

Niki LAUDA
anche a **MOSPORT**
INCOMPUTER

V8 / Log Scans
domenica SPRINT

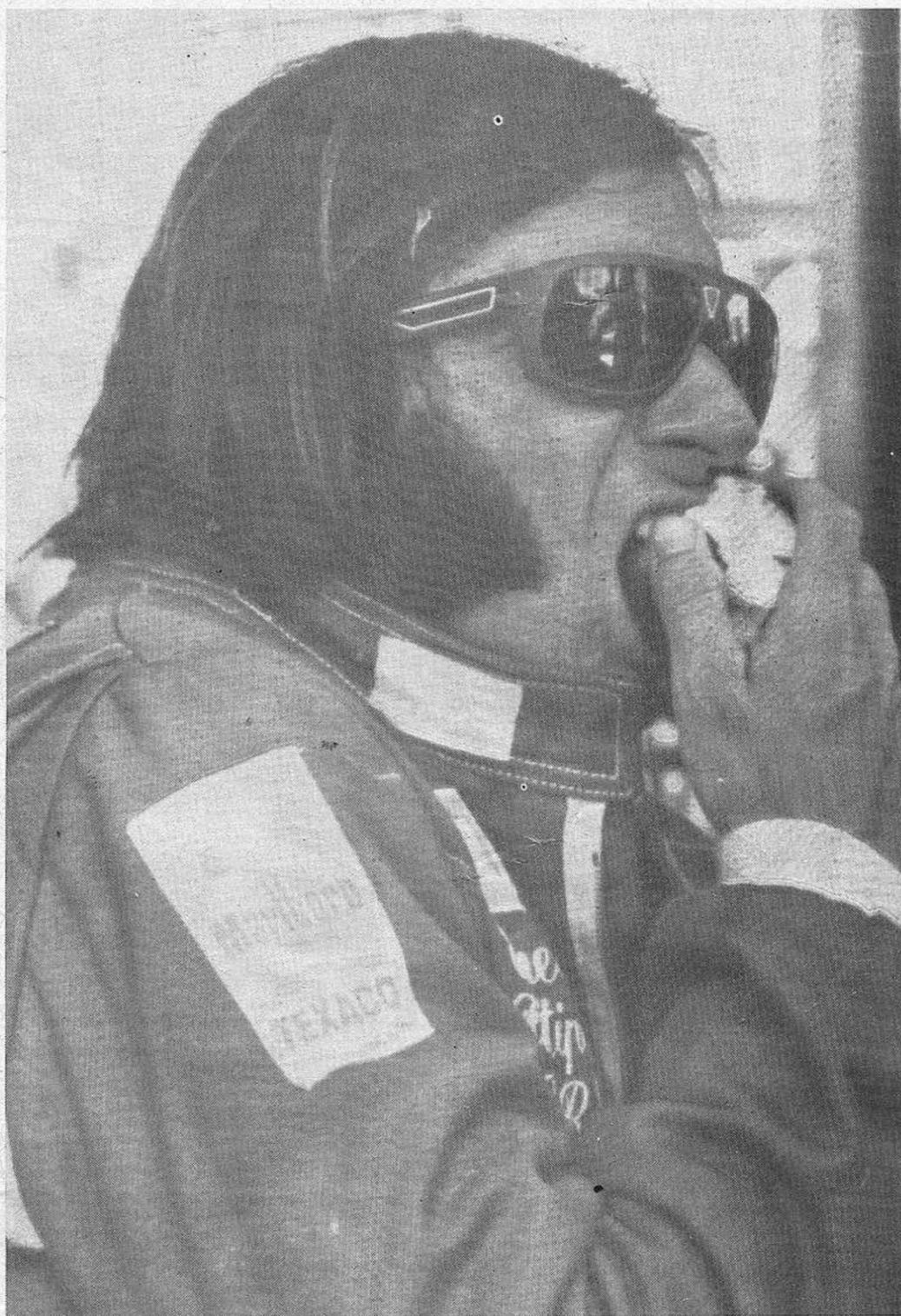
«O rey» brasiliano della F.1 rende spasmodico il finale iridato: 52 punti come REGAZZONI

DALL'INVIATO

MOSPORT - E' stata una grande corsa comunque, anche se la vittoria è andata a Emerson Fittipaldi anziché a Niki Lauda, come in fondo sarebbe stato giusto perché è stato l'austriaco a guidare la danza e da imporre il ritmo. Una grande corsa ed un grande vincitore, perché Fittipaldi ha saputo far meglio di tutti, meno Lauda, pur avendo di certo una trentina di cavalli in meno, come lui stesso diceva dopo la gara.

Una grande corsa e la continuazione di un grande campionato, che sarà definito probabilmente all'ultimo giro dell'ultima corsa, a Watkins Glen tra due settimane. Una corsa spasmodica, che ha attanagliato per i suoi aspetti intrinseci ma anche per i risvolti in proiezione del cam-

A sinistra, la Penske di Mark Donohue debuttava a Mosport, con la Parnelli di Andretti. «Fatevi coinvolgere, e stabilite il ritmo», ammonisce il cartello pubblicitario alle sue spalle, e le F.1 americane si sono fatte coinvolgere nel «giro» mondiale. Il «ritmo», però, dovrà migliorare



Quattro quattro, Emerson si è portato ad un passo dal suo bis iridato, con la sua vittoria (la terza quest'anno) a Mosport. «Me li mangio tutti», sembra dire il brasiliano, ed in effetti con la sua tattica ha sconvolto molti piani

organizzazione della corsa che è stata approssimativa.

Così di corsa, adesso, con tutto il ritardo che la corsa ha comportato proprio per la approssimativa organizzazione, non abbiamo modo di dirvi cosa abbia rallentato Regazzoni nella parte di avvio. Pochi minuti fa, dalla finestra della sala stampa, lo abbiamo visto parlottere con la gente della Goodyear, vicino al podio dove stava aspettando di salire accanto a Fittipaldi. Potrebbe darsi che avesse qualcosa davvero, o che questa sia solo una nostra impressione. Quel che è certo è che Regazzoni si è trovato dietro a Scheckter e che ha avuto molte apprensioni per la guida acrobatica del sudafricano, che gli dava l'impressione di uscire di strada ad ogni momento, come infatti è poi accaduto.

E' stata una grande corsa anche quella di Ronnie Peterson. Formidabile davvero, con quella sua macchina che specialmente su questo circuito stava in strada proprio perché braccia e riflessi dello svedese sono formidabili. Corsa saggia da parte di molti altri, compreso James Hunt che pure ha tentato la sua avventura, rischiando nella parte iniziale pur di tenere le ruote di chi stava davanti.

Corsa bella quella dei due della Brabham. Reutemann partito dietro Pace non è riuscito ad andare davanti al compagno e ciò dica come Pace valga l'argentino, cosa che fa della squadra della Brabham una entità notevole. Hanno avuto entrambi guai alle gomme e così non sono nei primi posti, ma per il loro valore personale lo avrebbero ben meritato.

Coraggioso e bravo Merzario, anche se ha dovuto fare le sue due malinconiche fermate al box, prima di fermarsi. E come lui il compagno Laffite.

Bravissimo come sempre, e bravissimi anche i suoi tecnici, Mario Andretti che ha portato la Parnelli ad un esordio che è più che promettente. Per la prima volta, con una macchina che comincia appena a camminare e che deve ancora essere corretta, Andretti ha fatto cose molto buone.

Ci rivedremo a Watkins Glen, e sarà giornata comunque memorabile. Fittipaldi dice che anche a Watkins Glen e soprattutto a Watkins Glen i tanti cavalli della Ferrari conteranno. Però dice anche di avere una macchina formidabile e che quindi può ancora difendersi bene.

Franco Lini

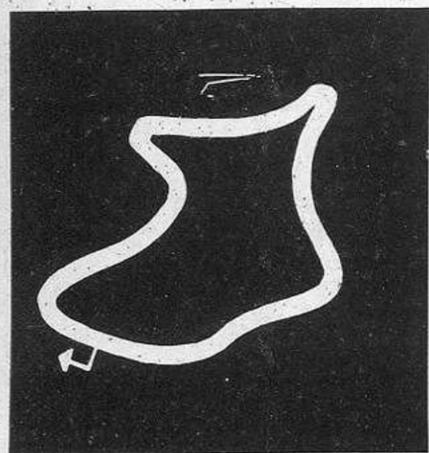
FITTI con 30 cv. in meno!

pionato del mondo che erano impliciti e presenti alla mente di chi stava osservando lo svolgimento della corsa.

E' andato tutto bene, in pista, salvo quella sabbia che è stata portata sull'asfalto dalle ruote di Watson, che Lauda stava ridoppiando e che ha involontariamente provocato un grosso duplice guaio per la Ferrari. Ha impedito una vittoria che stavolta era sicura e che non è stata impedita da avvenimenti tecnici, ed ha impedito che Regazzoni avesse comunque ancora un punto di vantaggio su Fittipaldi, cosa che sarebbe avvenuta se il brasiliano avesse terminato la corsa al secondo posto e Regazzoni al 3.

Adesso sono rimasti in due, a farsi la guerra per la conquista del titolo. Due che hanno tutte le carte da giocare, nella gara americana che andremo a vedere col cuore battente.

Qui è andato tutto bene anche nella gara, ed è stata fortuna, perché le condizioni in cui si è svolta davano da pensare. Incidenti ce ne sono stati, ma isolati e per fortuna quando le macchine erano sgranate. Così non ci sono stati i guai che erano possibili e dobbiamo ringraziare le circostanze, non certo la



G.P. CANADA

gara internazionale di velocità valida quale quattordicesima prova del campionato mondiale piloti di Formula 1. Circuito di Mosport Park, di 3.957 metri. 80 giri, pari a 316.560 km. 22 settembre 1974.

COSI' (in 26) AL VIA

Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'13"230	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'13"188
Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 1'13"482	Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1'13"302
Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'13"553	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'13"538
James Hunt (Hesketh 308) 1'13"736	Patrick Depailler (Tyrrell 007) 1'13"634
Jochen Mass (McLaren-Yardley) 1'14"186	Carlos Pace (Brabham BT 44) 1'14"100
Rolf Stommelen (Lola-Embassy) 1'14"449	Ronnie Peterson (Lotus-JPS 72) 1'14"340
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'14"754	Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'14"631
Mario Andretti (Parnelli Jones) 1'14"923	John Watson (Brabham BT 44) 1'14"757
Jacques Laffite (Iso-Marlboro) 1'15"218	J.P. Beltoise (BRM P 201) 1'15"021
Graham Hill (Lola-Embassy) 1'15"538	Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'15"337
Helmuth Koinigg (Surtees TS 16) 1'15"668	Jacky Ickx (Lotus-JPS 72) 1'15"661
Mark Donohue (Penske PC 1) 1'15"731	Hans J. Stuck (March 741) 1'15"709
Bob Wietzes (Brabham B 42) 1'16"331	Chris Amon (BRM P 201) 1'15"815

COSI' (in 16) AL TRAGUARDO

1. Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 80 giri in 1.40'26"136, media di 189,089 kmh; 2. Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1.40'39"170; 3. Peterson (Lotus-JPS) 1.40'40"630; 4. Hunt (Hesketh 308) 1.40'41"805; 5. Depailler (Tyrrell 007) 1.41'21"458; 6. Hulme (Texaco-Marlboro) a 1 giro; 7. Andretti (Parnelli) a 1 giro; 8. Pace (Brabham) a 1 giro; 9. Reutemann (Brabham) a 1 giro; 10. Koinigg (Surtees) a 2 giri; 11. Stommelen (Lola-Embassy) a 2 giri; 12. Donohue (Penske PC 1) a 2 giri; 13. Ickx (Lotus-JPS) a 2 giri; 14. Hill (Lola-Embassy) a 3 giri; 15. Laffite (Iso-Marlboro) a 6 giri; 16. Mass (McLaren-Yardley) a 8

I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Emerson Fittipaldi, media 189,089 kmh. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), media 183,770 kmh (1972).

● Sul giro: Niki Lauda (Ferrari 312 B3) il 60. giro in 1'13"659, media 193,392 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), in 1'15"496, media 183,949 kmh (1973).

MONDIALE F. 1 (dopo 14 prove)

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	CANADA	TOTALE
Regazzoni	4	6	7	6	3	3	6	4	3	9	2	6	6	52	
Fittipaldi	9	4	9	2	3	4	3	4	3	3	6	9	52		
Scheckter	2	4	6	9	2	3	9	3	4	4	4	45			
Lauda	6	9	6	9	6	9	6	2	38						
Peterson	1	9	9	3	9	4	35								
Reutemann	9	1	4	9	23										
Hulme	9	1	1	20											
Depailler	1	3	6	1	13										
Hailwood	3	2	4	3	12										
Ickx	4	2	4	2	12										
Hunt	4	4	3	11											
Beltoise	2	6	2	10											
Jarier	4	2	6												
Stuck	2	3	5												
Pace	3	2	5												
Watson	1	3	4												
Merzario	1	3	4												
Hill	1	1													
Pryce	1	1													
Brambilla	1	1													

MOSPORT - Negli anni passati, i mastodontici ritardi per la partenza del Gran Premio del Canada F. 1, si potevano addebitare al mal tempo che regolarmente imperversava con nebbie e pioggia a catinelle. Quest'anno però, per il ritardo di quarantacinque minuti non si possono incolpare le incontrollabili condizioni atmosferiche, bensì una pessima organizzazione che, con la fissazione di voler assolutamente affiancare al Gran Premio una mezza dozzina di gare di poca importanza, ha messo a dura prova la pazienza sia dei giornalisti, che non possono così completare i loro servizi in tempo, nonché di un pubblico infreddolito che, oltre alle interminabili ore d'attesa per il maggiore evento della giornata, devono poi passare alcune ore sulle autostrade della provincia.

Naturalmente, non sarà possi-

bile rimediare questo inconveniente dei ritardi finché non interverrà direttamente la FIA, visto che lo sport automobilistico in Canada è come una ruota in cui la Mosport Limited fa da perno, ed i raggi sono composti dal presidente, l'associazione piloti, il direttore dei clubs automobilistici sportivi, ed un notevole numero di interessi privati che pretendono, in cambio del finanziamento che il club dà alle gare locali, di poter usufruire di questa giornata di grande pubblico.

Prima dell'abbassarsi della bandiera del via le vetture compivano un paio di giri di ricognizione. I ferraristi si accontentavano di un giro mentre altri, quali Fittipaldi, Reutemann, Pace, Depailler, Scheckter e Stommelen, ne compivano due, quindi poi tutti rientravano nella zona dei box.

● Ad una gara dalla fine del campionato, il G.P. USA che si disputerà a WATKINS GLEN il 6 ottobre, la situazione è praticamente ridotta ad un match tra REGAZZONI e FITTIPALDI. Chi dei due guadagnerà più punti nella gara americana sarà il campione del mondo '74. Tra gli altri il solo SCHECKTER può ancora vincere il mondiale piloti: e questo solo nel caso che vinca l'ultimo G.P. In questa ipotesi tuttavia basterebbe a Fittipaldi un quinto posto e relativi due punti per vincere il mondiale. Fittipaldi e Scheckter andrebbero a pari punti, 54, ma vincerebbe Fittipaldi grazie ai migliori piazzamenti di Argentina e Austria cioè dove nessuno dei due piloti ha preso punti. Questo perché, nell'ipotesi fatta, Fittipaldi e Scheckter verrebbero a trovarsi con lo stesso numero di vittorie, di secondi, di terzi, di quarti e di quinti posti (nessuno dei due ha mai fatto un sesto). Il discorso, ovviamente non vale per Regazzoni che ha una « qualità » di punteggi peggiore di Fittipaldi. Nel caso poi tutti e tre i piloti ancora in gara per il mondiale dovessero ritirarsi negli USA, vincerebbe Fittipaldi che ha ottenuto rispetto a Regazzoni più vittorie. Per Regazzoni quindi la vittoria del mondiale non può che venire dagli USA con un punteggio superiore a Fittipaldi e per lo meno di tre punti (4. posto) se vencesse Scheckter.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Amon	70. giro	pressione olio
Lauda	67. giro	uscita di strada
Pryce	65. giro	motore
Watson	61. giro	sospensione
Jarier	46. giro	trasmissione
Scheckter	43. giro	uscita di strada
Merzario	40. giro	sospensione
Wietzes	33. giro	trasmissione
Beltoise	28. giro	acceleratore
Stuck	12. giro	motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Fittipaldi, Regazzoni, Peterson, Pace, Reutemann, Mass, Lauda.
- Hunt, Depailler, Hulme, Andretti, Koinigg, Watson, Scheckter, Jarier.
- Stommelen, Donohue, Ickx, Hill, Laffite, Merzario, Amon, Price, Beltoise, Stuck.
- Wietzes.

Il prossimo ed ultimo appuntamento con il mondiale 1974 è per il Gran Premio degli Stati Uniti, in programma a Watkins Glen il 6 ottobre.

Le speranze ferrariste nel... computer di AUTOSPRINT

PRONOSTICO MONDIALE PILOTI + VALORE	PRIMO ORDINE	SECONDO ORDINE
LAUDA	53	54.7
REGAZZONI	53	55.4
FITTIPALDI	53	55.1
SCHECKTER	50	--
PETERSON	34	--

Ricordate il pronostico del nostro Computer, del n. 31? Ve lo ricordiamo. Il cervellone, aveva pronosticato: 1. Regazzoni punti 55,4; 2. Fittipaldi 55,1; 3. Lauda 54,7; 4. Scheckter 51,0. Un arrivo quindi in volata, come si avrà davvero nel G.P. degli USA. Il computer pronosticava Regazzoni riservandogli uno strettissimo margine su Fittipaldi, margine rappresentato da quella frazione di punto (0,3) che è quasi un ex-aequo. Proprio come la realtà, o almeno la realtà che tutti i ferraristi vorrebbero fosse alla fine del G.P. degli Stati Uniti. Si tratta di un augurio, di una speranza che il computer abbia lavorato bene. Si potrebbe dire, a questo punto, che abbia fatto davvero l'indovino perché solo un indovino poteva, a luglio, vederci chiaro in questo Campionato del mondo tanto aperto, proprio fino all'ultimo giro di pista.

Dopo un ulteriore ritardo di venticinque minuti, le 26 vetture si schieravano sulla linea di partenza e all'abbassarsi della bandiera verde Lauda con uno sprint stupendo infilava Fittipaldi e si portava decisamente al comando del plotone. Regazzoni, non di meno del suo compagno di squadra guadagnava tre posizioni e si portava in terza posizione, posizione che manterrà però per soli due giri perché la posizione gli verrà strappata dal sudafricano Scheckter.

Seguono quindi Hunt, Jarier, Reutemann, Pace, Depailler, Peterson, Stommelen, Andretti e via via tutti gli altri con Arturo Merzario in 18. posizione. Le posizioni, continuano immutate per i primi otto giri ed il primo ad avere noie è Stuck, che deve entrare ai box per un guasto elettrico, e tre giri dopo è la volta di Beltoise che non ce la fa a

continuare per guai al cavo dell'acceleratore.

La lotta continua più che mai ad un ritmo serrato e saranno Lauda e Fittipaldi che nelle tornate successive riusciranno ad accumulare un buon vantaggio sul resto dei concorrenti. Infatti, mentre il distacco fra i primi due si mantiene costantemente sul secondo e mezzo, due secondi, Regazzoni e Scheckter che seguono appaiati vengono distaccati di circa un secondo per giro.

Andretti a duello con Mass

Le posizioni al termine dei primi dieci giri sono le seguenti: Lauda, Fittipaldi, Scheckter, Regazzoni, Hunt, Pace, Jarier, Reutemann, Depailler, Peterson mentre Merzario è sempre in 18. posizione subito davanti al suo

compagno di squadra Laffite. Una bella lotta nelle retrovie si scatena pure fra Andretti e Mass e alla fine sarà appunto Andretti a spuntarla guadagnando posizioni su posizioni tanto che salirà la graduatoria dalla dodicesima posizione alla settima.

All'avvicinarsi dei venti giri, il distacco fra Lauda, che è sempre al comando, e Fittipaldi si aggira sui tre secondi, seguono a 13" Scheckter e Regazzoni che si danno continuamente battaglia; sarà quest'ultimo che man mano che la gara progredisce, acquisterà fiducia rischiando un po' di più nei sorpassi, che a volte sono pericolosi per la strettezza della pista e per l'inesperienza dei vari concorrenti.

Mass, che per molti giri aveva seguito Andretti come un'ombra, al 23. giro deve rientrare ai box per far controllare la sospensione posteriore, mentre Reutemann

34. giro e successivamente molte altre volte sosterrà per cambiare fra l'altro, anche le gomme.

Fino a metà gara, le situazioni per le prime dieci posizioni rimangono pressoché immutate con Pace che dalla quinta posizione cerca di insidiare Regazzoni, ma dovrà desistere al 47. giro per cambiare una gomma; contemporaneamente alla fermata di Pace, a Jarier scoppia il motore e per lui sarà la fine dell'ottima gara fin qui condotta.

Le posizioni quindi al 40. giro sono le seguenti: Lauda, Fittipaldi, a quattro secondi e mezzo, quindi Scheckter a 22" con Regazzoni a ruota; vengono poi: Pace, Hunt, Peterson e quindi molto più attardati tutti gli altri.

Al 49. giro primo grosso colpo di scena che ha fatto balzare di gioia le migliaia di tifosi italiani accorsi ad ammirare i loro be-

Per resistere al ritmo di REGAZZONI e per staccare FITTIPALDI

Prima SCHECKTER, poi LAUDA contro i GUARDRAILS!



Hanno ormai poco da ridere i due piloti Ferrari. E' arrivato Fitti « spidy » a mettere d'accordo tutti. Lauda ormai definitivamente fuori dalla lotta per il titolo e Regazzoni agguantato a quota 52: questo il doppio risultato di Fittipaldi in Canada. Ora Clay, che sperava di poter strappare in anticipo la fatidica bottiglia di Moët-Chandon, ha dovuto rinviare il brindisi

dalla decima posizione dovrà sostare alla 25. tornata per cambiare la gomma anteriore sinistra. Quello delle gomme sarà un problema accusato da molti concorrenti.

Nel corso dei 67 giri che resterà in gara, Lauda abbasserà il record della pista quattro volte, fermandolo poi definitivamente al 60. giro col tempo di 1'13"659, alla media di 193,392 kmh, due secondi sotto il precedente record di Fittipaldi.

• Cordoli galeotti

Il Gran Premio aveva avuto inizio con un cielo parzialmente coperto, che man mano si schiarisce, mentre la lotta si fa sempre più accanita causando le più strane traiettorie nei piloti che fanno « uso » abbondante dei cordoli. Sarà questa una delle ragioni che costringerà molti dei concorrenti ai box con noie alle sospensioni. Ne farà le spese anche Merzario che è ai box al

niamini: Jody Scheckter nel vano tentativo di non farsi passare da Clay, esce di strada alla curva Moss e sarà costretto ad abbandonare dopo aver urtato il guard-rail. A questo punto, con Lauda al comando Fittipaldi secondo e Regazzoni terzo si incominciava già a sperare nel successo assicurato; ma Lauda nel tentativo di allargare le distanze che lo separavano dal brasiliano perde il controllo alla terza curva e finisce contro il guard-rail.

Lauda esce illeso, ma con lui finiranno le speranze della squadra italiana anche quelle del pubblico. Le condizioni della pista con molta sabbia hanno certamente contribuito all'uscita di strada, ma Lauda poteva andare più cauto, ormai.

A dodici giri dal termine della gara, solo un miracolo avrebbe potuto dare la vittoria allo svizzero della Ferrari che aveva uno svantaggio di oltre 25". Regazzoni tenterà invano di accorciare le distanze e ci riuscirà solo in parte riducendo la distanza a soli 13" all'abbassarsi della bandiera a scacchi, ma allo stesso tempo dovrà guardarsi alle spalle da un Peterson scatenato che tenta il tutto per tutto per soppiantargli la posizione.

La gara ha termine con l'ormai abituale invasione di pista da parte dei tifosi sudamericani ed inoltre la promessa di un finale a due veramente superiore nella gara di Watkins Glen che si disputerà il 6 ottobre.

● Per il G.P. degli Stati Uniti, il 6 ottobre prossimo, la TV non trasmetterà la diretta televisiva perché il Gran Premio non verrà ripreso dalla NBC, la stazione televisiva americana in grado di rinviarla via satellite, ma solo da stazioni locali. Non è ancora certo ma la RAI dovrebbe poter trasmettere almeno la radiocronaca.

Vigilia nervosa per i ferraristi
con gli inglesi della McLAREN
impegnati in psico «provocazioni»

«Ma che odore ha
la vostra benzina?»

e FORGHIERI (quasi) si arrabbia

MOSPORT PARK - Fanno veramente parte del team Ferrari quelle persone che abbiamo visto aggirarsi attorno alle vetture di Maranello in questi giorni in preparazione per il Gran Premio del Canada? Stesse persone, stesso colore e anche la voce è la stessa, però potrebbero anche non esserlo perché la metamorfosi di questi mesi passati è così evidente tanto che la rinata squadra del «Cavallino» non sembra essere più la stessa degli ultimi tre anni. Sembra quasi ci sia stata una cura forzata a base di Tyrrell, tanta è l'efficienza del gruppo ferrarista: efficienza che, non sappiamo se casuale, inseritasi nel mosaico delle operazioni Maranello dopo le brillanti affermazioni di tutto l'anno, oppure, forzata e voluta per ottenere finalmente quel risultato che da dieci anni continua a svanire.

Certo che, fa una certa impressione il vedere la compagine ferrarista quest'anno: una ventina di persone fra meccanici, ingegneri, cronometristi e direttori tutti accuratamente preparati, seri, definitivamente consci del peso che grava sulle loro spalle perché, proprio nell'anno dell'Italia delle restrizioni, è proprio questa della Ferrari una delle rare note positive. Le vetture rosse, in Canada sin da martedì, mercoledì mattina venivano trasferite nell'autorimessa della pista dove si procedeva immediatamente alla messa a punto e per la mattina di giovedì tutto era pronto, compreso il montaggio del muletto che era stato trasportato a pezzi.

Le prove ufficiali di venerdì e sabato mettevano a dura prova la calma dell'ingegner Forghieri per le frequenti visite del piccolo Ted Mayer, patron della McLaren, che da vero puritano anglosassone, nasino all'aria, si lamentava del puzzo della benzina usata dalla Ferrari: una bella ripicca per i due punti assegnati a Lauda. Con un bel sorriso, Forghieri se ne liberava affermando che si trattava certamente di una sua immaginazione mentre, molto probabilmente l'avrebbe mandato a quel paese.

Il ritmo durante le due giornate di prove è stato veramente incassante. Un'ora di riposo fra una sessione e l'altra per un panino ingoiato in fretta e poi via senza un minuto di tregua con Forghieri al di sopra di tutto e di tutti, come un direttore d'orchestra a dar ordini e disposizioni: era fantastico come tutto trovasse il suo posto giusto senza creare la minima cresta sull'onda dell'andare furioso. Non possiamo dire di aver osservato delle preferenze verso un pilota o l'altro

perché, sia Regazzoni che Lauda hanno avuta la massima attenzione, anche se diversa per le varie funzioni che i due hanno da svolgere ai fini del campionato.

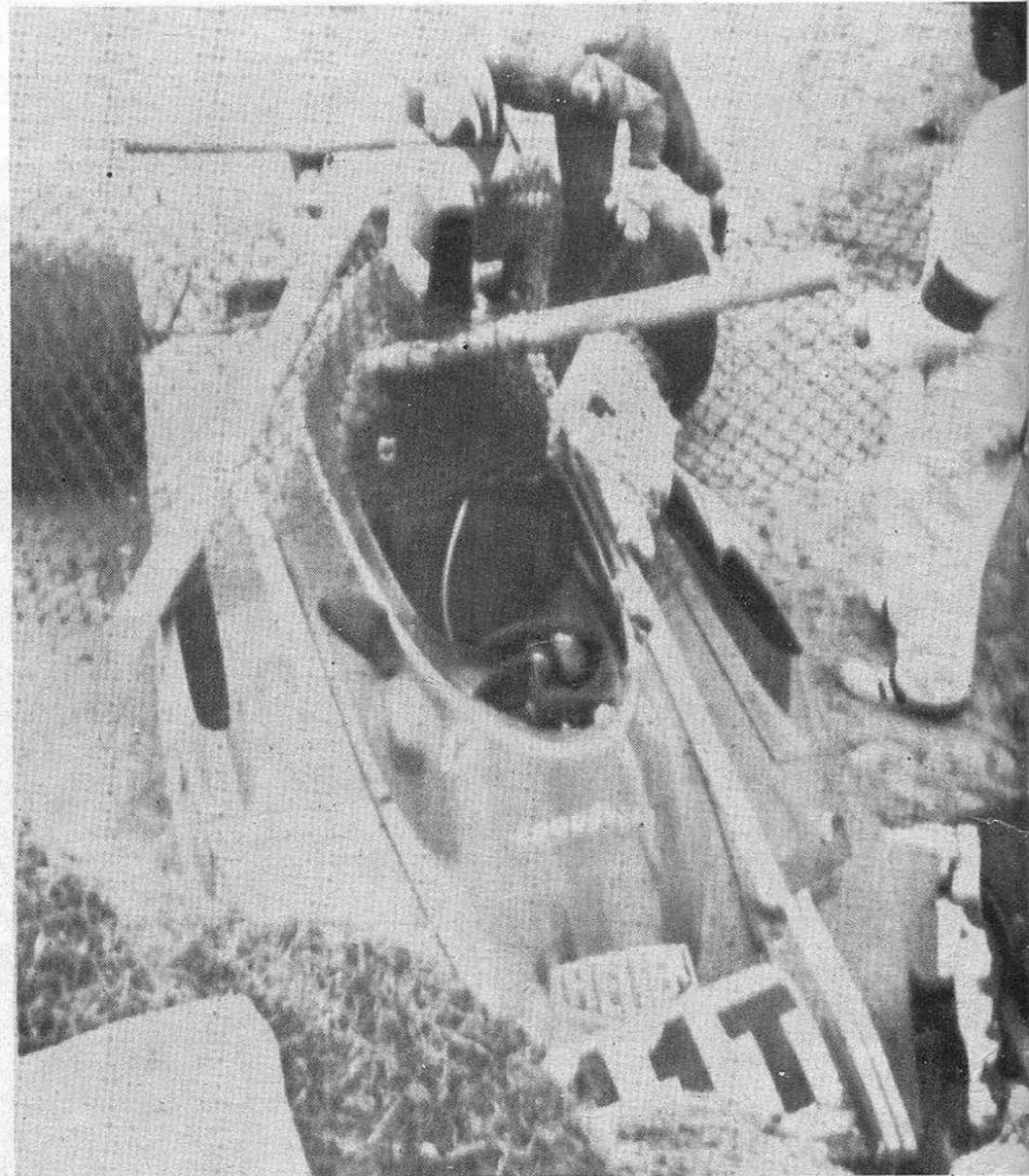
Lauda, ancora una volta ha avuto il compito di fare i tempi in prova (anche se poi è stato tradito da un acquazzone al termine della quarta sessione) e per questo pensiamo che avesse le gomme migliori ed era quindi per questa ragione spinto, senza un attimo di tregua. Abbiamo constatato che Forghieri in particolare modo verso Lauda era un po' aggressivo: però ciò non deve trarre in inganno e siamo certi che non c'era della malizia nel suo modo di fare, ma che piuttosto un'intesa segreta esistesse fra i due perché (almeno ciò sembra a noi) sembrava che il direttore tecnico, gesticolando come un forsennato, facesse capire a Niki che lui solo sarebbe stato capace di portare a lieto fine l'impresa. Naturalmente, Lauda orgoglioso di tanta fiducia posta in lui partiva alla carica senza attendere un attimo e non ha desistito nemmeno alla fine della prima giornata di prove quando accusava il cattivo funzionamento di una pompa della benzina che non pescava bene.

Clay Regazzoni, in continua ascesa, sa di essere all'attenzione del vasto mondo sportivo e certamente alla svolta più importante della sua carriera di pilota ed è per questo che è degna di plauso la calma da lui dimostrata. Lo svizzero ha dimostrato di possedere una confidenza assoluta sulle sue possibilità e sull'appoggio di tutta la squadra. «Devono assecondarmi», ha detto Clay. «Perché è ovvio che soltanto io posso dare alla Ferrari l'alloro quest'anno: sono certo che Lauda comprenderà il mio sforzo senza porre degli intralci. Non è detto che io debba star sempre davanti a Lauda però questo verrà deciso dalle circostanze della gara, ossia dalle posizioni in cui verranno a trovarsi sia Fittipaldi che Scheckter».

g. g.

• Di passaggio per Toronto una decina di giorni prima del G.P., Jody Scheckter ha detto: «Sono ora così cauto che non taglio nemmeno una fetta di pane per paura che mi capiti un incidente».

• Contrariamente a Scheckter, Vittorio Brambilla si è schiacciato con un martello l'indice della mano sinistra nel lavorare su un mozzo di una 128, nella sua officina di Monza.



Avvisaglia amara, per Regazzoni, nelle ultime tornate di qualificazione. Infatti, la sua B3 è uscita di strada slittando sulla improvvisa pioggia. Nella foto, vediamo Regazzoni osservare la vettura impigliata nelle reti

• Nel ciclo delle attività svoltesi a Toronto la settimana antecedente il Gran Premio, vi è stata una serata organizzata dalla Piave-Jolly club (Canada) in onore dei piloti Vittorio Brambilla e Arturo Merzario. La manifestazione, allietata da cena e ballo, ha ottenuto un gran successo ed ha stimolato l'interesse di alcuni ospiti, dirigenti della Labatt's Brewery, la ditta che sponsorizza il G.P.

Durante la serata, targhe premio sono state consegnate dai due piloti italiani ai piloti del Club quali: Onorio Rocca, Giovanni Follegot, Stefano Savoca, Guido Gatto, Dino de Juliis, Giorgio Comacchio e Donato Ziccardi. Inoltre, una targa ricordo è stata pure offerta a Merzario e a Brambilla, nella quale, sotto al nome del pilota, la dedica diceva: «Valido rappresentante della tradizione italiana, per il contributo dato allo sport automobilistico mondiale».

MASS
sostituirà
HULME

• Jochen Mass, che ha corso qui a Mosport con la macchina Yardley, ha firmato per la Tecno Marlboro. Per il 1975, sarà quindi il compagno di Fittipaldi. Questa notizia conferma che Denis Hulme si ritira dalle competizioni, anche se nessuno finora l'ha detto. E' probabile che l'annuncio ufficiale venga dato dal neozelandese ex-campione del mondo, dopo il G.P. degli Stati Uniti, press'a poco come fece Stewart l'anno scorso.

Debutta subito al GLEN
CRAWFORD sulla JPS?

MOSPORT - E' probabile che la Lotus metta in campo nel G.P. degli Stati Uniti una terza macchina affidata al venticinquenne Jim Crawford che è attualmente in testa al Trofeo Players F. Atlantic. Crawford ha esordito nel '71 con la F. Ford passando alla fine del '73 alla F. Atlantic. Nel '74 ha ottenuto due vittorie a Oulton Park e Mallory Park. Recentemente ha provato la F. 1 della Lotus ed è andato molto bene. Ha firmato un contratto come terzo pilota per il 1975. Qualcuno diceva che quella macchina dovesse averla Schenken (grazie all'amicizia di Peterson).

• La presentazione della monoposto Fittipaldi, costruita in Brasile da Wilson Fittipaldi è stata rinviata. Sarà presentata tra il 19 e il 26 ottobre a Brasilia. Il rinvio, dato che la presentazione era prevista per il 14 ottobre, è dovuto al fatto che la macchina sarà praticamente «battezzata» dal presidente della Repubblica brasiliana, e che quindi la data dell'avvenimento è legata all'agenda presidenziale.

• Durante una riunione dei costruttori di F. 1 sono state espresse molte preoccupazioni da parte delle squadre che contano sugli sponsor per il loro finanziamento, in quanto pare che le varie marche di sigarette (soprattutto) abbiano intenzione di ridurre il loro apporto finanziario. E' chiaro che questa minaccia colpisce in modo particolare la Lotus, dato che la McLaren ufficiale conta su un contratto di due anni con la Texaco Marlboro, contratto che scade alla fine del 1975.

Tiratissimi gli allenamenti
con molta suspense e bagarre

BRAMBILLA e CLAY

«sbattono»

FITTI si scatena

MOSPORT - Due giornate di prove piuttosto vivaci, per le particolari caratteristiche del circuito e per la variabilità delle condizioni atmosferiche che qui giocano brutti scherzi di continuo. Così tutti si sono impegnati a fondo appena hanno potuto, per mettersi al riparo da eventuali sorprese del tempo. Parecchi avevano già provato nei giorni precedenti la corsa e così le macchine erano abbastanza a punto. Altri avevano esperienze precedenti e anche per loro le cose sono state facilitate.

Novità in pista nelle prime prove: sulla BRM destinata a Pescarolo si è visto Amon, che dopo le esperienze con la sua macchina si è trovato a scendere a tal punto pur di correre, anche se con speranze ridottissime. Novità anche Mass sulla McLaren-Yardley, come quella di Koinigg sulla Surtees, anche se Koinigg lo si era già visto in Austria. Su una vecchia Brabham BT 42 ha esordito il canadese Jepp Wietzes, abituale pilota della Formula 5000 ed anche delle gare Can-Am.

L'avvenimento più importante delle prime prove è stata la uscita di strada di Brambilla, che per lasciar passare un altro concorrente si è spostato troppo al bordo della strada ed ha messo due ruote sulla terra sbandando successivamente e in modo tanto violento da urtare il guard rail e danneggiare la scocca della macchina.

Riparazione impossibile e quindi rinuncia alla gara per dar modo al telaio di arrivare in Inghilterra per la riparazione, che permetterà la presenza dell'italiano alla gara degli Stati Uniti.

Lauda è andato abbastanza forte subito, ma si è dovuto aspettare il secondo turno di prove per vedere tempi di rilievo. È stato Lauda ad ottenere il risultato migliore ma lo ha fatto in modo imperfetto perché, mentre stava tirando a fondo, è stato leggermente danneggiato da Stommelen che stava rientrando ai box e che quindi lo ha rallentato un poco. Da segnalare che Ickx non ha praticamente girato e che sulla Sadow di Jarier il motore era fiacco. Tanto è vero che poco dopo si rompeva.

Rotto anche il motore della Surtees di Bell, che aveva rallentato per la rottura di un iniettore, finito tra valvola e testata. Una bella serie di testa-coda da parte di parecchi, con notevole emozione per una di Pace avvenuta davanti ai box. Il pilota è stato bravissimo a controllare la macchina senza urtare nulla.

Il sabato il tempo si era messo al brutto, come si temeva. Così anche per le temperature piuttosto basse all'inizio tutti sono stati abbastanza cauti ma poi si è visto che la pioggia non arrivava e i tempi sono migliorati. Lauda e Regazzoni sono stati i più veloci nella prima parte e pareva che nessuno riuscisse a superarli. Invece nella seconda parte, con temperature un poco migliori, vi è stata una vera offensiva da parte di Fittipaldi e degli uomini della Brabham oltre che di Scheckter. Reutemann e Pace si sono avvicinati al tempo di Lauda ed anche Scheckter è sceso in basso, pur se con molta acrobazia, tanto da farci giudicare che non gli sarebbe possibile ripetere in gara le prodezze proporzionali, pena il rischio di uscita da strada.

Le macchine più stabili e composte sono state, ancora le Ferrari e le Texaco Marlboro, insieme con le Brabham. Non sono stati possibili lunghi allenamenti per la macchina di Donohue, perché la rottura delle pompe della benzina ha tenuto ferma la macchina fino quasi alla fine.

Sulla macchina di Andretti invece, si è constatato che i rapporti del cambio erano sbagliati e così anche lui ha dovuto limitare le sue prove.

Problemi grossi per le BRM che hanno, oltre tutto, degli strani comportamenti variabili senza giustificazione. Specialmente quella di Beltoise, che aveva i freni che si degeneravano senza ragione ed a intermittenza.

Verso la fine Fittipaldi riesce a fare il miglior tempo assoluto e così tutti si

PILOTA	VEETTURA	VENERDI'	SABATO
FITTI	Texaco-Marlboro McLaren M23	1'14"233	1'13"188
LAUDA	Ferrari 312 B3-74	1'13"624	1'13"230
SCHECKTER	Tyrrell-Elf 007	1'14"101	1'13"302
REUTEMANN	Brabham-Ford BT 44	1'13"737	1'13"482
JARIER	UOP-Shadow DN 3	1'15"900	1'13"538
REGAZZONI	Ferrari 312 B3-74	1'13"801	1'13"553
DEPAILLER	Tyrrell-Elf 007	1'15"306	1'13"634
HUNT	Hesketh-Ford 308	1'14"030	1'13"736
PACE	Brabham-Ford BT 44	1'14"100	1'14"133
MASS	McLaren-Yardley M 23	1'14"848	1'14"186
PETERSON	Lotus-JPS 72	1'15"303	1'14"340
STOMMELEN	Lola-Embassy T 370	1'14"766	1'14"449
FRYCE	UOP-Shadow DN 3	1'15"444	1'14"631
HULME	Texaco-Marlboro McLaren M23	1'15"010	1'14"754
WATSON	Brabham-Ford BT 44	1'14"751	1'14"931
ANDRETTI	Parnelli-Jones	1'15"600	1'14"923
BELTOISE	BRM P 201	1'15"300	1'15"021
LAFFITE	Iso-Marlboro IR	1'16"151	1'15"218
MERZARIO	Iso-Marlboro IR	1'16"358	1'15"337
HILL	Lola-Embassy T 370	1'16"430	1'15"538
ICKX	Lotus-JPS 72	1'21"000	1'15"661
KOINIGG	Surtees-Fina TS 16	1'16"271	1'15"668
STUCK	March 741	1'16"203	1'15"709
DONOHUE	Penske PC 1	1'15"731	1'17"071
AMON	BRM P 201	1'16"900	1'15"815
WIETZES	Brabham-Ford BT 42	1'18"200	1'16"331
BELL	Surtees-Fina TS 16	1'16"600	1'18"618
WILDS	Brabham BT 42	1'16"822	1'30"181
BRAMBILLA	March-Beta 741	1'17"216	—
ASHLEY	Ensign-Ford MN3	1'18"200	1'17"305

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

mettono in allarme e scendono in pista per tentare in contrattacco. Regazzoni è però il più sfortunato. Proprio mentre lui era in pista e stava tirando abbastanza è venuto un breve e violento temporale che ha fatto cadere acqua in quantità notevole sulla parte della pista verso i box. Senza preavviso Regazzoni è capitato sul bagnato e quando ha toccato i freni per il rallentamento si è visto la macchina partire in avanti e andare sbattere contro le reti esterne nella curva che precede i box. Per fortuna non c'erano i guard-rails e così i danni si sono limitati alle sospensioni, col pilota che usciva di macchina senza nulla.

La pista è poi rimasta parzialmente bagnata, il che ha impedito agli altri di migliorare la situazione.

Un'emozione alla Ferrari nelle prove

della mattina della gara: sulle due macchine erano stati montati motori freschi e Lauda ha annunciato di avvertire delle vibrazioni a circa 12.000 giri, cosa che ha allarmato. Però, dopo aver deciso di cambiare il motore, non ne hanno fatto nulla perché in sostanza le vibrazioni erano solo ad altissimo regime e giudicate non gravi.

f. l.

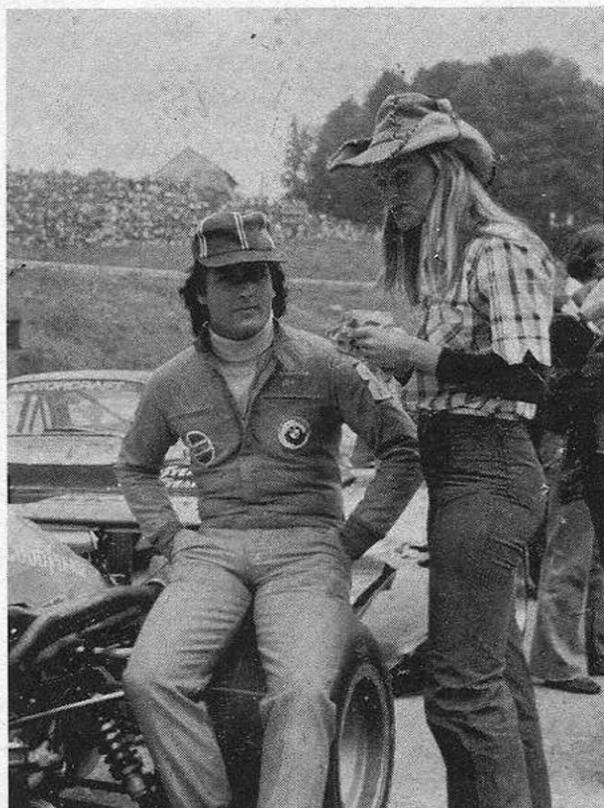
● Corre voce che l'ENSIGN potrebbe avere un patrocinio olandese per un team di F. 1 di due vetture, l'anno prossimo. La Token F. 1 è invece riposta in naftalina, a quanto sembra, il progettista Jessop lavora su progetti di F. 3 e di due litri, anche se si dice che potrebbe entrare a fare parte del Team Embassy.

● Fra i tanti discorsi più o meno confermati sulla BRM, ora si parla della possibilità che Tim Parnell lasci la squadra.

● Le prime prove del FORD COSWORTH V6 di 3400 su una monoposto sono state giudicate molto soddisfacenti e ora ci sono pochi dubbi sul fatto che il programma sarà continuato e che i motori saranno venduti tanto dalla Ford Avo che dalla Cosworth. Quelli usati in prova a Snetterton, Silverstone e Brands Hatch hanno erogato 418 HP al dinamometro e le due Case sono fiduciose che prima della prossima stagione si otterrà una maggior potenza. L'unica differenza col motore usato nelle Capri gruppo 2 è sembrata essere la sistemazione degli scarichi. La vettura era una versione modificata della Modus Formula Atlantic, il pilota era Tom Walkinshaw il quale per ora gareggerà con la vettura per i colori della Shellsport nelle restanti gare di F. 5000 della stagione, quale continuazione del programma di sviluppo finanziato dalla Ford.

● Con una mossa «a sorpresa», FITZPATRICK ha lasciato il Team Kremer per tornare al Gelo. Ciò significa che il Team Gelo di Loos presenterà nella British Airways 1000 uno squadrone imbattibile nel gruppo 4: Elford-Graham, Schenken-Merzario, Fitzpatrick-Hezemans.

● È confermato che trenta, anziché ventisei vetture (com'era previsto), potranno prendere il via nella BRITISH AIRWAYS 1000. Hobbs farà coppia con Bell sulla Gulf GR7, poi ci saranno Pianta-Lombardipica con la Lola del Jolly Club, Merzario con Schenken su Porsche Carrera RSR e Borri con Schon su un'analoga vettura, sempre del Jolly Club.



Sì da 40° per LELE

MONZA - E' durata molto poco la vacanza a Torre Molinos di Lele e Serena Serblin, volati sulle coste spagnole per un breve viaggio di nozze prima delle prove di F. 2 che aspettano il giovane vicentino. Sta di fatto che dopo pochi giorni di mare Gabriele è stato costretto a riportare la fresca sposa a casa afflitta da alte febbri: è sconsolato, tanto per non perdere le buone abitudini, è scappato a Monza per tifare per il team Trivellato. Alla giovane coppia, che contiamo di rivedere presto sugli autodromi, i migliori auguri di AUTOSPRINT.

Diverse soluzioni interessanti nelle inedite F.1 di PENSKE e ANDRETTI

Le monoposto USA si ispirano alle INDY

MOSPORT - Interessantissime le due macchine americane che hanno esordito pubblicamente in questo Gran Premio del Canada. Quella costruita dalla squadra di Penske in Inghilterra e quella costruita dalla Parnelli in California, però da tecnici inglesi.

Precedenza alla Parnelli, che è la macchina che riporta in Formula 1 Mario Andretti, e che quindi è di certo interessante per i tanti tifosi che l'italo americano conta tra di noi. In fondo non vi è molto da dire su questa macchina, poiché basterà indicare che essa è somigliantissima alla Lotus 72, per descriverla. E' chiaro che la ispirazione alla Lotus 72 era inevitabile, visto che il progettista di questa Parnelli è Maurice Phillippe, che qui a Mosport ha avuto la grande soddisfazione di constatare come le « vecchie » Lotus che lui ha disegnato cinque anni or sono, restano bravamente tra le macchine migliori.

La nuova Parnelli ha moltissime delle soluzioni della Lotus 72, a cominciare ovviamente dalle sospensioni, che sulle Lotus

sono state fino ad oggi molto « a la page », e che sono state copiate da parecchi altri. Naturale che vi siano degli aggiornamenti alle geometrie iniziali, come è avvenuto sulle Lotus, ma la base è quella. Anche in aerodinamica la Parnelli ricorda la Lotus 72, pur se in parecchi particolari, come ad esempio nella forma e posizione dell'alettone, si ritrovano molti dei motivi già visti sulle Parnelli della Formula USAC.

Particolarità di questa macchina è la accuratezza della costruzione, con l'evidente gusto della finitura meticolosa dei particolari che avevamo già notata sulle Parnelli di Indianapolis. Quello che distingue la Parnelli F. 1 dalle altre macchine attuali è la forma molto compatta, con la parte superiore molto profilata e bassa. La presa d'aria dinamica per l'alimentazione è di forma arrotondata ed è molto bassa rispetto a tutte le altre finora viste. Poiché il pilota ci dice che l'alimentazione è corretta, dobbiamo pensare che questa solu-

zione sia valida, e che quindi il miglioramento della forma con la riduzione della sezione frontale sia valido.

La Penske PC (che significa Penske Cars) è altrettanto bella da vedere, anche lei molto curata nei particolari. Potremo darvene una descrizione migliore in futuro, documentandola con le fotografie che vi mostreranno quali siano stati i particolari sui quali i tecnici della Penske hanno più insistito.

Segnaliamo intanto che anche per questa macchina la ricerca della forma è stata chiaramente influenzata dalle esperienze altrui, specie della McLaren, e da quello che i tecnici di Penske hanno imparato dalle corse USAC. Innovatrici sono le sospensioni anteriori, con un originale sistema di ammortizzatori posti in diagonale all'interno della macchina, con l'attacco superiore fisso e la parte inferiore mobile attraverso un comando a bielle. In sostanza da quello che abbiamo potuto vedere la geometria della sospensione anteriore della Penske è simile a

quella delle Brabham, ma lavora esattamente al contrario.

Anche per questa macchina quello che colpisce di più è la forma esterna particolarmente raccolta e bassa, con l'evidente scopo di ridurre la sezione frontale a favorire la velocità.

Novità alla Hesketh, che ha portato qui una vettura sperimentale dotata di talune innovazioni abbastanza significative. Non si tratta ancora di una macchina nuova, ma di una evoluzione di quella conosciuta. Le parti modificate sono la anteriore, con una appendice aerodinamica ad ala che sporge nettamente rispetto alla carrozzeria, e quella laterale che è più panciuta per il fatto che i radiatori laterali sono stati posti in posizione longitudinale rispetto all'asse della macchina e sono anche di maggior lunghezza. Altre modifiche meno importanti sono state adottate sulla geometria delle sospensioni.

Niente altro a segnalare, almeno di visivo, visto che tutti sono sempre in costante evoluzione.

f. l.

Il miliardario vuole REGAZZONI o Merzario in 5000

● **MOSPORT** - Per il secondo anno consecutivo abbiamo visto aggirarsi nella zona dei box il californiano Chuck Jones (il miliardario proprietario di una Lola T332 F. 5000 che partecipa al campionato americano della categoria). Jones ci ha detto: « Come l'anno scorso, anche quest'anno ho chiesto a Clay di correre per me nelle due ultime gare della stagione. Per ora, la risposta è stata negativa però, spero che se vincerà il Gran Premio del Canada cambi idea anche perché la prima gara di questa formula è prevista per il giorno 13 ottobre e cioè quando il mondiale piloti è già terminato. Personalmente penso di aver un'ottimo equipaggiamento — ha continuato il baffuto americano — ma la sola difficoltà sta che negli Stati Uniti non riesco a trovare del talento già affermato. Ho avuto al mio servizio per un po' di tempo Graham McRae ma è un tipo difficile e quindi l'ho lasciato perdere. Preferirei Regazzoni nel quale ho molta fiducia, e poi, ha corso per me anche l'anno scorso. Qualora però Clay non fosse disponibile non desisterei dall'aver Arturo Merzario o Jody Scheckter.

● **FRANK WILLIAMS**, nonostante le difficoltà a trovare degli sponsor, per la stagione ventura ha già confermato che continuerà la sua attività. Secondo nostre notizie avrebbe già fatto firmare il contratto ai piloti attuali, vale a dire Merzario e Laffite. Ovviamente le macchine di questa squadra non si chiameranno più ISO, ma semplicemente Williams. Pare che il finanziamento, anche per la costruzione di un nuovo telaio, sia già assicurato.

Le 77 volte COSWORTH

LONDRA - Qualche numero fa abbiamo dato le cifre riguardanti il Ford-Cosworth DFV nelle corse per monoposto, cifre che con il G.P. del Canada hanno raggiunto il formidabile totale di 77 in Grandi Premi, dal 1967, e di 22 in gare non di campionato. Le statistiche relative ai successi del notevole V8 di Duckworth sono come segue:

	Numero di Grandi Premi	Vittorie DFV	Gara non di Campionato	Vittorie DFV
1967	11	4	5	1
1968	12	11	3	3
1969	11	11	4	3
1970	13	8	3	3
1971	11	7	8	2
1972	12	10	7	6
1973	15	15	2	1
1974	14 (fino ad oggi)	11	3	3

Così, senza contare il 1967 quando il motore era disponibile soltanto per la Lotus, e non per tutta la stagione, l'anno « peggiore » del DFV è stato il 1971. Da allora abbiamo continuamente predetto la sua imminente eclisse, quando la Ford festeggiò la sua cinquantesima vittoria ci chiedemmo tutti quanto sarebbe potuta durare ancora, adesso la centesima non può essere molto lontana... forse si avrà alla fine di questa stagione, certamente agli inizi del 1975. Situazione dura, può darsi, per chiunque tifi per la Ferrari o perfino per la BRM! Eppure, da un punto di vista imparziale, è magnifico.

La FORD si eclissa? Mah...

Ora sembra che la Ford potrebbe — ripetiamo, potrebbe — avere deciso di porre fine alla sua attività nei Grandi Premi, anche se in effetti è stata minima, in fatto di spesa, (coi Cosworth) per parecchi anni. Evidentemente, però, la Ford è consapevole che questo potrebbe dare via libera alla BMW per occupare una posizione di dominio fra — poniamo — due anni. Nei riguardi del Cosworth V12 di cui si è parlato, è ritenuto che esista da tempo un disegno su carta, ma per ora non si parla di nessun patrocinatore per la costruzione vera e propria del motore. Si pensa che l'unica importante Casa inglese che potrebbe diventarlo sarebbe la British Leyland, ma questa possibilità per il momento deve essere giudicata molto vaga. Non si deve dare un vero significato alla soppressione del nome Ford dai coperchi punterie dei DFV forniti al team Parnelli, pare che si tratti di un accordo fatto negli Stati Uniti.

Contestati i due punti a LAUDA

● Durante la riunione della GPDA di venerdì, parecchi piloti hanno discusso vivacemente la decisione della Commissione sportiva internazionale di reintegrare Niki Lauda nella classifica del G.P. di Gran Bretagna. La decisione è stata giudicata ingiusta da parte di coloro che sono direttamente interessati, vale a dire Reutemann, Hulme, Scheckter e Fittipaldi. Emerson ha detto: « Avete mai visto nel calcio ridare un gol a tavolino? ».



Durante le qualificazioni, Lauda si consulta con Forghieri. I « freschi » due punti di Brands Hatch di Lauda sono stati molto criticati dai piloti

● **JEAN-PIERRE BELTOISE** alla fine dell'anno lascerà in ogni caso la BRM nonostante pare gli abbiano promesso una macchina nuova e motori rinnovati. Poiché le promesse della BRM si susseguono da molti anni ma non trovano mai risponda nella realtà, Beltoise ha preferito andarsene. Non si sa ancora, tuttavia, in quale squadra

SILVERSTONE - La decisione di escludere il gruppo 2 dal Tourist Trophy 1974, concentratosi sul gruppo 1 e « qualsiasi » super Turismo, è stata molto combattuta. Comunque, col procedere della stagione si è sempre più rafforzata l'opinione che la decisione fosse buona, in parte quale risultato della scarsità di gare per gruppo 2 in Europa, in parte perché in fondo il Tourist Trophy fu inaugurato nel 1905 proprio per questo genere di vettura e era dunque, sotto molti aspetti, giusto che l'edizione 1974 fosse per il gruppo 1.

Erano arrivate oltre 60 iscrizioni, per i 40 posti disponibili nello schieramento (e questo non sarebbe certamente accaduto se si fosse trattato del gruppo 2) e le vetture erano molto varie: classe oltre quattro litri, esclusivamente per Chevrolet Camaro, classe 2501-4000 per BMW, Ford Capri e Opel (molte iscrizioni erano ufficiali o per vetture assistite dalle Case), classe 1601-2500 che comprendeva Alfa, Ford, Mazda, Hillman, Vauxhall, BMW e Triumph. La classe minore aveva Alfa, Hillman Toyota e VW. Il premio principale offerto dal patrocinatore Access (branca di un istituto bancario), era in effetti per squadre e il pronostico dava per favoriti il team Capri ufficiale e le Alfa... queste ultime soprattutto se il tempo fosse stato piovoso.

Una cosa era certa: si prevedevano difficoltà, in una corsa di km. 500 per vetture del gruppo 1. I regolamenti permettevano un numero assai minore di modifiche di quanto fosse accaduto a Spa e nessuno ha mai cercato di fare gareggiare una gruppo 1 per una distanza di km. 500 (107 giri del circuito di Silverstone). Competizioni di venti giri su questa pista sono state sufficienti per consumare i freni di alcune gruppo 1 in gare minori svoltesi quest'anno, quindi si prevedeva che le macchine più potenti (le Camaro di 5700 cc) avrebbero avuto serie noie ai freni, per esempio. Era quindi importante che responsabili dei teams cercassero di obbligare i piloti a procedere il più lentamente possibile per risparmiare le vetture, però abbastanza velocemente per avere la possibilità di vincere. Altrettanto importante il lavoro al box. Uno o due piloti speravano di evitare soste, almeno quella per il rifornimento, e i programmi pre-gara di Lanfranchi prevedevano un « economy run » senza fermate, per la sua BMW. Comunque, c'erano le premesse per una gara appassionante...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SILVERSTONE - Il via è stato dato con pista umida, ma un timido sole ha fatto sì che nella maggioranza le vetture sono partite con slicks. Nelle prime fasi le Camaro di Lloyd, Graham e Woodman hanno cominciato ad allontanarsi dagli altri, seguite da Hanson e da Walkinshaw che duellavano. Lanfranchi ha presto deciso di sfidare i due, decisione un poco avventata avendo ancora cento giri da coprire. Al settimo ha fatto un testa coda e la BMW è finita contro la barriera di fronte ai boxes. Danni soltanto alla carrozzeria, sicché Lanfranchi ha completato il giro col fumo che usciva dal pneumatico contro il quale sfregava la carrozzeria; ai boxes la macchina è stata rimessa più o meno in sesto perché potesse continuare. Al tempo stesso Rouse ha portato la sua Dolomite al box col serbatoio del carburante crepato e si è deciso di sostituirlo perché c'era sempre davanti agli occhi il premio per squadre.

Dopo dieci giri l'Alfa di Labinjoh-Dooley-Scott ha fatto il bis dell'incidente in prova: è finita in testa-coda contro la barriera e la parte posteriore della carrozzeria è rimasta danneggiata. Non era possibile effettuare una riparazione in fretta, per cui la vettura è stata ritirata e con lei sono sparite le speranze Alfa per il premio per squadre. A questo punto in seconda posizione c'era l'Alfa due litri di Barrios, Clark era ben piazzato nella sua classe e al quattordicesimo giro le speranze Dolomite, sempre per il premio per squadre, sono pure svanite quando Hine è finito in testa-coda contro il terrapieno di fronte ai boxes. Intanto il terzetto di Camaro stava doppiando quasi tutti. Ovviamente il direttore di squadra e i piloti delle Camaro non dividevano i timori dei pezzi grossi che i freni non durassero e così via (Silverstone è però un circuito fra i più duri per i freni). Dron su Triumph, al nono posto, è stato doppiato al diciassettesimo giro, Williams su Mazda al ventunesimo.

Un poco dopo Lanfranchi è tornato al box, questa volta perché si era spezzato il differenziale della sua BMW (forse in conseguenza dell'incidente) e i meccanici si sono messi pazientemente a cambiarlo. Ci sono voluti quasi tre quarti d'ora, ma a suo tempo l'ostinato Lanfranchi è tornato in gara. Clark ha fatto la sua prima, inaspettata fermata molto presto, ma non ha ceduto la guida al fratello Roger, limitandosi a fare rifornimento di olio e di carburante. Rolt ha perso una ruota della sua Capri, è riu-

scito a fermare la vettura senza danni, è andato di corsa al box per prendere una ruota poi ha lentamente portato la macchina al box per cederla al compagno Clarkson.

Intanto Hanson e Walkinshaw continuano il loro duello ad armi pari. Dopo il trentesimo giro i leaders hanno cominciato a fare le loro soste di routine: per lo meno l'ha fatta Lloyd, perché Graham ha continuato a girare anche quando da tempo era prevista la sua sosta. Woodman ha perso oltre 4', mentre

si controllava un sospetto guasto a una ruota.

Circa a metà gara ci sono state altre soste cruciali. Il leader Graham si è fermato per 80 lunghi secondi per fare rifornimento, ma non si è data quasi neppure un'occhiata ai suoi freni... La sosta di Hanson era prevista e il pilota ha avuto soltanto il tempo per dire « tutto bene ».

Al sessantesimo giro, poco oltre la metà gara, l'ordine era: Lloyd-Nelleman (Camaro), Graham (Camaro), Walkin-

Applausi nelle prove a pilota in acrobazia

SILVERSTONE - Per le prove del TT si può dire che è contata soltanto una sessione, cioè l'ultima quando il sole brillava e la pista era asciutta. Non è sorprendente che le più veloci siano state le Camaro e non è sorprendente che parecchie squadre avessero problemi. Molti erano causati dai serbatoi in più montati nei portabagagli delle vetture, perché l'eccesso di carburante in curva e in frenaggio portavano a cambiamenti nella maneggevolezza facilmente immaginabili. Inoltre molti teams di primo piano — fra gli altri Ford e BMW — avevano montato serbatoi a sacco e tutti sono rimasti sconcertati quando la schiuma di plastica contenutavi (obbligatoria) ha cominciato a sgretolarsi sicché il materiale ha intasato gli impianti del carburante. Sempre a proposito di carburante, anche se su piano più vasto, il personale della Shell sembrava un poco stupito, per quanto era realmente una « riapparizione in forze » della Esso a una corsa inglese.

I più veloci sono stati Lloyd (1'43"6) e Stuart Graham (1'43"8) ed è forse significativo che il compagno di Lloyd, Nelleman, non sia assolutamente stato il più lento fra i piloti delle Camaro. Parecchi conduttori, fra parentesi, hanno deciso di gareggiare da soli e i loro « secondi » o hanno provato quel tanto che bastava per qualificarsi, o non hanno provato affatto. Nella seconda classe, dalla quale tutti o quasi prevedevano che sarebbe emerso il vincitore, il più veloce è stato Hanson con una Opel Commodore, nonostante il comportamento a volte acrobatico della vettura: tempo 1'47"6. Il suo direttore corsa, Tony Fall, era più preoccupato per il consumo di carburante che per la velocità sul giro, perché a una velocità sotto l'optimum la vettura avrebbe potuto fare una sola sosta per rifornimento. Una bella equazione da elaborare.

Secondo miglior tempo quello di Lanfranchi su BMW (1'48"6), nonostante noie all'impianto del carburante, crepe nei dischi dei freni e in più una « escursione » fuori pista causata dalla Dolomite di Handley (forse un « assaggio » dei rischi largamente previsti per

TOURIST TROPHY velocissimo a Silverstone (3^a una DOLOMITE)

Nemmeno i freni ostacolano la Camaro di Graham

RAC TOURIST TROPHY - Gara valevole per il Campionato europeo turismo - Silverstone, 22 settembre

LA CLASSIFICA - 107 giri

1. Graham (Chevrolet Camaro) 3.14'18"2, media 155,6 kmh; 2. Woodman (Buncombe Chevrolet Camaro) 105 giri; 3. Dron (Triumph Dolomite) 105 giri; 4. Williams (Mazda RX3) 104 giri; 5. Hanson (Opel Commodore) 104 giri; 6. Walkinshaw (Ford Capri) 104 giri; 7. Fletcher-Jenvey (Chevrolet Camaro) 102 giri; 8. Handley (Triumph Dolomite) 102 giri; 9. Lloyd-Nelleman (Chevrolet Camaro) 102 giri; 10. Lepp-Barrios (Alfa 2000 GTV) 101 giri; 11. Unett (Hillmann Avenger GT) 100 giri; 12. Markey-Goodwin (Toyota) 100 giri.

shaw (Camaro), Williams (Mazda) a un giro, Marshall (Vauxhall) a un giro; Lepp-Barrios (Alfa) a due giri. Clark conduceva la sua classe abbastanza comodamente. Per le Alfa questo felice stato di cose non doveva però durare. Clark si è fermato per cedere la vettura all'altro Clark, ma la macchina si è rifiutata di ripartire, con l'impianto del carburante che non andava. Mentre Roger sedeva paziente nella vettura i meccanici hanno tentato tutto il possibile, perfino di spingere la macchina ma invano, sicché è poi stata ritirata. Mentre era ai boxes è arrivato Barrios a dire che la sua Alfa era rimasta con la sola quarta marcia. Lepp l'ha riavviata in una nuvola di fumo e ha continuato piuttosto piano fino alla conclusione.

A questo punto la Triumph Dolomite pilotata da Dron si avviava verso le posizioni di testa e alla Mazda hanno cominciato a preoccuparsi al pensiero che il comando di Williams nella classe fosse minacciato. Il direttore di squadra giudicava indispensabile di completare la sosta di routine in meno dei 27" impiegati di Dron, ma quando Williams è arrivato la sua ruota anteriore di sinistra ha dovuto essere sostituita quindi la sua sosta è durata 1' in più di quella di Dron, minuto che non è mai stato possibile recuperare. Inaspettatamente i meccanici al box della Ford hanno fatto un pasticcio quando si è fermato Walkinshaw, il quale aveva pure bisogno di cambiare una ruota anteriore: la fermata è durata oltre 3'! Peggio ancora, è stato montato un pneumatico con mescola sbagliata e un giro dopo il pilota ha dovuto riferirsi per un'altra sostituzione. E' costata cara alla Ford, probabilmente il terzo posto.

Alcuni piloti delle Camaro sono incappati nei previsti guai di freni verso le ultime fasi della gara, però non il leader Graham. Non c'erano più dubbi sulla sua vittoria, ma i posti alle sue spalle erano ancora in gioco fino all'abbassarsi della bandiera. Woodman ha recuperato la seconda posizione strappandola a Dron all'ultimo giro, Williams ha raggiunto Hanson e si deve pensare che il pilota dell'Opel era molto stanco negli ultimi venti giri, infatti è quasi stato raggiunto da Walkinshaw. Fletcher e Jenvey sono riusciti a portare la loro Camaro quasi priva di freni al settimo posto e questo ha dato appunto alle Camaro il premio per squadre, mentre Lepp e Barrios hanno faticosamente indotto la loro Alfa a proseguire per piazzarsi decima, davanti alla Hillman Avenger che ha vinto la sua classe.

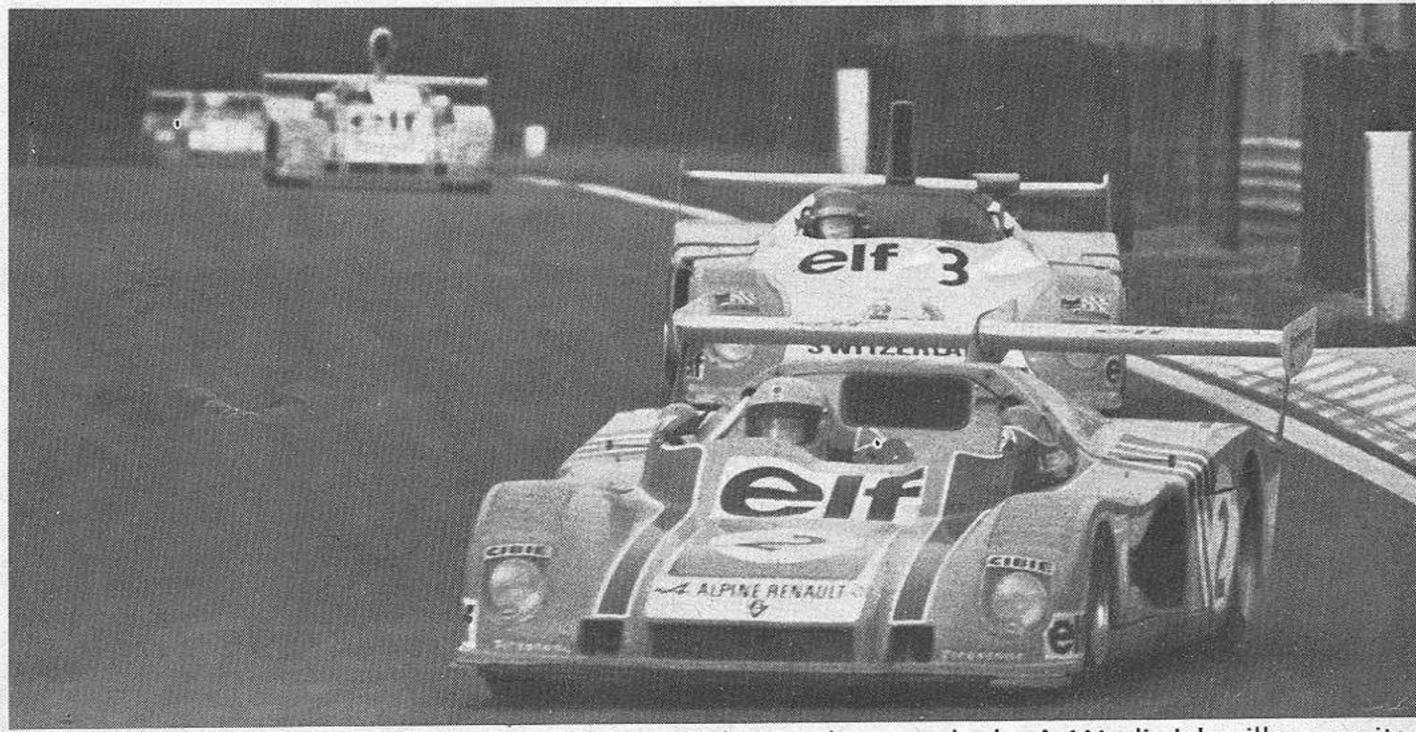
David Hodges

Anche la sesta prova europea due litri no

Nel blu (ALPINE) dipin



Ancora una volta è Larrousse al centro del podio. Sono con lui i connazionali Serpaggi e Ragnotti



La gara è appena partita, ed è subito Alpine. Vediamo al comando la A 441 di Jabouille, seguita dalle vetture «quasi» gemelle di Larrousse e Serpaggi. Poi Jabouille subirà un dechappaggio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SCARPERIA - Tutto come nelle previsioni: anche la sesta prova del campionato europeo marche 2000 è stata vinta dalle Alpine Renault, ormai lanciate verso l'en plein in questo campionato tutto blu. Sul Mugello ha vinto Gerard Larrousse che aveva lasciato al compagno Nicolas la soddisfazione di concludere vittoriosamente il Tour de France con la

to la carrozzeria in vetroresina.

E' stato così un euromarche tutto blu, quello che ha segnato il ritorno delle vetture sport sul Mugello, riprendendo così una tradizione interrotta nel 1970 quando si disputò l'ultimo Mugello stradale vinto dall'Abarth, che piazzò tre vetture ai primi tre posti rispettivamente con Merzario, Kinnunen e Van Lennep.

Purtroppo questi tempi sono lontani anche se gli sportivi to-

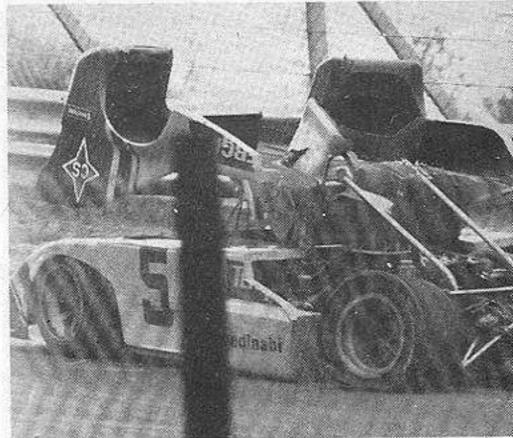
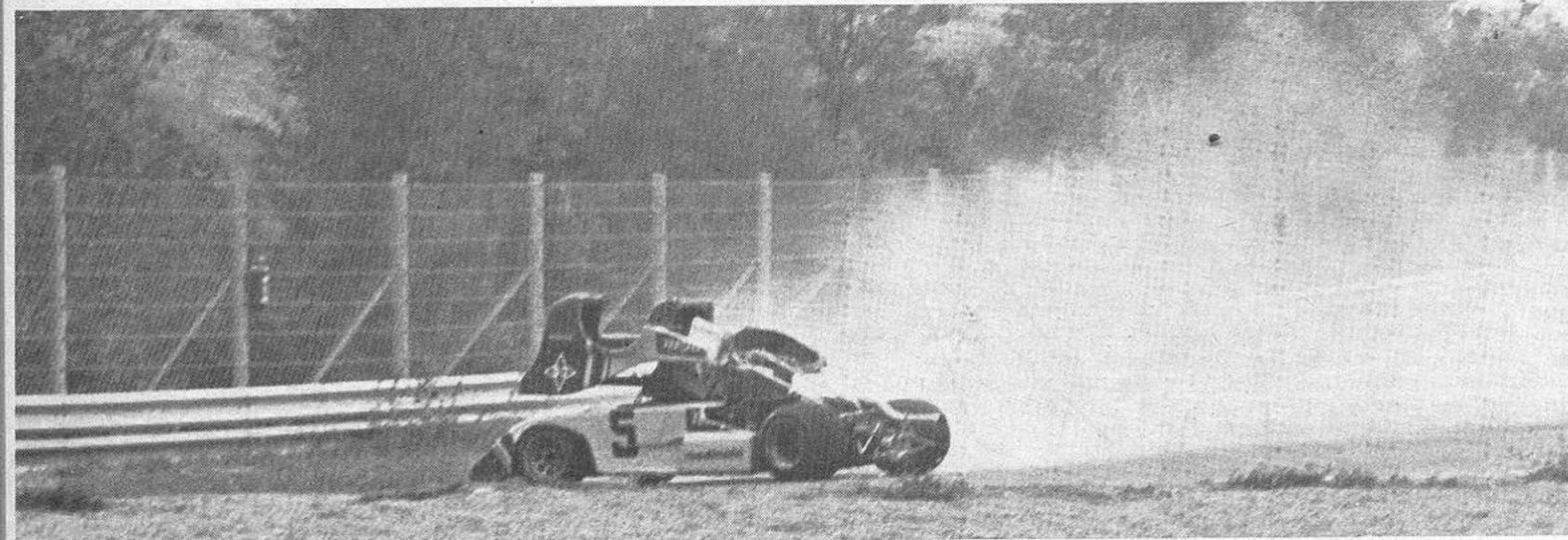
due Toj di Walker e Obermoser, l'Abarth-Osella di «Gianfranco» e Nesti sulla Lola-BMW.

Al primo passaggio è in testa Turizio, ma poi Jabouille prende il comando con autorità; primo ritiro quello di Filannino. Al secondo passaggio la situazione è ben definita: Jabouille, Serpaggi e Larrousse nell'ordine, seguiti da Turizio. Mentre Jabouille aumenta il vantaggio si fermano De Bagration, dopo aver picchia-

la possibilità di vittoria finale.

I meccanici della Renault riescono comunque a riparare la vettura che riparte per la seconda manche, in quarta fila, dietro Larrousse, Serpaggi, Walker, Ragnotti, Obermoser e Nesti. Al secondo giro Jabouille è già in testa mentre Larrousse forte del vantaggio della prima manche, si preoccupa soprattutto di controllare Serpaggi e pensa ai 20 punti.

Al nono giro esce improvvisa-



Due sequenze dell'uscita di strada dell'Abarth-Osella PA 2 di De Bagration, senza conseguenze al pilota

Ligier per venire sul Mugello, battendo con la sua vettura semiufficiale e sponsorizzata dalla scuderia svizzera Archambeaud, Serpaggi, nella classifica per somma di tempi, e Ragnotti con la March-BMW.

Il successo di Larrousse è giunto comunque a sorpresa in seguito alla eliminazione di Jabouille quando questi si apprestava a vincere la prima batteria, che aveva dominato dal secondo al 24. giro. Proprio all'ultima tornata è saltato il battistrada della gomma posteriore sinistra che, come un proiettile ha danneggiato

scani ed il Mugello meritavano un trattamento diverso da quello riservato quest'anno dall'Abarth, pur se la supremazia Alpine Renault è deprimente. I piloti privati italiani, da Nesti, a «Gianfranco», a Turizio, hanno fatto quello che hanno potuto, impegnandosi al massimo, anche se fermati da guasti meccanici o con motori decisamente inferiori.

Ma veniamo alle gare, sulla distanza dei 25 giri (131 km). Al via erano partiti 21 equipaggi con Jabouille, Larrousse e Serpaggi nelle tre prime posizioni, quindi Ragnotti con la March, poi le

to alla «esse», e Turizio, per noie alla frizione.

Per gli italiani nessuna possibilità di inserirsi nella lotta per i primi posti: Nesti conclude con un brillante sesto posto e «Gianfranco» è nono. A metà gara Larrousse supera Serpaggi, segna il miglior tempo sul giro in 1' 52"63 alla media di kmh 167,640, e si porta alle spalle di Jabouille che continua indisturbato la sua corsa. La manche sembra ormai finita e poi il colpo di scena finale che priva Jabouille di un meritato successo, con un ritardo che gli pregiudica anche

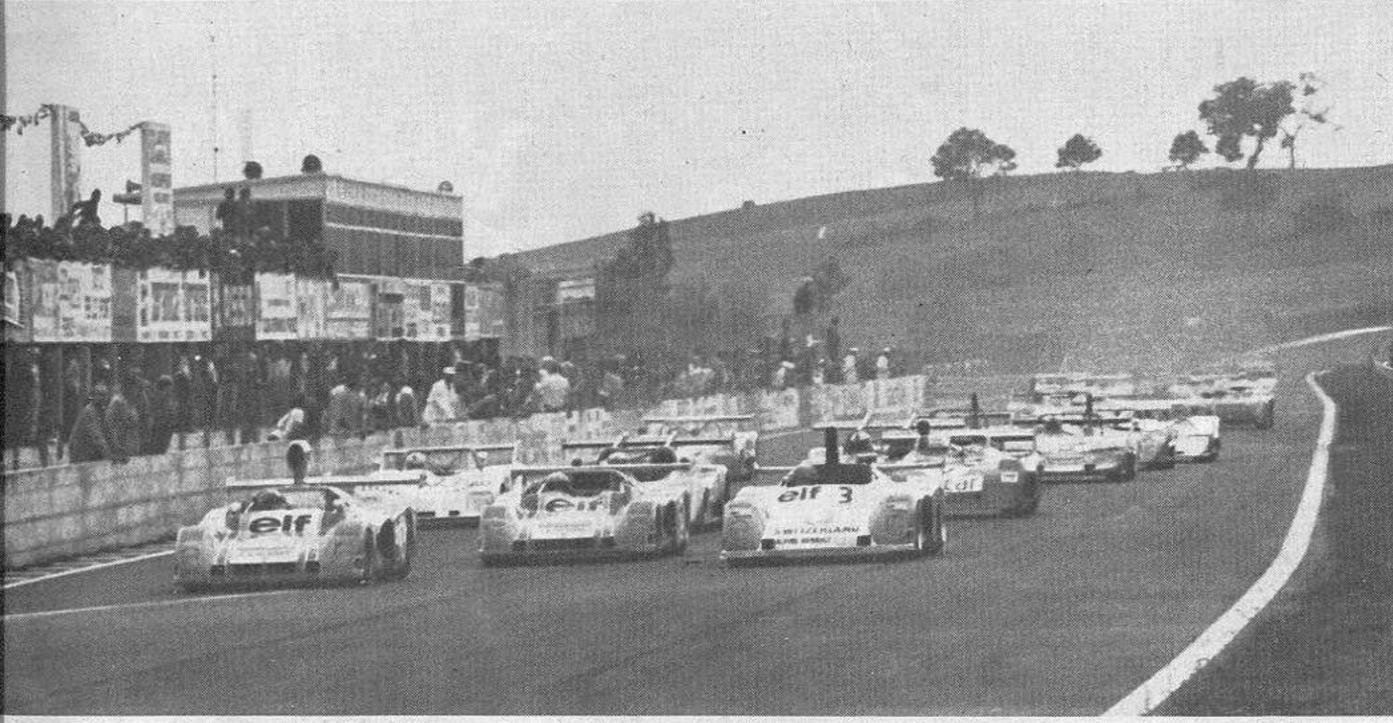
mente di scena Mauro Nesti che era in sesta posizione, proprio davanti ai box: una gran fumata ed olio sulla pista e la corsa per il pistoiese è finita. In precedenza era stato squalificato Lafosse per partenza irregolare, mentre Servanin è costretto ad abbandonare per lo scoppio di una gomma.

Serpaggi vince la manche e guadagna il secondo posto assoluto, che vale quindici punti per la classifica piloti arrivando a quota 80, tale da garantirgli il titolo 1974 visto che ci sarà ancora solo un'altra gara.

Marco Grandini

riservato sorprese (Nesti 6° primo italiano)

di blu (LARROUSSE)



Il via della prima manche dell'Euromarche 2000, con in prima fila le Alpine dominatrici di questa stagione, e decise a fare l'en plein nei punteggi. Quanto a Serpaggi, ha ormai l'euro-titolo in tasca

Spettacolo al di là ed al di qua dei box, al Mugello. Il circuito ora ha 2 km in meno di guard-rails

ALPINE col turbo nel mondiale?

● I risultati del Campionato europeo Marche, che vede impegnata la Renault nell'ottenere l'en plein vincendo cioè tutte le prove anche per fini commerciali e pubblicitari, porteranno quasi sicuramente le vetture blu a disputare il Campionato mondiale Marche con almeno due macchine dotate di motori con compressore. Evidentemente la Renault intende interrompere la serie dei successi della Matra-Simca, ricorrendo alle collaudate due litri maggiorate col compressore fino ad ottenere una potenza di circa 500 cavalli.

La Renault, inoltre, impegnerà le Alpine A 310 nei rally e sarà presente anche in altri settori. I programmi sportivi della Renault saranno resi noti in occasione del rally di Montecarlo.

1. LUCAS - 3. NISINI

RAGAIOLO si consolida in F. FORD

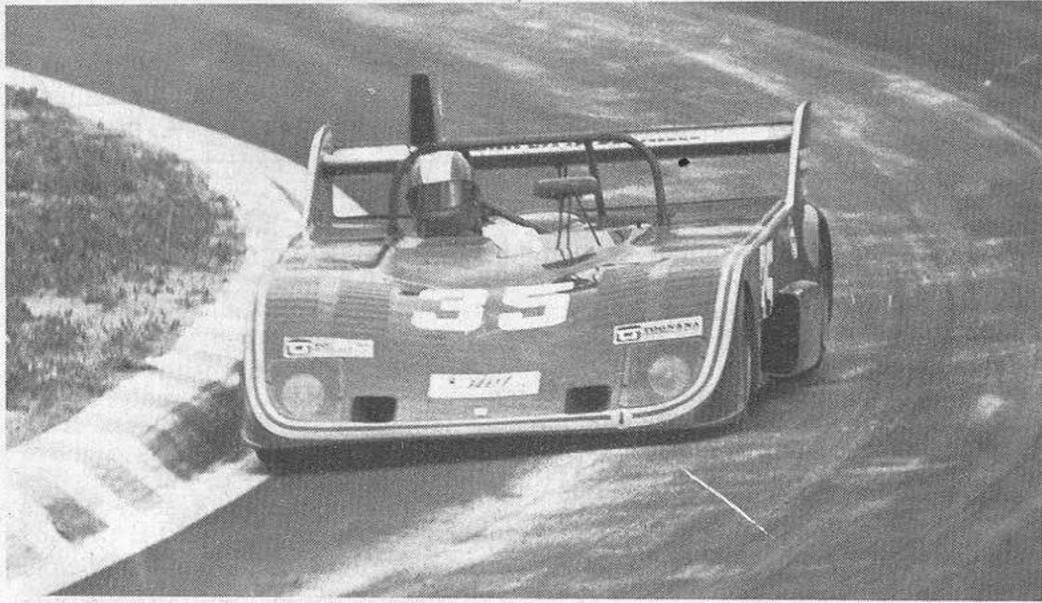
SCARPERIA - « Lucas », Ragaiolo e il giovane Nisini, allievo di Morrogh, sono stati i protagonisti delle gare di Formula Ford. Ragaiolo ha consolidato il suo primato nella classifica del « Trofeo Ford » passando a 43 punti; « Lucas » è ora a 34, mentre Sterzel è rimasto a 37.

Nella prima batteria ottima la prova di Nisini che è riuscito a superare « Lucas » quando sulla pista è cominciato a piovere, la media di Nisini è stata di 122,584; secondo « Lucas » terzo Sterzel.

Nella seconda batteria Ragaiolo non ha problemi e vince con largo margine su Monguzzi e Palazzo.

Per la finale, su dieci giri, partono in 24: al primo passaggio è in testa « Lucas » (Lola), seguito da Ragaiolo (BWA) e Nisini (Delta). Si ferma subito Sterzel (Delta) per il guasto al motore, mentre Truci (Delta) ed Aposkitis (Tecno) entrano in collisione e la loro gara finisce qui. Poco dopo si ferma Vairani (Matta), poi per noie meccaniche Giannini (Bellasi) e Monguzzi (Pirola). A metà gara « Lucas » è sempre al comando, seguito da Ragaiolo mentre la terza posizione è occupata da Nisini che al settimo giro guadagna addirittura la seconda piazza.

Sul finale Ragaiolo riprende la seconda posizione, mentre « Lucas » vince e Nisini è terzo: a quest'ultimo il giro più veloce in 2'12"80 alla media di km 142,183.



L'Abarth-Osella con motore BMW di « Alval » classificatosi nono assoluto

EUROMARCHE 2000, gara internazionale di velocità in circuito per vetture Sport fino a 2000 - Scarperia, 22 settembre 1974.

CLASSIFICA FINALE

- 1. Larrousse (Alpine Renault) giri 50 in 1.35'49"23 alla media di kmh 164,213; 2. Serpaggi (Alpine Renault) 1.36'19"53; 3. Ragnotti (March BMW) 1.36'26"57; 4. Jabouille (Alpine Renault) 1.37'10"29; 5. Walker (Toj) 1.37'35"18; 6. Obermoser (Toj) 1.37'55"08; 7. « Gianfranco » (Abarth Osella) a 2 giri; 8. Morelli (Lola) a 3 giri; 9. « Alval » (Osella BMW) a 4 giri; 10. Marzi (Chevron) a 4 giri; 11. Finotto (AMS 2000) a 5 giri; 12. Ciuti (AMS) a 6 giri; 13. Giliberti (Chevron) a 7 giri; 14. Servanin (Lola) a 8 giri; 15. Nesti (Lola BMW) a 16 giri; 16. Lafosse (Lola) a 21 giri; 17. Giannotti (Lola 1300) a 27 giri; 18. Filannino (Dallari 1600) a 36 giri; 19. Turizio (Lola BMW) a 43 giri; 20. Monticone (Chevron) a 43 giri; 21. De Bragation (Abarth Osella) a 44 giri; Giro più veloce: il 17. nella 1. manche di Larrousse in 1'52"63 alla media di kmh 167,690.

PRIMA MANCHE

- 1. Gerard Larrousse 48'04"10, media 163,673; 2. Serpaggi 48'35"48; 3. Walker 48'36"22; 4. Ragnotti 48'40"04; 5. Obermoser 49'02"47; 6. Nesti 49'15"37; 7. Lafosse 49'15"93; 8. Jabouille 49'24"88; 9. Servanin a 1 giro; 10. « Gianfranco » a 1 giro; 11. « Alval » a 2 giri; 12. Giliberti a 2 giri; 13. Morelli a 2 giri; 14. Finotto a 2 giri; 15. Marzi a 2 giri; 16. Ciuti a 4 giri; 17. Giannotti a 5 giri; 18. Turizio a 18 giri; 19. Monticone a 13 giri; 20. De Bragation a 19 giri.

SECONDA MANCHE

- 1. Alain Serpaggi 47'44"05 media 164 kmh; 2. Larrousse 47'45"13; 3. Jabouille 47'45"41; 4. Ragnotti 47'46"53; 5. Obermoser 48'52"61; 6. Walker 48'58"96; 7. « Gianfranco » a 1 giro; 8. Morelli a 1 giro; 9. « Alval » a 2 giri; 10. Marzi a 2 giri; 11. Ciuti a 2 giri; 12. Finotto a 3 giri; 13. Giliberti 46'20"45; 14. Servanin a 7 giri; 15. Filannino a 11 giri; 16. Nesti a 18 giri; 17. Lafosse a 21 giri; 18. Giannotti a 22 giri.

● GERARD LARROUSSE, ha sperimentato, proprio all'ultimo giro delle prove, i miglioramenti apportati alla pista del Mugello dopo le richieste avanzate dai motociclisti. Uscendo alla « esse » in discesa ha divelto molti metri delle reti di protezione, ma la macchina ha riportato solo lievissimi danni.

● Sono ben due km, su un totale di 5,245, quelli sottoposti alla « cura » della sicurezza dove sono stati arretrati guard rail, poi coperti da balle di paglia: un notevole contributo alla sicurezza dei piloti ed anche per limitare i danni alle vetture.

● Il dottor Amos PAMPALONI si è ormai completamente ristabilito ed è ufficialmente rientrato al vertice dell'organizzazione dell'autodromo con l'Euromarche.

GARA DI FORMULA FORD, valida per il Trofeo Ford italiano - Scarperia, 22 settembre 1974.

LE CLASSIFICHE

- 1. Batteria
1. Nisini in 12'50"16, media 122,584 kmh; 2. « Lucas » 12'52"95; 3. Sterzel 12'53"16; 4. Truci 13'17"03; 5. Aposkitis 13'17"28; 6. Vigezzi 13'18"73; 7. Revello 13'42"85; 8. Prandi 13'59"23; 9. Giannini 14'24"94; 10. Fava 14'56"40; 11. Pardini a 1 giro.
- 2. Batteria
1. Ragaiolo in 12'37"17, media 124,687 kmh; 2. Monguzzi 12'58"60; 3. Palazzo 13'00"70; 4. Fossati 13'09"94; 5. Casoni 13'10"14; 6. Carrano 13'13"81; 7. Verrelli

- 13'17"45; 8. Cecchi 13'51"07; 9. Vairani 13'52"67; 10. Chirotti 13'55"73; 11. Maggiora 14'28"14; 12. Benusiglio 14'40"63; 13. Frey 14'58"45.

Finale

- 1. « Lucas » (Lola) in 22'19"17, media 140,997 kmh; 2. Ragaiolo (BWA) 22'19"54; 3. Nisini (Delta) 22'20"25; 4. Fossati (BWA) 23'08"11; 4. Anzi, 5. Pardini (Tecno) 23'17"00; 6. Vigezzi (Tecno) 23'19"51; 7. Carrano (Bellasi) 23'34"18; 8. Fava (Dulon) 23'40"97; 9. Maggiora (BWA) 24'05"78; 10. Cecchi (Lola) 24'17"98; 11. Frey (BWA) 24'24" e 52; 12. Benusiglio (Tecno) 24'27"14; 13. Prandi (De Sanctis) 24'31"72; 14. Revello (BWA) 24'32"62 15. Monguzzi (Pirola) a 1 giro.

Duelli a catena a NOGARRO

Ruote «grippanti» per SCHENKEN la spunta TAMBAY

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NOGARRO - In questa corsa F. 2 non di campionato, Tambay ha ottenuto la sua prima vittoria in F. 2 e la seconda del 1974 per Schnitzer e per la Firestone. Nei primi giri ha però avuto vita dura, per causa di Schenken e di Leclère, ai quali si è poi aggiunto Jaussaud a formare così un quartetto che lottava per la posizione di comando. Dopo un poco però Schenken, che si era alternato al comando, è passato in seconda posizione con le ruote posteriori che si grippavano, mentre Leclère dopo sei giri è arretrato per una perdita d'olio dovuta a surriscaldamento; dopo avere rallentato, per fare raffreddare il motore, ha potuto ricominciare la battaglia per la quinta posizione, con Coulon e l'«astro nascente» Arnoux.

Dopo due terzi di gara alla vettura di Coulon si è rotto un cavo del-

sunto presto, un volto preciso, con Schenken, Leclère, Tambay e Jaussaud che filavano via, dominatori della gara. Coulon aveva Arnoux «seduto» nella sua scia e nella successiva mezz'ora non è riuscito a scrollarselo di dosso. Crawford era solo, un poco più indietro, avendo seminato Gubelman e Bochet. Purley per via del sottosterzo era finito contro una barriera e si era poi ritirato. La sua Chevron non aveva riportato grossi danni, però.

Dopo cinque giri Schenken sembrava doversi staccare deciso e invece no, al successivo passaggio la situazione era uguale a prima. La rossa March di Coulon e la gialla Elf di Arnoux facevano una corsa personale, ma i due erano fuori lizza per la vittoria essendo ben staccati dai leaders.

Crawford occupava un comodo settimo posto avendo corretto il sovrasterzo della sua Chevron, Gubelman arretrava un poco e Bourgoignie non poteva fare gran che dato che il motore Ford della sua GRD mancava di potenza; si è però staccato da Ortega e da Marsland. Un poco più tardi dramma per Leclère che ha rallentato e Tambay ha occupato così di nuovo la seconda posizione.

Al seguente passaggio conduceva la Elf e Schenken pareva nei guai. Dopo ha detto che le ruote posteriori si grippavano già da tempo, per cui doveva essere prudente; è comunque riuscito a tenere a bada Jaussaud, ora terzo, mentre Leclère arretrava col fumo che si alzava dietro il suo motore Schnitzer.

Ormai Tambay andava per i fatti suoi e nessuno l'ha più disturbato, mentre Crawford aveva difficoltà nel selezionare le marce e arretrava. Gubelman ha dovuto cedere il posto a Bochet quando, per un bullone staccato, l'olio ha cominciato a colare sui dischi dei freni. Dopo i drammi sono toccati a Jaussaud che occupava un comodo terzo posto. Il suo motore si è spento e la vettura è finita sul tratto erboso; il pilota è però riuscito a tornare in pista per coprire ancora pochi giri ma intanto Leclère era passato in terza posizione. A metà gara anche Coulon ha dovuto abbandonare per la rottura di un cavo e così Arnoux è rimasto a occupare il quarto posto. Bochet riusciva a superare Gubelman, che dopo si è fermato al box con una foratura e ha rinunciato; si è scoperto che perdeva olio. Bonnin non aveva più pressione dell'olio, ma i numerosi ritiri gli hanno valso l'ottavo posto. Quanto a Bourgoignie, che avrebbe dovuto essere settimo, dopo quaranta giri è stato estromesso per un guasto e il povero Schafer ha coperto tre giri in tutto e per tutto, non avendo più pressione del carburante.

Paul Thompson

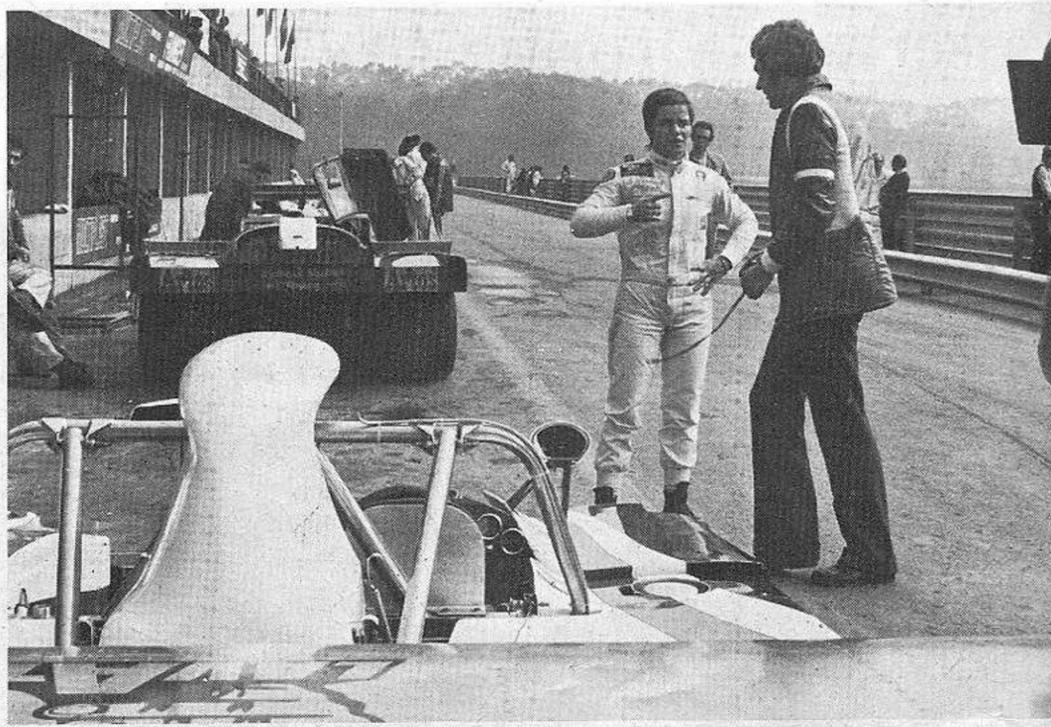
GP DI NOGARRO - 22 settembre - Gara per vetture di Formula 2.

La classifica - 55 giri

1. Tambay (Elf BMW) 1.9'2"8, media kmh 149,116; 2. Schenken (Surtees BMW) 1.9'7"; 3. Leclère (Elf BMW) 1.9'3"6; 4. Arnoux (Elf BMW) 1.9'43"8; 5. Corbett (Chevron BMW) a 1 giro; 6. Bochet (March N BMW) a 1 giro; 7. Ortega (Surtees BMW) a 4 giri; 8. Bonnin (March BMW) a 5 giri; 9. Marsland (Chevron Ford) a 5 giri; 10. Gubelman (March) a 12 giri.
Giro più veloce: Tambay 1'14"1, media kmh 151,579, nuovo record.

la farfalla e così Arnoux è rimasto a occupare un ottimo quarto posto, facendo una gara intelligente nel suo debutto in F. 2. Jaussaud, che prima era quarto, si è fermato in pista con un filo staccato nell'impianto di accensione mentre un altro pilota del «Club Lotus», Jim Crawford, pure al suo debutto in F. 2 con la Chevron di Pryce, era sempre stato alle spalle dei duellanti Coulon e Arnoux. E' poi arretrato per noie al cambio.

Al via c'erano quindici vetture e brillava il sole, anche se c'era qualche nube minacciosa; comunque la temperatura era più fresca di quanto fosse stata per le prove. Alla Firestone si era detto ai piloti di usare i pneumatici con miscela più tenera, giocando sulla quasi certezza che avrebbero retto per tutta la distanza. Alla partenza è scattato in testa Schenken seguito da Tambay e da Leclère, mentre Coulon restava indietro e Schafer, su Pygmée, rimaneva fermo e veniva poi spinto per partire; era però destinato a passare più tempo al box che in pista. Leclère ha poi superato Tambay alla forcella e al termine del primo giro. Un varco separava già il gruppo di testa da Bourgoignie che pilotava una GRD-Ford e precedeva Ortega. L'ordine ha as-



Lella Lombardi si è confermata, a Casale, in un periodo di grandissima forma. Qui sopra, eccola conversare durante le prove con Gianfranco Bielli, che ha messo a punto la Lola 3 litri (sotto) con cui è giunta terza

● Dal record sul giro di Bartoli su mini F. Monza, 1'25"4 a quello di Mueller su Porsche Turbo 917-20 1'00"4 corrono 25", cioè circa 32 CV al secondo.

● Mueller è entusiasta di Casale, ritornerebbe volentieri. Ha per il '75 in preparazione per l'Interserie una vettura con motore 3000 o 2700 turbocompressa con telaio autocostruito e tre vetture con motore 2100 turbocomprese per il Mondiale Marche dove correrà (con la Martini) in coppia con un pilota di F.1. Il motore Porsche-turbo eroga con rapporto di so-

vralimentazione 1,4, 845 CV a 8500 giri. Teoricamente può arrivare a 1160 CV.

● Le due Porsche di Mueller e Kauhsen sono senza differenziale per riuscire a scaricare in strada la loro esagerata potenza missilistica. Nei box per spingerle a mano occorre far fare curve molto larghe se no le vetture si bloccano causa gli enormi pneumatici che non ne vogliono sapere di strisciare.

● Erano presenti a Casale quasi 14.000 persone, per un incasso di oltre 20 milioni di lire.



Ha battuto i signori uomini a Montlhéry

Marie CLAUDE senza rispetto

MONTLHÉRY - Le Coppe dell'AGACI hanno consentito a Marie Claude Beaumont di mettersi di nuovo in luce. La campionessa francese si è infatti aggiudicata due vittorie, nella turismo di serie e nella sport. Nella turismo di serie Marie Claude, che aveva segnato il miglior tempo in prova al volante dell'Opel Commodore GSE del Greder Racing, ha fatto un'ottima partenza e si è rapidamente creata un comodo vantaggio che si è acccontentata di conservare fino alla conclusione. Greder, che pareva in grado di occupare il secondo posto, nonostante qualche noia alla sua BMW, è poi retrocesso al terzo per guasto ai freni.

Nella due litri le Alfa 2000 GTV non hanno avuto rivali e la vittoria è andata a Chamillard. In turismo speciale il grande favorito, Geurie su Capri, dopo avere condotto brillantemente ha fatto un testa-coda all'ultimo giro, lasciando così la vittoria a Aubriet su una BMW CSL di 3500 ex ufficiale. Nonostante il guaio, Geurie è però potuto risalire

al secondo posto dato che Fornage, che l'aveva superato, ha avuto un guasto. A qualche metro dal traguardo, nella classe 2000 cc, Benoit non ha lasciato nessuna possibilità a Pouteau; entrambi pilotavano BMW 2002 a 16 valvole.

Nella GT di serie la lotta, che si annunciava appassionante, fra le Carrera ha avuto vita breve. Infatti «Bardini», che si era staccato con Sabine, si è ben presto sbarazzato di quest'ultimo il quale è stato costretto al ritiro per surriscaldamento del motore. Secondo posto senza emozioni per Grandet.

Nella GT speciale duello fraticida dal principio alla fine fra le Carrera di Chateau e di Borrás, con successo dell'ultimo anche se di poco. Handicappato dalla cattiva maneggevolezza della sua pesante Corvette, Greder ha dovuto accontentarsi del quarto posto.

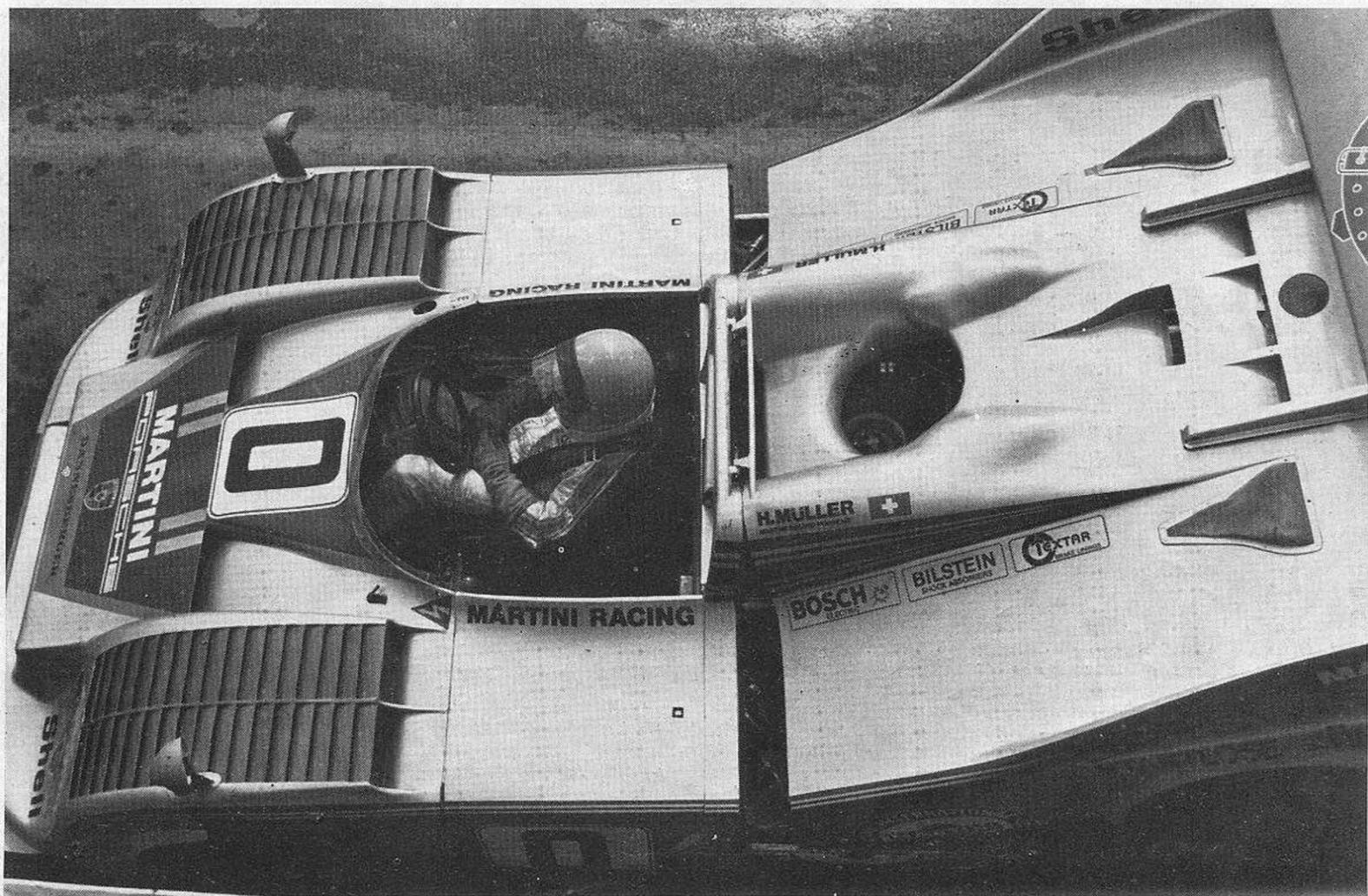
Per concludere, nella sport Marie Claude Beaumont con la sua Alpine A440 non ha auto avversari del suo livello e si è imposta facilmente.

Daniel Boutonnet

Superato l'esame delle maxicilindrate dall'autodromo piemontese

MULLER «cavaliere»

taglia il traguardo con Lella



Una insolita vista della poderosa Porsche-Martini sovralimentata, da quasi 1000 CV, del campione Muller

8. COPPA AUTODROMO CASALE - F. MONZA

LE CLASSIFICHE

1. batteria - giri 15 - km 36,900
1. Antonio Macchi (Repetto) 21'58"9 media 100,720 kmh; 2. Barlassina (Repetto) 21'59"7; 3. Maestri (Lab) 22'01"2; 4. Bosso (Repetto) 22'49"2; 5. Bartoli (Melesi) 22'50"6; 6. Gianoli (Melesi) 22'52"5; 7. Pluderi (Moroni) 22'54"7; 8. Avanzini (G.B.A.) 23'29"9; 9. Valvassori (Moroni) giri 14; 10. Ozzello (Santandrea) giri 14; 11. Averone (Thiele) giri 14; 12. Buscarini (Santandrea) giri 14; **Giro più veloce:** l'11. di Bartoli in 1'25"1 alla media di kmh 104,066.

2. batteria - Giri 15 - km 36,900

1. Vito Borrello (Vargiu) 21'59"6, alla media di kmh 100,667; 2. Bianchi (Melesi) 22'07"3; 3. Cavallini 22'08"6; 4. Sofia 22'35"6; 5. Mercatelli (Mig) 22'37"7; 6. Serafini (De Rui) 22'43"7; 7. Ceria (Repetto) 22'46"3; 8. Lugli (Melesi) 23'07"4; 9. Rizzetto (Melesi) 23'19"6; 10. Piccaluga (Sace) giri 14; 11. Colombo (Albertinazzi) giri 14; 12. Crems (Repetto) giri 10. **Giro più veloce:** il 6. di Borrello in 1'25"9 alla media di 103,097 kmh.

Finale - giri 22 - km 54,120

1. Leo Bartoli (Melesi) 32'10"5 alla media di 100,923 kmh; 2. Cavallini 32'14"2; 3. Bianchi (Melesi) 32'28"7; 4. Ozzello (Santandrea) 32'41"1; 5. Maestri (Lab) 32'49"2; 6. Ceria (Repetto) 32'55"6; 7. Lugli (Melesi) 33'11"5; 8. Sofia 33'14"2; 9. Pluderi (Moroni) 33'27" e 1; 10. Serafini (De Rui) 33'28"3; 11. Rizzetto (Melesi) 32'52"4 giri 21; 12. Mercatelli (Mig) 32'22"6 giri 18; 13. Borrello (Vargiu) 22' giri 14; 14. Bosso (Repetto) 20'00"9 giri 13. **Giro più veloce:** l'8. di Bartoli in 1'25"4 alla media di 103,700 kmh.

«1. COPPA AUTODROMO CASALE - INTERSERIE SUPER SPORT» gara in circuito internazionale - Casale Monferrato, 22 settembre 1974

LE CLASSIFICHE

1. manche - giri 36 - km 88,560

1. Mueller (Porsche 917-10 TC) in 37'06"7, media 143,194 kmh; 2. Lombardi (Lola 282 3000) giri 35; 3. Kelleners (McLaren M20) giri 35; 4. Schulthes (Lola 3 litri) giri 35; 5. Manfredini (Lola T 294) giri 34; 6. Anastasio (Chevron Ford B 23) giri 34; 7. Pilone (Abarth Osella PA 1) giri 34; 8. Kauhsen (Porsche 917-10 TC) giri 33; 9. Mussa (GRD 1600) giri 33; 10. Lovato (Abarth Osella PA 1) giri 31; 11. Schrieder (KMW Porsche) giri 31; 12. Schoberth (KMW Porsche) giri 29; 13. Seidler (Porsche GSL) giri 27; 14. Pettiti (Chevron Ford B21) giri 27; 15. Hild (KMW Porsche) giri 21; 16. Moretti (Momo 5000) giri 11; 17. Mueller-Perschl (KMW Porsche Turbo) giri 8; 18. Tondelli (Chevron B 27/S) giri 4; 19. Truffo (Lola Abarth 290). **Giro più veloce:** il 3. di Mueller in 1'00"4 alla media di 146,623 kmh.

2. manche - giri 36 - km 88,560

1. Mueller 37'10"7, media 142,918 kmh; 2. Kelleners 37'47"5; 3. Kauhsen 38'04"9; 4. Lombardi giri 35; 5. Anastasio giri 34; 6. Pilone giri 34; 7. Lovato giri 31; 8. Pettiti giri 31; 9. Schrieder giri 30; 10. Schoberth giri 29; 11. Schulthes giri 28; 12. Mussa giri 28; 13. Seidler giri 28; 14. Schmid (SK/BMW Turbo) giri 15; 15. Moretti giri 13; 16. Manfredini giri 11. **Giro più veloce:** il 10. di Mueller in 1'01"3 alla media di 144,470 kmh.

Classifica finale

1. Mueller giri 72 in 1.14'17"4; 2. Kelleners giri 71; 3. Lombardi giri 70; 4. Kauhsen giri 69; 5. Anastasio giri 68; 6. Pilone giri 68; 7. Schulthes giri 63; 8. Lovato giri 62; 9. Mussa giri 61; 10. Schrider giri 61.

CASALE - Tesi di laurea per l'autodromo di Casale con abbraccio accademico rappresentato da un piénone di pubblico assiepato intorno alla pista, certo felice per lo spettacolo inusitato con tifo alle «galassie» per l'alexandrina Lella Lombardi, che ha pennellato forse una delle sue gare più belle. Lo stesso Mueller vincitore alla grande con una classe incredibile, esaltata dal severo tracciato piemontese, da lui definito una «mini-Targa Florio», ha infatti aspettato alla fine della seconda manche conclusiva Lella Lombardi per tagliare con lei il traguardo e in una successiva intervista ha detto che Lella, con una Porsche Turbo compressa come la sua, certo avrebbe vinto.

Herbert Mueller, attuale leader dell'Interserie, ha dato spettacolo con la sua Turbo da 850 CV sfoggiando una freddezza e un controllo del mezzo incredibili fino ad ottenere in prova un 59"9 che ha del magico. Soprattutto nell'uscita della curva prima dei box con derapage controllati a oltre 200 all'ora e nelle staccate a 250 all'ora prima della parabolica, il piccolo svizzero che sul viso reca i duri segni della passione automobilistica, ha regalato al pubblico uno spettacolo che a Casale certo mai prima aveva visto.

Alle spalle di Mueller, che festeggiava i quattordici anni di gare, una Lella Lombardi scatenata che nella prima manche riesce, con una abilità e una grinta pari alla sua voglia di vincere e sorretta da un'ottima Lola 292 (quella di Pianta) messa a disposizione dall'entusiasmo del conte Zanon e della Lavazza, a superare un Kauhsen in tono minore, preda verso la fine della fatica di domare i troppi cavalli tedeschi della sua Porsche (pare abbia aumentato il rapporto di compressio-

ne del turbo oltre i limiti di sicurezza). Con un sorpasso da brivido in staccata e toccata che le costa un pezzo di cofano anteriore, Lella Lombardi ha ragione del tedesco.

Nella seconda manche, alle spalle di Mueller subito uccel di bosco si insedia il quadrato Kelleners dal viso simile al muso della sua McLaren aspirata riparata alla meglio dopo le disavventure in prova a causa di una brutta uscita sul bagnato. Nella prima manche Kelleners era partito ultimo recuperando fino alle spalle di Lella, nonostante i problemi di troppo peso e relativa poca potenza, si fa per dire.

Suspense per Lella alla partenza della seconda manche effettuata a macchine in moto dietro una Lamborghini Chountac, guidata da Fan-

Lepre - kamikaze fuoristrada F. MONZA in gruppo

CASALE - Dopo un'uscita di strada collettiva nelle batterie che era costata solo la vita ad una lepre innocente, una finale alla dinamite. Parte male Macchi e Borrello su Vargiu va in testa dopo lotta a ruotate con Barlassina. Sembra inattaccabile quando il motore a metà gara lo tradisce. Dopo un duello al millimetro tra Borrello, Barlassina, Cavallini e Bianchi, Bartoli vincitore del Trofeo Cadetti recupera con classe e supera Cavallini e vince. Giallo finale con esame tecnico d'ufficio di tutte le vetture (assetto e peso). Colpo di scena, sono fuori classifica per irregolarità lo stesso Bartoli oltre a Sofia e Mercatelli.

gio. Nel giro di ricognizione torna ai box e spurga i freni anteriori riuscendo a rientrare in pista in un batter di ciglia. Per lei oltre la gioia di oggi (tra l'altro erano presenti per la prima volta mamma e papà) la possibilità di correre con Pianta, sempre grazie alla Lavazza, le prossime gare del Mondiale Marche.

Quinto assoluto un super Pasquale Anastasio su Chevron, primo dei 2000, e autore di una partenza avvenuta nella seconda manche, riuscendo a contenere in limiti microscopici il divario di potenza della sua vettura riuscendo a sfruttare in pieno la stabilità della vettura esaltata nel toboga casalese. Alle spalle di poco il bravo Franco Pilone felice di aver finalmente potuto correre senza troppi problemi. Fermo subito in un fumo bleu Mueller-Perschl piuttosto veloce sino ad allora e Manfredini su Lola 294-3000.

Record della sfortunata a Mario Casoni, specialista dei «tanti cavalli» che dopo una serie negativa di prove col poco competitivo 512 Ferrari di Mueller riesce a trovare, con un motore nuovo montato nella notte, nelle ultime prove libere della mattina un briciolo d'entusiasmo. Crisi finale di fronte ad una assurda richiesta di premio di assicurazione; presto per il simpatico vincitore del Giro d'Italia '73 ci sarà modo di rifarsi alla prossima edizione '74. Anche Moretti su scientifica Momo 5000 dopo un incoraggiante exploit in prova e un inizio brillante di gara, ha dovuto cedere alla sorte avversa quando era in buona posizione.

Un attimo di suspense per Eris Tondelli che nella prima manche alla velocissima curva a destra fa un dritto micidiale senza danni, complice l'acceleratore bloccato.

Giorgio Rossotto

Il titolo tricolore se lo giocherà con PESENTI al MUGELLO, grazie alla «passeggiata» monzese

COLOMBO riapre la F. 3

MONZA - Con un grosso sigaro in bocca, ancora con la zazzera «radiale» scompigliata, Alberto Colombo non riusciva a districarsi dai numerosi fans che finalmente aveva fatto felici sulla pista amica di Monza. Ancora una volta quindi rivoluzionata la classifica provvisoria di questo campionato '74, che vede ora in testa di nuovo Alberto Colombo, autore di una finale veramente entusiasmante, compiuta in grande scioltezza, davanti allo sfortunato Pesenti Rossi, fuori gara in batteria per una toccata, complice il cambio che faceva le bizze, alla famigerata variante Junior. E' ancora tutta da giocare questa partita, che vedrà certamente un round (Mugello il 6 ottobre) ma potrebbe contare anche una seconda prova sulla pista di Imola.

Colombo aveva subito, sin dalle prove, fatto sentire quanto fosse capace al volante della sua March, nonostante una piccola «confidenza» che gli aveva causato avarie facilmente riparabili: in batteria aveva confermato con una gara solitaria queste premesse e in finale riusciva finalmente a raggiungere quel risultato che lo rimetteva in gara per il titolo. Solo tre giri, durante i quali Francia era riuscito a mantenere la ruota, è durata questa suspense: poi un brusco con-

tatto con Spreafico ha messo fuori causa il vincitore del Polifac tedesco e lasciato via libera a Colombo.

«Solo negli ultimi giri ho avuto paura che non mi bastasse la benzina: per il resto, lo hai visto anche tu, ho potuto girare in scioltezza mantenendo un sicuro margine di vantaggio. Ora posso guardare con più serenità a questo campionato: e intanto pensare seriamente al mio futuro in F. 2, che inizierà certamente già dalla gara di Roma» (forse con la vecchia March di Vittorio Brambilla).

Alle spalle della bianca March di Colombo un'altra vettura analoga: quella di Sandro Cinotti, abbastanza provato alla fine per la dura battaglia sostenuta per tutti i 26 giri con Cerulli e Mantova, che si lamentava apertamente per il grande caos visto nelle batterie, ma in fondo contento del suo risultato certamente positivo. Buon terzo terminava Mantova, autore di una gara veramente coraggiosa e piena di determinazione: con grinta enorme infatti il comasco riusciva a recuperare in batteria quando un contatto con Spirito Santo gli faceva perdere diverse posizioni e pur partito in sesta fila si portava in poco tempo alle spalle dei primi, sino a disputare la bella volata con Cinotti.



LE BATTERIE

FRANCIA resiste LEONI rinuncia PESENTI si inceppa

Diciotto macchine al via per la prima delle due batterie, articolatesi su 16 giri del tracciato Junior: subito al comando Zorzi mentre Ghinzani al palo (si fa per dire, visto che la pole position a Monza rimane sempre all'esterno) si alterna già dal terzo passaggio al comando. Al quinto giro il fattaccio tra Spirito Santo (che forse confidava troppo sul «medesimo») che infilandosi tra Rosei e Mantova, aganciava quest'ultimo facendogli perdere tempo prezioso in variante. Ghinzani al volante della March Novamotor con gli ultimi aggiornamenti di Trivellato (molto simile in verità al nuovo modello di F. 3 che sta per uscire) manteneva il comando fino al nono giro, quando Giorgio Francia con una magistrale staccata alla parabola lo infilava portandosi d'autorità al comando. Due giri dopo Cerulli riusciva a carpire la terza posizione a Zorzi: nella volata finale Francia, nonostante fosse entrato per primo in parabola, riusciva a mantenere la posizione.

Diciannove al via per la seconda gara; manca Leoni che non prende volutamente il via per mantenersi in forza per la finale di F. Italia. Subito in testa Pavesi, ma già dal secondo giro Alberto Colombo ingrana la marcia in più (si fa per dire) e se ne va indisturbato a vincersi la sua batteria. Alle sue spalle Severino Zampatti battaglia da gigante con Spreafico, mentre Pesenti che al primo giro era passato col muso penzoloni riprende a girare senza il medesimo, ma ormai chiaramente handicappato e fuori gara. Lo stesso pilota poi ci spiegherà la sua brusca toccata in variante dovuta, egli dice, a una esitazione del cambio, complice la frizione che sin dalla partenza aveva dato delle noie. La lotta si sviluppa per il secondo posto: alla lunga è Spreafico ad avere la meglio davanti a Zampatti e Cinotti. Pedro Passadore al volante della debuttante GRD, non riesce ad ottenere niente di meglio del 7. posto.

Della finale abbiamo già detto: Colombo in testa dal primo giro all'ultima, con una condotta di gara sicura (poteva permettersi di girare tranquillamente in quarta anche in parabola) seguito per i primi tre giri da Francia e Spreafico. Poi i due verranno a contatto alla solita entrata della variante eliminandosi a vicenda. Rimarrà secondo per molto tempo Cerulli davanti a Ghinzani, poi costretto a rallentare per una perdita d'olio sui freni.

Intanto si farà sotto Mantova, che assieme a Cerulli e Cinotti lotterà per il secondo posto: a tre giri dalla fine dal terzetto mancherà Cerulli che perde tempo in un testa coda.



Eravamo al corrente che le Mexico facessero scintille...: certamente anche nello stretto budello dello Junior lo spettacolo non è mancato, con sportellate a go-go e qualche cedimento, come vediamo nella foto sopra

«BARONIO» campione MEXICO

MONZA - Cogliendo la quarta vittoria stagionale si è laureato brillantemente campione «Mexico» (il titolo che fu della Lombardi nel '73) «Baronio», al secolo Aldo Ceruti, al volante di una vettura preparata dalla Delta e iscritta dalla Svae di Verona. Nessuno ha mai osato mettere in discussione tale risultato già chiaramente ipotocato da una vittoria in batteria: nemmeno il suo più diretto avversario David Fargion che non ce l'ha fatta a mantenere il ritmo.

La gara è stata comunque molto combattuta, soprattutto per le posizioni di rincalzo: prima Fargion ha mantenuto saldamente la seconda piazza, poi forse aiutato da Tacus si è girato perdendo clamorosamente terreno. Anche Schenetti è incappato nella stessa disavventura e nonostante un caparbio inseguimento non ce l'ha più fatta ad inserirsi tra i primi, mentre Mario Benusiglio, aiutandosi ogni tanto anche con qualche «gomitata» è riuscito a farsi largo e a carpire la piazza d'onore. Quarto è giunto Mascagni, sempre in buone posizioni ma ormai privo dell'incisività dei giorni migliori: poi Babbini davanti a Dro-

vandi che per molti giri aveva lotato spalla a spalla con Tacus.

In precedenza si erano svolte due scarse batterie: nella prima «Baronio» dopo lunga lotta con Dro-vandi riusciva a prevalere in volata, mentre nella seconda David Fargion la spuntava su Tacus e Benusiglio.

Venduto a Pesenti il telaio n. 3 della squadra azzurra

• Ancora nomi nuovi per la nostra F. 2, decisamente in chiara espansione in questi ultimi mesi: si tratta questa volta di ALESSANDRO PESENTI ROSSI, che grazie al suo personale pool di piccoli sponsor (piccoli per modo di dire!) è riuscito ad approdare alla categoria superiore. Per ora ha acquistato la terza March 742 della squadra CSAI (telaio) mentre per il motore potrà contare, già per Hockenheim, su un BMW rintracciato in casa March. Per il secondo motore sta trattando con Vittorio Brambilla, col quale sarebbe già in contatto anche ALBERTO COLOMBO che per saggiare le sue qualità vorrebbe noleggiare la F. 2 March ex Beta per la gara di Vallelunga.

Così (dopo 7 prove) il campionato italiano di F. 3

Colombo 29, Pesenti Rossi 26, Cinotti 22, Pavesi 20, Mantova 18, Francia 10, Francisci e Cerulli 9, Spreafico e Zorzi 8, Rosei 6, Ghinzani 4, Manzoni e Zampatti 2, Terzi 1.

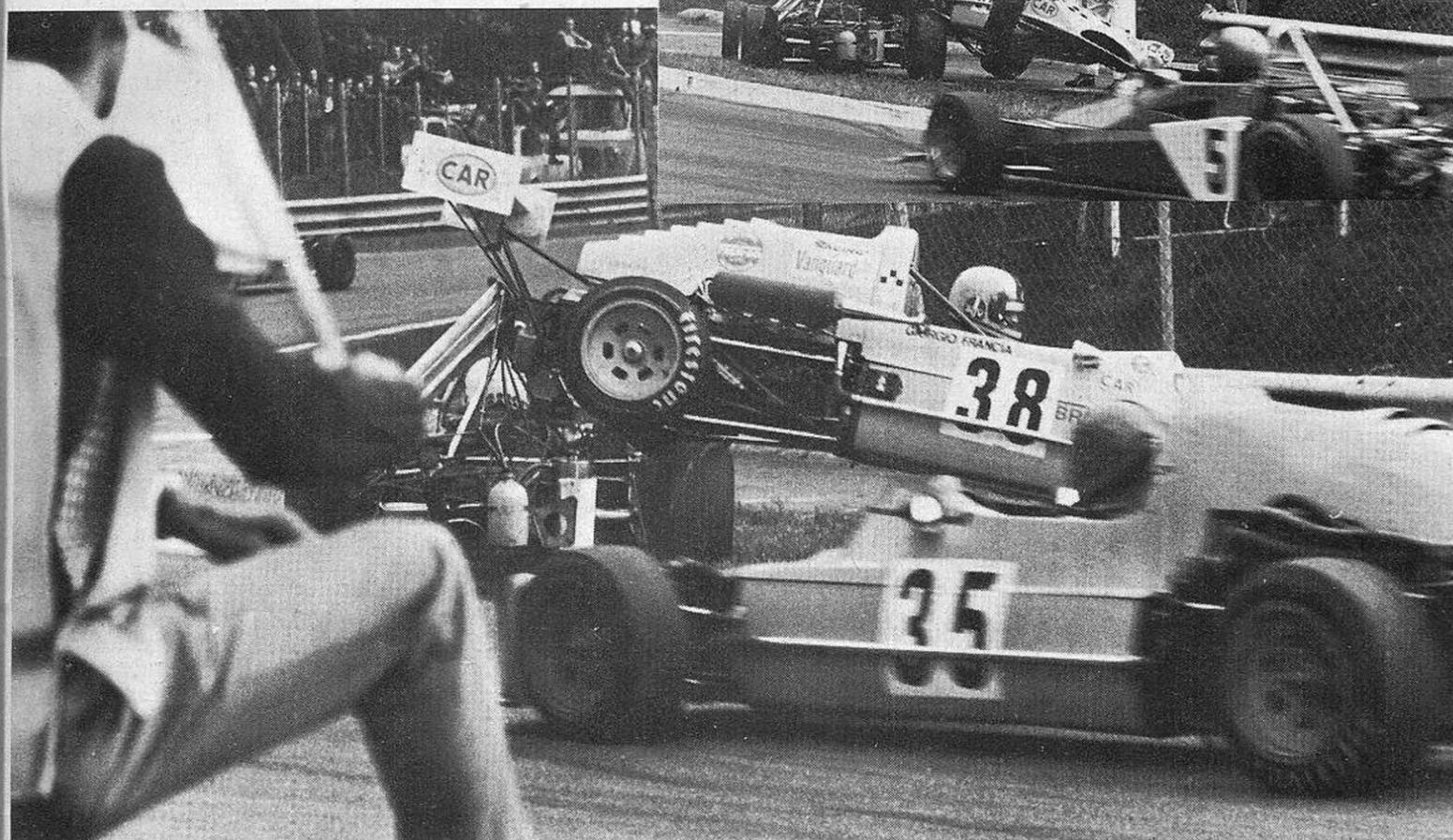
Questi i tempi delle prove F. 3

COLOMBO 51''90; GHINZANI 52''10; PAVESI 52''12; ZORZI 52''22; PESENTI ROSSI 52''24; MANTOVA 52'' e 28; SPREAFICO 52''35; CERULLI IRELLI 52''40; CINOTTI 52''41; SANTO 52''45; PASSADORE 52''46; FRANCIA 52''50; FRANCISCI 52'' e 56; ROSEI 52''61; ZAMPATTI 52''74; MARTINO 52''89; MANZONI 52''93; TERZI 52''95; ALBERTINI 53''14; DACCO' 53''15; BODINI 53''26; KOLMEL 53''29; BERTACCINI 53''38; «GUIDO» 53''59; LEONI 53''78; ROSSO 54''09; COROLLI 54''11; «GIMAX» 54''12; MAGGI 54''13; «IL LISCIO» 54''26; BECCARO 54''45; GALIMBERTI 54''52; FRANZOSO 54''53; FADINI 55''04; GIORGIO 55''43; BALIVA 55''44; EGGEL 55''57; SCARPENTI 56''00; ANSERMOZ 56''08; «VICTOR» 56''75.

• Entro la fine del mese Neerpasch ha detto che verranno messi in vendita i motori BMW della F. 3. Il tecnico tedesco ha escluso di poter finanziare il progetto di un motore tre litri di F. 1.

• Un nuovo cambio automatico a tre marce, messo a punto per vetture due litri e oltre, viene offerto facoltativamente nella nuova gamma VOLVO. Si tratta del modello 55 messo a punto e costruito dalla Borg-Warner nelle sue officine del Gal-

Molto sfortunato il rientro sulle piste italiane di Giorgio Francia, che con questo spettacolare incidente è stato messo fuori gara da Spreafico. Purtroppo, anche se i danni per le due vetture non sono stati ingenti, entrambi i piloti non si sono potuti più muovere dalla variante



F. ITALIA da beffa

Brancatelli in volata dall'esterno

MONZA - Non è una novità che sulla Junior di Monza le gare si decidano sempre alla staccata dell'ultima parabolica: e questo si è verificato puntualmente anche nella gara di F. Italia, quando i tre fuggitivi che giro su giro si erano studiati sul come e dove infilarsi per lo sprint finale, si sono trovati un quarto che sopraggiungeva a tutto spiano e che infilandosi di prepotenza si è forse troppo scomposto in parabolica, mettendo un po' di disordine tra Farneti, Brancatelli e Sottanelli. Si tratta in questo caso di Giacomelli, autore di una spet-

tacolare rimonta, che all'imbocco dell'ultima curva ha voluto forse strafare e si è intraversato in parabolica: in questo modo è rimasto chiuso Farneti, mentre Brancatelli in agguato è riuscito facilmente a passare all'esterno aggiudicandosi con un discreto margine la vittoria. Con questo non vogliamo togliere nulla al bravo pilota della Nettuno, che per tutta la gara si è mantenuto sempre nelle prime posizioni: era solo per dimostrare come in una volata, che Farneti studiava già da diverso tempo, tutto possa andare «storto» per un contrattempo che non si poteva certo immaginare.

La gara è stata tutta dominata dalla cavalcata di quattro piloti, che si sono educatamente alternati al comando: ai tre di prima si deve aggiungere ancora Pedersoli, insabbiatosi in variante a un giro dalla fine. Dal gruppetto degli inseguitori, a lungo dominato da Peruzzi che sprecava tutto con un testa-coda all'entrata della variante, è emerso poi Giacomelli che nel corso dell'ultimo giro ha addirittura tentato il colpo grossissimo della staccata finale, disturbando come abbiamo già detto la «lotta a tre» del pilota della Nettuno.

Un vero peccato che a questa gara non abbia potuto partecipare (per più di due giri) Lamberto Leoni, serio candidato per la vittoria finale: il pilota della Passatore è stato eliminato in parabolica da Pizzi e per tutti e due i piloti non vi è stato niente da fare. In questo modo Farneti guadagna punti preziosi portandosi in testa a pari merito con Leoni, mentre Brancatelli viene rilanciato chiaramente in ballottaggio per il risultato finale (per la quale potrebbe recuperare ancora altri punti nella gara di recupero per il girone pari che si dovrebbe disputare a Imola il 16 di ottobre).

In mattinata si erano disputate le batterie: la prima era stata dominata da Leoni che si aggiudicava la volata davanti a Pizzi e Brancatelli, la seconda era chiaramente dominata da Farneti che a sua volta vinceva la volata su Ponzone, mentre la terza vedeva prevalere di un soffio Sottanelli davanti a Pedersoli.

Leopoldo Canetoli

«8. COPPA AGIP» - Gara internazionale di F. 3 - Autodromo di Monza - 22 settembre 1974.

1. Batteria

1. Giorgio Francia (March 743) 14'16"2, media kmh 161,793; 2. Ghinzani (March 743) 14'16"5; 3. Cerulli Irelli (March 743) 14'16"7; 4. Zorzi (GRD) 14'17"2; 5. Rosei (March 733) 14'19"5; 6. Mantova (GRD) 14'27"6; 7. Daccò (Brabham BT 41) 14'27"7; 8. Terzi (Ensign Delta) 14'33"4; 9. «Guido» (Lotus 69) 14'38"9; 10. «Gimax» (Brabham BT 35) 14'40"0.

Giro più veloce: il 15. di Mantova in 52"1, alla media di kmh 166,180.

2. Batteria

1. Alberto Colombo (March 743) 14'11"2, media kmh 162,744; 2. Spreafico (GRD) 14'13"9; 3. Zampatti (March 743) 14'14"1; 4. Cinotti (March 743) 14'14"6; 5. Pavese (Brabham BT 41) 14'14"7; 6. Francisci (Brabham) 14'15"2; 7. Passadore (GRD) 14'15"8; 8. Manzoni (Brabham BT 41) 14'24" e 7; 9. Albertin (March 733) 14'27"1; 10. Maggi (Brabham BT 41) 14'33"3.

Giro più veloce: il 14. di Pavese (Brabham BT 41) in 51"9 alla media di kmh 166,820.

Finale

1. Alberto Colombo (March 743) 22'58"8 media 163,977; 2. Cinotti (March 743) 22'54"5; 3. Mantova (GRD 374) 22'55"4; 4. Pavese (Brabham BT 41) 22'59"5; 5. Zampatti (March 743) 22'59"5; 6. Zorzi (GRD 374) 22'59"9; 7. Passadore (GRD) 23'07"4; 8. Francisci (Brabham BT 35) 23'07"6; 9. Manzoni (Brabham BT 41) 23'07"8; 10. Cerulli (March 743) 23'09"4; 11. Maggi (Brabham BT 41) 23'19"3; 12. Daccò (Brabham BT 41) 23'19"4; 13. Rosei (March Lancia) a 1 giro; 14. «Guido» (Lotus 69) a 2 giri; 15. Ghinzani (March 743) a 6 giri; 16. «Gimax» (Brabham BT 35) a 17 giri.

Giro più veloce: l'11 di Mantova in 51"9, media 166,820 kmh.

GARA FORMULA ITALIA

1. Batteria

1. Lamberto Leoni 11'48"4, media kmh 146,662; 2. Pizzi 11'48"6; 3. Brancatelli 11'43"7; 4. Peruzzi 12'01"6; 5. Grimaldi 12'02"6; 6. Tricerri 12'02"8; 7. Coloni 12'03" e 1/8; 8. Riva 12'11"6; 9. Viola a 4 giri; 10. «Alan» a 6 giri; 11. Baiguera a 6 giri; 12. Prossliner a 10 giri; 13. Lenardon

Giro più veloce: il 12. di Pizzi in 57"5, media kmh 150,573.

2. Batteria

1. Farneti Roberto 11'49"7, media kmh 146,334; 2. Ponzone 11'49"8; 3. Giacomelli 11'57"3; 4. Branca 11'57"5; 5. Gunnella 12'00"5; 6. «Hego» 12'03"2; 7. Serena 12'03"4; 8. Hoz 12'10"2; 9. «Carlo Alberto» 12'20"3; 10. «Rino Loino» 12'32"4; 11. Ciulli 12'41"9; 12. Albertin a 4 giri.

Giro più veloce: il 6. di Gunnella in 57"4, media kmh 150,573.

3. Batteria

1. Corradino Sottanelli 11'49"5, media kmh 146,400; 2. Pedersoli 11'49"5; 3. Abate 11'53"1; 4. Beluardo 11'58"8; 5. Nava 11'59"1; 6. Rossino 11'59"2; 7. «Pietro» 11'59"3; 8. Bellini 12'07"1; 9. Miolo 12'08"6; 10. Franco 12'17"3; 11. Regosa a 3 giri; 12. Ongari a 6 giri; 13. Bossoni a 8 giri; 14. Boccacero a 10 giri.

Giro più veloce: il 5. di Ongari in 57"8, media kmh 149,792.

Finale

1. Gianfranco Brancatelli 19'33"1, media kmh 147,608; 2. Farneti 19'34"2; 3. Sottanelli 19'34"3; 4. Giacomelli 19'40"8; 5. Grimaldi 19'47"2; 6. Beluardo 19'47"3; 7. Coloni 19'48"9; 8. «Pietro» 19'58"9; 9. Branca 19'59"1; 10. Peruzzi 20'02"8; 11. «Hego» 20'04"5; 12. Rossino 20'04"8; 13. Nava 20'13"6; 14. Pedersoli a 1 giro; 15. Abate a 1 giro; 16. Gunnella a 5 giri; 17. Ponzone

Giro più veloce: il 4. di Sottanelli in 57"1, media kmh 151,628.

GARA FORD MEXICO

1. Batteria

1. «Baronio» 11'55"1, media kmh 121,020; 2. Drovandi 11'55"1; 3. Mascagni 11'58"1; 4. «Spiffero» 11'58"8; 5. Revello 11'59"7; 6. Innocenti 12'06"3; 7. De Gregorio 12'07" e 8; 8. Pecchioli 12'08"2; 9. «Nainfe» 12'25"6; 10. Rocchini a 6 giri.

Giro più veloce: il 10. di Drovandi in 1'10"2, media kmh 123,333.

2. Batteria

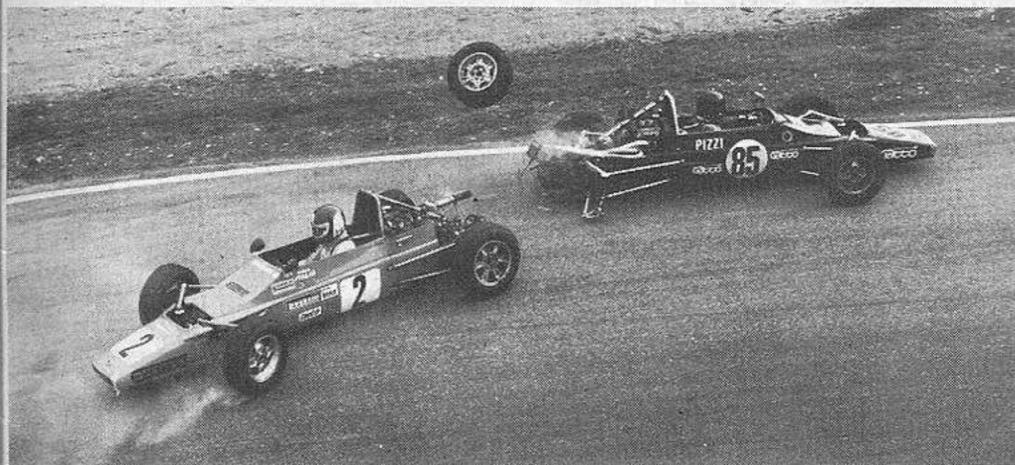
1. David Fargion 11'56"1, media kmh 120,904; 2. Tacus 11'56"3; 3. Benusiglio 11'57"3; 4. Schenetti 11'57"5; 5. Babbini 12'02"2; 6. Braga 12'02"2; 7. Coscera 12'06" e 3; 8. «Duval» 12'15"9; 9. Guarducci 12'16"8.

Giro più veloce: il 6. di Schenetti in 1'09"9, media kmh 123,862.

Finale

1. «Baronio» 23'41"7, media kmh 121,797; 2. Benusiglio 23'46"8; 3. Tacus 23'47"4; 4. Mascagni 23'48"4; 5. Babbini 23'49"1; 6. Drovandi 23'49"2; 7. «Revello» 23'52"4; 8. Schenetti 23'53"1; 9. Innocenti 24'01"4; 10. Fragon 24'02"9; 11. Guarducci 24'19"2; 12. Rocchini 24'20"2; 13. «Duval» 24'34"8; 14. «Spiffero» a 1 giro; 15. «Nainfe» a 8 giri; 16. Coscera a 15 giri.

Giro più veloce: il 5 di «Baronio» e il 5. e il 12 di Braga in 1'09"7, media kmh 124,218.



Si sta ormai concludendo (sopra) la finale di F. Italia per Lamberto Leoni, agganciato da Pizzi all'entrata della parabolica: Leoni aveva in precedenza vinto la sua batteria, prevalendo anche su Brancatelli (sotto) che si rifarà poi in finale sfruttando abilmente una situazione leggermente ingarbugliata proprio all'attimo dell'ultima staccata alla curva parabolica





Il vincitore della Coppa AC Venezia, «Bramen», precede le altre 1300 di Zampolli e Ranzolin

BRAMEN guadagna il Trofeo A.C. Venezia

11 ORE di corse per 250



La BMW gr. 1 di Sartori in posizione un poco preoccupante, al tornantino

In ottobre la «NISSENA»?

CALTANISSETTA - Le paure e le apprensioni della vigilia circa la regolare effettuazione della «Coppa Nissena», l'ormai classica cronoscata siciliana — valida quest'anno per il Trofeo della Montagna e lo Challenge FISA della Sesta Zona — si sono purtroppo concretizzate e la gara, in programma per domenica 22 settembre, non ha potuto avere svolgimento vista l'opposizione della commissione di vigilanza sui pubblici spettacoli che ha preteso l'applicazione strettamente letterale del regolamento del '62. In pratica erano state richieste tali e tante misure di prevenzione, realizzabili sì e no (con molta buona volontà) solo in autodromo, da equivalere a un veto alla regolare effettuazione della corsa. Ma i dinamici dirigenti dell'A.C.

Caltanissetta, capeggiati dal presidente Rosario Alessi, non demordono e tra una spola e l'altra con Roma e Palermo, stanno tentando di ottenere l'autorizzazione — documentando statisticamente e tecnicamente la limitata pericolosità del percorso di gara e le misure di sicurezza fin qui adottate — per far correre la «Coppa» in una delle primissime domeniche di ottobre.

Completamente da escludere invece che la «Coppa Nissena» possa corrersi a Pergusa. Se «Coppa» ci sarà si farà sul classico tracciato di capodarso, altrimenti l'A.C. Caltanissetta farà magari una corsa in pista a Pergusa, ma certamente non si chiamerà «Coppa Nissena».

g. m.

VARANO MELEGARI - Dopo undici ore di corse, dopo aver assistito a gare spettacolari, dopo avere raccolto notizie su numerosi reclami che ormai sono di casa a Varano Melegari, si passa ad archiviare anche il Trofeo Venezia. Record di iscrizioni per questa manifestazione che ha visto alla partenza nelle prove di sabato qualcosa come 250 concorrenti suddivisi nei gruppi dall'uno al cinque. Un record che ha fatalmente portato alle già citate undici ore di gara che diventano un po' troppo pesanti anche per il pubblico più appassionato. Non ci si spiega come mai si siano voluti fare dodici giri anziché i soliti dieci. Fossero state poche vetture, forse sarebbe andata bene.

Venendo alla gara, bisogna dire che è stata vinta dal reggiano «Bramen» e che ha avuto altri momenti di interesse. Ma procediamo con ordine. Nel gr. 1 il più veloce è stato ancora una volta Arcadio Pezzali, che a bordo della sua Alfa GTV 2000, ha dimostrato ancora una volta di essere a suo agio su questa pista. Pezzali fra l'altro si è aggiudicato il successo anche nella classe 1000. Nel gr. 1 Elio Bruno che aveva vinto la classe 1300, è stato tolto di classifica a causa dell'assetto irregolare e la vittoria è così andata a Torelli.

Nel gr. 3 ottima è stata la prestazione di Baso il quale ha vinto la gara riservata alla classe 1600 e inoltre è riuscito a far meglio di tutti gli altri, Pantere

De Tomaso e Porsche comprese.

Nel gr. 2 «Palvox», «Tibeli» e Pezzola si sono aggiudicati rispettivamente la vittoria nelle classi 500, 600 e 700 alle quali erano iscritte circa 70 vetture, tanto che si sono dovute disputare delle batterie eliminatorie. Nella classe 1000 Binati ha battuto lo specialista Amighini che, secondo i pronostici, sembrava potesse vincere con facilità. Binati lo ha preceduto di 3" e ha vinto meritatamente. Nella classe 1150 Battistini ha vinto, ma ancora una volta è stato trovato sotto peso e il successo è finito nelle mani di Gilena. Manini, con la sua 128, ha vinto nella 1300 dopo un bel duello con l'Alfa di Rossi. Più chiare le vittorie di Chiapparini e di «Pal Joe» nelle classi 1600 e 2000.

Nel gr. 4 il duello «Tambauto» Govoni si è ripetuto. Ha vinto «Tambauto», ma Govoni ha sporto reclamo. Si vedrà come andrà a finire. Non è escluso che succeda come domenica scorsa quando sono state smontate alcune monoposto F. 850. I commissari hanno dovuto mandare tutto alla CSAI perché non riuscivano a stabilire se vi fossero o non delle irregolarità.

Nelle sport, «Ragastas» su Dallara era sicuro di farcela, invece è stato battuto dalla Bellasi di Fiaccadori, anch'esso «reclamato» da «Ragastas». Poi il successo di «Bramen» su Zampolli e Piazzi.

Gianluca Bacchi Modena

Diventa noioso LUSSEMBURGO - Corsa di Bour-scheid - Gara di velocità in salita. 1. Koob (Brabham) 1'35"76, nuovo record.

Il solito Koob, il solito record migliorato (di quasi 7"), la solita supremazia che in fondo rende le gare lussemburghesi abbastanza monotone e scontate.

La montagna gli si addice SPAGNA - Corsa di San Feliu - Gara di velocità in salita. 1. Fernandez (Abarth).

Dopo avere vinto la Coppa d'Europa della montagna per vetture sport, Fernandez si è aggiudicato senza faticare questa gara in salita, davanti al leader del campionato spagnolo, Baturone, che pilotava una Brabham.

Un savoiaro nei Pirenei FRANCIA - Criterium des Cimes - Rally. 1. Paschiaudi (Buggy).

Si è imposto di nuovo un savoiaro, al quale le undici prove a cronometro hanno consentito di ottenere un successo abbastanza facile. Del resto la corsa è stata dominata dai buggies.

Finalmente prima SPAGNA - Rally di Oviedo - Rally. 1. Canellas-Ferrater (Seat).

Il capofila della squadra Seat ha preceduto la Carrera di Gemar di soli 8". Grazie a Canellas, prima vittoria di prestigio per la marca spagnola, che in questa stagione aveva ottenuto parecchie piazze d'onore.

Sedici pezzi per strada FRANCIA - Ronde d'Armor - Rally. 1. Bourdon-Moutard (Alpine).

55 vetture al via, 39 arrivate. Confermato il pronostico per i gruppi 2, 3 e 4, sorti più incerte per la Turismo di serie, vinta alla conclusione da Grué su Alfa.

