il piede ben schiacciato sull'acceleratore. Al termine della sua magnifica cavalcata (l'avversario più vicino ha terminato la corsa dopo quaranta secondi), il pilota comasco si è detto entusiasta della pista e della vettura che il suo amico ing. Dallara gli aveva prestato per l'occasione.

Ma a Varano non c'era solamente Merzario a dare spettacolo. Nelle prove il marchigiano «Gianfranco», già titolare del primato della pista, stabilito quindici giorni fa in 50"4, aveva ulteriormente abbassato il suo record, abbattendo

il muro dei 50", con 49"9. Il marchigiano aveva di fronte Gianni Morelli che avrebbe anche potuto impensierirlo, (la sua Lola, però onestamente non era all'altezza dell'Abarth di «Gianfranco»). Ma Morelli non ha potuto fare meglio che ottenere un onorevole secondo posto. Il portacolori della Scuderia San Michele era partito malissimo a causa di un inconveniente che accade spesso: durante il giro di ricognizione la sua vettura denunciava noie e anziché con quattro, andava a tre cilindri. Questo alla causa della partenza che lo costringeva alla terza posizione, quando, dopo un giro la Lola, che monta un motore preparato da Armaroli, riprendeva a viaggiare in condizioni normali, il vantaggio di «Gianfranco» era diventato ormai troppo grande.

La gara più bella è stata quella riservata alla classe 1000 del gr. 5. Il reggiano Bonvicini con un'Abarth 1000 vecchia di parecchi anni dà una dimostrazione di grande abilità conducendo la corsa per due terzi della durata, tenendo testa a vetture molto più competitive della sua e cedendo solamente nel finale a Serattini e Guidetti, passati nelle posizioni di testa, dopo che l'Abarth del reggiano denunciava un notevole calo di rendimento.

La manifestazione varanese era imperniata sulla gara del Campionato Italiano della Formula 850. Secondo quanto si è visto il vincitore dovrebbe essere Venanzi, ma abbiamo detto «dovrebbe» in quanto la classifica ufficiale non è stata stilata causa di alcuni reclami ancora pendenti. Insomma una gara che il nome la classe di Arturo Merzario hanno veramente esaltato.

Gianluca Bacchi Modena

TROFEO VARANO - Gara nazionale di velocità in circuito - Varano de' Melegari, 15 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

F. 850

1. batteria: 1. Augusto Avanzini (BWA) 20'54"5, media 103,308 kmh.; 2. Clerici (BWA) 21'35"6; 3. Franchini (Biraghi) 21'50"9; 4. Rampinini (BWA) a 1 giro; 5. Vezzoso (Giglio) a 1 giro; 6. Carena (Fiat 850) a 3 giri. **Giro più veloce:** Avanzini e Rampinini in 1'01"3, media 105,709 kmh.

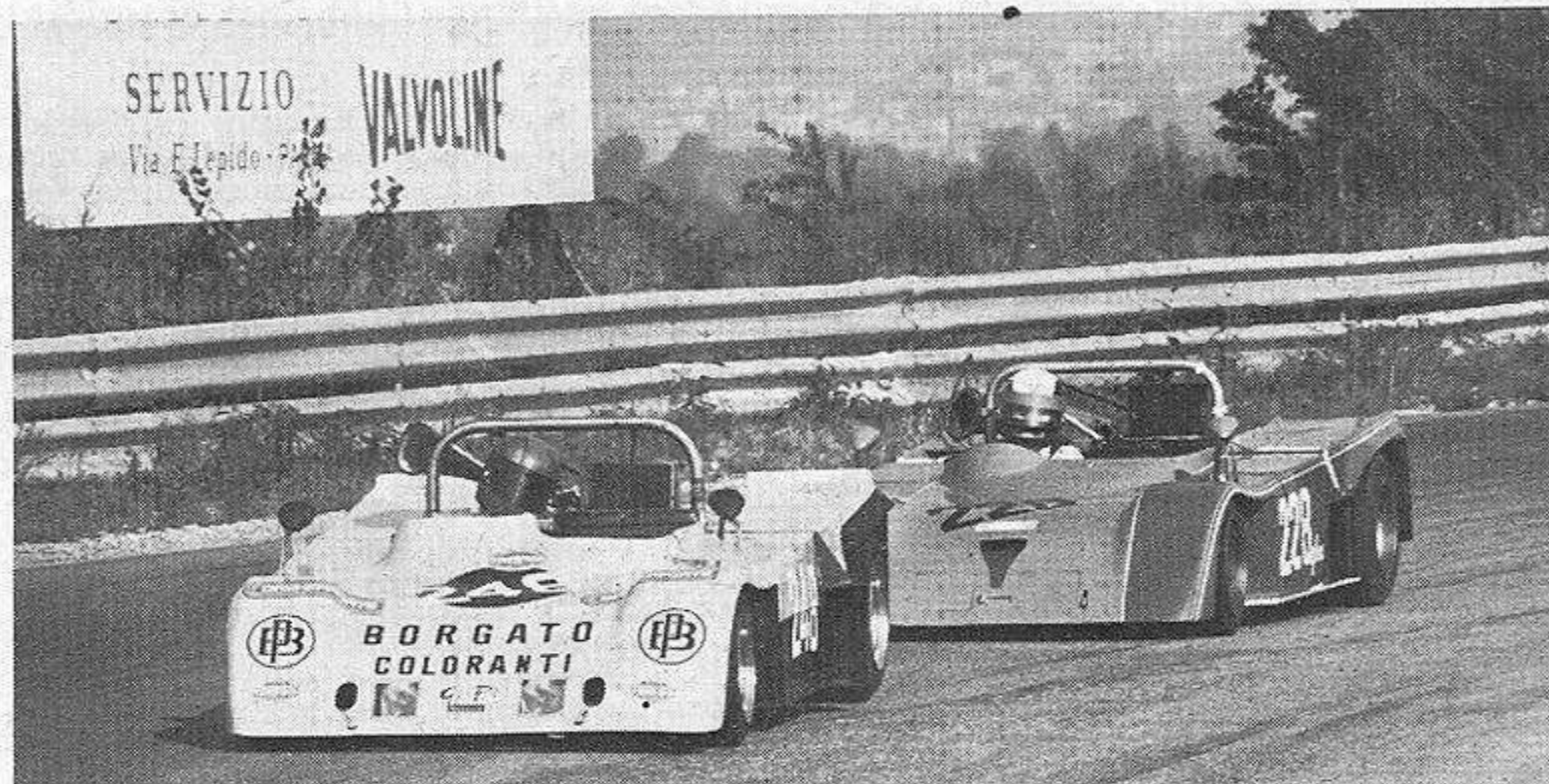
2. batteria: 1. Leonardo Verrelli (Barrelli) 20'46"7, media 103,954 kmh.; 2. Dentamaro (Fagioli) 21'35"2; 3. Sario (Bellasi) 21'49"1; 4. Elisei (Tecno) a 1 giro; 5. Cericola (De Santis) a 1 giro; 6. Sandroni (Deiesse) a 1 giro; 7. Fabbiani (Ate-Car) a 3 giri. **Giro più veloce:** Verrelli 1'01"6, media 105,194 kmh.

3. batteria: 1. Mario Venanzi (Tecno AZ) giri 20, 20'41"2, media kmh. 99,600; 2. Conti (Del Giovane) 20'54"8; 3. Ballarino (Biraghi) 20'54"8; 4. Santone (Tecno) 21'28"7; 5. Giobatta (Tecno) a 1 giro; 6. Pozzoli (Fonissati) a 2 giri; 7. Zago (BWA) a 6 giri; 8. Carrozzi (OI-Ga) a 7 giri. **Giro più veloce:** Venanzi 1'00"8, media 106,578 kmh.

Finale 850: 1. Mario Venanzi (Tecno AZ) giri 22, 22'38"5, media 104,939 kmh.; 2. Verrelli (Barrelli) 22'41"8; 3. Conti (Del Giovane) 22'56"7; 4. Dentamaro (Fagioli) 23'21"1; 5. Santoni (Tecno) 23'28"3; 6. Clerici (BWA) 23'28"6; 7. Sario (Bellasi) 23'36"6; 8. Franchini (Biraghi) 23'37"1; 9. Cericola (De Santis) a 1 giro; 10. «Giobatta» (Tecno) a 2 giri; 11. Vezzoso (Giglio) a 5 giri. **Giro più veloce:** Venanzi in 1'00"6, media 106,930 kmh.

GRAN TURISMO GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Pier Carlo Brambilla (A-



Nella 1000, niente da fare questa volta per le Dallara contro le sibilanti Ferraris di Serattini (che vincerà) e di Guidetti (che avrà il giro più veloce)

barth 1000) 11'29"9, media 94,062 kmh.; 2. Campani (Fiat Abarth) 11'30"1; 3. Azzalini (Abarth OT) 11'32"4; 4. Friso (Abarth OT) 11'33"3; 5. «Pikimos» (Fiat 850) 11'41"8. **Giro più veloce:** Campani 1'07"3, media di kmh. 95,285.

Classe 1300: 1. Guido Caffi (Alpine Renault) 10'45"8, media 100,185 kmh.; 2. «Cortes» (Lancia Fulvia) 11'11"5; 3. Galbiati (Fiat X-1/9) a 5 giri. **Giro più veloce:** Caffi 1'02"2 media 104,180 kmh.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine) 10'52"2, media 107,180 kmh.; 2. Rossi (A.R. GTA) 10'07"7; 3. Chiapparini (A.R. GTA) 10'08"2; 4.

Zarpellon (A.R. GT) 10'21"8; 5. «Gimax» (A.R. GTA) a 1 giro; 6. Premoli (A.R. GTA) a 1 giro; 7. Cantarelli (A.R. GTA) a 1 giro; 8. Lucini (A.R. GTA) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Carter» in 57"4, media 112,891 kmh.

Classe 2000: 1. Demetrio Panzeri (Fiat Abarth 124) 9 giri, 10'30"2, media 102,824 kmh.; 2. Ravaioli (Lancia HF) a 1 giro. **Giro più veloce:** Panzeri 1'08"4, media 94,736 kmh.

Classe 3000: 1. «Tambauto» (Porsche Carrera) 10 giri, 9'26"9, media 114,305 kmh.; 2. Capra (Porsche Carrera) 10'02"1. **Giro più veloce:** «Tambauto» in 55"2, kmh 117,391.

SPORT GRUPPO 5

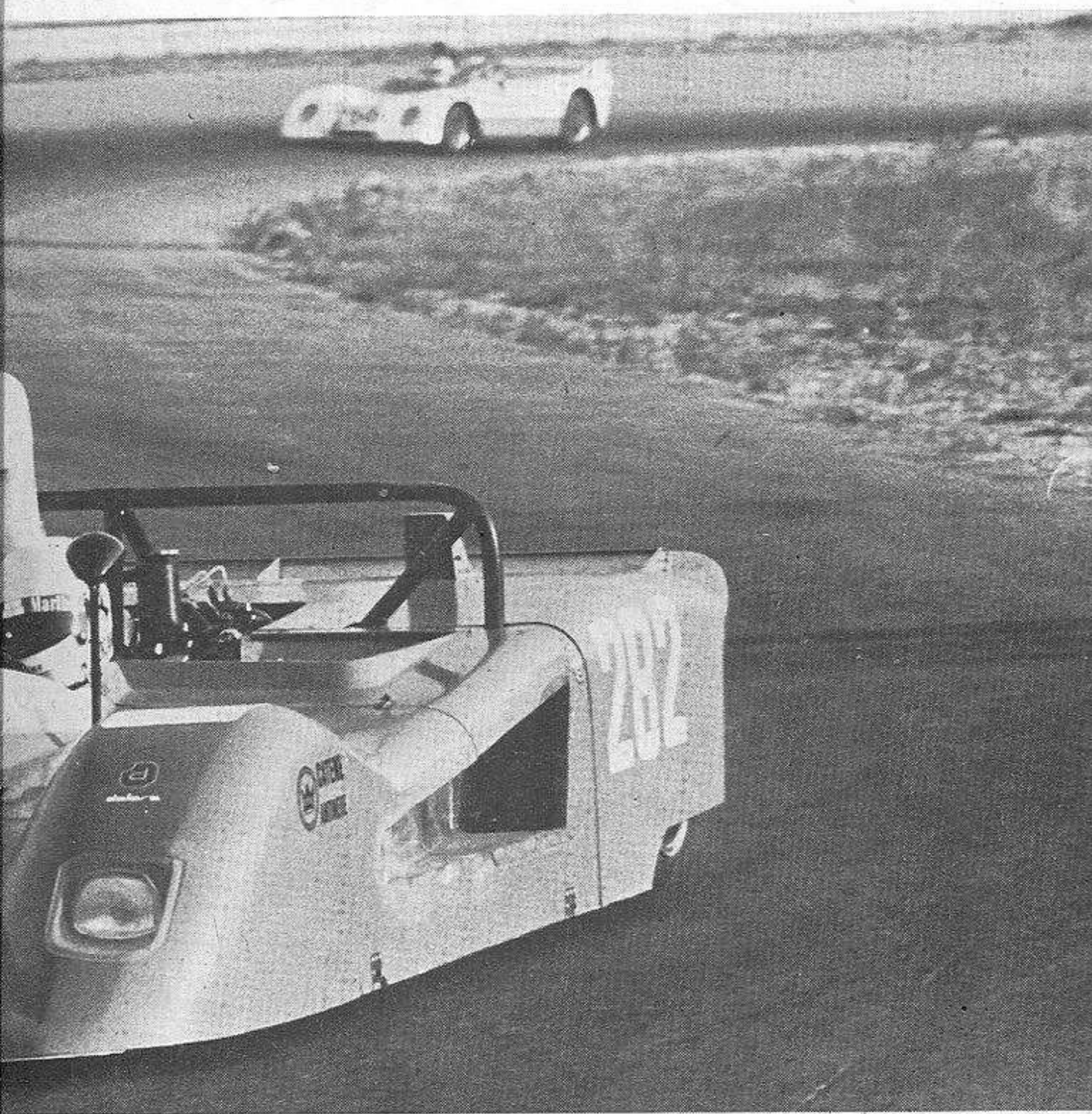
Classe 1000: 1. Tiziano Serattini (Ferraris) 9'45"3, media 110,656 kmh.; 2. Guidetti (Ferraris) 9'46"1; 3. Bonvicini (Abarth Barchetta) 9'54"1; 4. Rampino (Ferraris) 9'55"1; 5. Dalla Chiesa (Dallara) 9'55"3; 6. Bianucci (Abarth) 9'59"4; 7. Crovella (AMS) 9'59"7; 8. Gonfiotti (AMS) 10'08"20; 9. Falorni (Abarth) 10'10"9; 10. Pfitcher (AMS) 10'11"2. **Giro più veloce:** Guidetti in 55"9, media 113,884 kmh.

Classe 1300: 1. Arturo Merzario (Dallara) 10 giri, 8'46"3, media 123,124 kmh.; 2. «Bramen» (AMS) 9'06"7; 3. Zampolli (Abarth) 9'07"3; 4. Ranzolin (Chevron) 9'16"8; 5. Pettiti (Chevron) 9'18"3; 6. «Aligi» (Raimond) 9'20"7; 7. Tondelli (Chevron) a 4 giri. **Giro più veloce:** Merzario in 51"8, media 125,095 kmh.

Classe 1600: 1. Roberto Filannino (Dallara) 9'01"7, media 119,778 kmh.; 2. Mussa (GRD) 9'02"7; 3. Anastasio (Chevron) 9'21"9; 4. Paganucci (AMS) 9'28"5; 5. Carignano (Abarth) 9'46"1; 6. Mussato (Lola) 9'46"9; 7. «Manolo» (Dallara) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Manolo» 52"6, media 123,193 kmh.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Abarth Osella) 8'39"6, media 124,711 kmh.; 2. Morelli (Lola) 8'48"6; 3. Lovato (Abarth) 8'59"1; 4. «Pal Joe» (Abarth) 8'59"1; 5. «Lucien» (AMS) 9'12"8; 6. Bettoni (Chevron) 9'18"20; 7. Pellegrino (Chevron) 9'19"6; 8. «Alval» (Abarth) a 1 giro; 9. Nardari (March) a 1 giro; 10. Marzi (Chevron) a 4 giri; 11. Facca (KMV) a 5 giri. **Giro più veloce:** «Gianfranco» e Morelli 50"8, media 127,559 kmh.

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. «Gianfranco» (Abarth Osella) 8'39"6, media 124,711 kmh.; 2. Merzario (Dallara) 8'46"3; 3. Morelli (Lola) 8'48"6; 4. Lovato (Abarth) 8'59"1; 5. «Pal Joe» (Abarth) 8'59"1; 6. Filannino (Dallara) 9'01"7; 7. Mussa (GRD) 9'02"7.



TROFEO CADETTI AGIP - Gara nazionale di velocità in circuito - 10. prova - Monza,

1. BATTERIA

1. Leo Bartoli (Melesi) in 14'58" alla media di 115,697 kmh; 2. Cavallini (Repetto) 14'58"4; 3. Sonvico (Lab) 15'10"8; 4. Miragliotta (Melesi) 15'11"2; 5. Virco (Melesi) 15'11"6; 6. Calegari (Melesi) 15'18"2; 7. Serecina (Melesi) 15'20"1; 8. Carini (Moroni) 15'28"5; 9. Zago (Melesi) 15'43"5; 10. Pietra (Repetto) 15'51"2.

2. BATTERIA

1. Alberto Crema (Repetto) in 15'13" alla media di 113,796 kmh; 2. Cappellotto (Repetto-Sala) 15'13"1; 3. Barlassina (Repetto) 15'13"3; 4. Cairoli (Repetto) 15'13"4; 5. Pirola (Grasselli) 15'18"5; 6. Bianchi (Melesi) 15'31"1; 7. Facchinetti 15'39"4; 8. Sofia (Sofia) 15'45"4; 9. Airolidi (Pozzoni) 15'45"9;

10. Capra (Daco) 16'03"."

3. BATTERIA

1. Bruno Ottini (Melesi) in 14'58" alla media di 115,697 kmh; 2. Macchi (Repetto) 14'58"2; 3. Frigerio (Repetto-Pozzoni) 16'06"3; 4. Ozzello (Santandrea) 15'09"5; 5. Pessi (Grasselli) 15'09"5; 6. Ceria (Repetto) 15'16"1; 7. Borrello (Vargiu) 15'16"3; 8. Pluder (Moroni) 15'38"1; 9. Serafini (De Rui) 16'38"1; 10. Brioschi (Repetto) 16'38"4.

FINALE

1. Bruno Ottini (Melesi) in 24'52"1, media 116,051 kmh; 2. Macchi (Repetto) 25'02"8; 3. Cavallini (Repetto) 25'23"3; 4. Bianchi (Melesi) 25'23"2; 5. Ozzello (Santandrea) 25'23"5; 6. Norrello (Vargiu) 25'39"1; 7. Pluder (Moroni) 26'01"8; 8. Calegari (Melesi) a 1 giro; 9. Pessina (Grasselli) a 2 giri; 10. Pirola (Grasselli) a 7 giri.

Con una prestigiosa rimonta finale BARTOLI cadetto '74

CLASSIFICA FINALE 10. TROFEO CADETTI AGIP

PROVA	PROVA										TOT.
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	
BARTOLI	—	—	—	6	6	—	6	9	9	—	36
GIANOLI	2	4	—	4	—	6	—	3	3	—	32
OTTINI	3	1	—	—	3	4	—	6	—	1	31
MIRAGLIOTTA	6	—	4	2	4	—	—	4	—	—	20
MERCATELLI	9	—	—	—	9	—	—	—	—	—	18
MACCHI	—	—	6	—	—	—	4	—	—	6	16
PESSINA	—	3	9	—	—	—	—	—	—	—	12
CAVALLINI	—	—	—	—	—	3	—	—	4	4	11
BARLASSINA	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9
BOSIO	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	9
SARIO	—	4	—	—	—	2	—	2	—	—	8
CAIROLI	—	—	—	4	—	—	—	3	—	—	7
MAESTRI	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
BIANCHI	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3	5
SONVICO	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	5
BIONDA	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	4
CARINI	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
CAPPELLOTTO	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	3
OZZELLO	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	3
FILIPPINI	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
MINELLONO	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
ROSSINO	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
BORRELO	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
LUGLI	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
MISSAGLIA	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
QUARTERO	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
VARGIU	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1

MONZA - E' Leo Bartoli che scrive il proprio nome sul prestigioso albo d'oro del Trofeo cadetti AGIP 1974, conclusosi giovedì 12 settembre con l'ultima prova in programma. Vittoria meritata? Certamente. L'ha insegnata caparbiamente e alla fine ha ottenuto il giusto premio.

Mai come quest'anno la simpatica manifestazione che ha come protagoniste le vetturine della Formula Monza è stata così ricca di contenuto tecnico, sportivo e agonistico. Un lungo «trilling» la cui soluzione si è avuta soltanto nell'ultimo dei dieci atti in cui è stata articolata. Ha vinto Bartoli, ma il successo poteva arrendersi, e la cosa non avrebbe fatto una grinza, tranquillamente ad Anacleto Gianoli e Bruno Ottini, protagonisti d'eccezione, insieme a Bartoli, di questa splendida decima edizione del «Cadetti».

Non potevano essere festeggiati in modo migliore i dieci anni di vita di una manifestazione che ha saputo suscitare via via sempre maggiori interessi. Ben cento ragazzi, infatti, quest'anno figuravano nell'elenco degli iscritti e se Bartoli, Gianoli e Ottini si sono elevati di una spanna sopra tutti, non bisogna dimenticare quanto di buono sono riusciti a fare i Mercatelli, i Miragliotta, i Pessina, i Macchi e le costanti buone prestazioni dei vari Bosio, Cairoli, Carini, Maestri, Rossino, Sario, Bianchi, Barlassina Bionda, Filippini, ecc. Un nugolo di ragazzi che hanno saputo accendere d'entusiasmo per dieci sere complessivamente circa 25 mila spettatori.

All'inizio del campionato erano Gianoli, Mercatelli, Miragliotta e Pessina a prendere il sopravvento. Mercatelli faceva sua la prima prova, Gianoli rispondeva nella seconda, Pessina s'imponeva nella terza. Nella quarta e quinta prova Gianoli e Mercatelli nell'ordine ripetevano il successo. Soprattutto il pilota della RGB sembrava in grado di poter ipotizzare il successo finale, con gli avversari irrimediabilmente attardati. E invece cominciava Ottini a fre-

nare la corsa di Gianoli. Il pilota milanese, che aveva già ottenuto diversi piazzamenti, vinceva la sesta prova, mentre anche Leo Bartoli cominciava a raggranellare punti. Nella settima prova acuto di Barlassina, quindi due successi consecutivi di Bartoli che scalzava dal trono il leader Gianoli.

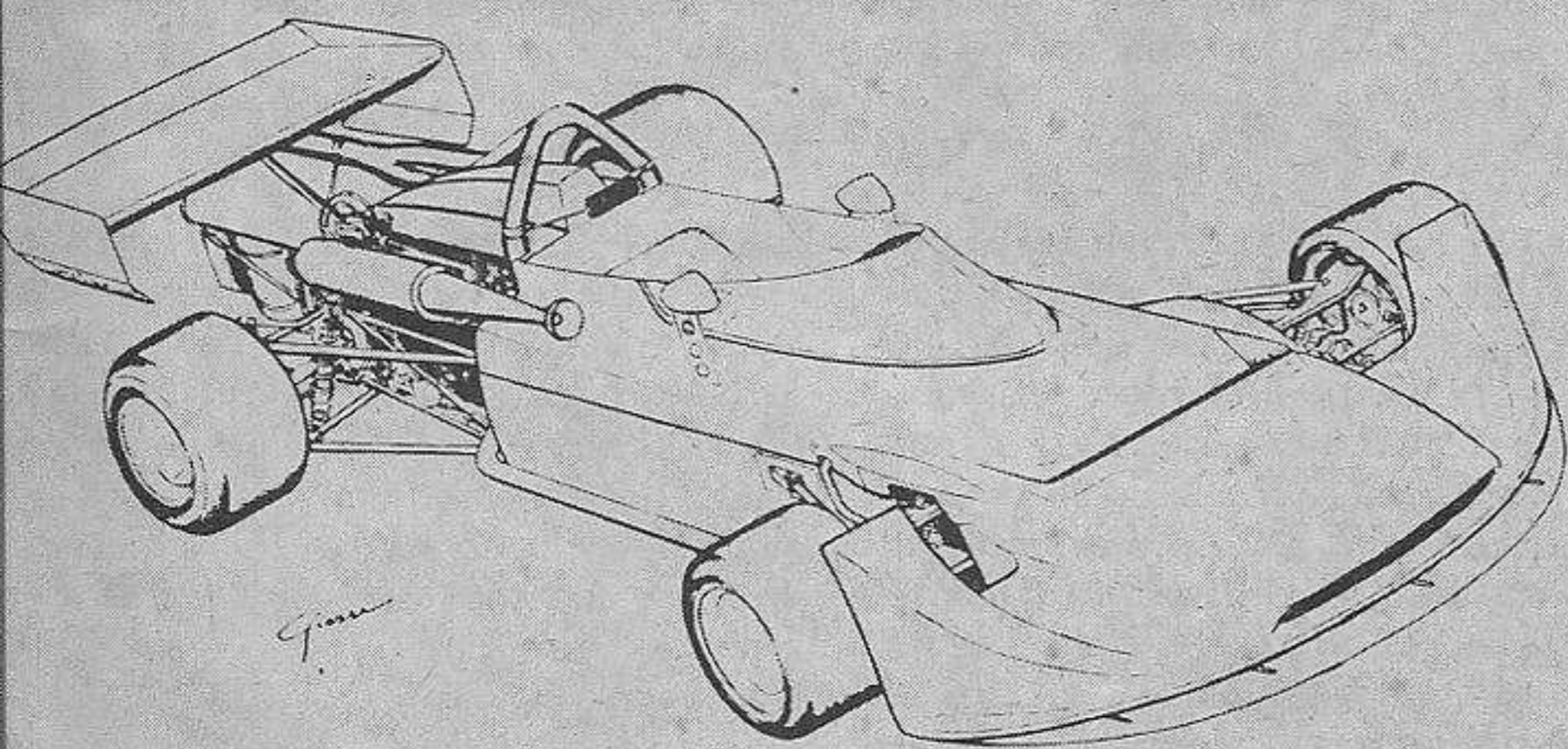
All'ultimo round Bartoli e Gianoli si presentavano con quattro punti di differenza. Il punteggio non sarebbe più cambiato perché il primo, pur disputando la finale non riusciva a concluderla, il secondo rompeva addirittura in batteria. Il successo, nell'ultima prova, andava a Bruno Ottini che però con i nove punti conquistati migliorava la sua classifica finale fino al terzo posto.

Un vero peccato che proprio nell'ultimo atto del campionato, per il quale si erano dati convegno all'autodromo di Monza nientemeno che l'alfiere della Ferrari Clay Regazzoni, oltre alla solita numerosissima folla, si sia verificato l'unico incidente serio della stagione. Accadeva nel corso dell'undicesimo giro della finale. Una finale entusiasmante con Ottini a fare da lepre e uno splendido Bartoli che per recuperare il terreno perso al secondo giro in seguito ad un testa coda, si era messo a fare una rimonta degna di quella famosa del grande Jim Clark.

Bartoli aveva già guadagnato ben dieci posizioni e tutto lasciava prevedere che se non proprio Ottini almeno gli altri li avrebbe ripresi tutti. Senonché all'undicesimo giro in parabolica avviene una «toccata» gigante nella quale restano coinvolte ben otto vetture: quelle di Barlassina, Cairoli, Cappellotto, Frigerio, Miragliotta, Bartoli, Ceria e Carini. Chi ne fa le spese maggiori sarà il giovane Cappellotto che viene ricoverato in ospedale in stato di choc. Ne avrà per una quindicina di giorni.

Roberto Andreis

La GRD '75



TORINO - E' stata completata e provata (a Casale da Pedro Passadore) in questi giorni la nuova GRD F. 3 ormai completamente «made in Torino»: la monoposto presenta un nuovo muso, un alettone di nuova forma con nuovo supporto e sospensioni inedite. Sarà presentata al pubblico nella prossima settimana: i tecnici della Monzeglio sono per ora molto soddisfatti dei primi tempi che Passadore ha ottenuto con un motore Novamotor Toyota sul circuito di Casale e probabilmente ora ritoccheranno sostanziosamente anche il telaio della sport. A proposito di GRD (questa volta made in England) pare che ai disegni della F. 1 si sia interessato Carlo Bonomi, campione mondiale off-shore con il Dry Martini...

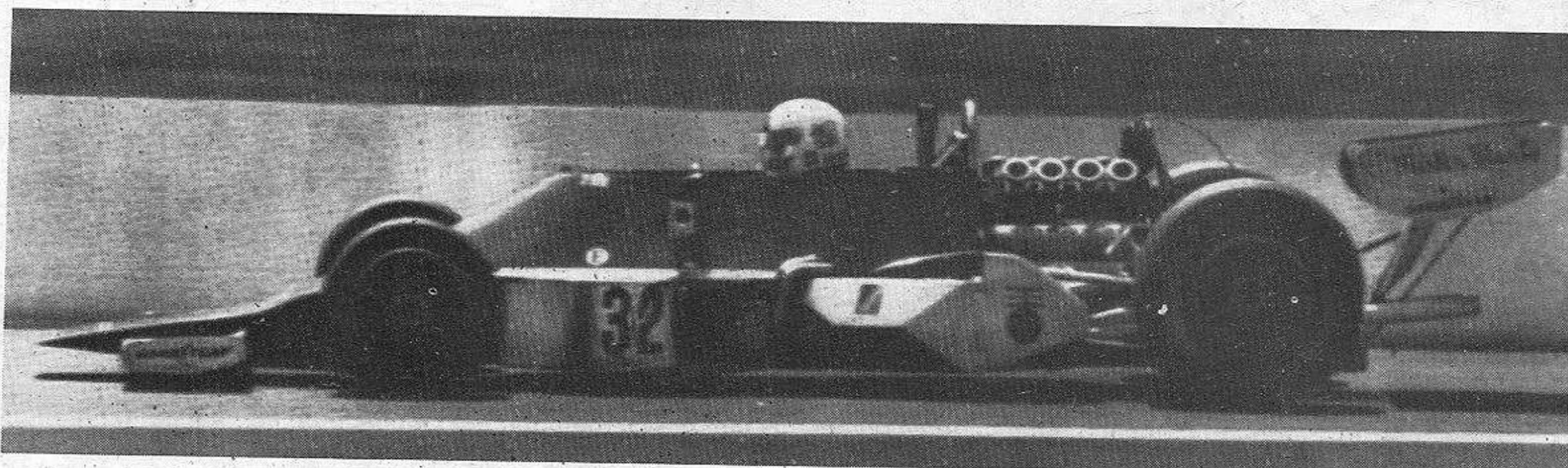
● Alla serata conclusiva del Trofeo Cadetti AGIP non è mancata la presenza del dottor Antonio Delle Rose, alto funzionario della società petrolifera italiana con il marchio del «cane a sei zampe», che ha sempre patrocinato il «minicampionato» con la Formula Monza. Il dottor Delle Rose si è fatto garante del futuro di questa fortunata Formula.

● Il Trofeo Cadetti ha festeggiato l'ambito traguardo dei dieci anni di vita. Ecco i vincitori delle dieci edizioni: Maurizio Montagnani su Gibertini nel 1965, Maurizio Montagnani su CRM (1966), Fabrizio Viscardi su Stilauto (1967), Alberto Colombo su Repetto (1968), Mauro Ghisleri su Repetto (1969), Ferdinando Spreafico su Repetto (1970), Domenico Tagliabue su Repetto (1971), Orazio Ragaiolo su RGB (1972), Aldo Cavallini su LAB (1973) e Leo Bartoli su Melesi (1974).

● Il giovane Guido Cappellotto, sfortunato protagonista dell'ultima gara del Trofeo (coinvolto nell'incidente alla parabolica) sta un po' meglio. In ospedale probabilmente ci resterà per un mesetto. I sanitari gli hanno ingessato interamente il busto. Non dovrebbero esserci complicazioni.

Tornerà negli USA per la F. 5000 (e forse in TASMANIA)

Lella ha scoperto l'America



Ad Ontario, Lella Lombardi aveva una Eagle. Lo sponsor, mister Marty, ha una azienda di moda femminile

MILANO - Sorridente, abbronzata anche se forse un poco stanca Lella Lombardi scende dal Trident della British Airways carica delle solite valigie ormai piene di caschi e tute ignifughe. Finalmente di nuovo a casa, dopo la trasferta americana e la volata attraverso l'Inghilterra dove poche ore prima ha disputato una delle sue migliori gare di F. 5000 a Oulton Park. Non c'è proprio bisogno di fare domande, tante sono le cose che ha da dire, da raccontare:

« Ah, l'America: ho veramente creato un putiferio da non credersi! Pensa che mi vogliono tutti a tal punto che solo con gli avvocati riuscirò a farmi largo in quel meraviglioso paese! E poi l'accoglienza, il trattamento, i... dollari! E sorridendo ci mostra la tasca dei jeans rigonfia. « Sai, non sono nemmeno riuscita a dormire per controllare il mio premio sul Jumbo: ad ogni modo è indubbiamente un altro modo di correre, soprattutto per i mezzi e per l'organizzazione dei teams. Pensa: ogni volta che mi fermavo dopo qualche giro sotto un nuovo treno di gomme, proprio come in Inghilterra! Ad ogni modo ho veramente visto come vanno i motori, quelli migliori s'intende: pensa che ne avevamo sei di scorta e ci ha pensato l'amico Hunt, che ha il piedino più pesante del mio a farne fuori qualcuno! Ormai ho deciso: il prossimo anno sarò certamente là per le dieci gare del loro calendario, e questo probabilmente sarà il mio impegno maggiore ».

Non si fa a tempo a farle una domanda: ormai ha deciso che parla solo lei. « Sai il mio sponsor americano, Mister Marty che ha una grossa industria di abbigliamento femminile, ci tiene veramente ad avermi per la prossima stagione: anzi, è probabile che anche alla fine di quest'anno torni negli USA per qualche gara. Mi ha già promesso una macchina nuova e un contratto favoloso: ma sono tante le possibilità che mi si sono presentate che sono dovuta tornare a casa, lasciando tutte le porte aperte per cercare di fare un po' d'ordine con tutti questi impegni ».

Si direbbe proprio che ha scoperto l'America! Ad ogni modo, se gli ingaggi oltre oceano si accavallano, non per questo le richieste per avere Lella anche nella vecchia Europa rimangono sostanziose. « Sai, devo finire bene questo campionato di 5000: pensa che a Oulton Park devo aver fatto il giro più veloce, o quasi, quando ho insidiato Holland per il terzo posto e alla fine siamo arrivati in volata. Sono veramente andata forte col mio Lolone, certamente molto più maneggevole della Eagle che ho guidato ad Ontario, anche se con meno motore. Ma a Oulton Park mi sentivo veramente a mio agio: ho anche resistito sotto la pioggia degli ultimi giri (e tu sai che il bagnato non è il mio forte) riuscendo a mantenere la posizione. Forse ho anche capito perché non vado forte sul bagnato: probabilmente non ho mai avuto le gomme adatte... Ora bisogna veramente che mi riposi, sono dimagrita più di 5 chili perché

non ho nemmeno avuto il tempo di mangiare: mi hanno intervistato proprio tutti, anche perché sono capitata a correre proprio nella "settimana della donna" per cui ti puoi immaginare che scalpore tra le femministe americane. I primi impegni dovrei averli qui in Italia: correrò con la Lola tre litri la gara Interserie che si farà a Casale il 22 di settembre, perché la sport mi sembra molto più agile delle vetture tipo Can Am che mi avevano prospettato. Anzi, quasi quasi penso che con un buon due litri sarebbe ancora meglio. Poi sempre con la Lola in coppia con Giorgio Pianta dovrei fare la gara del Mondiale Marche a Brands Hatch, sempre che la gara si disputi per poi rimanere in Inghilterra per le tre ultime gare di 5000. E con questo dovrei chiudere, sempre che non mi decida per il G.P. d'Australia di Macao o qualche prova americana.

« Per la prossima stagione mi è stato chiesto di fare la Tasmania: pensa che me lo ha chiesto addirittura Gardner, che mi offrirebbe la Lola ufficiale, dovrebbe essere una macchina nuova, con assistenza diretta della Casa e motori di prima scelta. Mi sarebbe molto utile, perché collaudare una macchina ufficiale mi darebbe la possibilità di imparare veramente un sacco di cose. Poi c'è il campionato americano di F. 5000, che farò quasi certamente (per ora non ho ancora firmato niente) e che dovrei intervallare con quello inglese e con qualche corsa di F. 1, sempre che la APG e la Etienne Aigner siano dell'idea di aiutarmi come hanno fatto. E c'è ancora in ballo Indianapolis, ma ti dico la verità, non so se me la sentirei di affrontare il catino! ».

E ritorna alle corse americane. « Pensa che in batteria ero andata fortissimo con la Eagle, distribuendo anche a destra e a manca qualche "gommata" forte della garanzia che la massiccia monoposto messami a disposizione mi poteva dare. In finale ho veramente faticato: la macchina era molto più pesante delle solite Lola e non riuscivo a farla voltare. Per cui insistevo un pochino nell'azione, poi mi stancavo e rallentavo fino a farmi raggiungere: e a questo punto riprendevo con rabbia seminando di nuovo i miei inseguitori. A qualche giro dalla fine mi si è rotta la pompa della benzina e mi sono dovuta fermare: ero ancora quinta assoluta, con davanti a me gente del calibro di Redman, Andretti e così via. Tra l'altro io non conoscevo la pista, veramente difficile e piena di curve impegnative: è stato proprio Andretti, che mi ha subito riconosciuta che mi ha aiutato insegnandomi qualche piccolo segreto del circuito. Il resto dei miei giorni americani li ho passati a concedere interviste a tutti quanti: non sono riuscita a vedere niente, non facevo che firmare autografi a ripetizione, e la cosa non mi pare vera neanche adesso... ».

Leopoldo Canetoli

...e c'è anche
chi se ne mostra
un pò geloso!

LONDRA - Purtroppo il calendario si è un poco intromesso nel ritmo della mia rubrica, dato che fra i Grandi Premi d'Austria e d'Italia c'è un vuoto di tre settimane e quindi mentre scrivo, non ho resoconti di grandi premi da offrire ai lettori. Non sono però stato ozioso e, dopo alcuni giorni di riposo a casa, sono partito per andare in California a disputare la mia prima gara di F. 5000.

Pilotavo per Francisco Mir, un argentino che vive però negli Stati Uniti ed ha una fiorente concessionaria Ferrari in California. Quest'anno ha formato con entusiasmo una squadra di F. 5000 ed ha da poco aggiunto alla sua Eagle una nuovissima Lola. Il team è patrocinato dalla Marty Fashion, una Casa di mode femminile, ed era quindi logico che fosse presente Lella Lombardi, pronta a pilotare qualsiasi vettura non avessi guidato io... spero di essermi spiegato.

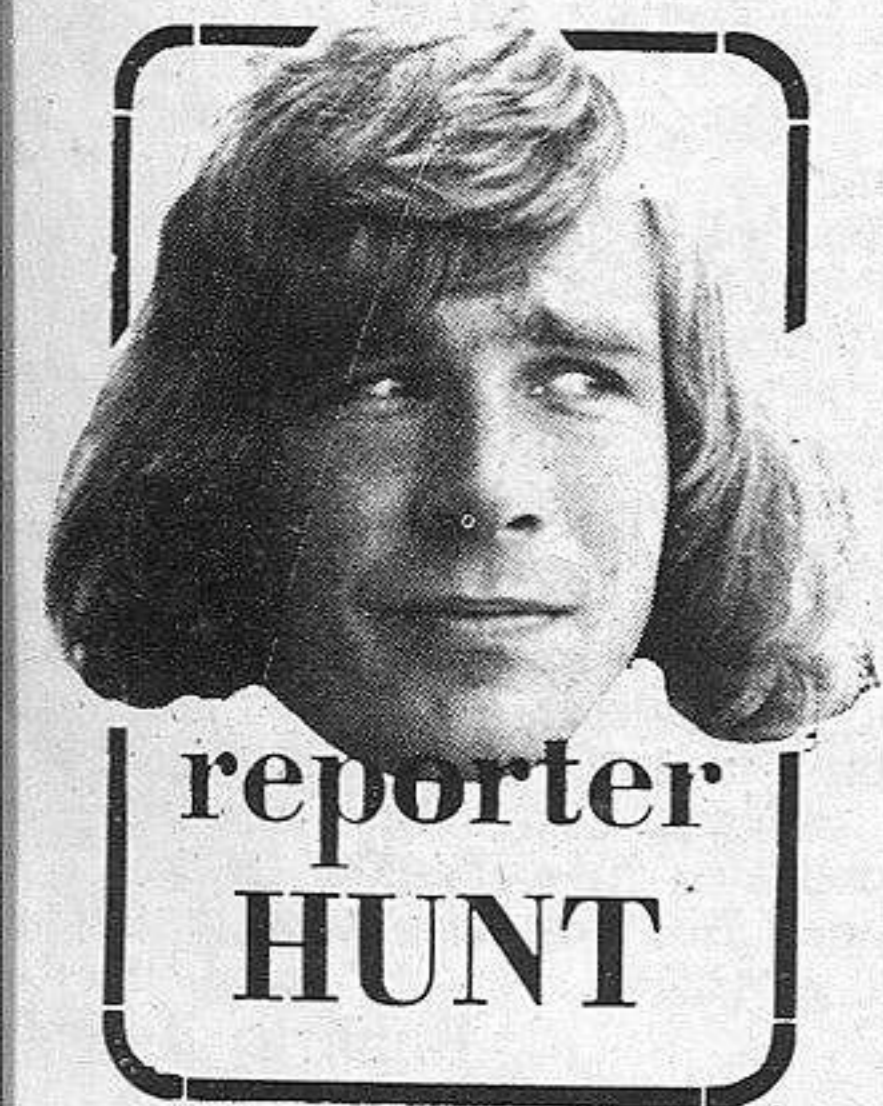
Io sono arrivato il martedì prima della corsa, per effettuare delle prove e per decidere quale vettura avrei usato, ma poi la decisione non è toccata proprio a me, dato che mi era difficile

entrare in entrambe le macchine. Il sedile di Eric Broadley mi piaceva molto poiché, trattandosi di una vettura di serie, era presumibilmente un compromesso che doveva adattarsi a una « persona media ». Io non sono proprio « medio », in fatto di corporatura, d'altro canto lo sono assai più del « signor Lola » che non appartiene assolutamente alla specie umana!! E così si è costruito un sedile speciale e abbiamo cominciato.

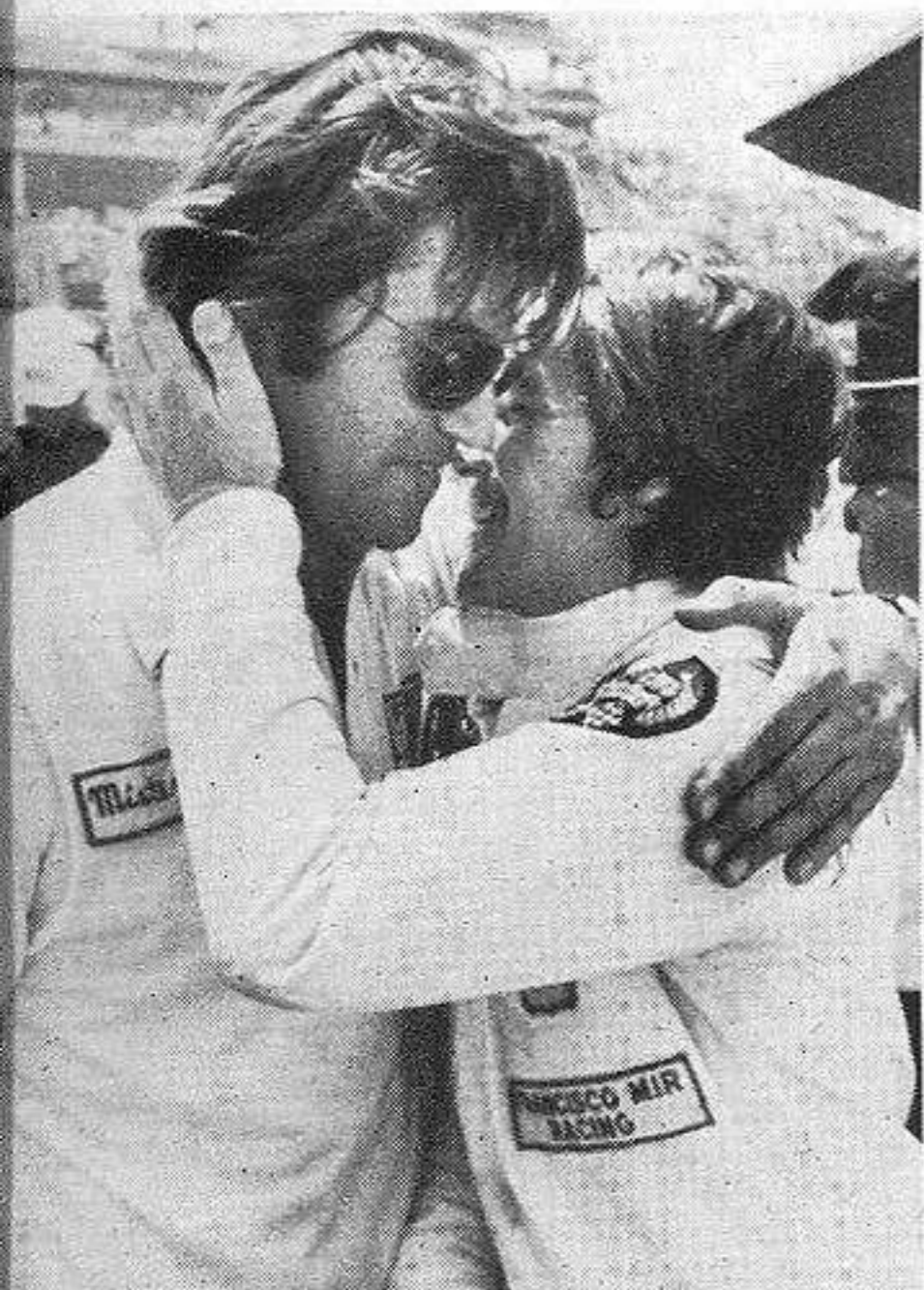
Abbiamo iniziato le prove il mercoledì mattina, ostacolati però da un ritorno di fiamma che continuava ancora a importunarci all'ora di colazione il giovedì, al punto che sono stato lasciato libero di godermi il resto del mio compleanno sulla spiaggia, mentre veniva utilizzato un altro pilota, in veste di cavia, per provare la vettura ogni volta che vi si apportava un cambiamento. Il venerdì sono tornato per provare e ho scoperto che, dopo avere praticamente cambiato tutto, il ritorno di fiamma era sparito sicché ho potuto cominciare a mettere a punto la vettura. Era nuova e standard, due cose che la mettevano in svantaggio nei

confronti delle due Lola principali, quelle di Andretti e di Redman, molto modificate soprattutto nel campo dell'aerodinamica, cioè con un miglior flusso d'aria verso gli alettoni posteriori. Ciononostante sono riuscito a segnare 1'29"5, contro 1'29"2 di Andretti, e siamo stati gli unici due a scendere sotto 1'30'.

Considerando che eravamo « completamente nuovi », pensavamo che saremmo stati in grado di migliorare il tempo sicché il venerdì sera ci siamo coricati contenti. Le cose non hanno tardato a cambiare il sabato mattina, infatti appena ho cominciato il primo giro a velocità lanciata il motore ha cominciato ad emettere orribili rumori, esalando poi l'ultimo respiro per rottura dell'albero motore. Poiché non ce la facevo a inflarmi nell'abitacolo della Eagle, mi è toccato stare a guardare durante la seconda sessione, però era tutto pronto per l'ultimo periodo di un'ora e mezzo: unico guaio, con il nuovo motore è riapparso il ritorno di fiamma! Ho girato con la vettura che sputacchiava, segnando un tempo più lento di 3" di quello del giorno



reporter
HUNT



La Lombardi complimentata dal manager, Francisco Mir. Sotto, a Casale a colloquio con il conte Zanon



Uno SPONSOR italiano le dà anche una LOLA 3000

Debutto INTERSERIE a Casale

CASALE - Lella Lombardi, Casoni, forse Truffo e un altro italiano (cui verrebbe data una Ferrari 512) saranno in gara domenica 22 settembre alla prima gara Interserie di Casale. Gli organizzatori di Casale si sono dati da fare per trovare altre macchine, in particolare una Lola 3000 e un'Abarth 3000 da affidare quest'ultima al pupillo di Fangio, Carlos Jarque («liquidato» dal team Elba F. 2). Fangio sarà di persona... a ringraziare partecipando (anche come cuoco) a un tipico «asado» argentino organizzato da Andrea Fabris.

Farà da contorno alla gara dei «mostri», che si preannuncia molto spettacolare per il particolare circuito di Casale, anche una prova F. 850, alla quale sono iscritti i migliori piloti che domenica hanno gareggiato a Varano. Lella Lombardi avrà una Lola 3000, del Conte Zanon, la stessa che Pianta e Pica hanno avuto nel mondiale marche di quest'anno. Casoni dovrebbe avere a disposizione una Porsche

CASALE - Proveniente da Villa d'Este dove ha soggiornato in questi giorni del GP Monza assieme alla moglie e alla figlioletta Giuliana è giunto atteso da una piccola folla di curiosi Emerson Fittipaldi, in visita più di piacere che di lavoro invitato dal conte Zanon a collaudare la Lola 3000 con i colori della Lavazza. Emerson non si è fatto naturalmente pregare e senza tanti indugi si è infilato la sua tuta trapunta ed ha ascoltato i consigli di Bielli e di Giorgio Pianta che lo hanno introdotto alla sport a lui completamente nuova (in precedenza aveva guidato solo l'Alfa 333 in Brasile).

Da una parte se la rideva sotto i baffi il simpatico conte Zanon, che già si pregustava la scenetta tra il serio ed esigentissimo professionista ex campione del mondo alle prese con la vettura e con lo staff che fino a questi giorni ne ha seguito la messa a punto. La cosa si è verificata puntualmente: Fittipaldi ha cominciato a «pignoleggiare» su tutto, compiendo alla fine qualche giro senza un particolare impegno.

Presenti tra gli altri, oltre a Giorgio Pianta anche la Lombardi, venuta pure lei per provare la macchina (ma decisamente poco riposata per po-

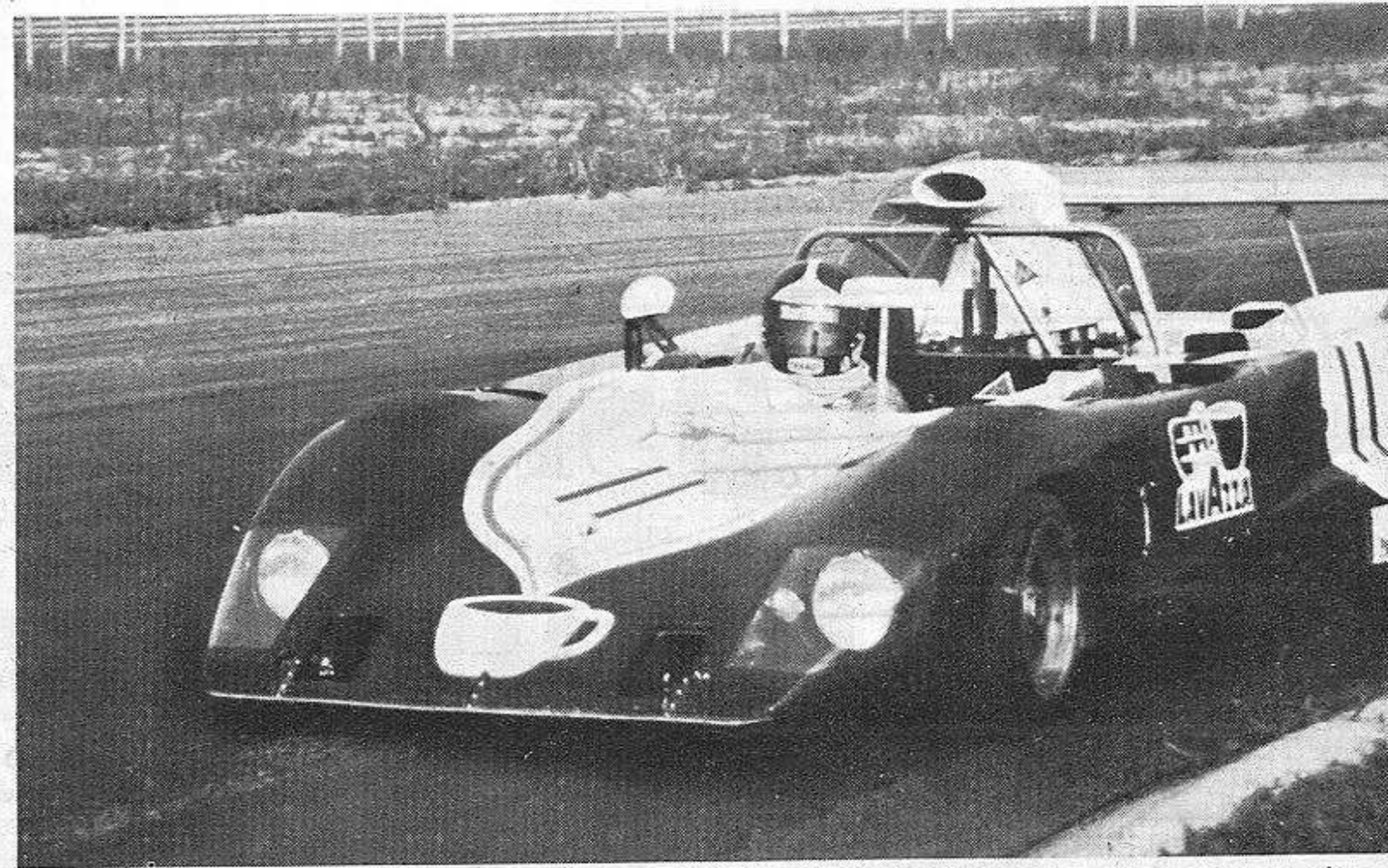
prima, che non contava per lo schieramento per cui sono dovuto partire in terza fila per la mia manche. Prima c'era mezz'ora di «riscaldamento», ma benché i meccanici avessero sostituito il sostituibile il ritorno di fiamma c'era sempre. Ho avuto un attimo di gloria quando si è abbassata la bandiera e il motore ha dimenticato il ritorno di fiamma fino alla prima curva, alla quale sono arrivato conducendo, però se n'è ben presto ricordato e gli altri hanno cominciato a superarmi come una fumana. Dopo essere stato attardato ancor più, per cambiare i pneumatici anteriori diventati «flaccidi» per un testa-coda, mi sono piazzato ignominiosamente dodicesimo! Gli organizzatori mi hanno però gentilmente permesso di partire dal fondo dello schieramento nella finale. Comunque, ulteriori modifiche avevano fatto peggiorare la situazione e quando sono andato al box sperando di «curare» i guai abbiamo deciso che non c'era niente da fare e mi sono ritirato.

Non so che cosa fosse accausare il ritorno di fiamma, ma per tutta la

squadra è stata una grande delusione, soprattutto per i meccanici il cui lavoro mi aveva impressionato molto bene.

Pilotare una F. 5000 è stata una esperienza interessante, soprattutto facendo dei paragoni con la F. 1. Tenendo conto della somiglianza, in fatto di potenza e di peso (la 5000 è un poco più pesante e un poco più potente), le vetture parevano sorprendentemente diverse. La 5000 dava l'impressione di essere «grossa», più pesante nelle curve e assai meno bene equilibrata, però al tempo stesso «scivola» più lentamente, lo sterzo la rende più maneggevole essendo meno sensibile e il motore è più flessibile, il che significa un minor numero di cambi di marcia. In complesso la F. 1 sembra un purosangue, la F. 5000 no.

Attualmente uno dei problemi preferiti, in fatto di discussioni nel mondo della F. 1, riguarda gli incidenti al via. In questa stagione si è avuto un tasso di mortalità alto nella prima parte delle gare di 200 miglia e, quale risultato, molti «esperti» espongono varie teorie, dicendo che le sfide degli schieramenti sono troppo distanziate,



Ecco Emerson Fittipaldi al volante della Lola 3 litri, usata fino ad ora da Pianta e da Pica, che il brasiliano ha provato a Casale. La vettura, sponsorizzata dal Caffè Lavazza, sarà a disposizione della Lombardi il 22 settembre

917/10 di Kraus o una Ferrari di Muller, mentre si sta cercando di avere un'altra vettura per far debuttare in questa formula anche Duilio Truffo.

Saranno circa venti le macchine che prenderanno il via domenica alla prima coppa Casale-Interserie. Questi i nomi dei primi iscritti:

1 H. Muller	Porsche 917/10 TC
2 Casoni	Ferrari 512
3 W. Kausen	Porsche 917/10 TC
4 Lotterschmid	LWB Type 749 6900 cmc
5 C. Manfredini	Lola T. 294 3000 cmc
6 Schmid	SKK BMW turbo
7 Kurt Kild	KMW/A Porsche
8 Bernd Seidler	Porsche GSL
9 Hernst Kraus	Porsche 917/10
10 Kelleners	McLaren M 20
11 L. Lombardi	Lola T. 294 3000 cmc
12 E. Tondelli	Chevron B. 27S 3000 cmc

terlo fare) che avrà a disposizione altre giornate per la messa a punto del tre litri con il quale disputerà le gare Interserie a Casale e il British Airways 1000 in coppia con Pianta. In ritardo è giunto anche Frank Williams, che potrebbe addirittura occuparsi della vettura in un prossimo futuro, mentre Duilio Truffo osservava in veste di spettatore questi collaudi. Dall'altra parte dei box l'ing. Parkes provvedeva alle ultime messe a punto delle due Stratos che correranno al Tour aiutato da Claudio Maglioli.

Naturalmente a Emerson il tempo per raccontare per filo e per segno la sua avventura monzese dalla rottura del motore in mattinata ai vari tentativi che ha compiuto per cercare di insidiare Peterson. «La mia macchina era molto migliore in frenata e nelle curve strette, ma probabilmente meno veloce, ma non tanto di motore, quanto proprio meno scorrevole, forse per l'aerodinamica. Ad ogni modo a me sta bene così: penso che specialmente negli Stati Uniti avrò ottime possibilità, anche rispetto alle strapotenti Ferrari».

oppure troppo vicine, che lo starter sbaglia nell'abbassare la bandiera e così via. Hanno tutti torto. L'unica cosa che potrebbe fare migliorare la situazione, forse, sarebbe il cambiamento di tutto il sistema passando alle partenze mobili alle quali io sono contrario, perché, secondo me, la F. 1 perderebbe parte del suo carattere spettacolare. Il motivo degli incidenti è semplice: la colpa è dei conduttori, perché al giorno d'oggi la F. 1 è tanto veloce. Il pilota in terza fila ha probabilità di vincere quanto quello al palo, ma adesso il grosso vantaggio consiste nell'essere in testa durante la gara perché superare è così difficile.

Per spiegare la situazione penso sia più facile servirsi di un esempio per cui tornerò al G.P. di Svezia. Ricorderete forse che io ero dietro alla Ferrari di Lauda per 40 dei 78 giri e quando, a suo tempo, sono passato avanti mi è riuscito di girare più veloce di 2", riducendo il mio deficit di 18", nei confronti del leader, a 3" in soli dodici giri. Se avessi preceduto Niki facendo una partenza a razzo (gli

ero dietro, sullo schieramento), la situazione non si sarebbe mai presentata e avrei anche potuto vincere la corsa.

Adesso il problema è questo: tutti i piloti sono diventati consapevoli della situazione, al punto da essere un poco isterici, e sono quindi decisi a fare partenze a bomba, anche fino a rischiare. Pare esserci un punto nel quale la tensione diventa troppo forte e allora cominciano a verificarsi gli incidenti. L'ho visto succedere anche in altre formule, soprattutto in F. 3 ove un attento studio svolto per anni dimostra che il numero d'incidenti al via aumentava e calava da un anno all'altro, in proporzione diretta alla competitività delle gare appunto di un dato anno. La soluzione è dunque semplice: dobbiamo educare noi stessi per convincerci che è meglio essere in gara, anche se ostacolati per un poco, che non esserci affatto. Ammettiamolo, non era necessario distanziare le file dello schieramento per evitare incidenti lo scorso anno, e neppure due, né tre anni fa.

James Hunt

Motori e cambio tradiscono le CAPRI di HEZEMANS e LAUDA contro le BMW

Nel NORISRING di HITLER

STUCK vincitore stupito

NORISRING - Nella prima manche per vetture di oltre 2000 cc le grosse vetture, quelle cioè che si era andati a vedere, non hanno deluso dando un bellissimo spettacolo d'apertura.

Dalla posizione al palo Hezemans ha fatto una magnifica partenza, mentre Stuck precedeva la vettura di Lauda fino al secondo giro, quando Niki è passato avanti sicché era 1-2 per la Ford, con Stuck che arretrava leggermente. Le Capri andavano a tavoletta, mentre la BMW ufficiale se la prendeva abbastanza comoda, avendo avuto l'ordine di arrivare in fondo per potere disputare la finale. All'inizio Stuck è stato tallonato da Stommelen, Muller e Heyer che procedevano muso contro coda, mentre Schenken era più indietro inseguito da Bell, poi da Fitzpatrick, Haldi e Stenzel. Dopo che la vettura di Stenzel ha cominciato ad essere poco maneggevole (i pneumatici diventavano molli) «Fitz» e Haldi si sono sferrati un vero duello che è durato per tutta la gara, duello che alla conclusione ha lasciato le vetture un poco malconce.

In testa le Ford facevano bella figura con Lauda che passava avanti dopo otto giri, mentre Stuck si difendeva dagli attacchi delle Carrera, staccato di qualche secondo da Hezemans. Bell si avvicinava a Schenken, ma è poi dovuto andare al box con l'abitacolo pieno di fumo per surriscaldamento; era mezzo soffocato, ma poi è stato rimandato in pista per finire, anche se lentamente e qualificarsi per la finale. Schenken ha avuto guai con la frizione dopo venticinque giri.

Tutto è andato storto in modo drammatico proprio a dieci giri dalla fine, Hezemans ha cominciato ad arretrare e Stuck ha preso a girare sempre più forte, segnando il giro più veloce con un fantastico 56'6. Hezemans ha udito un rumore sordo e ha rallentato per garantirsi di finire, e così Stuck è passato avanti sfrecciando. Ancora più improvvisamente Lauda ha rallentato, impossibilitato a selezionare le marce tanto che a un certo momento è rimasto «incastrato» in quarta. Il più stupito di tutti era Stuck, quando ha tagliato il traguardo per primo.

Anche la seconda manche, per vetture sotto i 2000 cc, prometteva bene ma lo spettacolo è stato assai inferiore a quello offerto dalle «sorelle maggiori».

Pochi duelli e in complesso le vetture non avevano potenza sufficiente per brillare su quel circuito. Glemser è scattato, dalla posizione al palo, e non è mai più stato raggiunto, mentre Ludwig ha conservato la seconda posizione per parecchi dei giri iniziali e Hennige ha occupato il terzo posto per un po' dopo una manovra molto azzardata alla prima chicane. Obermoser aveva rallentato, appunto in questa chicane, per evitare un incidente e ora stava dietro a May, però ben presto, cioè all'undicesimo giro, si è portato in seconda posizione. Anche Kelleners aveva superato i gruppi e per molti giri è stato terzo ma poi ha dovuto abbandonare con la ruota posteriore di sinistra mezza staccata.

I venti piloti più veloci, qualificatisi per la finale, erano Stuck, Hezemans, Muller, Lauda, Heyer, Stommelen, Fitzpatrick, Haldi, Bertrams, Glemser, Keller, Muller, Leder, Odenthal, Betzler, Hegels, Schommers, Bell, Ludwig e Schenken. Per questa finale entrambe le Capri avevano nuove scatole del cambio e anche nuovo asse posteriore.

Il via è stato piuttosto «pulito», ma Lauda non ha tergiversato e ha schiacciato il pedale un poco in anticipo per fare una partenza sensazionale. Anche Hezemans, però, aveva fatto una buona partenza ed è riuscito a precedere Stuck alla prima chicane, mentre Niki era terzo, dopo essere partito abbastanza indietro nello schieramento. Dopo un giro era di nuovo 1-2 per la Ford e forse Neerpasch aveva avuto ragione, ritenendo che i coupé avrebbero avuto vita dura. C'era però ancora molta strada da coprire. Alle

NORISRING - L'annuale 200 miglia di Norimberga, disputata sullo stretto circuito di km 2,3, un tempo storico stadio di Hitler, quest'anno era riservata alle vetture dei gruppi da 1 a 4, mentre in passato era per le sport e l'anno scorso per la F. 2.

Mancava soltanto la Camaro per Gardner, che comunque avrebbe avuto serie noie di frenaggio su quel circuito. Infatti la chiave della gara erano proprio i freni e alcuni interessanti sviluppi erano stati fatti proprio per questa competizione. C'era anche un gruppo di due litri di primo piano, per una manche separata di 65 giri, e il concetto consisteva nel fare disputare manches per vetture fino a due litri e oltre, valevoli per il campionato tedesco. Le più veloci avrebbero poi disputato la finale di 74 giri.

Il sabato ci sono state due sessioni di prove per ogni classe e dal furgone del Team Capri ufficiale, a riparo nell'erbosio parco macchine, sono state estratte due vetture ufficiali per Hezemans e Lauda, mentre per Stuck e Bell c'erano due coupés BMW CSL ufficiali. La squadra di Carrera di Loos, assistita dalla Casa, disponeva di tre RSR per Stommelen, Schenken e Muller, mentre il super rivale Kremer aveva pure tre vetture analoghe per Heyer, Fitzpatrick e Keller. Walltraud Odenthal era compagno di Schuppan, su Capri RS 2600 più vecchie. Schuppan pilotava per la prima volta una turismo.

Al Norisring il maggior problema sta nei freni perché la pista è praticamente formata da due forcelle che uniscono i rettilinei principali, più una «S» che dà un extra pizzico di sapore, in fondo al rettilineo. Per circa 20'' in ogni giro di 1' i freni non ricevono raffreddamento d'aria, ma su questo punto la Ford aveva un asso nella manica avendo messo a punto un sistema di raffreddamento che iniettava acqua nei condotti fra i dischi anteriori. Le BMW ufficiali avevano di nuovo il sistema Teldix anti-grippaggio e utilizzavano un piccolo ventilatore elettrico per fare affluire aria sui dischi; con tutto ciò, erano comunque avvantaggiate le Ford.

Agli inizi delle prove Stuck pareva padrone della situazione però, dopo che aveva segnato il miglior tempo, è andato in pista Hezemans che ha conquistato la posizione al palo per la Ford in 57'4, senza faticare, mentre Lauda che aveva pensato di fare meglio nella sessione del pomeriggio ha avuto un guasto a una valvola dopo cinque giri. Per l'ultima sessione non ufficiale la valvola è stata sostituita al termine della giornata e Lauda ha segnato un veloce 56'9. Prima Stuck aveva segnato lo stesso tempo, ma Neerpasch non si aspettava realmente di arrivare in finale coi coupé più pesanti, che dopo una quindicina di giri accusavano già noie ai freni. Le Carrera invece avevano buone probabilità perché i loro freni, derivati da quelli della 917, e i motori posteriori rendevano le vetture molto più stabili in curva.

I coupés ufficiali non erano stati modificati dopo la 6 Ore del Nurburgring ed entrambi i motori erano gli stessi; Bell si metteva al volante per la prima volta dopo tre mesi quindi doveva riabituarsi alla vettura e al sistema Teldix, sicché ha segnato soltanto 59''. La vettura di Stuck era quella con cui Peterson ebbe l'incidente a Knutsdorp, ricostruita però con lo stesso motore. La Carrera Toblerone di Haldi era alla pari con la vettura di Bell, mentre davanti a Schenken Heyer è stato il più veloce con la Carrera di Kremer. Schuppan ha coperto soltanto cinque giri al mattino, prima che si rompesse il cambio.

Nella divisione due litri le 2002 si trovavano a lottare con le più leggere Escort e Glemser ha facilmente avuto la meglio di Ludwig in 59'8. Per la gara il team è passato ai Firestone e Glemser aveva ruote di 15 pollici, contro i soliti 13 di Ludwig. Krebs pilotava la seconda vettura, mentre Hennige aveva la sua macchina privata però assistita dalla Casa. Una minaccia per le Escort era il leader del campionato tedesco, Obermoser, con la velocissima GS BMW 2002; ha segnato 1'1''. Kelleners aveva un mucchio di guai e il cambio si è rotto dopo cinque giri. E' stato sostituito, ma si è rotto di nuovo nel pomeriggio.

Paul Thompson

spalle di Stuck la lotta era capeggiata da Muller, seguito da Heyer, Fitzpatrick, Stommelen e Haldi; dopo un varco venivano Glemser, Keller e Ludwig. Di nuovo le Ford sono andate avanti senza fatica e si sarebbe detto che Stuck questa volta si trovasse in situazione difficile, poi il dramma per la Ford. Lauda rallentava ed è andato al box, sempre per noie al cambio. Ha perso alcuni giri prima di tornare in pista e, dopo avere coperto mezza tornata, si è fermato in circuito senza marce. Adesso, dunque, Hezemans era staccato soltanto di 8'' da Stuck. Aveva intenzione di portare il vantaggio a 10'', ma poco dopo ha cominciato a rallentare in modo drammatico. Oppure era Stuck che lo raggiungeva? No, Stuck non poteva andare più forte e Hezemans fissava le lancette che tradivano il surriscaldamento. I tempi fra i due calavano a ogni giro e il vantaggio da 8'' si è ridotto piano piano a 1'' fra il ventesimo e il trentacinquesimo giro. Al trentottesimo Hezemans si è precipitato al box gesticolando per indicare il cofano: surriscaldamento. I meccanici hanno trovato soltanto vapore e l'hanno rispedito in pista al nono posto, ritardato di un giro. Non è servito, il motore non reggeva più.

Stuck è dunque rimasto con un comodo vantaggio su Muller e il distacco non è mutato per molti giri, finché verso la fine Hans ha potuto prendersela più comoda. A tre giri dalla fine Muller è stato costretto a cedere la seconda posizione (pneumatico che si sgonfiava) a Heyer che non è mai stato spettacolare ma si è mantenuto sempre davanti alle vetture di Loos. Anche se il pneumatico di Muller si sgonfiava sempre più, il pilota è rimasto abbarbicato al terzo posto.

Paul Thompson

XXV CORSA DELL'ETNA - Gara nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Pergusa, 15 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Marco Agosta (Autobianchi A.112) 23'02''9, media 124,2 kmh; 2. «Anthony» (Autobianchi A.112) 23'44''.
Giro più veloce: il 3. di Agosta in 2'13''8, media 130,359 kmh.

Classe 1150: 1. «Chio Quadri» (Fiat 128C) 22'41''9, media 128,099 kmh; 2. Merttli (Fiat 128C) 22'55''; 3. Vasta (Fiat 128C) 23'02''2; 4. Surace (Fiat 128C) a 1 giro; 5. Di Benedetto (Fiat 128C) a 5 giri.

Giro più veloce: il 4. di «Chio Quadri» in 2'12'', media 132,135 kmh.

Classe 1300: 1. Nicola Li Vigni (Fiat 128C) 21'43'', media 133,860 kmh; 2. Virzi (Simca Rally) 21'44''6; 3. Picciurro (Simca Rally 2) 22'20''; 4. Gillitti (Simca Rally 2) 22'35''; 5. Salamone (Fiat 128) 23'34''1; 6. Cieli (Simca Rally 2) 24'01''2; 7. «Scorpione» (Simca Rally 2) 25'53''7; 8. Borghini (Fiat 128C) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5. di Livigni in 2'08''3, media 135,946 kmh.

Classe 1600: 1. Romeo Muccio (A.R. GT) 21'42''3, media 133,932 kmh; 2. Mascari (Fiat 124C) 23'56''7.

Giro più veloce: il 6. di Muccio in 2'08''3, media 135,947 kmh.

Classe 2000: 1. «King» (Ford Mexico) 22'03''4, media 131,797 kmh; 2. Doria (A.R. GTV) 22'35''1.

Giro più veloce: il 10. di Doria in 2'10''1, media 134,063 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. «Doppio Rum» (Fiat 500) 22'13'', media 117,763 kmh; 2. Morabito (Fiat 500) 22'13''7; 3. Lombardo (Fiat 500) 22'14''5; 4. Fortuna (Fiat 500) 22'16''6; 5. Rauricella (Fiat 500) 22'28''6; 6. Denaro (Fiat 500) 22'40''7; 7. Artimagnella (Fiat 500) a 2 giri; 8. «Tornado» (Fiat 500) a 2 giri; 9. Cavallaro (Fiat 500) a 5 giri.

Giro più veloce: il 3. di Fortuna in 2'23''8, media 121,293 kmh.

Classe 850: 1. Giuseppe Bozzanca (Fiat Abarth 850TC) 21'53''8, media 132,760 kmh; 2. Villa (Fiat Abarth 850TC) 21'53''9; 3. «Alfred» (Fiat Abarth 850TC) a 1 giro; 4. Constanino (Fiat Abarth 850TC) a 1 giro; 5. Sanguedolce (Fiat Abarth 850TC) a 1 giro; 6. Sapienza (Fiat Abarth 850TC) a 1 giro; 7. Russo (Fiat Abarth 850TC) a 5 giri.

Giro più veloce: il 7. di Bozzanca in 2'08'', media 135,419 kmh.

Classe 600: 1. «Enrico VIII» (Fiat Giannini) 23'05''5, media 123,889 kmh; 2. La Pera (Fiat Abarth) 23'06''2; 3. Bucolo (Fiat Abarth) a 1 giro; 4. Alduina (Fiat Giannini) a 2 giri; 5. «Jumbo» (Fiat Abarth) a 3 giri; 6. Cancellieri (Fiat Abarth) a 3 giri; 7. Cappello (Fiat Abarth) a 3 giri; 8. Scandurra (Fiat Abarth) a 4 giri; 9. Magri (Fiat Abarth) a 4 giri; 10. Morale (Fiat Abarth) a 6 giri; 11. Puglisi (Fiat Abarth) a 6 giri.

Giro più veloce: il 9. di «Enrico VIII» in 2'13''4, media 130,750 kmh.

Classe 700: 1. Pasquale Marchese (Fiat Abarth 695) 23'00''5, media 126,345 kmh; 2. Saia (Fiat Abarth 695) 23'00''9; 3. Assaquali (Fiat Abarth 695) 24'42''4; 4. Di Salvo (Fiat Abarth 695) a 1 giro; 5. Peditto (Fiat Abarth 695) a 4 giri; 6. «Di Ruso» (Fiat Abarth 695) a 8 giri; 7. Musumeci (Fiat Abarth 695) a 9 giri; 8. Papalia (Fiat Abarth 695) a 9 giri; 9. Leone (Fiat Abarth 695) a 9 giri.

Giro più veloce: il 9. di Saia in 2'14''2, media 129,970 kmh.

Classe 1000: 1. Sebastiano Pignata (Fiat Abarth 1000) 22'47''8, media 127,519 kmh; 2. Raffa (Fiat Abarth 1000) 23'06''5; 3. Di Peri (Fiat Abarth 1000) 23'41''4; 4. Ingo (Fiat Abarth 1000) 24'07''8.

Giro più veloce: il 10. di Pignata in 2'12''7, media 131,439 kmh.

Classe 1150: 1. Francesco Privitera (Fiat Giannini 128) 30'35''3, media 133,051 kmh; 2. Surace (Fiat 128) 30'36''8; 3. «Seven» (Fiat Giannini) a 2 giri; 4. Blaudino (Fiat 128C) a 3 giri; 5. Russo (Fiat 128C) a 3 giri.

Giro più veloce: il 10. di Privitera in 2'07''1, media 137,230 kmh.

Classe 1300: 1. Filippo Bonaccorsi (A.R. GTA 1300) 29'43''7, media 146,678 kmh; 2. Mannino (A.R. GTA 1300) 31'08''7; 3. Scuderi (A.R. GTA 1300) a 6 giri.

Giro più veloce: il 12. di Bonaccorsi in 1'54''5, media 152,332 kmh.

Siamo costretti a rinunciare alla pubblicazione delle classifiche delle classi 1600, 2000 e 3000 del gr. 2 e delle classifiche dei gr. 3 e 4. Questa la Classifica Assoluta:

1. «King» (Alpine Renault 1600) 27'42''8, media 157,343 kmh; 2. Vito Coco (A.R. GTA 1600) 28'44''7; 3. Castiglia (A.R. GTA) 28'59''5; 4. Bonaccorsi (A.R. GTA) 29'43''7; 5. Vasta (Alpine Renault 1600) 30'59''1; 6. Castroflorio (A.R. GTA 1600) 31'27''9.

200 MIGLIA DI NORIMBERGA - gara di velocità in circuito per vetture dei gruppi 1-4 - Norisring, 15 settembre 1974

LE CLASSIFICHE

Prima manche - 65 giri

1. Stuck (BMW) 1.03'03''7, media kmh 142,24; 2. Hezemans (Capri) 1.03'19''3; 3. Muller (Carrera) 1.03'24''6; 4. Heyer (Carrera) 1.03'34''7; 5. Stommelen (Carrera) 1.03'35''1; 6. Lauda (Capri) 1.03'43''7; 7. Fitzpatrick (Carrera) 64 giri; 8. Haldi (Carrera) 64 giri; 9. Bertrams (Carrera) 63 giri; 10. Keller (Carrera) 62 giri. **Giro più veloce:** Stuck 56''6 media kmh 147,06 nuovo record.

Seconda manche - 65 giri

1. Glemser (Escort) 1.05'31''2 media kmh 142,24; 2. Obermoser 1.05'33''8; 3. Becker 63 giri; 4. Betzler 62 giri; 5. Laub 61 giri; 6. Hegels 60 giri. **Giro più veloce:** Obermoser 59''6, media 139,61 kmh (nuovo record).
Finale - 74 giri - Valevole Trofeo Norisring
1. Stuck 1.1'38''4, media 142,52 kmh; 2. Heyer 1.11'38''4; 3. Muller 1.11'52''9; 4. Schenken 1.12'17''8; 5. Fitzpatrick 1.12'21''5; 6. Stommelen 1.12'23''2; 7. Ludwig 73 giri; 8. Keller 72 giri; 9. Bertrams 71 giri; 10. Glemser 71 giri. **Giro più veloce:** Stuck e Lauda 57'', media kmh 145,26.

● Notizie varie nel campo vetture e piloti: recentemente tanto Dave Walker che Brian McGuire hanno provato la Maki F. 1, confermato che Stommelen piloterà la seconda EMBASSY nel GP del Canada e una GULF sport molto modificata è stata provata in previsione della BRITISH AIRWAYS 1000. Le iscrizioni per questa gara sono numericamente soddisfacenti: 50 vetture per 26 posti nello schieramento.

Ricca di colpi di scena la COPPA ETNA Primo assoluto di KING

FERRARIO nel quasi rally di Valtellina

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ENNA - L'autodromo di Pergusa quest'anno ha avuto una ricca stagione: una gara prestigiosa «La Coppa Florio» ed ha chiuso con un'altra corsa legata al fascino degli anni passati, la «Etna» (che fin dallo scorso anno ha ospitato) che nella sua 25. edizione ha consacrato vincitore assoluto un giovane pilota ragusano: «King», su Alpine 1600. Mai però nel corso di questa stagione di gare si era assistito a tanti colpi di scena, a tanti improvvisi capovolgimenti, anche se questi capovolgimenti rientrano nella logica delle gare automobilistiche.

Nel 1. raggruppamento sono state le vetture del gruppo 1 che sono state insieme in pista: l'Alfa di Muccio e la Simca di Virzi aprivano lo schieramento di partenza e chiaramente erano le macchine che si sarebbero date battaglia. Muccio ha operato un forte allungo alla via e non è stato più ripreso mentre le schermaglie tra Virzi e Li Vigni hanno visto alla fine il secondo superare il primo.

Nel raggruppamento successivo vi sono però i primi colpi di scena. Qui Villa con la sua macchina non avrebbe dovuto avere avversari da impensierirlo se non guardarsi da Bozzanca e Di Franco. Ma il secondo rompeva per cui restava il pilota con la ex macchina di Merzario (già di Cangemi) il quale si avvicinava disperatamente negli ultimi giri (in tutto 10) e Villa fino ad agganciarlo al 9. ed a incollargli dietro nel corso del 10. nel quale riusciva a superarlo proprio all'uscita della seconda chicane e a tagliare per primo il traguardo.

Protagoniste del 5. raggruppamento erano le 600 del Gr. 2: qui la La Pera è «Enrico VIII».

Per forza di cose dovevano darsi battaglia, ed infatti il primo a distanziarsi è stato proprio il catanese che al 3. giro ha già un vantaggio di 18", mentre il messinese è attardato per una partenza lenta, ma già comincia a farsi sotto. Fin dal 4. giro, La Pera opera i primi doppiaggi mentre «Enrico VIII» supera Scandurra e si mette alla rincorsa di La Pera. Al 7 giro pare che per il pilota sia finita in quanto il suo motore comincia a «fumare» olio, ma lo stesso non si dà per vinto e continua a «tirare» come un dannato fino a portare al 9. passaggio il suo distacco a 2"4. «Enrico VIII» ce la fa a prendere in castagna l'avversario, giocando terribilmente di scia, fino a passare davanti

nel corso dell'ultima chicane e a soffiare di prepotenza così la corsa a La Pera.

Nel 4. raggruppamento i due nomi di punta sono Famoso (1000 Abarth) e Papalia (695) che avrebbero dovuto fare il vuoto nelle rispettive classi, ma anche qui grosse sorprese. Famoso nell'imboccare la prima chicane perde la ruota anteriore destra dal mozzo e «vola» sul guard-rail senza riportare però danni personali, mentre a Papalia si stacca il filo della batteria ed anche per lui la corsa è finita. Li rimpiazzano Pignata e D'Urso, ma anche il secondo esce di scena, come poi Ferlito, per cui Pignata conclude tranquillamente la sua corsa mentre Marchese vince la 700. Il raggruppamento successivo, l'ultimo della mattinata, vede un Filippo Bonaccorsi scatenato, senza rivali, inanellare giri su giri con l'intenzione di fare il tempo, cosa che gli succede e che lo porta al 4. posto nell'assoluto. Anche Bonaccorsi comunque genera suspense arrivando al traguardo a motore spento, essendosi rotta la cinghia del ventilatore, con problemi quindi di surriscaldamento.

Nei raggruppamenti successivi Costroflorio opera una spettacolare rimonta, ai danni di Sidoti, e vince questo raggruppamento. Nel 7. il solito Matteo Vasta ha dato spettacolo di bravura con la sua Alpine, regolando Virgilio con la Porsche, Accardi con la 124 e De Vivo con la Beta coupé.

Nell'ultimo «King» con l'Alpine, senza avversari in grado di impensierirlo, escludendo però il sempre forte Vito Coco con la sua GTA contro il quale ha lottato chiaramente per l'assoluto, e ce l'ha fatta, è il primo assoluto della sua promettente carriera sportiva.

Nuccio Marino

● Si correrà a Pergusa la Coppa Nissena in programma per la prossima domenica a Caltanissetta? Ci sarebbero al momento molte probabilità, dopo il parere della Commissione provinciale di vigilanza per la disputa della gara nella sua naturale sede. Il presidente dell'ACI nisseno si sarebbe recato a Roma per cercare di smontare questa situazione; nel caso non si riuscisse a sbloccare nulla all'ultimo momento si sarebbe deciso di fare disputare ugualmente la gara trasferendola proprio nella pista ennese.

Alle spalle del big-esordienti AMBROGETTI sotto reclamo

MONTALDO il «SAVONESE»

SAVONA - Si è fatto notte intorno alla macchina di Ambrogetti, Gigli.

I due del Jolly Club, terzi nella classifica ufficiale del Rally Monti Savonesi e largamente primi nel gruppo tre con la Fulvia, hanno avuto la sorpresa di vedersi chiamati in verifica per un reclamo firmato da Paolo Mondino, «fulvista» col gruppo quattro della Grifone-Erg classificatosi al 46. posto, che chiedeva fossero verificate le camme, l'anticipo e il rapporto di compressione, controlli parecchio laboriosi, tanto che dopo un quarto d'ora si è deciso di stilare una classifica sub giudice in attesa delle verifiche.

Un reclamo, fatto abbastanza insolito per il mondo rallistico, ha fatto piuttosto scalpore per le dichiarazioni che lo stesso faceva ai commissari durante le verifiche. «Ambrogetti è arrivato davanti a gente forte che aveva macchine molto competitive, e così mi sono voluto togliere la soddisfazione di vedere se è proprio un fenomeno oppure se il gr. 3 era irregolare», ha detto poi il reclamante.

Insomma un episodio abbastanza antipatico, in chiusura di una gara abbastanza divertente e serrata, in tutto tre prove speciali, su di un bello sterrato «vecchia maniera» caro agli organizzatori savonesi. Peccato che fosse stata soppressa nei giorni della vigilia una parte particolarmente interessante del tracciato, un taglio che ha fatto precipitare il chilometraggio delle «speciali» a poco meno di 17 chilometri, abbondantemente sotto il limite minimo di 30 fissato dalla OSAI per i Rally Nazionali valevoli per i trofei di zona.

La classifica finale non fa che confermare quella che è la legge di questo tipo

di gare: vince chi non faglia errori. E di fatto Montaldo, con Pozzi sulla Fulvia iniezione, di errori non ne hanno fatti. La prima «speciale» ha messo KO Sciasia-Bullani per la rottura del cambio, Gerbino per una foratura, ed ha messo alle corde Brambilla-Avenoso per guai alla pompa della benzina. I due cuneesi hanno registrato un buon tempo con 9" di vantaggio nei confronti di Billia-Catullo su Fulvia e soprattutto con 1" nei confronti di Cambiaghi-Bertozzi con la Porsche, per il pronostico pre-gara i maggiori favoriti dopo il forfait di Pittoni.

Nella seconda «speciale» hanno limitato i danni nei confronti del più noto esponente del «Clan dei Cambiaghi» concedendogli 21" di vantaggio. Abbastanza bene sono andati Biasuzzi-Gasparoli e Massimo Cambiaghi-Liprandi (entrambi con la Fulvia) divisi all'arrivo soltanto a un secondo. Cose buone hanno fatto con le Fulvia gr. 3 Del Prete-Rosenda e Galatini-Ghiglia, anche questi ultimi coinvolti alla fine del reclamo contro Ambrogetti, poiché per una verifica comparativa è stata la loro macchina ad essere smontata assieme a quella del milanese (e sono state le uniche vetture ad andare in verifica post-gara).

Complessivamente onorevole la gara di Barbero-Guizzardi e Tabaton-Vacchetto partecipati (anche a riprova che il tracciato era del tipo «c'era una volta») dell'en plein complessivo della Lancia presente con nove Fulvia nei primi dieci posti della classifica. Forti davvero sono andati Boeri-Rebaudo, che hanno vinto il gr. 1 con l'immane Ascona. Fin tanto che Mondino-Costamagna non hanno avuto

noie, hanno pareggiato il conto con l'attuale leader di gruppo dei «nazionali» della zona piemontese, con una vittoria ciascuno nelle prime due prove speciali, ma con somma dei tempi a loro favore per otto secondi.

Nella terza, visto che Mondino per una foratura aveva perso circa quattro minuti franando molto indietro nella classifica, hanno tirato un po' il fiato come era logico facessero ottenendo comunque un tredicesimo tempo parziale che li ha portati all'indicesimo posto nell'assoluta, soltanto tre secondi alle spalle di Tabaton. Positivo infine il quattordicesimo posto di Ravinale-Poggio, due locali con la 128 Coupé gr. 2.

Guido Rancati

RALLY DEI MONTI SAVONESI - Gara nazionale valida per il TRN - Savona, 14-15 settembre 1974.

LA CLASSIFICA

1. Montaldo-Pozzi (Fulvia) 20'6"; 2. Cambiaghi-Bertoldi (Porsche) 21'11"; 3. Ambrogetti-Gigli (Fulvia) 21'27"; 4. Billia-Catullo (Fulvia) 21'28"; 5. Biasuzzi-Gasparoli (Fulvia) 21'32"; 6. Cambiaghi-Liprandi (Fulvia) 21'33"; 7. Del Prete-Rosenda (Fulvia) 21'48"; 8. Galatini-Ghiglia (Fulvia) 21'51"; 9. Barbero-Guizzardi (Fulvia) 22'62"; 10. Tabaton-Vacchetto (Fulvia) 22'26"; 11. Boeri-Rebaudo (Opel Ascona) 22'29"; 12. Scelti-Verdulli (Fulvia) 22'32"; 13. Barboni-Fornari (Fulvia) 22'42"; 14. Ravinale-Poggio (Fiat 128 coupé) 22'50"; 15. Dovero-Giusto (Opel Ascona) 22'51".

XX COPPA VALTELLINA - Gara nazionale di regolarità - Sondrio, 15 settembre 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Enrico Ferrario (Simca Rally 2) penalità 23,2; 2. Magatelli (Fulvia HF 1,6) 98,9; 3. Perego (A.R. GT 1,6) 118,2; 4. Imerito (Fulvia HF 1,6) 148,2; 5. Castelli (AlfaSud) 203,6; 6. Nava (Fiat 128 FS) 227,7; 7. Mottini (Opel Kadett) 254,7; 8. Gherardi (Fulvia Coupé) 300,7; 9. Abbiati (Simca Rally 2) 329,1; 10. Nosenzo (Fiat 128 Coupé) 339,6; 11. Varisto (Fiat 124) 757,3; 12. Barbero (Lancia Fulvia 1,3) 787,9; 13. Oberti (Fulvia HF 1,6) 834,3; 14. Pugno (Fulvia HF 1,6) 837,2; 15. Catania (Renault R12) 950,7.

Zanoni e Ferrari: stock-spettacolo a Empoli

EMPOLI - Quinta prova, nel breve circuito di Empoli, del Trofeo FIScar di Stock-Cars, e nuovo successo spettacolare e di pubblico per questo nuovo sport che di domenica in domenica raccoglie sempre più appassionati. Sempre nuovi nomi e nuove vetture in campo, tanto che si prevede, per domenica 22 settembre (ore 15,30) la partecipazione di almeno una quarantina di stock e superstock.

Stock Car - Empoli, 15 settembre 1974

Finale: 1. Paolo Zanoni; 2. Dimitrio; 3. Degli Innocenti; 4. Occupati; 5. Borri; 6. Buccelli.

Finale Superstock: 1. Gian Franco Ferrari; 2. Ciriello; 3. Breviglieri; 4. Fregni; 5. Fangareggi; 6. Bertacca.

Carlo Burlando

Il calendario nazionale d'autunno

ROMA - Una rapida messa a fuoco del calendario nazionale di velocità riserva inevitabilmente delle sorprese poco piacevoli a causa del numero sempre più grande di gare annullate o rinviate ad una data da destinarsi che non verrà mai destinata.

Il **CAMPIONATO ITALIANO GR. 2** tornerà in pista a **VALLELUNGA** Coppa Autodromo: in origine era in calendario il 22 ma in quella data c'era la pesante concomitanza di Roma-Lazio) il 29 **SETTEMBRE** con le classi 1300, 1600, 2000 e 3000. Nello stesso giorno si disputerà una gara di **CAMPIONATO ITALIANO GR. 4** (tutte le classi), la sesta prova del Trofeo per la F. 850 ed infine una gara del girone finale della F. Italia. Quest'ultima gara era in calendario il 13-10 ma è stata anticipata per alleggerire la giornata che verterà sul campionato europeo di F. sponsor Agip e Marlboro) oltre che sulla sesta prova del campionato italiano Gr. 5.

Il campionato del Gr. 2 vivrà la giornata clou alla classica **COPPA CARRI** (Monza, 6 ottobre) ma Remo Cattini ha assicurato che la gara già prevista al **MUGELLO** il 29-9 verrà disputata il 27-10 (**COPPA D'AUTUNNO**). Nello stesso giorno però sono in programma due gare per i campionati dei gruppi 4 e 5 e con le giornate ormai piuttosto corte diventa problematico accontentare tutti. Speriamo che lo si possa fare, magari riunendo le GT con le sport.

Nessuno lo vieta, ed il **MUGELLO** non ha problemi di capienza. In ogni caso gli organizzatori dell'autodromo toscano per quella data avranno già una bella esperienza di giornate campali, visto che per il 6 **OTTOBRE** resta confermata la finale del **CHALLENGE FISA** (sette ore di gare!) assieme alla F. 3 ed alla F. Italia.

Purtroppo però anche sfogliando e risfogliando l'Annuario CSAI ed il Notiziario 7-8 non spuntano fuori altre gare che possano salvare la regolarità dei campionati. Il **TROFEO** della F. 850 rischia di concludersi dopo solo sei gare (pur se resta la speranza di una settima prova a Magione) e con appena una gara in più (nella migliore delle ipotesi) chiuderebbe i battenti il **GR. 2**. **SETTE** gare anche per il campionato sport, che però ha fatto correre troppo poco le cilindrature minori, mentre leggermente più rosea la situazione per il **GR. 4** che dovrebbe chiudersi con **OTTO GARE. GIRO D'ITALIA** compreso.

Resta attaccata ad un filo invece la speranza di vedere una gara per il Gr. 2, ancora non programmata. L'idea è partita dalla CSAI che ha proposto alla scuderia **PILOTI ROMANI** ed alla **CARPINE-RUFFO** di accollarsi l'onere di fare scendere in pista cinque classi a testa, rispettivamente a **VALLELUNGA** ed a **MAGIONE**. Ancora non si è rinunciato del tutto ma la scuderia romana ha fatto capire chiaramente che il contributo promesso non coprirebbe le spese.

La **GR. PILOTI ROMANI** invece ha ormai definito il regolamento della 2 ORE per i **GRUPPI 2, 4 E 5** (separatamente) che verrà disputata il primo novembre e che si annuncia piuttosto interessante.

d. b.

Anche l'Innocenti - Leyland debutta nei rallies

DOLOMITE 16 valvole a SAN REMO

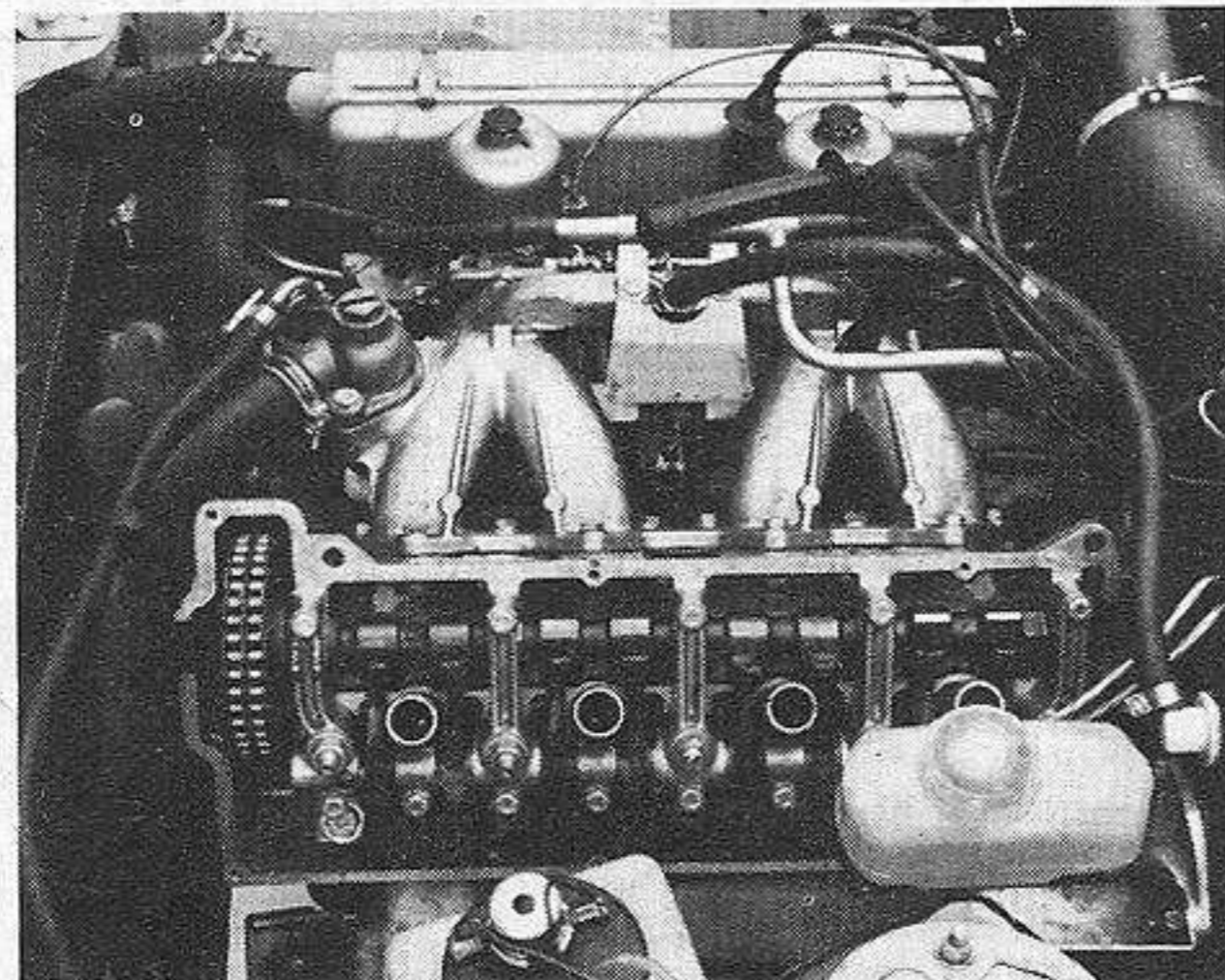
MILANO - Ancora un debutto nei rallies. Dopo quello (rinnovato) dell'Alfa Romeo a San Martino di Castrozza (al prossimo Sanremo ci sarà quello dell'Innocenti. La Casa di Lambrate ha finalmente deciso il grande passo: la prova italiana del Mondiale Rallies farà correre l'attesa Triumph Dolomite opportunamente « lavorata » da Claudio Maglioli. A pilotarla sarà proprio uno dei condut-

tori di punta del bravo preparatore piemontese, **GIANNI BESOZZI**.

Ancora da decidere invece quale versione della berlina quattro porte « made in England » sarà schierata al via, se quella « gruppo uno » già collaudata con alterna fortuna quest'anno dalla casa madre con Culchet o quella « gruppo due », anche se quest'ultima soluzione sembra quella più probabile. Di fatto entrambe le mac-

chine sono pronte nell'officina biellese ed entrambe avrebbero potuto essere al « Sanremo ».

In questo senso, a scombinare un po' i piani del nuovo team, è stato proprio il rientro dell'Alfa che lo ha privato di Ormezzano, precedentemente indicato come il « numero uno » dei candidati alla guida della **DOLOMITE**. La squadra a due macchine è comunque soltanto rinviata



Già dal mese di luglio Claudio Maglioli stava lavorando sul Triumph Dolomite sprint, la berlina inglese della Leyland che è stata omologata in gr. 1 con il motore 16 valvole



ROMA non più città di partenza

Così MONTECARLO '75

MONTECARLO - Ritorna il Rally di Montecarlo, con l'edizione numero 43, dopo la sospensione dello scorso anno. Il 43. **RALLY DI MONTECARLO**, valevole per il campionato del mondo, sarà aperto alle vetture costruite posteriormente al 31 dicembre 1970 omologate prima della gara e rispondenti ai regolamenti dell'Allegato J del codice sportivo internazionale per i seguenti gruppi:

- Gruppo 1 - turismo di serie (5000 esemplari)
- Gruppo 2 - turismo speciale (1000)
- Gruppo 3 - GT di serie (1000)
- Gruppo 4 - GT speciali (500)

Tre classi di cilindrata per i gruppi 1 e 2: fino a 1300 cc, da 1300 a 2000 cc, oltre 2000 cc. Due le classi per i gruppi 3 e 4: fino a 1600 cc e oltre 1600 cc.

Come sempre la gara prevederà il percorso di concentramento (300 vetture al massimo), il percorso comune (180 vetture al massimo) e il percorso supplementare ove saranno ammessi soltanto i primi 60 equipaggi. Nella fase finale del percorso di concentramento ci sarà un tratto « di selezione » che consentirà di scegliere le 180 vetture ammesse al percorso comune.

La partenza (giovedì 16 gennaio 1975) avverrà per la prima volta da Agadir (Marocco), poi da Atene, da Montecarlo, da Stoccolma, da Aberdeen (Scozia) e da Varsavia e tutti gli itinerari si raggrupperanno a Gap, nelle Hautes Alpes, il sabato mattina del 18 gennaio. Solo 6 città di partenza, quindi, con esclusione di Roma, Oslo e Parigi.

Da Gap i concorrenti partiranno lo stesso giorno alle 23,30 per coprire il percorso di selezione di sette tappe, da Gap a Monaco, con quattro prove a media speciale cronometrata, che sono le seguenti:

Gap-Romette (km 29); Jabron-Chateavieux (km 11); Perinaldo-Passo Ghimegna (km 29); Molini di Triora-Bivio Buggio (km 22). Grossa novità, quindi, due prove del Rally di San Remo.

I concorrenti arriveranno nel Principato di Monaco la domenica 19 gennaio alle 10,15 circa. Il lunedì 20, a partire dalle 22, i 180 concorrenti ammessi alla seconda parte della gara partiranno per coprire il percorso comune « Monaco-Vals-Les-Bains-Monaco » di circa km 1561, con nove prove a media speciale cronometrata. Dopo essere tornati a Monaco il 22, fra le 10,30 e le 13,30 circa, nella notte dal giovedì 23 al venerdì 24 i 60 primi classificati disputeranno una « ronde » su un circuito di montagna di km 779 nelle Alpi Marittime. Ci saranno nove prove a media speciale cronometrata: Col de la Madone-Col de Banquettes-Col de Braus (km 25) da disputare una volta, la spettacolare prova di Le Moulinet-Col de Turini-La Bollène (km 24) da disputare tre volte e Peille-Col de Banquettes-Col de Braus (km 21) da disputare due volte.

ed esistono trattative per un secondo pilota. Della macchina logicamente non se ne sa troppo più di quanto dicano le caratteristiche generali del modello di serie: se ne potrà sapere di più nella prossima settimana quando lo stesso Besozzi inizierà le prove.

Prove, che ormai, sono in molti ad effettuare. Lo hanno fatto (fino a metà della scorsa settimana) gli uomini **FIAT**: Alen, Pinto, Bacchelli, Barbasio e Verini, quest'ultimo in compagnia di Gigli, prestatogli temporaneamente da Ambrogetti, in sostituzione del militare Macaluso. Lo faranno nei prossimi giorni Paganelli e Bisulli che completeranno la squadra di ben 7 Fiat Abarth 1850.

Una puntata in riviera l'hanno fatta anche Blomquist ed Eklund con due « muletti » **SAAB** che hanno provato molto intensamente prima di tornare in Svezia dove verrà decisa la loro partecipazione.

A tre settimane dal via il campo degli iscritti prende consistenza. La **LANCIA** ha affiancato, ai già annunciati Ballestrieri e Mehta anche Munari e Lampinen, contattato in extremis per sostituire l'indisponibile Pregliasco sulla rinnovata Beta coupè gruppo quattro. A sua volta la **FORD** ha iscritto (con l'appoggio della squadra Kleber) una Escort RS gr. 2 per James Rae e Liddon. Sicura anche la presenza dell'**ALFA** che, tramite il Jolly, ha iscritto le macchine e gli equipaggi di San Martino, e quello di Trucco che riavrà la « Simca Rallye 2 » curata da Maglioli per conto della Chrysler Italia.

Come lo scorso anno a Sanremo si vedrà l'interessantissimo confronto fra le **OPEL** « italiane » di Virgilio Conrero e quelle « francesi » di monsieur Vimont con i colori dell'Opel-BP-Irmscher gruppo 2 e sono del tutto saltate quelle di una macchina identica per un pilota italiano che avrebbe potuto essere Dall'Ava.

g. r.



In volo al S. Martino, la Porsche Carrera gruppo 3 dei tedeschi Rack-Kohler, detentori della Mitropa Cup per il '73 e quest'anno in testa al GT di serie

Anche la MITROPA a VERINI-MACALUSO?

Il prossimo fine settimana (dal 20 AL 22 SETTEMBRE) si correrà a Monaco il RALLY DELLA BAVIERA, quinta prova della Mitropa Cup. Quest'anno l'occasione si presenta estremamente favorevole per i nostri colori in quanto ci sono ottime possibilità di riportare in Italia il Trofeo e pareggiare così il conto con i conduttori tedeschi che nelle nove edizioni precedenti hanno primeggiato ben quattro volte contro le nostre tre (Cavallari-Salvay, Munari-Mannucci e Pinto-Macaluso) e le due degli equipaggi austriaci. Attualmente al comando si trovano VERINI e MACALUSO, il duo che proprio di recente (a San Martino di Castrozza) si è assicurato il titolo italiano dei rallies internazionali, ma il vantaggio che i piloti della Fiat hanno sui più diretti inseguitori è piuttosto esiguo e tale da accendere il massimo interesse per le due ultime restanti prove in calendario.

Classifica MITROPA dopo la 4. prova

1. Verini-Macaluso (Fiat Abarth 1800) p. 38 (2); 2. Pittoni (Porsche 911 S) p. 36 (3); 3. Rack-Kohler (Porsche Carrera) p. 35 (2) primi gr. 3; 4. Presotto-Peressinot (Opel Ascona) p. 20 (2) primi gr. 1; 5. Rohrl-Berger (Opel Ascona) p. 20 (1); Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth 1800) p. 20 (1); 7. Carlsson-Lars (Opel Ascona) p. 18 (1); Bisulli-Zanucoli (Fiat Abarth 1800) p. 18 (1); 9. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) p. 17 (1); 10. Andersson-Hertz (Toyota) p. 16 (1); Tauffer-Bonelli (Porsche Carrera) p. 16 (1).

Così i punti assegnati nella Mitropa

Per ogni manifestazione vengono redatte una classifica generale ed una per ciascun gruppo. Per ciascuna di queste vengono attribuiti i seguenti punti: 1. 10 punti, 2. 9 punti, 3. 8 punti, 4. 7 punti e così via sino al 10. 1 punto.

I conduttori che hanno preso la partenza fuori dalla propria nazione, aggiungeranno, purché in qualche modo classificati, 5 punti.

ALBO D'ORO

1965 Rhomberg-Frener, Austin Cooper
1966 Cavallari-Salvay, Alfa Romeo GTA
1967 Tusch-Sommerhuber, Renault R8 G.
1968 Gass-Frey Sackl, Porsche 911
1969 Wallrabenstein-Kohler, Sacl, BMW 2002
1970 Gass-Frey, Sackl, Porsche 911
1971 Munari-Mannucci, Lancia HFR
1972 Pinto-Macaluso, Fiat 124 Spider
1973 Rack-Kohler, Porsche Carrera RS

La Porsche di PITTONI è infatti staccata di soli due punti ed un punto più indietro ci sono i tedeschi RACK-KOHLER, vincitori dell'edizione scorsa e capolisti anche del G. 3. In classifica appaiono molto staccati BACCHELLI e SCABINI nonostante abbiano vinto le due prove italiane della Mitropa: la ragione è da ricercarsi nella non validità del risultato di Udine dove i due hanno vinto alla guida di una vettura G.5 non ammessa dal regolamento particolare della manifestazione. Verini e Macaluso appaiono comunque i favoriti per la vittoria finale sia per il valore intrinseco dei due piloti che per la possibilità negata a Pittoni che già può contare su tre piazzamenti e che in tutti i casi non potrebbe essere al via del Rally Semperit (rinviato lo scorso giugno) che si correrà a metà ottobre in concomitanza con il Giro d'Italia dove il pilota modenese parteciperà sponsorizzato dall'ANSA marmitta.

Il potenziale (per ora) successo dei nostri colori è poi completato dalla coppia Presotto-Peressinot che capeggia lo Challenge Mitropa del Turismo di serie e che con buone probabilità potrà affiancare anche questo successo al titolo nazionale (sempre del G.1) già matematicamente conquistato.

cav.

L'ARA PILOTI ha 2 anni

MODENA - Ricordiamo che la cerimonia in occasione del secondo anniversario della erezione del monumento ai Caduti dell'Automobilismo nel giardino della Casa Materna di Santa Caterina a Modena, si terrà venerdì 20 settembre alle ore 18. Don Sergio Mantovani, assistente spirituale dei piloti celebrerà la Messa a ricordo di tutti i Caduti. Hanno assicurato la loro presenza i componenti del Comitato per la erezione del monumento (opera dello scultore Marino Quartieri), costruttori, piloti, dirigenti di scuderie, il cinque volte campione del mondo Manuel Fangio e la mamma di Ignazio Giunti. Tutti gli appassionati sono invitati a partecipare.

Appendice al San MARTINO

(con STOCHINO che si «sfoga»)

Nuova formula con «finale» a 40

S. MARTINO DI CASTROZZA - Appena il tempo di archiviare l'11. edizione del rally, che ecco nuovamente in moto la macchina organizzativa. Dice l'avv. Luigi Stochino: «Già la sera della conclusione della gara il comitato turistico di S. Martino ha espresso tutta la sua soddisfazione per il rally '74, un'appendice stagionale che ha richiamato molta gente degli anni passati e che ha fatto registrare un notevole fatturato. E' una conferma di quanto lo sport può dare al turismo... Mi hanno rinnovato fiducia e disponibilità per la 12. edizione il presidente del comitato Renzo Orsingher, il presidente dell'azienda di soggiorno Luca Fichera e l'assessore al turismo della provincia di Trento Claudio Betta. Per il S. Martino '75 ho in mente una nuova formula che sto mettendo a punto sulla base anche dei suggerimenti dei piloti e delle indicazioni del G.P.R. Prova di campionato italiano la prima tappa di circa 600 km e seconda frazione di circa 500 km cui verranno ammessi soltanto i 30-40 equipaggi meglio classificati i quali si disputeranno la vittoria finale e i punti dell'europeo e della Mitropa Cup. Ciò per evitare chiusure prolungate di strade nell'ordine delle tre-quattro ore che in molti casi impediscono il rilascio di autorizzazioni per prove speciali tecnicamente più valide e più spettacolari. Le due tappe dovrebbero (al condizionale, per ora) svolgersi su percorsi diversi, con «speciali» più nervose sull'asfalto, alternate (possibilmente al 50%) con quelle su sterrato e addirittura con fondo misto. Un'anticipazione? E' possibile una p.s. che comprenda Valstagna e Lazzaretti e, in apertura di seconda tappa, la S. Martino-Passo Rolle! Gli sterrati: l'eterno e insolubile problema di un organizzatore. La loro disponibilità dipende dalla concessione dei nulla-osta da parte delle autorità amministrative (che tengono conto pure della sicurezza) e della richiesta di risarcimento-danni avanzate dagli enti locali per l'usura delle strade. Ecco perché quest'anno sono stato costretto a contenere il chilometraggio dello sterrato, abolendo la p.s. di Valstagna e accorciando quella di Lazzaretti. Colgo l'occasione per sottolineare la sensibilità dei sindaci dei Comuni di Forza (p.s. Lazzaretti) e di Arsié

(p.s. Valnevera), i quali mi hanno confermato l'adesione anche per il '75.

«A proposito degli sterrati vorrei precisare che la scritta "Audetto-Silecchia-Stochino avete rovinato il S. Martino" non si riferiva al forfait-Lancia, come si è voluto far intendere. La foto pubblicata da AUTOSPRINT non ha tenuto conto di un'altra scritta che chiarisce subito le idee: "Più sterrati, meno asfalto: abbasso gli ufficiali". Le parole contestatrici, verniciate poco prima della prova di Valstagna, volevano quindi stigmatizzare una presunta collusione (che respingo nella maniera più assoluta) tra me e i d.s. delle Case ufficiali sulla scelta dei percorsi! E' importante comunque che alla fine il risultato tecnico non sia stato falsato e che le preoccupazioni, per un rally non siano andate oltre una comprensibile responsabilità. Tutto liscio, dunque, anche merito dei ventimila avvisi, manifesti e dépliant che abbiamo distribuito, lungo i 1000 km della gara dolomitica, a residenti e villeggianti.

«Un'altra innovazione per il S. Martino '75: la scheda d'emergenza (da me istituita) che un navigatore consegna alla fine di una p.s. con le indicazioni relative ad un possibile incidente verificatosi lungo la stessa, sarà integrata da cartelli colorati col numero di gara che un equipaggio costretto al ritiro dovrà mostrare sul percorso. Per es.: giallo uscita di strada senza necessità di pronto soccorso; rosso, uscita di strada con necessità di pronto soccorso; verde, uscita di strada con necessità di assistenza meccanica; bianco, uscita di strada senza necessità di assistenza meccanica».

Fin qui l'avv. Stochino al quale è passata qualsiasi aspirazione di organizzazione «mondiale» in considerazione di quanto c'è da fare (e da solo) per un S. Martino... appena europeo.

l. c.

● Alle ore 18 del 14 settembre, nella Cappella dell'Istituto Gualandi in Giulianova, il nostro ADRIANO MANNOCCHIA si è unito in matrimonio con la gentilissima TERESA SCHIAVI. Dopo la cerimonia tutti gli amici si sono riuniti, per festeggiare gli sposi, al ristorante «Del Torrione» di proprietà dei genitori del pilota Cerulli. Alla nuova felice coppia gli auguri e i complimenti di AUTOSPRINT.

La CSI tiene ancora segreti molti particolari delle decisioni milanesi ma è già certa una nostra sconfitta

Via libera alle «silhouettes»

MILANO - La lunga attesa per conoscere le decisioni del bureau della CSI riunitosi a Milano nei giorni del G.P. d'Italia, in merito ai nuovi regolamenti tecnici e sportivi, soltanto in parte è stata compensata dai risultati. Le novità definitive sono ancora poche ed un comunicato stampa ridotto all'essenziale non ha permesso di saperne molto di più sulle norme del nuovo « annesso J ».

Senza l'altro la decisione più importante presa a Milano è stata quella di non accettare la proposta italiana tendente ad allungare nel tempo l'entrata in vigore del nuovo « annesso J ». Ormai è certo. Con il primo gennaio '76 verrà dato inizio al nuovo corso anche se verrà concessa una deroga per i rallies dove saranno ammesse alla partenza, fino a tutto il 1977, e nelle classi del futuro gr. 4, anche vetture rispondenti al vecchio regolamento dei gruppi 2 e 4. In ogni caso, per poter ammortizzare senza danno il materiale esistente, non verrà concessa alcuna omologazione oltre il 31-12-1975.

Ormai definitivamente approvata anche la diabolissima norma secondo la quale le macchine dei gruppi 4 e 5 dovranno essere costruite in almeno 400 esemplari in 24 mesi. Come era ormai chiaro si è seguita la strada del compromesso. Non ha avuto seguito la tesi tedesca che chiedeva 500 macchine ma è stata accantonata anche la proposta italiana tendente a limitare a 300 unità i modelli oltre i tre litri. Non è chiaro invece per quale ragione il numero di esemplari prodotti dovrebbe essere uguale per i gruppi 2 e 4, visto che il rispettivo regolamento tecnico dovrebbe essere piuttosto diverso.

In forma ufficiosa è stato anche detto che i due gruppi prenderanno parte, assieme alle macchine dei gr. 1, 2 e 3, alle gare del futuro Campionato Marche ma è chiaro che le future gr. 5 (definite un tempo « silhouettes ») ed ora rientrate sotto diverso nome dovendo rispettare soltanto i vincoli della carrozzeria, del monoblocco, oltre che quelli del peso e della larghezza massima saranno avvantaggiate rispetto alle più vincolate gr. 4.

Al momento infatti nulla fa presagire che queste ultime dovranno rispondere a norme diverse a quelle del gr. 2 per il quale è in corso di studio un regolamento piuttosto severo. Anzi dopo l'esempio di Spa che ha visto al via una sorta di gr. «1 e mezzo» la tendenza è quella di vincolare ancora più le macchine. Sembra addirittura che una corrente si batta per mantenere il carburatore o l'iniezione originali della vettura di serie. Circa la preoccupazione dei possessori di macchine che attualmente appartengono ai gruppi 2, 4 e 5 e, che temono di non poter più correre nel '76 pare che vi siano molte speranze. Oltre alla possibilità di utilizzare la macchina nei rallies (fino al '77) è ormai chiaro che le attuali turismo e GT potranno diventare comodamente delle gr. 5. Per essere più chia-

ri, una 128 gr. 2 di oggi potrà essere (pur se il regolamento permetterà di « lavorare » di più) una gr. 5 1300 di domani.

Per le attuali gr. 5 il problema è più complesso anche se sembra che le macchine del futuro gr. 6 (prototipi stradali), pur con il vincolo di una scala di pesi più rigida di quella attuale, non saranno poi molto diverse dalle odierne sport.

Altre importanti decisioni riguardano il campionato d'Europa dei rallies per il quale sono state varate norme che entreranno in vigore fin dall'1-1-1975. Ai paesi definiti « grandi costruttori » (Francia, Gran Bretagna, Germania, Italia e Svezia) saranno concesse quattro prove all'anno mentre gli altri potranno averne due. A ciascuna gara verrà assegnato un coefficiente (da 1 a 4 e le gare di nuova iscrizione avranno sempre coefficiente 1) mentre il titolo verrà attribuito in base agli otto migliori risultati. Verrà adottato ancora il punteggio tipo Can-Am (20-15-12 ecc.) ed i percorsi dovranno avere una lunghezza minima di 700 km, dei quali 150 dovranno essere di prove speciali della lunghezza minima di almeno 2 km. Nel '75 le gare titolate italiane saranno il Rally di S. Martino (coeff. 4), il Rally dell'Elba (coeff. 3) oltre alle Alpi Orientali ed al Quattro Regioni (coeff. 1).

d. b.

GUY LIGIER:
«La CSI uccide i piccoli costruttori»

TARBES - Guy Ligier ha appreso solo giovedì scorso delle decisioni della CSI concernenti i prossimi campionati ufficiali ed in particolare la regolamentazione sulle omologazioni delle macchine del gruppo 5.

Era sbalordito ed indignato. « Potete scrivere, ci ha detto, che questo Tour de France sarà l'ultima gara delle mie macchine. Io non posso di certo fabbricare 200 macchine all'anno, anche se le mie macchine sono davvero delle vetture da strada. Così io non potrò mai ottenere l'omologazione delle mie vetture, qualunque siano le loro caratteristiche, che sono proprio quelle di una Gran Turismo da utilizzazione normale.

« La CSI pare non rendersi conto che sta uccidendo i piccoli costruttori, rei soltanto di avere della buona volontà e magari delle idee tecniche. Si vogliono accontentare i grossi, e così si uccide lo sport. Io sono disgustato e penso che lo siano anche parecchi altri. Penso che anche la Ferrari, che pure nei miei confronti è un gigante, abbia i miei stessi sentimenti.

« Alla CSI non ci si rende conto di cosa significhi uccidere una fabbrica, ma stavolta sarà bene che si sappia chiaramente che queste cose continue sono una vera schifezza. Non ci si può permettere di giocare con la fatica degli altri. E non si può permettere a nessuno di distruggere una fabbrica, anche se piccola come la mia. Sono disgustato e indignato ».



anche di avere calcato troppo la mano in occasione delle recenti polemiche che hanno visto nel ruolo di protagonista la CSAI oltre che la « chiacchieratissima » monoposto nazionale, e di non perdere occasione per censurare l'operato dei « gestori » dello sport automobilistico italiano. Questa volta comunque saremo sciolti dalla ben strana accusa perché è dall'ormai lontano mese di giugno che evitiamo di prendere posizione sul mancato pagamento di tutti i premi relativi alle gare di F. Italia con la speranza — sempre delusa — che la CSAI si decidesse a saldare il proprio debito.

A questo punto però i pretesti dietro ai quali il dottor Saliti cercava di mascherare l'impossibilità pratica di saldare i conti con i piloti hanno rivelato tutta la loro infondatezza. Resta invece una realtà ben triste per i non pochi approdati alla F. Italia attratti dal rimborso spese garantito e dai premi che, assicura ufficialmente la CSAI nel proprio annuario, « saranno liquidati al termine di ogni gara ». Queste ultime parole hanno un po' il sapore di una beffa visto che ormai di gare ne sono state effettuate ben quindici nell'attuale stagione ma nessun pilota ha mai visto una lira.

Verso maggio dunque, insospettiti per il già considerevole ritardo, abbiamo chiesto al dottor Saliti le ragioni che impedivano il saldo dei premi in un lasso di tempo ragionevole. « Noi non abbiamo nessun problema — ci ha risposto il super-segretario — Soltanto che alcune recenti variazioni sulle leggi fiscali ci hanno fatto sorgere più di un dubbio e non sappiamo se dobbiamo versare all'erario la ritenuta di acconto del 20% sul totale dei premi e del 13% sul rimborso spese. La legge non è chiara e dal momento che la trattenuta eventuale sarebbe a carico dei piloti preferiamo attendere ».

Un discorso quasi idilliaco quindi, che denotava un interesse particolare per i superprotetti (?) della CSAI mentre quei « cattivoni » dell'AC Bologna (oltre a molti altri AC ed organizzatori di gare) non erano andati tanto per il sottile ed avevano interpretato la legge in senso sfavorevole ai piloti versando all'erario le trattenute controverse. « Sarà forse la soluzione giusta ma da parte mia non ne sono affatto sicuro — aggiungeva sempre il dottor Saliti — Abbiamo chiesto al Ministero delle Finanze come dobbiamo comportarci ma, data la complessità della cosa, ci daranno una risposta solo alla fine di luglio ».

Naturalmente non c'è voluto molto per rendersi conto che la linea di difesa del segretario della CSAI non era altro che un

**Seguita la
brillantissima
farsa...**

ROMA - Ormai non passa veramente settimana senza che AUTOSPRINT non debba occuparsi delle vicende e dei retroscena della F. Italia. Siamo stati accusati

anche di avere calcato troppo la mano in occasione delle recenti polemiche che hanno visto nel ruolo di protagonista la CSAI oltre che la « chiacchieratissima » monoposto nazionale, e di non perdere occasione per censurare l'operato dei « gestori » dello sport automobilistico italiano. Questa volta comunque saremo sciolti dalla ben strana accusa perché è dall'ormai lontano mese di giugno che evitiamo di prendere posizione sul mancato pagamento di tutti i premi relativi alle gare di F. Italia con la speranza — sempre delusa — che la CSAI si decidesse a saldare il proprio debito.

gigante con i piedi di argilla e come tale destinato a durare poco. La legge, pur non essendo un portento di chiarezza, non è comunque da fare sorgere dubbi amletici e d'altronde lo stesso AC Bologna riceveva, fin dallo scorso marzo, dopo aver chiesto informazioni, una circolare basata su uno studio specifico dell'Ufficio Tributario dell'AC Italia, redatto dal dottor Melillo, che metteva chiaramente in luce come non ci fosse alcuna speranza per evitare la famigerata ritenuta d'imposta, nella misura del 20%. Come potesse la CSAI non essere al corrente della direttiva dell'ACI (dal quale la CSAI stessa dipende, senza contare che da via Solferino a via Marsala non vi sono più di 20 metri) resterà un mistero purtroppo insolubile. Solo ufficialmente comunque,

**Ritardati
anche i premi
FORD**

ROMA - Anche i piloti che partecipano al campionato di F. FORD ed al CHALLENGE MEXICO sono rimasti per molto tempo all'asciutto di premi. Dall'inizio delle gare in marzo, la Ford Italiana ha provveduto a saldare i premi e gli ingaggi soltanto in un paio di occasioni (Casale e Vallelunga) mentre a metà settembre verranno chiuse tutte le precedenti pendenze. « In realtà noi volevamo pagare subito — ci ha detto il direttore sportivo Carlo Micci — Lo abbiamo fatto qualche volta e naturalmente versando le ritenute di acconto del 13 e del 20 per cento come prevede la legge. Non c'erano dubbi per noi ma in primavera il dott. Saliti ci ha invitato ad attendere perché, a suo dire, stava giocando alcune carte per cercare di ottenere l'esenzione dalla trattenuta. Per un po' abbiamo sperato ma ora basta: salderemo tutti subito ».

Che si voglia evitare di defalcare una buona fetta di premi ai piloti ci sembra certamente lodevole ma restano pur sempre alcuni particolari incomprensibili. Se, come tutti dicono (Ford compresa), la legge è chiara e la ritenuta va pagata come sarebbe possibile evitarla? Con quale fondatezza si può sperare addirittura in una modifica della legge proprio in un periodo di supertasse?

● APPENDICI A MAGIONE (polemica). Il sabato pomeriggio aveva fatto la sua apparizione anche il segretario della CSAI dottor Saliti che difficilmente presenza alle gare. «Stavo al mare ma pioveva e mi annoiavo». Con queste parole il super segretario ha giustificato la sua presenza a Magione ma in realtà era venuto a verificare se la pista era in grado, a sedici mesi dalla sua inaugurazione, di ospitare la F.3. Sembra comunque che l'esame abbia avuto esito positivo. ● Il Delegato CSAI era invece Pietro Amendola, lo stesso che era presente

al famoso sciopero di Vallelunga. Dopo la gara decideva di multare Mantova e Carlo Giorgio. Per condotta di gara scorretta il primo (fermato con la bandiera nera) mentre il campione italiano veniva piuttosto discutibilmente accusato di non avere fatto tutto il possibile per evitare l'incidente con Artina. Comunque il fatto più saliente è che i piloti rischiano di scontare i famosi sei mesi di squalifica se la CSAI deciderà di procedere sul loro conto. Dal che si dimostra l'assurdità del compromesso che condiziona i piloti come una vera spada di Damocle.

Ancora congelati i PREMI della F. ITALIA

perché come siano andate le cose è piuttosto intuibile.

Infatti il clamoroso caso della squadra azzurra appiedata per mancanza di fondi non era che la conferma di un terribile dubbio: la CSAI non poteva pagare i premi perché la cifra promessa dall'ACI per coprire la stagione (15 milioni in tutto) non era stata versata nemmeno in parte. Un ennesimo esempio dunque di programmi e di iniziative altamente reclamizzate e che al contrario hanno dovuto subire un brusco ridimensionamento.

Nel frattempo si continuavano ad abbindolare i piloti con promesse basate su chissà che cosa. («A fine luglio, entro agosto, ai primi di settembre almeno il 60%»). Quante ne abbiamo sentite! mentre gli stessi non potevano fare altro che stringere la cinghia per risolvere i loro problemi. Nessuno basa una intera stagione sui premi, ma non sono pochi quelli che contano su questa forma di aiuto per tirare avanti. In F. Italia esiste poi un invitante rimborso spese di 20.000 lire per chiunque abbia fatto le prove ufficiali oltre naturalmente al monte premi di 600.000 lire da dividere tra i primi dieci.

A questo punto della stagione, con la necessità di rinfrescare le macchine, i premi facevano molto comodo e d'altronde un rapido calcolo ci conferma che non si tratta di cifre ridicole. Nel caso di un pilota che abbia vinto molto, come Leoni, si arriva ad un credito di un milione e 220.000 lire ma anche nel caso di due piloti che hanno vinto una gara soltanto ed ottenuto piazzamenti, come Sottanelli e Cesarini, non è il caso di minimizzare (830.000 lire e 600.000 lire rispettivamente). Prendendo infine il caso di un pilota come Ponzone che ha partecipato a poche gare ed ha ottenuto solo dei piazzamenti si arriva sempre alla rispettabile cifra di 370.000 lire.

Comunque, se può essere consolante, il sistema in voga quest'anno più che una moda nuova è un ritorno (sgradito), visto che anche Truffo nella passata sta-

gione si è visto consegnare dalle mani del dottor Saliti il sospirato assegno solo in occasione della festa di AUTOSPRINT. Paradossale poi il caso di Martini che, come vincitore del Trofeo '73, doveva ricevere in premio una F.3 nuova fiammante. Il pilota di Lavezzola, se avesse dovuto contare su questa macchina per poter correre, avrebbe iniziato la sua stagione proprio in questi giorni. Soltanto recentemente infatti ha potuto vedere la cifra in contanti concordata con la CSAI (una decina di milioni) mentre Carlo Giorgio, più sfortunato, è sempre in attesa del premio di cinque milioni come contributo all'acquisto della vettura di F.2, dopo la sua vittoria nel campionato di F.3.

Tornando alla F. Italia c'è da aggiungere che dopo Monza non

CACCIA ai... commissari

SIENA - La coda degli Auto-Club italiani che non rispettano lo statuto evitando di incentivare l'attività sportiva si è recentemente allungata. Bisogna aggiungere anche l'AC Siena che rinunciando ad organizzare il «Trofeo Linea Mobili» nello scorso aprile ed in questi ultimi giorni la Coppa del Chianti Classico è ormai passato dalla parte dei «cattivi».

Nel caso della classica gara in salita senese si è trattato di un vero e proprio fulmine a ciel sereno perché niente faceva presagire una fine così ingloriosa. I permessi erano stati accordati e l'organizzazione sembrava procedere senza intoppi. Proprio all'ultimo momento ci si è resi conto che dei 135 commissari di percorso locali interpellati (ne occorrono quasi altrettanti per rendere sicuri i 10 km del percorso) soltanto 35 avevano aderito all'invito.

Curiosa la spiegazione fornita a questa defezione di massa. Sembra che non siano estranee la prima giornata del campionato di calcio con l'incontro «di campanile» Siena-Pistoiese e soprattutto l'apertura della caccia per quella provincia. La sollecitazione a ricercare commissari presso altri AC non è stata accolta perché pare che l'AC Siena non fosse in grado di sopportarne l'onere. In seguito alla rinuncia del consiglio direttivo, il presidente della commissione sportiva (nonché segretario della FISA) Ugolino Beccarini Crescenzi, ha rassegnato le proprie dimissioni.

● Segnaliamo (in argomento) all'AC di Siena il piccolo annuncio (non economico) di pagina 2.

c'è nessuna novità. Si sa solo che i conteggi sono stati fatti ma manca sempre il finanziamento ACI. Ma perché non si è mai ammesso chiaramente come stavano le cose? Un po' di sincerità non avrebbe scatenato la fine del mondo, come nel caso della F.2 si è invece cercato fino all'ultimo di difendere una gloria basata più sulle promesse che sui fatti.

Daniele Buzzonetti

Forse l'ANCAI si sveglia

MILANO - L'Associazione Nazionale Corridori Automobilistici Italiani (ANCAI), in relazione ai recenti avvenimenti riguardanti la Formula Italia, intende prendere posizione accanto ai piloti interessati a salvaguardia della regolarità del Trofeo, messa in forse dal differente numero di gare disputate dai due gironi eliminatori, che rappresenta un danno obbiettivo per una parte dei piloti, ed invita la CSAI a provvedere affinché sia recuperata la gara «pari» mancante.

Invita altresì la CSAI a fare in modo che i propri funzionari non prendano decisioni, sul campo di gara, che spettano al direttore di corsa ed ai commissari delegati dalla CSAI stessa. Ricorda infine alla CSAI che il regolare prosieguo del girone finale di Formula Italia è messo in forse dalla rarefazione dei pneumatici posteriori adottati per regolamento dalla Formula addestrativa, dato che la casa ne ha sospeso la produzione.

L'ANCAI ha preso atto con soddisfazione dell'iniziativa dell'IPI (Istituto Piemontese Immobiliare) di «sponsorizzare» le vetture March Formula 2 della squadra azzurra CSAI. L'ANCAI desidera ringraziare pubblicamente l'IPI, che con il suo contributo permetterà a due giovani piloti italiani, Flammini e Truffo, di continuare il programma Formula 2 per il 1974.

L'ANCAI si rende conto del problema nato, nel campo rallistico, dalle prove e ricognizioni, soprattutto notturne, fatte dai rallisti sui percorsi di gara e dei conseguenti disagi e proteste degli abitanti, che si possono ripercuotere negativamente sul futuro dei rallies nel nostro paese.

Nel fare appello al senso civico dei piloti, ricordando loro che in percorsi aperti al traffico devono sottostare alle regole del codice della strada, l'ANCAI parimenti si meraviglia che la sottocommissione Rallies della CSAI si preoccupi così poco della sicurezza dei piloti.

L'ANCAI si vuole fare portavoce, presso l'ANFIA, di una proposta tendente a creare un'alternativa alla squadra Rallies CSAI. L'associazione costruttori italiani potrebbe mettere a disposizione, per gare internazionali in Italia, tre macchine ufficiali (Fiat, Lancia, Alfa Romeo), con

A firma del suo vicepresidente, GIORGIO PIANTA, ecco un comunicato stampa dell'associazione piloti che finalmente prende posizione a proposito di alcuni dei problemi più attuali del nostro sport. Eccone il testo:

E' certo che se l'ANCAI si fosse mossa un po' prima a proposito di certi argomenti, sarebbe stato meglio, ma per lo meno questo comunicato ha il pregio della chiarezza. Anche se non esplicitamente, infatti, in esso l'ANCAI fa delle denunce ben precise contro un andazzo che non giova certo alla regolarità del nostro sport. Il riferimento ai fatti di Magione, nella prima finale di Formula Italia, è abbastanza scoperto, come d'altra parte è molto chiara la volontà dell'associazione di fare in modo che i due gironi qualificativi della formula nazionale siano «pareggiati».

Bisognerà vedere se la CSAI, dopo che a dirglielo sono stati in forma ufficiale anche le associazioni fiancheggiatrici il suo operato (ci risulta che anche la FISA si sia mossa, oltre all'ANCAI), crederà opportuno rivedere le sue fino ad ora conclamate conclusioni in proposito.

Per quanto riguarda i rallies, è giusta la presa di posizione dell'ANCAI al fianco dei piloti, cui in sostanza si vorrebbe proibire di provare. Dato per scontato che un rally «segreto» è praticamente impossibile a mantenere «segreto», non vediamo come gli organizzatori o la sottocommissione CSAI possano evitare ai piloti, che sono liberi cittadini, di percorrere quante volte vogliono strade regolarmente aperte al traffico. Certo, comunemente si esagera, scambiando tranquille serate per la notte di gara.

Crediamo piuttosto che con queste dichiarazioni, la CSAI si voglia «scaricare», presso i comuni interessati e le autorità locali, della responsabilità di aver autorizzato le ricognizioni, stigmatizzandole. Bisognerà arrivare ad una regolamentazione, quella che vogliono anche gli organizzatori, nell'ambito appunto del codice. Ed i piloti si dovranno accontentare, prendendo note a velocità più bassa. Ad ogni modo, l'accento ANCAI alla sicurezza dei piloti è sacrosanto.

Interessante, poi, la proposta ANCAI per un'alternativa all'agonizzante squadra rallies CSAI. Si tratta di una proposta come un'altra, e degna di attenzione e studio. Ma sappiamo quale potrebbe essere il rovescio della medaglia: «costringere» una casa a provare un pilota potrebbe essere positivo per quel pilota, ma anche estremamente negativo, qualora la Casa non lo giudicasse di suo gradimento: chi garantirebbe l'affidabilità del mezzo messo a disposizione?

Il comunicato ANCAI termina con un accenno, più volte fatto, ad un problema sempre aperto: quello della difesa dei piloti dalle decisioni — a volte cervelottiche — dei commissari CSAI. Poiché il delegato ANCAI ad ogni corsa è ancora di là da venire, bisogna assolutamente che i commissari sportivi e tecnici non prendano delle cantonate tipo quella al Rally della Val Formazza, dove è stato rimandato indietro un concorrente perché aveva pneumatici della «serie 70», confondendo Turismo CSAI con il Turismo gruppo 1.

Non parliamo poi della coerenza delle penalità: quando per la più grave delle frodi sportive — accertata —, cioè la maggiorazione del motore, si vedono assegnare trenta giorni di sospensione, la stessa pena comminata ad un pilota che ha chiesto i danni ad un altro pilota «senza l'autorizzazione della CSAI», allora vengono seri dubbi sull'efficienza di questo importantissimo settore dello sport automobilistico italiano.

assistenza ufficiale, a giovani piloti italiani scelti a rotazione da una apposita commissione.

Infine, l'ANCAI stigmatizza il fatto che, dopo che da tempo si era denunciata la situazione, e dopo tante promesse di porvi rimedio, si continuano a verificare episodi di grave improprietà dei commissari sportivi e tecnici, a tutto danno (anche finanziario) dei piloti. E secondariamente, stigmatizza la notevole sperequazione che continua a verificarsi nell'assegnazione delle penalità sportive, che pregiudicano gravemente la regolarità delle competizioni ed in alcuni casi incoraggiano, con la loro lievità, l'illecito sportivo.