

**Per l'EURO F. 2  
ha vinto ancora  
DEPAILLER**

Blog Scans  
**domenicaSPRINT**

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**HOCKENHEIM** - Alla sua terzultima prova il Campionato Europeo di F. 2 ha ritrovato sulla pista di Hockenheim, dove giungeva per la terza volta in quest'annata, i suoi dominatori, cioè i due piloti della March, il francese Patrick Depailler e il tedesco Hans Stuck. Infatti con l'accoppiata portata a termine sulla pista tedesca Stuck e Depailler sono riusciti a ricondurre il titolo continentale ad un « affare in famiglia » tra loro due, come sembrava d'altronde dovesse essere fin dalla prima gara di Barcellona.

A questo punto Laffite che è terzo nella classifica con 27 punti contro i 45 di Depailler e i 37 di Stuck, anche vincendo all'Estoril e a Vallelunga, con Depailler e Stuck ritirati in entrambe le corse, non si laurebbe campione perché ai suoi tre successi pari a quelli di Depailler non corrisponderebbero il numero dei piazzamenti del francese della Tyrrell.

Annulata così ogni possibile concorrenza Depailler e Stuck si apprestano a giocarsi il titolo un po' come avrebbe dovuto succedere alla Ferrari se le cose fossero andate diversamente.

Dire chi dei due nonostante il divario in classifica sia più favorito è difficile soprattutto perché la March cerca di mettere a disposizione di entrambi vetture perfettamente eguali ed eventuali differenze sono solo dovute a diverse scelte dei piloti per assetti, rapporti, gamme ecc.

Come sia stato sempre così lo si è visto d'altronde anche ad Hockenheim dove a un Depailler brillante nella prima batteria ha fatto da contrasto un Stuck in ombra per una errata scelta di gomme, mentre invece nella seconda batteria la situazione si è rovesciata con Stuck a posto con le gomme e Depailler in difficoltà per i pneumatici non « rodanti ».

D'altronde, per dire tutta la verità, il primo e il secondo posto delle March ufficiali anche se ha reso evidentemente euforici i responsabili della casa di Bicester, è stato più che una prova di superiorità un regalo della fortuna, impersonata in questo caso dalla leggera pioggia caduta sul tracciato durante la disputa della corsa per vetture turismo che ha preceduto la seconda manche di F. 2 e poi dalla rottura del motore di Laffite che al terzo giro ha inondato la pista di olio.

Poiché i commissari hanno atteso sette giri per tirare fuori le bandiere giallo-rosse nel festival di testa-coda che ne è seguito sono incappati prima di tutto i tre della Elf, Jabouille, Tambay e Leclere che avevano mostrato di essere i rivali più seri per quelli della March, oltre a vari altri come Pryce, Purley, Serblin, Martini e via dicendo.

Fuori le Alpine per questa assurda combinazione, anche se merito c'è stato per Stuck e Depailler a non cadere nella trappola, la classifica ha avuto un altro volto rispetto alla prima manche e di riflesso si è cambiata anche la situazione dell'europeo che alla fine della prima manche era ben diversa.

Degli italiani, oltre al solito Serblin che benché handicappato da una foratura nella prima manche e dai testa-coda nella seconda è riuscito nei pochi momenti in cui ha avuto la vettura in ordine a inserirsi nel gruppetto dei primi sei sette, hanno ben figurato anche Martini e il debuttante Pesenti Rossi. Il romagnolo, primo dei nostri nella classifica generale fino al momento

Le gomme lasciano fino all'ultimo incerto anche il risultato di HOCKENHEIM

# MARCH su ROMA per STUCK e DEPA



Ormai ridotta a una lotta in famiglia, la definizione del campione europeo di F.2 potrebbe avvenire nella prossima gara di Vallelunga, penultima prova in calendario: i due attori sarebbero sempre Hans Stuck, di spalle nella foto, battuto questa volta sulla pista di casa di Hockenheim dall'avversario di sempre Patrick Depailler

**EURO F. 2  
dopo 9 prove**

	MONTIJOCH	HOCKENHEIM	PAU	SALISBURGO	HOCKENHEIM	MUGELLO	KARLSKOVA	PERGUSA	HOCKENHEIM	TOTALE
DEPAILLER	6	3	9	—	—	9	9	—	9	45
STUCK	9	9	—	—	4	—	—	9	6	37
LAFFITE	—	—	6	9	6	—	6	—	—	27
JABOUILLE	4	—	3	—	9	—	—	—	4	20
PURLEY	—	—	1	6	—	—	—	6	—	13
LECLERE	1	4	2	—	2	—	—	3	—	12
SERBLIN	3	—	—	—	—	—	3	4	—	10
TAMBAY	—	2	—	3	—	—	—	—	3	8
SUTCLIFFE	2	—	4	—	1	—	—	—	—	7
PRYCE	—	—	—	—	3	4	—	—	—	7
WATSON	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
PAOLI	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
COULON	—	—	—	—	—	3	—	—	2	5
DOLHEM	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
KUWASHIMA	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
FLAMMINI	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
MARTINI	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
CUDINI	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
TRUFFO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
PALM	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2
ROOS	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
HENTON	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
TURIZIO	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
PESENTI ROSSI	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

del testa-coda, non è riuscito per la mancata riaccensione del motore per lunghi minuti a difendere l'onorevole piazzamento che aveva conseguito. Pesenti Rossi invece ha fatto una corsa giudiziosa cercando di imparare a utilizzare bene il mezzo non proprio competitivo che aveva per la prima volta tra le mani: degli altri Bozzetto lontano da parecchio dalle piste ha cercato di difendersi, mentre Truffo e Flammini hanno ancora una volta dovuto lottare contro cose più grandi di loro.

Truffo in particolare, con la clamorosa contestazione che — come leggerete meglio a parte — lo ha portato ad abbandonare a metà della prima manche un mezzo difficile da guidare, ha cercato di mettere il dito sulla piaga di una situazione insostenibile. Resta da vedere se la strada che ha scelto sia la migliore, perché tutto sommato è ancora nella fase di quelli che devono imparare: certo che un provvedimento disciplinare contro di lui questa volta cozzerebbe contro il buon senso, in una situazione psicologica che ha costretto i due azzurrini a correre con l'animo sempre più esacerbato.

Tito Zogli



**Nelle 2 manche tedesche  
tre italiani si battono**

# PESENTI 6° ma SERBLIN e MARTINI «traditi»

**HOCKENHEIM** - Dopo la modifica al programma originario che prevedeva per il GP Baden Wurttemberg una sola manche, si schierano per il via della prima prova 24 vetture, con Flammini che ha sostituito nello schieramento Turizio.

Il più pronto alla partenza da fermo è Jabouille; nella sua scia si infilano Laffite, Depailler, Leclere, Tambay, Stuck e Serblin. Flammini si tocca in variante con Hans Binder e quindi scompare subito di scena, mentre sempre nelle prime fasi davanti ai boxes esce di strada Bourgoignie con la GRD motore Ford Brian Hart. Nelle prime posizioni, mentre Jabouille riesce a prendere un leggero vantaggio, c'è qualche cambiamento con Serblin che passa Stuck e Tambay che so-

flosciando il pneumatico anteriore sinistro fa fatica a contenere Leclere rinvenuto molto bene, Depailler riesce a portarsi alle spalle di Jabouille, approfittando anche di un rallentamento dovuto a un doppiaggio.

Le qualità della vettura francese sono però troppo superiori a quelle della March e perciò, anche se uno attaccato all'altro, i due si presentano in quest'ordine davanti alla bandiera a scacchi: seguono indisturbati Tambay, Laffite e Stuck che allo sprint riesce ancora a controllare Leclere, Coulon e Pryce, come sempre funambolico con la Chevron che diritta proprio non vuole andare. Degli italiani il primo è Martini (11.), Bozzetto (14.) e Pesenti Rossi (16.).

Confusione in pista per la seconda manche perché non si sa quanta acqua sia rimasta della pioggerella che è caduta in precedenza: giro di ricognizione e quindi nuovo allineamento, cosa che manda in bestia Coulon che essendo senza frizione viene messo in moto dai meccanici e continua a gironzolare sulla pista di decelerazione. Al via scatta ancora una volta Jabouille trascinandosi Stuck: Serblin dalla terz'ultima fila risale molto bene, transitando sesto alla prima curva, ma poi sul bagnato, dato che si è venuto a creare una specie di binario asciutto sulle traiettorie deve rientrare nel gruppo e transita al primo passaggio alle spalle di Jabouille, Stuck, Depailler, Laffite, Leclere e Tambay.

Il primo a incappare in un testacoda è Bozzetto al terzo giro, lo stesso giro nel quale Laffite rompe il motore all'interno dell'arena del Motodrom: sul suo olio dopo che Stuck ha passato Jabouille in difficoltà con l'accensione, il primo ad inaugurare il «festival dei testacoda» è Tambay.

Al quinto giro la classifica vede Stuck,

## 1. MANCHE

### COSI' (IN 24) AL VIA

Jabouille (Elf) 2'00''7	Tambay (Elf) 2'01''8
Laffite (March) 2'02''1	Stuck (March) 2'02''2
Depailler (March) 2'02''2	Leclere (Elf) 2'02''2
Pryce (Chevron) 2'03''7	Serblin (March) 2'04''0
Purley (Chevron) 2'04''2	Nilsson (March) 2'04''7
R. Binder (March) 2'04''9	Martini (March) 2'04''9
Coulon (March) 2'05''0	Kuwashima (March) 2'05''1
Bozzetto (March) 2'05''5	Serpaggi (Elf) 2'05''8
Vonlanthen (March) 2'06''4	Pesenti Rossi (March) 2'07''3
Truffo (March) 2'07''5	Gubelmann (March) 2'07''7
Bourgoignie (GRD Ford) 2'07''7	H. Binder (March) 2'07''8
Siegfrist (Brabham Ford) 2'08''4	Turizio (March) 2'08''4

#### RISERVE

Flammini (March) 2'08''5  
Ertl (Chevron) 2'08''8  
Ortega (Surtees) 2'08''8  
Alpianen (GRD Ford) 2'09''3

**G.P. BADEN WURTEMBERG** - Gara internazionale valevole come 9. prova del campionato europeo di F. 2 - Hockenheim, 29 settembre 1974

#### PRIMA MANCHE

1. Jean Pierre Jabouille (Elf-BMW-Schnitzer) 20 giri pari a km 135,360 in 40'59''9 alla media di 198,690 kmh; 2. Depailler (March BMW) 41'00''2; 3. Tambay (Elf-BMW-Schnitzer) 41'04''; 4. Laffite (March BMW) 41'04''7; 5. Stuck (March BMW) 41'11''3; 6. Leclere (Elf-BMW-Schnitzer) 41'11''8; 7. Coulon (March BMW) 41'37''2; 8. Pryce (BMW Schnitzer) 41'40''; 9. Kuwashima (March BMW) 42'01''; 10. Purley (Chevron-BMW-Schnitzer) 42'10''2; 11. Martini (March BMW) 42'12''2; 12. Serpaggi (Elf-BMW-Schnitzer) 42'23''4; 13. R. Binder (March BMW) 42'23''8; 14. Bozzetto (March BMW) 42'46''3; 15. Vonlanthen (March BMW) 43'07''9; 16. Pesenti Rossi (March BMW) 43'43''5; 17. H. Binder (March BMW) a 1 giro; 18. Siegfrist (Brabham Ford) a 1 giro; 19. Nilsson (March BMW) a 5 giri; 20. Gubelmann (March BMW) a 6 giri; 21. Serblin (March BMW) a 10 giri; 22. Truffo (March BMW) a 12 giri; 23. Flammini (March BMW) a 19 giri; 24. Bourgoignie (GRD Ford) a 19 giri. **Giro più veloce:** Jabouille in 2'01''2, media 201,640 kmh.

#### SECONDA MANCHE

1. Hans Stuck (March BMW) 42'23''4 media 192,200 kmh; 2. Depailler (March) 42'26''2; 3. Jabouille (Elf) 42'52''6; 4. Nilsson (March) 43'18''2; 5. Coulon (March) 43'18''5; 6. Tambay (Elf) 43'34''5; 7. Flammini (March) 43'43'' e 1; 8. Pesenti Rossi (March) 43'44''7; 9. Vonlanthen (March) 44'26''3; 10. R. Binder (March) 45'38''9; 11. Serblin (March) a 1 giro; 12. Serpaggi (Elf) a 1 giro; 13. Ertl (Chevron) a 1 giro; 14. Ortega (Surtees) a 1 giro; 15. Leclere (Elf) a 2 giri. **Giro più veloce:** Depailler 2'03''8, media 197,400 kmh.

#### CLASSIFICA FINALE (per somma dei tempi)

1. Patrick Depailler 1.23'26''4; 2. Stuck 1.23'34''7; 3. Jabouille 1.23'52''5; 4. Tambay 1.24'38''; 5. Coulon 1.24'55''; 6. Pesenti Rossi 1.27'28''2; 7. Vonlanthen a 1 giro; 8. R. Binder a 1 giro; 9. Serpaggi a 1 giro; 10. Leclere a 2 giri; 11. Purley a 2 giri; 12. Kuwashima a 2 giri; 13. Pryce a 5 giri; 14. Nilsson a 5 giri; 15. Martini a 5 giri.



Guidando con la solita grinta, e aiutato anche un po' dalle sfortune altrui Patrick Depailler si è portato sempre più al comando dell'Euro F. 2: qui lo vediamo davanti a Laffite e Leclere in una fase della gara di Hockenheim

pravanza Depailler: all'ottavo giro Truffo, che navigava nelle ultime posizioni, non se la sente più di correre con una vettura dall'assetto così proibitivo e rientra ai boxes.

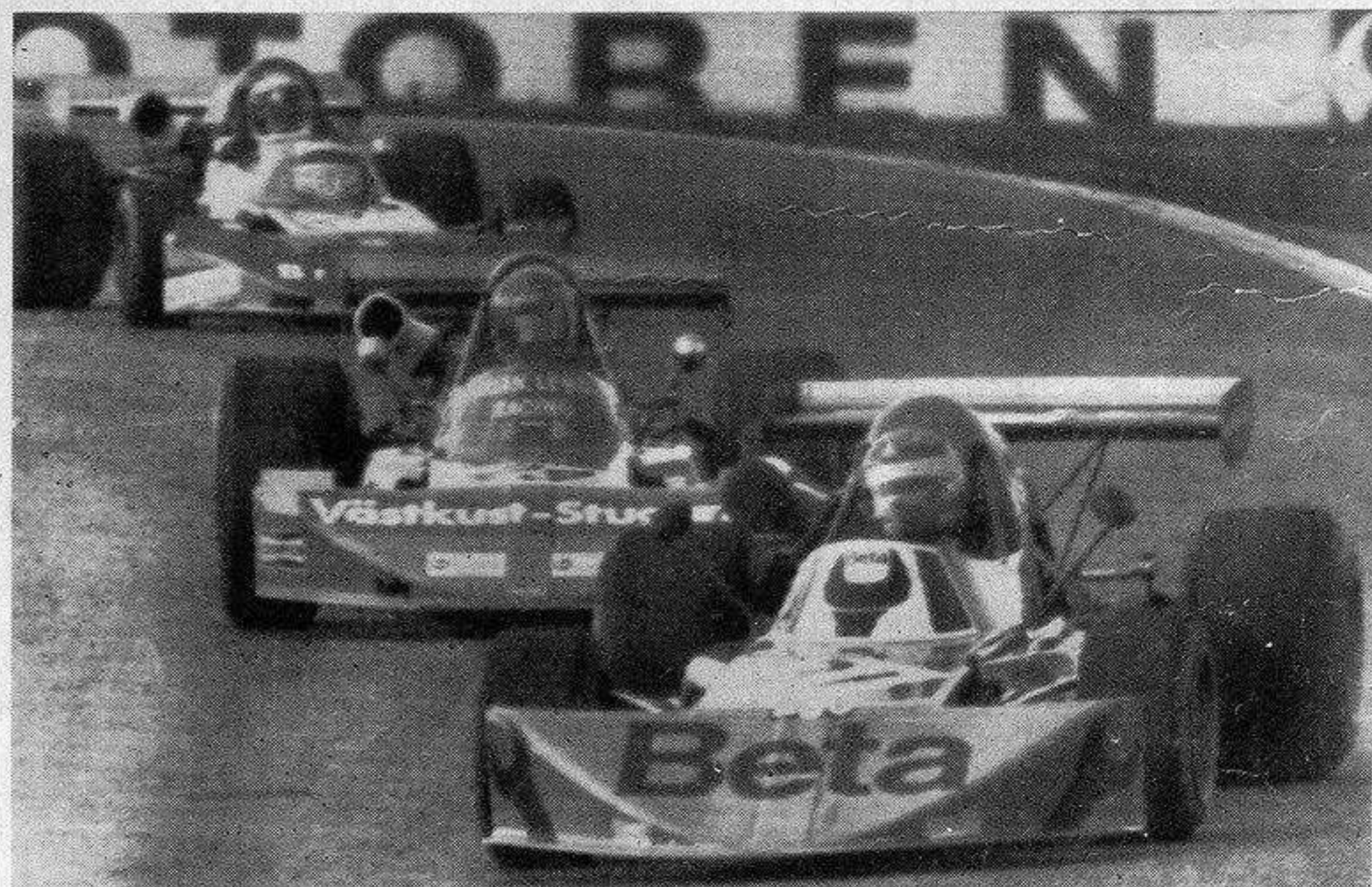
Un giro dopo Serblin che è stato superato da Leclere e Pryce fa segno ai box che si fermerà a causa di una gomma che si sta afflosciando: ma l'afflosciamento del pneumatico è più rapido del previsto ed il vicentino dopo un testacoda poche centinaia di metri più avanti non può fare altro che aspettare la fine della manche.

Bozzetto retrocede anch'egli, a causa di un testacoda alle spalle di Pesenti Rossi che ricopre la quattordicesima posizione per i ritiri di Gubelmann e Nilsson. Per le prime posizioni, al 13. giro Depailler, che sta guidando veramente bene, riesce a superare Laffite che ha difficoltà a mantenere la macchina in strada a causa l'alettone non più rigido sui suoi supporti e si getta in caccia di Jabouille. In pochi il pilota della Elf vede ridurre il suo vantaggio di 43'' a 1'' scarso e mentre Stuck, al quale si sta lentamente af-

Jabouille, Leclere, Depailler, Purley, Serblin e Pryce ma non fa a tempo a mantenersi: dopo Pryce è la volta di Serblin e Purley a girarsi contemporaneamente. Altro giro, altro regalo: è la volta di Jabouille e Leclere a fare il giro di valzer e a questo punto (siamo al 10. giro) i commissari si accorgono che qualcosa non va e decidono di gettare filler e di esporre la bandiera a righe gialle e rosse, anche se nel frattempo ci riprovano (a girarsi!) anche Tambay e Purley, come Serblin, Martini, Ortega e Binder.

A metà corsa Stuck ha quattro secondi su Depailler mentre tutti gli altri sono ormai lontani e preoccupati di arrivare alla fine con la vettura intatta. Stuck accelera ancora e porta il suo vantaggio a 7'' al 12. giro, ma le gomme non lo assistono e deve cedere i suoi secondi a Depailler che da lontano controlla ben attento a non fare errori: scompare frattanto Pryce che ha rotto il cambio e Leclere che a due giri dalla fine rompe il motore.

t. z.



Le soddisfazioni per noi italiani sono venute dal positivo debutto di Alessandro Pesenti Rossi, per la prima volta al volante della March BMW che era stata acquistata dalla CSAI come vettura muletto per Truffo e Flammini

## MERZARIO prova per ROMA l'OSELLA - BMW F. 2

**CASALE** - Con una drammatica quanto inattesa telefonata dagli Stati Uniti di Brambilla è cessata sul nascere la collaborazione (solo per la F. 2 in quanto per i prototipi non vi sono difficoltà) tra il forte pilota monzese ed Enzo Osella. La March infatti, forse col doppio scopo di trattenere Brambilla già validissimo in F. 1 e di legare ancora più a sé per il 1975 la Beta come sponsor, ha promesso al monzese per la F. 2 e per il prossimo anno ponti d'oro; e questo già da Vallerlunga, dove potrebbe debuttare al volante della nuova March F. 2 ufficiale. Cadeva quindi tutto il programma pazientemente elaborato da Osella con Brambilla e con la Beta.

Proprio in questi giorni Arturo Merzario, con grande maturità e comprensione ha saputo superare i recenti dissapori con il costruttore torinese e ha accettato questo nuovo rapporto professionale con Osella, che naturalmente inizierà dalla gara di Vallerlunga. Questo rilancia naturalmente la piccola factory di via Gustalla: sono infatti in cantiere una ventina di telai della nuova PA 3 che sarà molto differente e migliorata rispetto alla PA 2 soprattutto dal punto di vista aerodinamico. Anche per la F. 2 il programma è ricco: esordio pieno di speranze nella penultima prova dell'Euro F. 2 con Merzario, con possibilità di realizzare rapidamente un discreto numero di telai.

A Casale, il primo assaggio di Arturo sulla monoposto si è svolto su una ventina di giri con un motore che tra l'altro non era in perfetta efficienza: mancavano all'appello almeno 800 giri. Ora il team si sposterà a Misano, dove proverà martedì mentre è ancora atteso un nuovo motore BMW che Neerpasch ha promesso a Merzario.



**Naufraga nelle polemiche (e nell'improvvisazione)  
il TEAM AZZURRO in GERMANIA: i piloti  
non accettano più di essere mandati allo sbaraglio**

## TRUFFO pianta la corsa!

HOCKENHEIM - Rabbiosa, cattiva, insanabile, la contestazione è esplosa nel clan della « Nazionale CSAI di F. 2 ». Truffo, dopo aver preso il via già con il morale a pezzi per le vicissitudini a cui è stato chiamato a dover far fronte in questi ultimi mesi, senz'altra colpa che quella di essere stato scelto l'inverno scorso da Dragoni a guidare una delle March della CSAI, non ha retto alla tensione nervosa e dopo soli otto giri ha riportato la vettura ai box dichiarando agli esterefatti Maffezzoli e Bielli: « Io non me la sento più di rischiare la pelle con una macchina inguidabile che non mi fa andare sotto i 2'07", quando su questa stessa pista tre mesi fa giravo in 2'04". Per correre a Roma a questo punto pretendo che si facciano delle prove preliminari, altrimenti con la CSAI e le sue vetture ho chiuso ».

Maffezzoli, livido di rabbia, si allontanava senza commentare, ma ordinava a Bielli « Appena le macchine rientrano a Milano non le tocchi. Quella di Truffo così come è voglio farla provare ad un altro pilota. Poi vedremo se è solo la vettura che non andava ».

Bielli, accusato numero uno di tutta la faccenda, apparentemente però si scaricava prontamente. « Certo può anche essere che le macchine non vadano. Siamo arrivati tardi e abbiamo provato solo al secondo turno e con piloti così inesperti che non hanno le idee chiare e precise è anche logico che la messa a punto venga fatta a tentoni. Ma se siamo a questo punto è perché la CSAI mi ha chiesto di preparare prima delle sue macchine la vettura venduta a Pesenti Rossi. Infatti io avevo mandato i motori delle due vetture della CSAI a Monaco alla BMW per la revisione ancora il 3 settembre, sono andato a ritirarli solo mercoledì scorso quando ho avuto l'ordine di poterlo fare. Per cui nella fretta generale abbiamo provveduto un po' a improvvisare le cose e abbiamo potuto far partire il camion per Hockenheim solo venerdì pomeriggio. Tutti sanno che il camion che abbiamo è un camion che ha minimo dodici tredici anni e quindi siamo arrivati in ritardo. Di questa situazione però credo di non essere il colpevole in quanto io non sono altro che un esecutore di ordini e faccio quello che mi dicono. E' chiaro che nella situazione in cui siamo e per poter disporre di soldi e di iniziative bisogna attendere ordini dall'alto, le cose vengono come vengono. Miracoli non ne fa nessuno ».

Questo gioco di accuse e difese quindi l'unica cosa certa è che con la scomparsa di Dragoni è caduto il velo sulla « pochezza » dell'iniziativa CSAI. Una « pochezza » economica che affiora al Mugello nella maniera che tutti sanno, ora è degenerata anche nella « pochezza » psicologica.

L'ancora di salvezza gettata dall'IPI o meglio dal Conte Zanon che ha permesso di tamponare le ferite più appariscenti, quelle finanziarie, non è però riuscita a frenare l'emorragia che ha colpito gli « azzurrini » sul piano del morale. Consci di essere abbandonati a se stessi, a parte il compito affidato a Maffezzoli di riuscire a concludere dignitosamente questa stagione, Truffo e Flammini alla deriva in cui si sono sentiti gettare non intendono restare.

Ecco perché, se Truffo può essere accusato superficialmente di divismo per quella sua dichiarazione, considerato che un fior di professionista come Stuck dopo aver girato a Hockenheim in aprile in 2'00"9 ed avere oggi fatto 2'02"2 non ha certo detto alla March « ora con quella vettura correteci voi », non si può certo buttare tutta la croce addosso a lui. Né d'altronde Bielli, il quale per poter procedere a qualsiasi spesa o lavoro sulle macchine, deve aspettare giorni e giorni che arrivi l'occasionale aiuto di un « santo protettore » ha tutti i torti nel dire « i miracoli non né fa nessuno ».

Resta Maffezzoli. Nella situazione di « salvatore della Patria » in cui è stato tuffato ha dimostrato di non poter tirare avanti con le sortite tipo quella televisiva del Mugello. La mancanza di potere decisionale del successore di Dragoni, oltre che nelle questioni amministrative alla lunga ha finito per nuocere alla psicologia e morale della squadra. Senza poter puntare i piedi di fronte agli ostacoli, Maffezzoli ha perso le redini sia all'interno che all'esterno del team CSAI.

La morale secondo noi è questa. Mentre la CSAI o almeno i responsabili di questa iniziativa della Nazionale F. 2 sono ancora con i loro petti gonfi, pronti a ricevere lodi e benedizioni e fitti premi in giacca azzurra, nella bagarre si sono trovati solo i « pesci piccoli », i piloti o accompagnatori o preparatori che rischiano di diventare solo dei comodi « capri espiatori ». Truffo nella sua ingenua reazione ha perciò messo in chiaro che l'epoca dei paraventi è finita.

**Anticipa l'Europeo**

## PELTIER già campione belga

NIVELLES - Alain Peltier ha vinto ed è diventato campione del Belgio (in attesa del titolo europeo). Perché diventasse campione del Belgio, dopo la sua disavventura di domenica scorsa a Zolder, occorre non soltanto che vencesse a Nivelles, ma che per via del regolamento belga realizzasse il miglior tempo in prova e fosse in prima posizione a metà gara. Tutti questi « impegni » Peltier li ha mantenuti, con la sua BMW della Precisin Liègeoise Gitanes. Li ha mantenuti dominando la competizione, nonostante la pioggia infernale e nonostante l'indubbia tensione che lo attanagliava più di quanto facesse vedere. Infatti aveva alle spalle Tricot che aveva molte probabilità di successo, oltre a Dex pure capace d'imporsi in questo campionato decisamente molto combattuto e appassionante.

Peltier ha dunque vinto il titolo belga e, anche se non ha mai veramente avuto avversari del suo livello, merita comunque di vedere il proprio nome nell'albo d'oro dello sporto automobilistico belga avendo dimostrato durante tutta la stagione la sua schiacciante superiorità.

A Nivelles, sotto la pioggia, questa superiorità è stata ancora più grande del solito, senza nulla togliere ai meriti di Tricot, di Dex e di Vanierschoot. Ha veramente vinto il migliore. La prima corsa, come quella di Zolder, è stata dominata da Halvoet su Toyota Celica. Ha preso la testa fino dal primo giro, disturbato soltanto dall'Alfa di Dedeine. Al terzo giro questi ripassava in testa, ma alla tornata successiva la situazione riprendeva il suo aspetto precedente.

Nella seconda corsa cominciava a piovere. Ciononostante Tricot prendeva addirittura il volo davanti alla Lotus Europa di Dex e all'altra Opel Commodore di Wauters. E' del resto in quest'ordine che si rivedevano i tre piloti all'arrivo dopo dodici giri, con Tricot vincitore nella turmo di serie e Dex nella GT di serie. Alla fine Tricot era praticamente campione del Belgio, però sapeva che si doveva disputare una quarta corsa con un certo Peltier.

Nella terza gara il ritmo è stato imposto dalle BMW di Xhenceval (vincitore della 24 Ore di Francorchamps) e di Demol. Regout aveva però preso il comando, con la sua Pantera, e sembrava che dovesse dominare fino alla conclusione, ma poi un guasto dopo la metà gara annullava i suoi notevoli sforzi.

Poi, finalmente, la quarta gara del campionato del Belgio, quella ove correva Peltier il quale in prova aveva ottenuto la posizione al palo. Fino dal via si è subito creato un vantaggio, nei confronti del suo compagno di squadra de Fierlant. Ben presto fra le due vetture si formava un varco, mentre de Fierlant proteggendo il suo leader, si formava un vantaggio altrettanto grande nei confronti della De Tomaso di Chavan prima e della BMW di Detrin dopo. Segnavano anche il giro più veloce e al termine era quasi affiancato a Peltier, quando questi ha tagliato il traguardo.

**André Royez**

**CORSA A NIVELLES - Gare per Turismo e GT, valevoli per il campionato belga - 29 settembre 1974.**

### LE CLASSIFICHE

**Corsa A:** 1. Holvoet (Toyota) 22'02"7, media kmh 121,628; 2. Polak (Alfa Romeo) 22'13"5; 3. Lauria (Alfa Romeo) 22'13"9; 4. Stucken Broek (Toyota) 22'20"4; 5. Marquet (Simca) 22'21"3.

**Corsa B:** 1. Tricot (Opel Commodore) 22'12"9, media kmh 116,586; 2. Dex (Lotus Europa) 23'12"9; 3. Wauters (Opel Commodore) 23'34"9; 4. Lacroix (BMW) 23'42"1; 5. Vanierschoot (Alpine) 23'43"2.

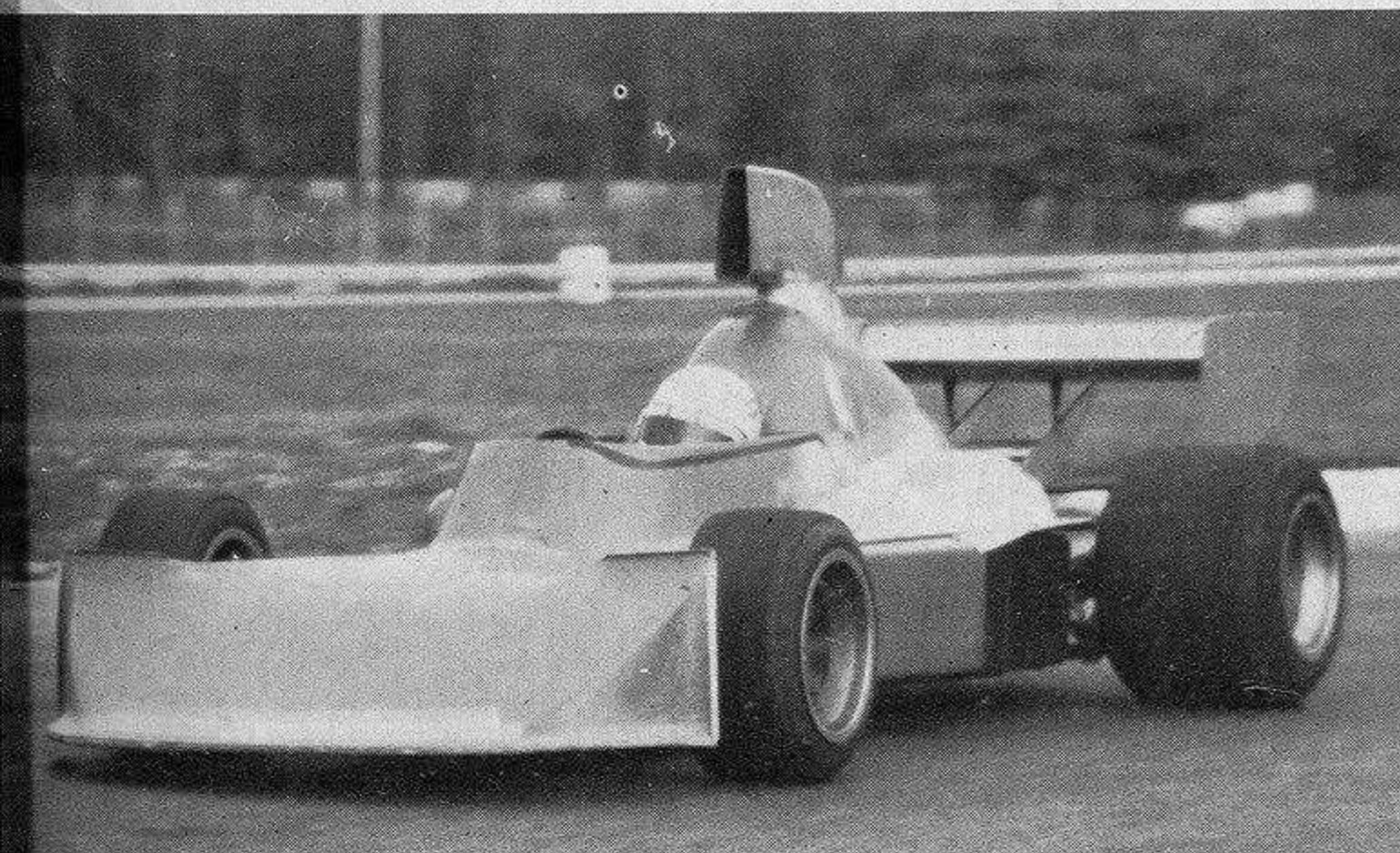
**Corsa C:** 1. Xhenceval (BMW) 23'07"4, media kmh 115,956; 2. Demol (BMW) 23'59"5; 3. Grainal (Capri) 24'07"8; 4. Davit (De Tomaso) 24'48"1; 5. Berndtson (Opel Commodore) 24'57"9.

**Corsa D:** 1. Peltier (BMW) 22'21"3, media kmh 119,940; 2. De Fierlant (BMW) 22'21"5; 3. Detrin (BMW) 23'24"9; 4. Chavan (De Tomaso) 23'43"2; 5. Gustavson (BMW) a un giro.

**Trofeo Mexico:** 1. Semoulin 24'24"2, media kmh 109,873; 2. De Leener 24'26"2.

**Trofeo Simca:** 1. Marquet 24'03"1; 2. Gaspard 24'13"6.

**t. z.**



Arturo Merzario correrà dalla gara di Vallelunga al volante della F.2 di Enzo Osella: ora che l'accordo è stato raggiunto vi saranno altre sedute di prova, la prima delle quali si svolgerà a Misano il giorno 1 settembre





# 1000 KM. B. AIRWAYS

gara internazionale di velocità e durata valida per il mondiale Marche. Brands Hatch, 29 settembre 1974. Circuito di Brands Hatch di km 4,260, 235 giri.

## COSI' (in 37) AL VIA

## COSI' (in 20) AL TRAGUARDO

- |  |  |
|--|--|
| Matra Simca 670 C<br>Pescarolo-Larrousse | Matra Simca 670 C<br>Jarier-Beltoise             |
| Chevron Ford<br>Gethin-Redman            | Gulf Ford gr. 7<br>Bell-Hobbs                    |
| Chevron Ford<br>Lepp-Scott               | Gulf Ford gr. 7<br>Wisell-Schuppan               |
| Porsche 908-3<br>Jost-Casoni             | Lola Ford<br>Walker-Raymond                      |
| Porsche Martini<br>Muller-Van Lennep     | Chevron Ford<br>Cadenet-Melville                 |
| March 74 S<br>Evans-Lloyd                | Chevron B 26<br>Hine-Grob                        |
| Chevron B 26<br>Jones-Jones              | Lola T 282<br>Pica-Lombardi                      |
| March 74 S<br>Beuttler-Andrews           | Lola T 292<br>Holland-Joscelyne-<br>Birckenhough |
| Chevron B 26<br>Rebaque-Robarts          | Lola T 292<br>Le Guellec-Birrane                 |
| Chevron B 26<br>Buzaglio-McDonald        | Chevron B 26<br>Goodwin-Smith-<br>Keegan         |
| Lola T 292<br>Clarkson-Worthington       | Chevron Ford<br>Cole-Cole                        |
| March 74 S<br>Sheldon-Larama             | March 74 S<br>De Lamere-Prado                    |
| Porsche Carrera<br>Barth-Haldi           | Chevron B 23<br>Clark-Martin                     |
| Porsche Carrera<br>Hezemans-Fitzpatrick  | Lola T 292<br>Harrower-Bracey-<br>Taylor         |
| Porsche Carrera<br>Keller-Pilette        | Porsche Carrera<br>Merzario-Fitzpatrick          |
| Porsche Carrera<br>Heyer-Wollek          | Porsche Carrera<br>Schurfi-Hezemans              |
| Porsche Carrera<br>Faure-Bond            | Porsche Carrera<br>Cheneviere-<br>De Stefano     |
|  | Porsche Carrera<br>Touroul-«Astrix»              |

1. Beltoise-Jarier (Matra Simca) 235 giri in 5.47'35" alla media di 173,02 kmh;
2. Pescarolo-Larrousse (Matra Simca) 5.47'35"8;
3. Bell-Hobbs (Gulf Ford) a 8 giri;
4. Gethin-Redman (Chevron Ford) a 11 giri;
5. Muller-Van Lennep (Porsche Martini) a 16 giri;
6. Barth-Haldi (Porsche Carrera) a 22 giri;
7. De Cadenet-

## BATTUTI I PRIMATI

- Sulla distanza: Beltoise-Jarier, media 173,02 kmh. Primato precedente Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) media 169,170 kmh (1972).
- Sul giro: Jean Pierre Jarier (Matra) 1'22"6, media 185,97 kmh. Primato precedente Ickx, Peterson, Schenken (Ferrari 312 P) 1'27"4, media 175,66 kmh (1972).

8. Scott-Melville (Chevron Ford) a 26 giri;
9. Evans-Lloyd (March 74) a 26 giri;
10. Hine-Grob (Chevron B 26) a 27 giri;
11. Holland-Birckenhough-Joscelyne (Lola T 292) a 29 giri;
12. Fitzpatrick-Schurfi (Porsche Carrera) a 35 giri;
13. Harrower-Bracey-Taylor (Lola) a 37 giri;
14. Merzario-Fitzpatrick-Schickentanz (Porsche Carrera) a 38 giri;
15. Clarkson-Worthington (Lola) a 38 giri;
16. Keller-Heyer-Wollek-Pilette (Porsche Carrera) a 43 giri;
17. Cheneviere-De Stefano (Porsche Carrera) a 47 giri;
18. Jost-Casoni (Porsche 908-3) a 54 giri;
19. Clark-Martin (Chevron) a 67 giri;
20. Touroul-«Astrix» (Porsche Carrera) a 97 giri;
21. Wisell-Schuppan (Gulf Ford) a 115 giri.

## Il Mondiale Marche dopo 9 prove

	MONZA	SPA	NURBURGRING	IMOLA	LE MANS	ZELTWEG	WATKINS GLEN	PAUL RICARD	BRANDS HATCH	TOTALE
MATRA SIMCA	—	20	20	20	20	20	20	20	20	160
PORSCHE	8	12	6	8	15	6	15	10	8	88
GULF	10	15	10	—	10	10	—	12	12	79
ALFA ROMEO	20	—	15	15	—	15	—	—	—	65
CHEVRON	1	—	3	2	—	4	—	—	10	20
LIGIER	3	—	—	—	3	—	—	6	—	12
FERRARI	—	—	—	—	8	—	—	—	—	8
CHEVROLET	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8
LOLA	6	—	—	—	—	—	—	—	1	7
MARCH	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
ALPINE RENAULT	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
AMS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1

● L'ultima prova del Mondiale Marche si disputerà il 9 di novembre sulla pista di Kyalami (Sud Africa).

# GIROTONDO e accoppiata MATRA anche a B. HATCH

# Per vincere rush finale JARIER a 12.600



Sul podio di Brands Hatch una coppia tutta francese per una vittoria francese: Jarier e Beltoise brindano all'ottavo successo Matra. Una vittoria scontata ma che ha finito per creare ugualmente un po' di subbuglio in casa Matra per l'affronto subito da Pescarolo-Larrousse vincitori «designati»

## Quasi senza altalena la 1000 km inglese

200 KM	500 KM
1. Jarier-Beltoise	1. Jarier-Beltoise
2. Pescarolo-Larrousse	2. Pescarolo-Larrousse
3. Wisell-Schuppan	3. Bell-Hobbs
4. Gethin-Redman	4. Jost-Casoni
5. Walker-Raymond	5. Muller-Van Lennep
6. Evans-Lloyd	6. Gethin-Redman
7. Jost-Casoni	7. Hine-Grob
8. Bell-Hobbs	8. Barth-Haldi
9. Hine-Grob	9. Evans-Lloyd
10. Barth-Haldi	10. De Cadenet-Scott
400 KM	800 KM
1. Jarier-Beltoise	1. Pescarolo-Larrousse
2. Pescarolo-Larrousse	2. Jarier-Beltoise
3. Wisell-Schuppan	3. Bell-Hobbs
4. Gethin-Redman	4. Gethin-Redman
5. Bell-Hobbs	5. Muller-Van Lennep
6. Jost-Casoni	6. Jost-Casoni
7. Muller-Van Lennep	7. Barth-Haldi
8. Hine-Grob	8. Hine-Grob
9. Barth-Haldi	9. De Cadenet-Scott
10. De Cadenet-Scott	10. Holland-Birckenough

## LELLA si difende nelle prove ARTURO in difficoltà

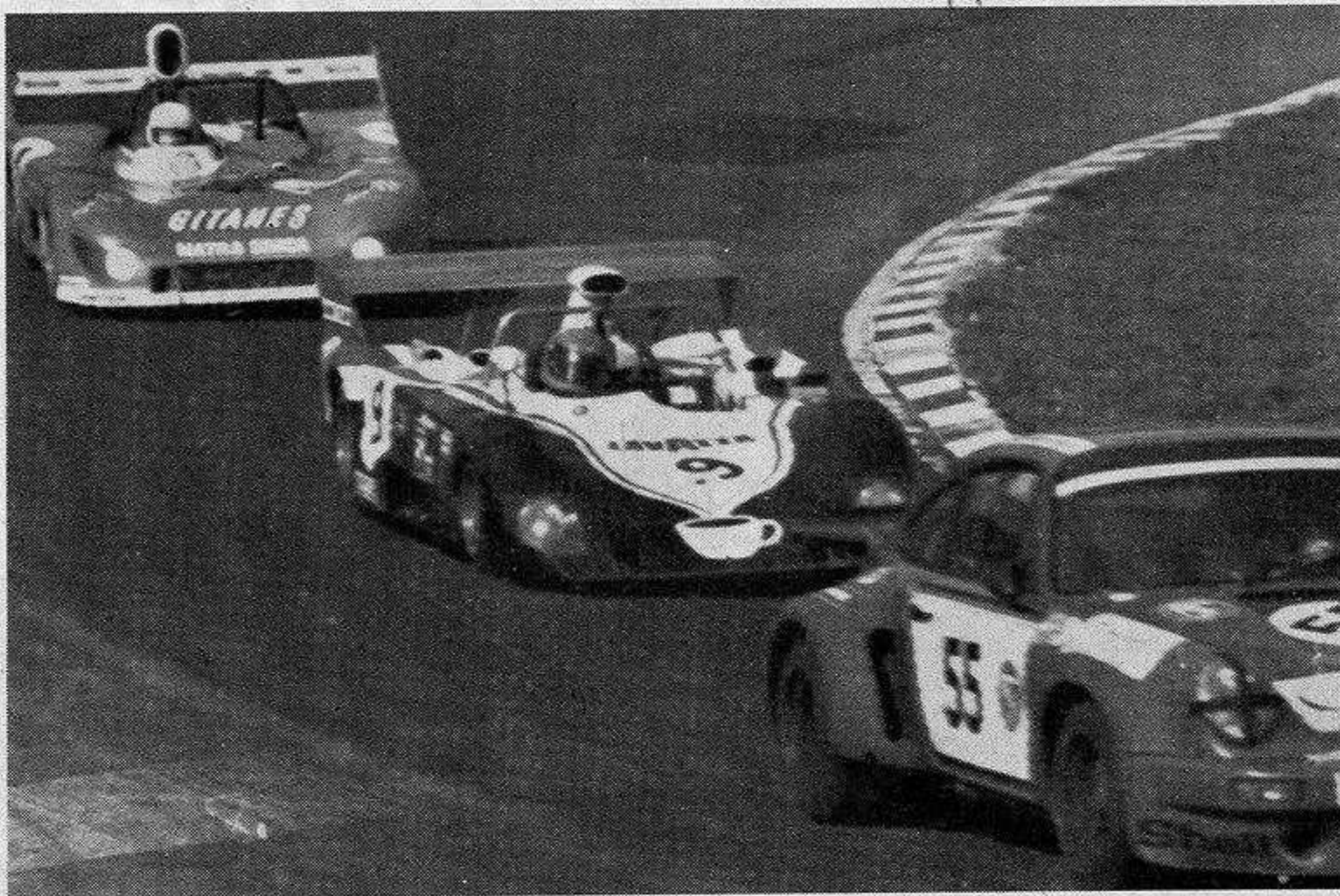
BRANDS HATCH - Prove aversate dal maltempo, venerdì 27. Grandi pozzanghere e una fitta pioggia hanno provocato l'interruzione prima del tempo della sessione di prove. 129 minuti, contro le 3 ore previste. Il più veloce è stato Derek Bell che con la sua Gulf ha fatto segnare il tempo di 1'34"6. Il secondo miglior tempo è stato quello di Jarier che in soli 16 giri di prova ha segnato 1'38"4. Beltoise ha fatto due giri e il suo tempo è stato naturalmente di molto inferiore: 2.05"8. Molto bene è andata Lella Lombardi con la Lola T284 che ha girato per 22 tornate facendo registrare il tempo di 1'48"8. Nel gruppo 4 il più veloce è stato Fitzpatrick, seguito da Merzario che con la sua Porsche Carrera ha segnato il tempo di 1'48"6.

La mattina di sabato sul circuito splende un bel sole e i piloti hanno girato in condizioni normali. Dominio incontrastato delle Matra che fanno registrare con Beltoise il miglior tempo in 1'23"3, poi Pescarolo 1'23"4, Jarier 1'24"7, Larrousse 1'24"9. Un ritardo sull'orario di inizio, una foratura e una rottura della leva selettiva del cambio, attardava la Lola di Pica e Lombardi. Ciononostante Lella faceva il 13. tempo della mattina in 1'31"2 e Pica segnava 1'38"1. Subito dietro di loro c'era la Porsche di Jost-Casoni (1'32"2 e 1'33"7). Merzario si qualificava con il tempo di 1'39"3. Nella sessione del pomeriggio Beltoise e Pescarolo non salivano neppure in macchina e molti piloti rimanevano al di sotto delle prestazioni mattutine, Jarier migliorava a 1'23"4, Larrousse si portava a 1'23"7 e Bel a 1'26"6. Lella Lombardi nonostante i cali di potenza registrati al suo motore, riusciva a migliorare il tempo di un quinto di secondo, ma finiva le prove con la prospettiva di iniziare la gara con un motore a scarsa potenza. Jost riportava la Porsche a posizioni migliori con un bel 1'29"3 e Casoni migliorava il suo tempo di 2". La Porsche di Merzario aveva non pochi problemi ed era trentesima ed ultima a qualificarsi.

Sette Porsche e una Scorpion non riuscivano a segnare il tempo per qualificarsi.



# Tra CARRERA e 2000 sportellate a go-go (e MERZARIO si coinvolge)



La Porsche di Schenken-Hezemans e la Lola di Pica stanno per essere doppiate dalla Matra di Beltoise-Jarier. Una rottura al motore giunto ai box senza pressione olio, dopo 62, ha tolto di gara la coppia italiana Pica-Lombardi. Lella Lombardi, attesa al secondo turno, non ha potuto entrare in gara

mando nella classe, ha fatto una sosta al box lamentandosi con aria afflitta perché la sua Chevron aveva «perso» due marce.

A 200 chilometri la Matra di testa, pilotata da Beltoise in quel momento, aveva segnato una media di kmh 176,86 e precedeva di circa 35" l'altra Matra. Wisell, in procinto di fare la sua prima sosta di routine, era arretrato di un giro. Quando ha detto: «Vita dura, ma la vettura non va troppo male». Una condanna con un lieve complimento!

La March tre litri ha fatto una sosta prolungata, mentre aveva occupato anche il sesto posto. Evans ha riferito: «Il motore è perfetto, ma non ho frizione... mi sono divertito». La successiva fermata di rilievo è stata quella di Redman. La Chevron due litri è rimasta ferma per 7'55" mentre veniva sostituito un pneumatico forato e si provvedeva anche a un guasto ad un ammortizzatore. Comunque, a questo punto non ha perso il comando della classe, arretrando però al sesto posto.

Per alcuni giri Pescarolo ha rallentato il ritmo e questo ha provocato alcune congetture, ma si è poi constatato che non era successo niente alla Matra che ha infatti segnato il record per sport in 1'23"8. Chi ha subito un duro colpo, invece, è stata la Gulf. Due giri prima che dovesse fare una sosta di routine, Schuppan ha rallentato per poi fermarsi in fondo al circuito. Quando è tornato a piedi al box ha detto: «Ero sul rettilineo e d'un tratto le marce non funzionavano più... se avessi potuto proseguire ancora per un poco avrei superato l'ultimo colle e sare potuto scendere in folle...». Wisell, che aspettava il suo turno, si è tolto il casco e tutto ciò ha portato la Porsche di Joest-Casoni al terzo posto, ben presto superata da Hobbs con l'altra Gulf, ma al box avevano dubbi sulla trasmissione della vettura. Quando c'è stata la successiva fermata per la macchina si è invece dovuto lavorare attorno ai freni, essendosi scoperto che i dischi si stavano crepando. Hobbs ha detto: «Non ho avuto problemi coi freni, in fondo, e il cambio surriscaldava soltanto un poco». I meccanici invece ne avevano, dei problemi, non tanto coi freni quanto per montare una ruota recalcitrante, quindi la Gulf sopravvissuta è uscita dai boxes, pilotata da Bell, arretrata in sesta posizione.

Davanti c'erano naturalmente le due Matra (si aveva tendenza a non occuparsene, dato che procedevano così veloci e sicure). La Porsche di Joest-Casoni, la Porsche con compressore e la Chevron di Redman-Gethin. La velocità con cui Redman ha raggiunto la Porsche Martini ha dato a vedere che questa non era in ottime condizioni. Intanto Merzario aveva riportato la sua malconca Porsche al comando del gruppo 4 e, quando si sono

cominciati a vedere i frutti della resistenza della vettura, ha occupato l'undicesimo posto assoluto. Così alla sua successiva sosta ha preso la guida Fitzpatrick, sempre per l'importanza del campionato Porsche, dato che Fitz aveva già fatto un turno sulla vettura di Hezemans, seconda di classe (terzi Pilette e Keller). La March 74S brasiliana, che era stata pilotata velocemente da de Lamare e lentamente da Antonio Castro, ed era dodicesima a 400 chilometri, ha disertato la gara avvolta in una nuvola di fumo e di vapore, con una biella che sbucava dal fondo del carter. Ormai era già fuori gara anche Beuttler, emerso da un «ritiro forzato» per questa competizione; non è però andato molto lontano, prima che la sua March due litri avesse un guasto irreparabile.

La Chevron di Hine-Grob stava aggrappata a un molto incerto secondo posto nella classe due litri, emettendo una foschia di fumo provocata da olio ma i regolamenti vietavano che a quel punto l'olio fosse sostituito sicché la vettura ha proseguito con molta cautela e speranza. A suo tempo si è scoperto che il guasto proveniva dal misuratore dell'olio. Del resto la «speranza» sembrava essere un atteggiamento sempre più marcato al box Gulf, perché nonostante quanto aveva detto Hobbs il cambio andava; David aveva pilotato in modo da risparmiarlo e ora Bell pareva restare il più possibile con la stessa marcia. Lloyd ha ceduto a Evans la March tre litri, avvertendolo che il cambio dava fastidi, come pure la frizione (si sono dovute cambiare le pastiglie dei freni e così la vettura è arretrata in tredicesima posizione). Intanto l'Alfa del Jolly Club aveva esalato l'ultimo respiro, con la pressione dell'olio a zero, prima che Lella avesse avuto la possibilità di pilotarla in gara.

A 160 giri a certuni è sembrato che Bell avesse riportato la Gulf sopravvissuta in terza posizione. Aveva raggiunto la Porsche di Joest-Casoni guadagnando regolari 5" per giro, guai o no al cambio. Ben presto si è avuta l'impressione che Redman avesse portato la piccola Chevron in quinta posizione, ma tabelle dei tempi di fiducia lo smentivano, ponendo la Chevron in terza posizione, la 908-3 in quarta, la Gulf in quinta. Per un poco si è capito soltanto che le due Matra precedevano gli altri di parecchi giri e che la Porsche con compressore era sesta. A suo tempo si è ottenuto che le tabelle dei tempi si mettessero d'accordo, per dire che l'ordine era il seguente: due Matra, la Chevron, la 908-3 e la Gulf. Poi, al 178. giro, la Gulf ha superato indiscutibilmente la Porsche e si è messa a inseguire la piccola Chevron. La Matra di testa ha fatto una sosta che doveva essere l'ultima e Jarier si è messo a lanciare la vettura in giro sul circuito, ricompensato dal record per vetture sport in 1'22"6, appena 1"1/2

al di fuori del record assoluto di Brands Hatch, detenuto naturalmente da una F.1. Anche Redman ha fatto l'ultima fermata prevista e, cedendo la vettura a Gethin, ha detto: «Va benissimo, e può durare fino in fondo senza problemi, adesso». Ora però la Gulf era in terza posizione.

A questo punto agitazione ai boxes e si sono approntati pneumatici per bagnato dato che il sole era sparito per la prima volta e alcune gocce di pioggia hanno preso a cadere su certe parti del circuito. La pista ha cominciato a diventare decisamente umida, due vetture hanno fatto dei testa-coda e nella maggioranza i concorrenti hanno rallentato. Jarier ha deciso di andare al box per montare pneumatici intermedi e al tempo stesso Gethin si è fermato per fare cambiare un pneumatico che aveva una foratura. Ha poi deciso di continuare con gli slicks, dato che pioveva ma brillava il sole.

Per un poco tutti hanno proceduto cauti slittando, mentre la pioggia cessava di cadere su una parte del circuito, diventando pioggerella su un altro. Ai boxes il tempo era quasi asciutto, ma a distanza di chilometri le vetture sollevavano spruzzi d'acqua. La Porsche 908-3 di Haldi-Barth, in settima posizione, ha rallentato più degli altri e il suo posto era minacciato. Mentre il leader completava 178 giri, Haldi ha dovuto cedere la posizione alla Chevron di Birckenough. Gethin ha rimediato al tempo che aveva perso per una foratura ed è passato in quarta posizione, davanti alla Porsche di Casoni. Questa vettura, in effetti, aveva guai seri e, quando il leader era al 195. giro, è stata ritirata con guasto al cambio. Ormai il sentiero dei boxes stava assumendo un'aria piuttosto deserta, in certe zone, e quando la Chevron di Clark-Martin si è ritirata col motore rotto il numero delle vetture sopravvissute si è ridotto a 17... meno della metà di quante erano partite.

Un'occhiata al tabellone ha confermato il dominio Matra: Matra 205 giri, Matra 205 giri, Gulf 193 giri, Chevron 192 giri, Porsche con compressore 192 giri. La Gulf si lasciava dietro del fumo e strisciava sulla pista in punti dove prima non lo faceva. Ciononostante Gethin ha veramente fatto il possibile, nel tentativo di occupare il terzo posto. A questo punto le Matra se la prendevano comoda e Peter ha addirittura superato Pescarolo dal quale si è staccato. Muller è uscito di pista ed ha ammaccato il muso della Porsche Martini, andando poi al box per un rapido controllo. E' ripartito, ma la vettura emetteva suoni sempre meno rassicuranti, a mano a mano che completava un giro.

Comunque, d'importanza di tutto ciò è sbiadito quando si è precipitato al box al 220. giro. Per un attimo la calma fiduciosa, in seno al team Matra, è parsa sbriciolarsi. E' stato sostituito un pneumatico anteriore, si è cacciato del carburante nelle vetture poi si è perso tempo mentre i meccanici armeggiavano per cambiare la batteria. Jarier è passato, poi Pescarolo è ripartito, rallentando però in modo drastico dietro ai boxes e facendo segnali. I meccanici si sono preparati per un suo ritorno, ma il francese non si è fermato. D'un tratto il motore emetteva rumori «sani» e, benché durante i cambiamenti di marcia dalla Matra uscisse fumo, la vettura ha retto fino in fondo. Inoltre Henri ha spinto e ha raggiunto Jarier.

Dopo la gara è un poco impazzita. I due francesi hanno deciso di finire in bellezza ed hanno entrambi rischiato molto, sfrecciando altre vetture più lente (ce n'erano molte che procedevano a passo quasi di lumaca, tanto per finire), procedendo muso contro coda e Pescarolo si è perfino affiancato al compagno di squadra sfidandolo alla forcella. Pochi giri ancora e dal box è stato esposto un segnale a Pescarolo, il quale non vi ha però fatto caso. Il direttore di squadra dopo ha detto: «Forse non ha visto il segnale che gli diceva di rallentare». Pescarolo ha perso alcune lunghezze, quando è stato intralciato da una vettura lenta, e dopo ha fatto sforzi disperati per recuperare. Jarier è arrivato alla bandiera a scacchi ed ha frenato con tale violenza che Henri lo ha quasi urtato.

Uscendo dall'abitacolo, Jarier ha spiegato: «Credevo che ci fosse un altro giro da coprire e volevo tagliare il traguardo affiancato a Henri. Ecco perché ho frenato così forte, vedendo la bandiera». I meccanici della Matra hanno scrutato dentro inarcando le sopracciglia quando hanno visto che il contagiri segnava 12.600!

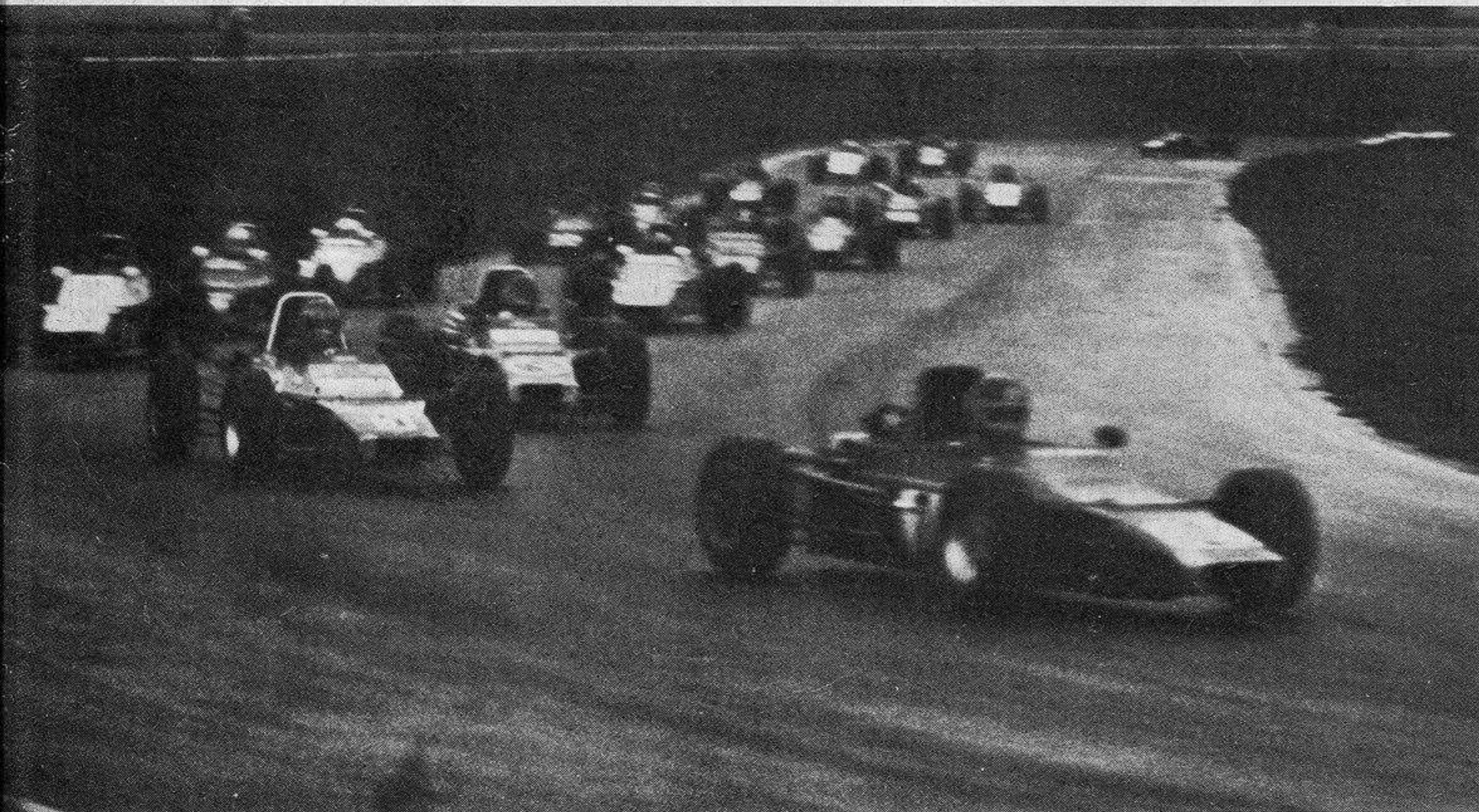
Il gruppo 4 ha visto la vittoria di Fitzpatrick-Schurti alla media di kmh 146,75 e Fitz ha anche pilotato la vettura che si è piazzata seconda di classe, guidata pure da Merzario, Schinkentanz e Graham quest'ultimo desideroso di ottenere punti nel campionato inglese Tarmac.

David Hodges



Il tempo autunnale ha guastato l'appuntamento tricolore dei gr. 2 e 4 e la F. ITALIA (1° REGOSA)

# Buio a VALLELUNGA i piloti evitano il peggio



Notte quasi fonda sulla F. Italia. La finale ha preso il via quando la visibilità era pressoché nulla e i piloti, fortunatamente si sono tenuti in fila. Qui vediamo Leoni fare da capofila seguito da Farneti, Pizzi e gli altri

VALLELUNGA - E' noto come l'Italia sia una terra prolifica di santi ma nell'attuale stagione automobilistica si sente veramente la mancanza di un patrono degli organizzatori. La quarta Coppa Autodromo, imbattuta sul campionato italiano dei gruppi 2 e 4 oltre che sulla F. Italia e sulla F. 850, poteva essere una manifestazione con l'M maiuscola. Peccato che un tempo autunnale arrivato improvvisamente abbia condizionato un po' tutto, a cominciare dalla presenza del pubblico.

Forse però un santo patrono gli organizzatori di Vallelunga lo hanno trovato all'ultimo momento e probabilmente è per questa ragione che la finale della F. Italia disputata tra le 17,50 e le 18,10 non ha avuto spiacevoli conseguenze.

E' stata una «kermesse» inutile e pericolosa con i piloti che brancolavano al buio ed i cronometristi che a stento distinguevano i numeri. Non riusciamo veramente a capire per quale ragione l'organizzazione, e lo stesso signor Giacchini che dovrebbe tutelare gli interessi dei piloti, abbiano commesso la leggerezza di stabilire un'ora di partenza assolutamente impensabile.

Per fortuna i piloti (supplendo a quelli che dovrebbero dare l'esempio) hanno mostrato questa volta una buona dose di buon senso e nessuno ha pensato di iniziare una impossibile bagarre.

All'inizio è andato in testa Leoni,

seguito da Farneti e Pedersoli ma, poco oltre metà gara, Farneti passava attardato mentre si faceva sotto Regosa che dimostrava di essersi assuefatto più degli altri al clima particolare. Nel finale infatti osava un tantino di più ed il ragazzo di Brescia infilava la sua seconda vittoria nel girone finale.

Delle due batterie disputate nella mattinata, la prima era stata di gran lunga la più vivace per la presenza di tutti i big, eccettuato Leoni e Regosa. In evidenza all'inizio Giacomelli ma ben presto erano Farneti e Pedersoli a fare l'andatura. I due si staccavano e davano vita ad un vivacissimo duello che vedeva prevalere il ravennate per un decimo. Situazione identica anche dietro, dove Sottanelli e Brancatelli non hanno certo annoiato il pubblico.

## F. 850 **Continua la farsa del tappetto**

Dopo i fatti di Varano e la squalifica di Venanzi, le aspettative generali erano per uno scontro a fuoco tra i primi attori della categoria. Invece Verrelli ha optato per la F. Ford a Magione togliendo una certa suspense alla gara che comunque è stata movimentata in sede di veri-

fica da quella che ormai si può definire la farsa del «tappetto». E' accaduto che (come d'altronde sapevano tutti da un pezzo) la CSAI, dopo sei anni che i preparatori hanno eliminato il filtro centrifugo dell'olio, si sia ufficialmente interessata del caso soltanto nella mattinata del sabato. I commissari tecnici, dopo avere constatato che la maggioranza delle macchine presentava la presunta irregolarità, pretendevano che i piloti firmassero una dichiarazione con la quale si impegnassero a correre con i particolari incriminati in regola. Tutto questo a 24 ore da una gara, quando diversi campionati della Formula sono stati vinti senza il filtro centrifugo!

Nelle prove Venanzi (Tecno-Zedde) era ancora alla ribalta ma in gara mostrava di non gradire troppo l'asfalto bagnato e d'altronde un testa-coda alla «S» lo relegava immediatamente nelle posizioni di centro. Sugli scudi invece l'eterno rivale Conti (Del Giovane) che riusciva a condurre per un buon tratto della gara ma ancora più degna di nota la gara di Tomassini (Lucky-Tomassini) che, quasi senza parere, roschiava metro dopo metro al retino e lo passava infine ai Cimini. Tranquillamente il romano, che corre ora sotto i colori della Drago-Film, vola indisturbato verso la vittoria, avvantaggiato anche dal ritiro di Conti.

GARA A VALLELUNGA - Prova nazionale valevole per i trofei nazionali di F. 850, F. Italia e per i campionati dei gruppi 2 e 4 - Vallelunga, 29 settembre 1974

### LE CLASSIFICHE F. ITALIA

1. batteria 1. Roberto Farneti in 17'16"3, media 133,363 kmh, 12 giri; 2. Pedersoli 17'16"4; 3. Sottanelli 17'22"; 4. Brancatelli 17'22"1; 5. Grimaldi 17'24"2; 6. Giacomelli 17'28"2; 7. Riva 17'37"7; 8. Gotti 17'53"6; 9. Viola 18'09"2; 10. Albertini 18'21"2.

2. batteria: 1. Lamberto Leoni in 17'17"6, media 133,210 kmh, 12 giri; 2. Pizzi 17'20"3; 3. Ponzone 17'20"3; 4. Coloni 17'34"2; 5. Regosa 17'42"6; 6. Peruzzi 17'48"3; 7. Schwarz 17'49"3; 8. Bellini 17'49"7; 9. Lelli 17'50"4; 10. Ciulli 18'47"3.

Finale: 1. Regosa Giulio in 19'16"8; 2. Leoni 19'20"3; 3. Pedersoli 19'21"8; 4. Brancatelli 19'28"5; 5. Farneti 19'28"8; 6. Giacomelli 19'40"3; 7. Sottanelli 19'45"7; 8. Ponzone 19'46"4; 9. Coloni 20'04"4; 10. Schwarz 20'04"7; 11. Bellini 20'08"1; 12. Peruzzi 20'11"7; 13. Riva 20'12"; 14. Prosliner 20'14"5; 15. Gotti a 1 giro; 16. Albertini a 1 giro; 17. Ciulli a 2 giri; 18. Ognio a 2 giri; 19. Grimaldi a 3 giri; 20. Lelli a 6 giri.

Giro più veloce: Regosa in 1'33"6, media 122,076 kmh.

### FORMULA 850

1. Mauro Tomassini (Luky) in 44'11"1, media 104,217 kmh, 24 giri; 2. Del Fante (Luky) 44'21"5; 3. Paparuso (Paparuso) 44'23"5; 4. Fasanella (Luky) 44'47"7; 5. Fidotti (De Sanctis) 44'49"2; 6. Venanzi (Tecno) 45'22"4; 7. Dattoli (De Sanctis) 45'22"8; 8. Fabiani (Atecar) 45'32"1; 9. Giraldi (BWA) 45'11"1; 10. Santone (Tecno) 45'44"6; 11. Losco (Biraghi) 46'14"2 a 1 giro; 12. Marchi (Nipama) 45'07"5 a 2 giri; 13. «Giobatta» (Tecno) 26'29" a 11 giri.

Giro più veloce: Conti in 1'45"8, alla media di 108,884 kmh.

### GRUPPO 4

Classe 1000: 1. «Poker» (Fiat Abarth) in 32'12"2, media 101,347 kmh; 2. Milano (Fiat Abarth) 28'31" a 3 giri.

Giro più veloce: Poker e Milano in 1'49"6, alla media di 105,109 kmh.

Classe 1300: 1. Bruno Ripani (Lancia Zagato) in 31'07"6, media 110,995 kmh, 18 giri; 2. Bordonaro (Renault Alpine) 29'44"8 a 1 giro.

Giro più veloce: Ripani 1'39"2, alla media di 116,129 kmh.

Classe 1600: 1. Mirto Randazzo (Alfa Romeo GTA) in 30'28"8, media 113,357 kmh, 18 giri; 2. Chiapparini (Alfa Romeo GTA) 30'30" e 3; 3. Rampa (Renault Alpine) 31'00"2; 4. Fusar Bassini (Alfa GTA) 31'07"6; 5. Rossi (Alfa GTA) 31'27"; 6. Radicella (Lancia HF) 31'50"4.

Giro più veloce: Rampa in 1'37"4, alla media di 118,875 kmh.

### GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Mario Litrice (Alfa Romeo GTA) in 26'14"3, media 109,728 kmh, 15 giri; 2. Ghislotti (A.R. GTA) 26'31"4; 3. Vassallo (A.R. GTA) 26'32"7; 4. Galmozzi (Fiat 128) 26'57"9; 5. Faraldi (A.R. GTA) 26'32" a 6 giri.

Giro più veloce: Litrice in 1'40", alla media di 115,200 kmh.

Classe 1600: 1. Carlo Belli (Ford Escort) in 25'27"3, media 113,136 kmh, 15 giri; 2. Ciardi (Ford Escort) 26'17"8; 3. Chiapparini (A.R. GTV) 26'33"6; 4. Pellanda (BMW) 26'55"5; 5. Rossi (A.R. GTV) 27'11"; 6. Uboldi (A.R. GTV) 27'14"7; 7. Zini (A.R. GTV) 25'58" a 1 giro; 8. Alfano (A.R.) 25'59"5 a 1 giro; 9. «Vak Psant» (BMW) 15'10"6 a 7 giri; 10. Barba (A.R. GT) 15'28"8 a 7 giri.

Giro più veloce: Belli in 1'40"2, alla media di 114,970 kmh.

### GRUPPO 4

Classe 2000: 1. Cesare Righetti (Renault A.) in 31'35"9, media 114,912 kmh, 19 giri; 2. Barraco (Renault) 31'55"5; 3. «Cam» (Porsche 914/6) 31'56"3; 4. Del Curto (Porsche) 32'29"9; 5. Ripani (Lancia Beta) 32'18"1 a 2 giri; 6. «King» (Renault A.) 26'30"5 a 3 giri.

Giro più veloce: Righetti in 1'34", media 122,553 kmh.

Classe oltre 2000: 1. E. Bonomelli (Porsche) in 31'07"9, media 123,520 kmh, 20 giri; 2. «Gero» (Pantera) 31'46"3; 3. Tambauto (Porsche) 31'50"7; 4. «Machenna» (Porsche) 32'08"7 a 1 giro; 5. Martignone (Pantera) 32'51"6 a 1 giro; 6. Gallo (Pantera) 19'40"1 a 9 giri.

Giro più veloce: Bonomelli in 1'30"2, alla media di 127,716 kmh.

### GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) in 31'44"3, media 114,908 kmh, 19 giri; 2. Rocco (BMW) 32'24"5; 3. Lumini (Ford Escort) 31'42" a 4 giri.

Giro più veloce: Finotto in 1'36", alla media di 120 kmh.

Classe 3600: 1. Riccardo Ricci (Opel C.) in 32'07"7, media 114,896 kmh, 19 giri; 2. Bonaccorsi (Opel C.) 33'00"7.

Giro più veloce: Ricci in 1'35"5, media 120,628 kmh.



# MONZA decide anche il TURISMO

ROMA. Ritenuta non a torto l'università del gruppo due, la classica coppa Carri, avrà ancora una volta il compito di laureare i piloti impegnati nel Campionato Italiano Turismo. E' quasi certo infatti che l'appuntamento monzese (il sesto del '74) sarà l'ultimo per quest'anno, viste le crescenti difficoltà che ostacolano le gare di campionato. Resta attaccata ad un filo la gara del Mugello spostata al 27-10, ma, considerato che quella data era già stata occupata da Vallelunga con un programma simile e che il regolamento CSAI è dalla parte di chi «prima arriva», dobbiamo purtroppo pensare che i platani di Monza saranno gli ultimi giudici del turismo nostrano.

Per il titolo tricolore AMIGHINI e FINOTTO con quattro vittorie ciascuno continuano la loro lotta a distanza ma se entrambi riusciranno a prendere i nove punti decisivi alla Carri, il titolo resterà comunque nelle mani dell'orecchio di Valpolicella che può vantare un piazzamento in più rispetto a Finotto. E quei tre punti presi a Casale potrebbero servire ad Amighini per difendersi da un difficile ma non impossibile reinserimento di Litrico, tornato in lizza dopo Vallelunga.

Chiuso per gli altri piloti il discorso tricolore non

resta che seguire la sempre interessante lotta per l'aggiudicazione delle COPPE CSAI di classe. Nella 500 a SQUARISE basta un punto per vivere in tranquillità, mentre nella 600 la gara sarà mozzafiato per «YANKEE» e «TIBELI». Divisi da un solo punto i due cercheranno vicendevolmente di mettersi i bastoni tra le ruote ma potrebbe ancora uscire l'outsider «Gin-Tonic».

Discorso identico per la CLASSE 700 pur se FINA deve cercare di vincere perché se prendesse solo 6 punti a CARENA sarebbe sufficiente un terzo posto per portarsi a casa la coppa.

Situazione ancora più tirata della 850 con BERNERO e VIOTTO a pari punti (22) mentre SAVOIA, fermo a 18, deve assolutamente vincere e sperare in un basso piazzamento degli avversari.

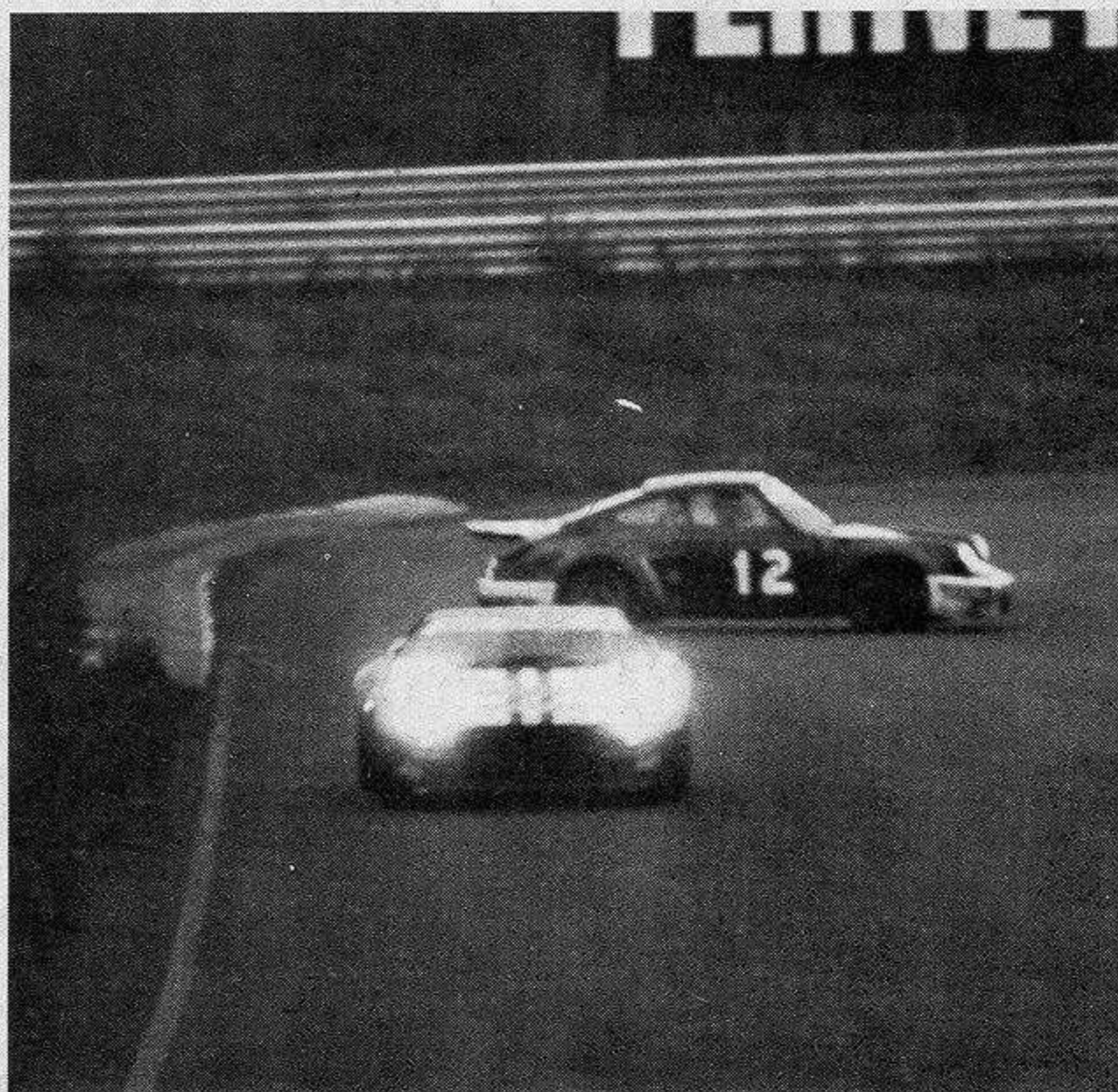
Senza storia invece le classi 1000 e 1150 dove le coppe sono da tempo in mano ad AMIGHINI e PEZZELLA.

Poche speranze anche per GHISLOTTI nella 1300 visto che a LITRICO è sufficiente un secondo posto, mentre per Belli e Gilardini (due vittorie a testa) la Carri sarà una vera «bella» per la coppa della 1600.

Nessun problema invece per FINOTTO e RICCI nella 2000 e 3000.



La Porsche di Bonomelli precede la Pantera di «Gero» e la Porsche di «Tambauto» che si gira



Ed ecco «Tambauto» in «Veronica» con la sua Carrera RSR della Brescia Corse. «Gero», a fari spiegati, se la fila

GRUPPO 2 e 4

## Le scarpe buone per BONOMELLI La rimonta tradita di LITRICO

Aprono il programma del turismo le classi 1300 e 1600 proprio quando inizia a cadere la pioggia. Evidentemente Carlini che cura l'Escort 1600 del garage Rondine, con la quale corre Belli, ha un po' le doti di Bernacca. Senza preoccupazioni ha infatti montato le gomme da bagnato ed i vantaggi si sono subito visti. Belli (d'altronde miglior tempo in prova) ha nettamente dominato la gara che però è stata movimentata da una emozionante rimonta di Litrico (Alfa GTA-Autodelta) che, girato al primo giro, voleva assolutamente riprendere l'eterno rivale Ghislotti (Alfa GTA-Balduzzi) con il quale è ai ferri corti nel campionato. Il catanese incappa in un secondo testa-coda alla «S» a causa dell'assetto e delle gomme inadatte alla pioggia ma caparbiamente non demordeva e nel finale sopravanzava Ghislotti e Vassallo (Alfa GTA-Ferraro) au-

tore comunque di una buona gara, al pari di Ciardi (Escort-Carlino), secondo nella 1600.

Subito dopo sono in pista le Gr. 4 delle classi 1300 e 1600 con Chiapparini (Alfa GTA-Autolodi) e Randazzo (Alfa GTA-Ferraro) che faranno una gara solitaria duellando per tutti i 30'. Sembrava quasi che Randazzo si accontentasse della seconda piazza quando ad un giro dal termine riusciva finalmente a trovare lo spiraglio al tornante e faceva sua la gara. Senza storia invece la 1300, facile preda di Ripani con la Lancia Z che Macciocca ha portato ad un livello forse impensato.

Infine sono di scena le classi maggiori dei Gruppi 2 e 4 che con molto buon senso sono stati raggruppati. Battaglia grossa fin dalle prove tra la Carrera di Bonomelli e la De Tomaso Pantera di «Gero» con in più la sorpresa «Tambauto» (Carrera-Ta-

mauto) a fare da terzo incomodo. In gara però la macchina di «Gero», come sempre assistita da Bardelli, non poteva rendere al meglio per la mancanza di gomme intermedie mentre Bonomelli, con le scarpe giuste, infilava una buona partenza e se ne andava fino al termine. Sempre sorprendente comunque il secondo posto della Pantera che con un assetto curato ha mostrato di non sgradire anche i circuiti tortuosi come Vallelunga.

Nella 2000 piacevole rivelazione di Righetti che con una buona Alpine di Terrosi si prendeva il lusso di dominare la classe e di infastidire anche la Pantera di Gallo. Inspiegabile comunque il gesto di quest'ultimo che per farsigli giustizia dopo un presunto contatto, aspettava il rivale al giro successivo per spiegare non proprio amichevolmente le sue ragioni.

Daniele Buzzonetti

Finale tipo F.1  
per gli stock-car

# PETTY?

o «CALE»

NORTH WILKESBORO - Gara combattuta, incidenti di minor rilievo, folla entusiasta che ha sofferto il freddo sopraggiunto dal nord anzitempo e vittoria di Cale Yarborough.

A bordo della sua fiammante Chevrolet ha rintuzzato gli spunti di Richard Petty, il quale a sua volta due domeniche fa sull'ovale di Dover nel Maryland vincenza di forza dinanzi a Pearson, Cale Yarborough e Buddy Baker ed ha sorpreso tutti, allorché a tre giri dal rush finale, Coo Marlin ha visto grosse fiamme al motore dopo aver compiuto uno spettacolare testa-coda ed una scivolata. Richard Petty che aveva animato la gara, con i suoi spunti mozzafiato, ha ceduto nel finale restando indietro di qualche secondo ma piazzandosi nella seconda posizione nettamente battuto.

Con questa vittoria Yarborough riduce così il distacco esistente in classifica da Petty che conta 4.017.380 punti contro i suoi 3.525.600. Anche Petty conta 10 vittorie quest'anno, ma ha guadagnato 236.990 dollari mentre Yarborough ha portato il totale vincite a 211.560.

Restano ancora due gare e poi ancora sulla Nascar Stock Car scenderà il sipario. Un'annata molto interessante che si accosta, in un certo senso, allo svolgimento della Formula una con Petty Pearson e Cale Yarborough in continua lotta per il primo posto. Gli allibratori predicono che Petty finirà per prevalere.

Con la «doppia»  
di TRENTON  
BOBBY UNSER  
campione USAC

TRENTON - Con la vittoria nella «doppia» gara di Trenton, Bobby Unser, a bordo della bianca «Eagle» di Dan Gurney ha vinto il titolo nazionale della categoria USAC (Indy) battendo il fratello Al, che con la sua vittoria sul catino di Indy si era portato a ridosso della prima posizione minando le basi sulle quali posava il fratello terribile di Albuquerque.

Due settimane fa, Al Unser aveva vinto nel circuito del Michigan, ma a Trenton nella «Twin» di 150 miglia ciascuna il «maggiore» si piazzava in coda allo scatenato A.J. Foyt che portava via la prima batteria e faceva capire di essere deciso a vincere anche la seconda.

Ma il carburante gli veniva a mancare a 3 giri dalla fine e la via appariva spianata al pilota di Gurney il quale vinceva facilmente portandosi a casa anche 15 mila dollari. Alla competizione mancava Mario Andretti, giunto decimo 15 giorni fa sul circuito del Michigan, impegnato come noto in Canada, ma al via si presentavano 24 assi di Indy tra i quali Rutherford, Vukovich, Joncock, Mc Clusley.

Questa di Trenton è la penultima tappa valevole per il campionato americano che è stato vinto, come detto, da Bobby Unser, anche se in calendario resta la 150 Miglia di Phoenix in Arizona.



DAL PRA con l'ALPINE 1600  
fa l'assoluto nel Trofeo RUFFA

# Bandiere nere alle MEXICO

Ecco dove ha finito la sua pazza corsa la BMW 1600 dello sfortunato Nello Sartori, uscito alla curva dopo il rettilineo. Il pilota è stato ricoverato per accertamenti al policlinico di Bassignato sotto violentissimo choc



MAGIONE - Pietro Dal Pra un senese, 28 anni, della Scuderia Carpine, in una giornata dal tempo alterno, è il vincitore del 2. Trofeo Ruffa-Moda avendo al volante di una Alpine Renault con la conquista della vittoria nella classe 1600 Gran Turismo, ottenuta la media più alta della giornata.

Gli interrogativi che la gara (ottava della serie) di Magione era chiamata a risolvere erano però tutti circoscritti alla XI Prova del Trofeo F. Ford. Ma Ragaiolo ha tolto ogni dubbio vincendo la gara sul suo più diretto avversario Lucas eliminato fin dalla batteria per una uscita di strada. Con la vittoria odierna, può guardare tranquillamente al futuro dall'alto dei suoi 52 punti ormai irraggiungibili da parte di qualsiasi avversario anche nel caso la Ford decidesse l'effettuazione della XII Prova ora in sospenso.

Nonostante il tempo la manifestazione, organizzata brillantemente dalla Scuderia Carpine, è stata agonisticamente interessante con sette gare che hanno avuto il pregio di non essere mai state prive di sorpresa come sarà possibile constatare al nostro lettore che avrà la costanza di seguirci nella nostra sintetica esposizione.

Su una pista leggermente bagnata la manifestazione ha avuto inizio alle 10,30 precise con la disputa della prima gara riservata alle classi 850, 1000 Gr. 1. Assenti Papanti, classe 850 e Campanella 1000 il favorito Gonzi al volante di una A-112 Abarth, prende decisamente la testa per non più lasciarla e vincere indisturbato. Molto bella risulta invece la lotta tra Cappellini e Pissin per la conquista della seconda piazza. Dopo un leggero predominio del primo al decimo giro il trentino lo supera aggiudicandosi la piazza d'onore. Nella classe 850 Boneti che in prova aveva spiccato il miglior tempo compromette la sua bella prestazione con un testa-coda alla curva che immette sul rettilineo d'arrivo. Ne approfitta il senese Lucenti per insediarsi al quarto posto assoluto e vincere la classe.

Nel secondo raggruppamento (classe 1150-1300 Gr. 1) nove i partecipanti. Scatta al comando al via il nettuniano Bocconi su Simca Rally 2. Alle sue spalle il benevegiano Chianucci che nelle prove aveva ottenuto il miglior tempo è sicuro secondo, ma la rincorsa al battistrada gli è fatale all'ottavo giro, quando è costretto al ritiro per guasto meccanico. Al secondo posto s'insedia così il marchigiano Riccitelli che era riuscito nel corso dell'ottavo giro ad

avere la meglio nella serrata lotta ingaggiata con Menichetti, Accorsi e Ragazzino che finiscono nell'ordine. Il senese Betti su Fiat 128 non ha avuto difficoltà, come voleva il pronostico ad aggiudicarsi la classe 1150 davanti al veneziano Voltolina.

Otto partenti nel terzo raggruppamento (1600, 2000, oltre 2000 nel Gr. 1). Assente il senese Massai la cui Alfa aveva dimostrato in prova di non essere competitiva, il più pronto al via era il riminese Zannuccoli al volante di una Opel Commodore seguito a breve intervallo da Caccarelli, Aglietti e Boari impegnatissimi per la conquista della vittoria nella classe 2000, mentre Gentile e Furlanetto si danno aspra battaglia, nella classe 1600, al nono giro mentre Zannuccoli che nel frattempo ha battuto il record sul giro da lui stesso detenuto, fila indisturbato verso il successo e la lotta fra Ceccarelli e Aglietti pur

## 2 squalifiche!

● A seguito dei reclami presentati dai concorrenti Tarpani e Tacus, sono stati tolti dall'ordine d'arrivo i concorrenti Di Gioia perché sulla sua Porsche Carrera montava i rapporti al cambio del Gr. 1 internazionale e Fargion perché la barra stabilizzatrice anteriore della sua Ford Mexico era stata modificata nel profilo rispetto all'originale.

facendosi sempre più accesa non dà luogo a modifiche nelle posizioni, il trentino Sartori esce di strada alla curva dopo il rettilineo d'arrivo, riportando uno choc fortissimo che richiede il suo ricovero al policlinico di Bassignato, per ulteriori accertamenti.

Le sorprese non sono finite. Al 13. giro Gentile che fino a quel momento aveva guidato la classe 1600 è costretto al ritiro per guasto meccanico e Furlanetto insediandosi al quinto posto del raggruppamento si aggiudica la classe.

L'ultima gara della mattinata vede alle prese i piloti delle classi 1300 e 1600 Gr. 3. Assente Battignani, undici macchine al via. La gara risulta immediatamente interessantissima per la lotta ingaggiata fra Dal Pra, Valdina, Sangiolo e Giuliani, tutti su Alpine Renault nella 1600 e fra

Chianucci, Salamina e Cianfonio tutti su Lancia HF nella 1300. Al 10. giro la lotta si riduce ad un duello a due fra Dal Pra e Valdina per la conquista del successo, fra Sangiolo e Giuliani per la terza piazza e tra Chianucci e Salamina per la vittoria nella classe 1300. Negli ultimi cinque giri le posizioni non mutano e Dal Pra, che ottiene anche il nuovo record sul giro e Chianucci si aggiudicano le rispettive classi.

Nel pomeriggio le gare iniziano con la disputa delle due batterie della F. Ford. Nella prima il più rapido è Lucas che al volante di una Lola Ford in prova aveva spiccato un significativo 58 che rappresentava il nuovo primato sul giro. Su Ford Delta lo seguono Nisini e Terzi e via via gli altri. Al terzo giro sparisce Lucas che urta contro il guard-rail alla curva del traliccio e Nisini che non perde effettivamente una battuta, s'installa al comando e piomba al traguardo precedendo di oltre 2" Terzi. Seguono più distanziati Aposktis e Pardini.

Molto più combattuta risulta la seconda batteria che si corre sotto la pioggia con Sterzel, il più veloce al via e Regaiolo pronto a sostituirlo in testa al termine del terzo giro. Nonostante i disperati attacchi del portacolori della Delta Corse, mentre spariscono per guasto meccanico Baronio e Carrano, il milanese fila indisturbato verso la vittoria. Nettamente distanziati dai due seguono: Fossati e Allegrini.

Nuovamente sul terreno di gara le vetture del Gr. 3 classe 2000 ed oltre. Falsata in parte dalla pioggia che cesserà di cadere sul finale, il raggruppamento ha avuto in De Gioia nella oltre 2000 l'accesso dominante mentre avvincentissima è stata la lotta per la vittoria nella classe 2000 dove il predominio iniziale di De Vivo su Lancia Beta ha trovato una pronta risposta sul finale da parte di Toffoli che su Abarth 124, favorito in parte anche da una non eccessiva correttezza di gara del concorrente Tarpani nei confronti del foggiano, riesce ad inserirsi al terzo posto assoluto e vincere la classe davanti a De Vivo e Ravaioli.

L'ultima prova del Trofeo Mexico risulta questa volta a ranghi un po' ridotti per l'ormai certa vittoria di Baronio, ha visto alla partenza solo 17 funamboli della classe. La gara non è stata però avara né delle consuete emozioni, né delle consuete scorrettezze, prova ne sia che l'ottimo direttore di corsa Berardi è stato costretto ad esporre per ben due volte la fatidica bandiera nera. Alla fulminea par-

tenza di Schenetti ha fatto riscontro una pronta replica da parte di Fargion e Tacus. Nonostante i disperati attacchi del fiorentino alla Ford Mexico Bellei di Schenetti, quest'ultimo memore dei suoi passati successi al volante di una Porsche Carrera vinceva senza ombra di discussione precedendo Fargion di quattro decimi di secondo.

Ultima gara della giornata la finale della F. Ford che perdeva un po' di mordente prima ancora del suo svolgersi per l'attesa di uno dei favoriti, Lucas. Fuori il suo più diretto avversario, la gara si prospettava come la «giornata» di Ragaiolo, quella cioè che avrebbe permesso al pilota della Allegrini di aggiudicarsi definitivamente il Trofeo che lo portava alla partenza in prima posizione. La cosa si è verificata puntualmente e Ragaiolo, dopo un pronto avvio di Nisini, ha guidato la gara per 27 dei 30 giri in programma vincendo nettamente davanti a Sterzel. Ottime anche le prestazioni di Nisini, Fossati e Apokistis finiti nell'ordine e racchiusi nello spazio di un secondo e due decimi.

Carlo Burlando

## Si replica in TV la « 1000 MIGLIA »

ROMA - Il dilemma « Radiocronaca sì, radiocronaca no », la RAI lo dissolverà lunedì sera quando AUTOSPRINT sarà già stampato. La radiocronaca diretta dagli USA, al momento di andare in macchina, non è perciò ancora cosa certa. Se sarà deciso di trasmetterla può anche darsi che non sia « a singhiozzo », ogni mezz'ora, ma completa. Quale sia la decisione, confermiamo la « nostra » diretta dal Glen e l'appuntamento agli amici di cui avete letto a pag. 6. Ascolteremo, amplificata dalla radio anche la telecronaca « nazionale », se ci sarà.

● Lunedì 7 e martedì 8 ottobre, nel quadro delle repliche abituali della TV, finalmente la voce del popolo è stata ascoltata, sarà ritrasmessa sul primo canale alle ore 12,30, la replica della 1. e della 2. puntata della storia della « MILLE MIGLIA », un documentario realizzato con grande efficacia e che ha registrato un altissimo indice di gradimento.

### E' stato più furbo

FRANCIA - Nimes-Ledenon - Gara di velocità in salita 1. Mieusset

Nonostante l'incertezza degli organizzatori, la gara ha attirato oltre 5000 spettatori. Mieusset, che già in prova aveva segnato il miglior tempo, ha ottenuto un facile successo, utilizzando pneumatici con mescola più dura di quanto avessero gli altri. Rivoire e Pechaire sono stati infatti handicappati dalla mescola troppo tenera, sull'asfalto che il caldo faceva sciogliere.

### Visibilità quasi zero

SPAGNA - Corsa di Jaizquibel - Gara di velocità in salita 1. Baturone (Brabham) 2'58"6

La gara è stata ostacolata da un acquazzone accompagnato da fitta nebbia. Per questo il favorito Fernandez incappava in un testa-coda e lasciava la vittoria al suo principale avversario. Secondo il francese Amorena, su Alpine.

### Grave Martin

FRANCIA - Corsa di Montgueux - Gara di velocità in salita 1. Hesnault (March) 1'15"25

Migliaia di spettatori, ma è mancato l'atteso duello fra Hesnault e Martin perché purtroppo quest'ultimo durante le prove usciva di strada con la sua McLaren che, dopo aver abbattuto un albero, volava in aria. Il pilota veniva ricoverato in ospedale e il suo stato suscita vive preoccupazioni.

### Erano troppi

FRANCIA - Col de Vence - Gara di velocità in salita 1. Mieusset (March) 2'20"12, nuovo record

Il numero dei concorrenti era tale che si è disputata una sola manche. Come previsto ha vinto il grande favorito Mieusset, che ha preceduto di 7" Pechaire pure su March.



Appendice alla giornata del T.T.

## Cominciano a far paura gli incidenti delle Veteran

LONDRA - Il Tourist Trophy è ormai cosa passata, ma vogliamo ricordare che si tratta di una delle più vecchie gare del mondo. Conserva nel suo nome (RAC Tourist Trophy) il legame appunto col RAC, ma alcuni anni fa fu il circuito di Silverstone ad assumersi la vera e propria organizzazione, togliendola al RAC.

In effetti il «vecchio» RAC potrebbe essere una cosa del passato ormai, per quanto riguarda le competizioni, perché un'indagine indipendente, messa in moto

dallo stesso RAC, si è risolta nella raccomandazione che la divisione dello sport motoristico diventi praticamente autonoma.

Tornando al TT, è stata una gara affascinante e nessuno può obiettare alla scelta fatta del gruppo 1. La sorpresa più grande è stata che le tre Camaro che hanno ottenuto il premio per squadre abbiano retto per 500 km. Deludente che il team inglese dell'Alfa, che dispone di un budget minimo, abbia avuto tanta iella. Praticamente il team si regge più sull'entusiasmo che su cose tangibili quali i quattrini, ma la marca non ha certamente disonorato le corse inglesi del gruppo 1 quest'anno. A Silverstone il team comprendeva due vetture di Roger Clark (portano il suo nome, ma il vero responsabile delle attività in corsa è il fratello Stan) e una con base in Scozia, usata normalmente in competizioni indette da clubs, portata al TT per completare la squadra. Sia in prova che in corsa ha avuto identici incidenti che hanno danneggiato la parte posteriore, quello in corsa purtroppo più serio, infatti il serbatoio del carburante si è crepato e la carrozzeria si è storta.

Durante tutta la giornata i piloti sono incappati in qualche pasticcio alla curva di Woodcote. In una manche della Formula Ford, addirittura in dieci hanno tentato di emulare i conduttori del G.P. d'Inghilterra dello scorso anno e dopo c'erano parecchie vetture malconce in giro. Kottulinsky ha commesso analogo errore, rovinando malamente la propria macchina nella gara Super V e altrettanto ha fatto un paio di piloti del TT. L'incidente più increscioso si è però avuto nella gara per veterane, valevole per il campionato JBC.

Conduceva Willie Green con una Lister, tallonato da Roberts su Lotus 16 (la prima Grand Prix di Chapman, un «affare» con motore anteriore). I due stavano per doppiare un pilota molto più lento e Green ha sterzato da un lato cogliendo di sorpresa Roberts, che è finito con le ruote della Lotus sull'erba. A questo punto ha perso il controllo della vettura e noi, inorriditi, abbiamo visto ruote, tutta la coda e altri pezzi della carrozzeria volare in aria. Incidenti con queste vetture costruite prima dell'era della sicurezza possono avere gravi conseguenze. Per fortuna non c'è stato incendio e Roberts è uscito dai rottami, però un'altra vecchia vettura quasi senza prezzo è stata molto danneggiata.

Adesso la JBC studia la possibilità di organizzare gare per le prime vetture con motore posteriore, che per ora sono escluse, e a Brands Hatch, alla fine della stagione, si correrà forse una gara sperimentale per Cooper, Lotus ecc. dei primi tempi del motore posteriore.

d. h.

### MASS si critica pur di «chiudere» col team SURTEES

LONDRA - «Dopo una riunione con John Surtees, del Team Surtees Ltd., vorrei fare la seguente dichiarazione che espone i veri fatti riguardanti la mia non partecipazione ai recenti Grandi Premi. Per vari motivi, da non attribuire alle vetture né alla squadra, mi sono trovato di fronte a tremende pressioni personali che mi hanno indotto a comportarmi in un modo che, me ne rendo conto ora, era fuori posto e disonorevole tenendo conto del mio contratto con il Team Surtees». Questa la sostanza di un comunicato stampa di Jochen Mass che evidentemente, pur di liberarsi dal contratto con Surtees ha accettato di assumersi ogni responsabilità nei confronti del team al punto di accettare anche la dura espressione di «comportamento disonorevole». Mass, con questo autocritico comunicato si è così «svincolato» dal Team con l'approvazione del quale, se non addirittura con la stesura di Surtees stesso il testo è stato diramato alla stampa.

**TORNA IN EDICOLA IL GUERIN SPORTIVO**

**completamente rinnovato e nei contenuti.**

Con lo stesso formato di Autosprint e stampato in roto-offset su 68 pagine in bianco e nero e a colori. Le polemiche, i retroscena, gli scandali della politica di tutto il calcio italiano raccontati dalle firme più prestigiose.

**GIANNI BRERA** commenta il campionato di calcio  
**ALDO GIORDANI** cura 12 pagine di basket

E inoltre boxe, ciclismo, atletica, tennis, auto, ippica, rugby, nautica

**Una formula nuova per un settimanale «nuovo» in tutte le edicole ogni mercoledì**

**GUERIN SPORTIVO** L'UNICA RIVISTA SETTIMANALE INTERAMENTE DEDICATA AL CALCIO, AL BASKET E AGLI ALTRI SPORT MAGGIORI

2. TROFEO RUFFO-MODA - Magione, 29 settembre 1974

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Lucenti F. (Fiat 850) 20'18"3, media 73,111 kmh; 2. Boneschi F. (Fiat 850) 20'19"3; 3. Cresci I. (Fiat 850) 20'36"4; Ghini G. (Fiat 850) 20'45"3.

Giro più veloce: Lucenti in 1'19"3, media 74,905 kmh.

Classe 1000: 1. Gonzi G. (A 112 Abarth) 19'48"9, media 74,943 kmh; 2. Dessin F. (A 112 Abarth) 19'53"6; 3. Cappellini S. (A 112 Abarth) 19'56"4; 4. Bagiardi A. (A 112 Abarth) 20'28"7; 5. Furlanetto F. (A 112 Abarth) 20'38"7; 6. Coppi A. (A 112 Abarth) a un giro 19'52"5; 7. Carlomagno P. (A 112 Abarth) ritirato al 1. giro.

Classe 1150: 1. Betti G. (Fiat 128) 18'49"9, media 75,929 kmh; 2. Voltoline P. (Fiat 128) 19'22"7.

Giro più veloce: Betti in 1'16"4, media 77,748 kmh.

Classe 1300: 1. Bocconi B. (Simca R 2) 18'07"3, media 81,922 kmh; 2. Riccitelli G.F. (Simca R 2) 18'08"5; 3. Menichetti P. (Simca R 2) 18'16"9; 4. Ancorsi P. (Simca R 2) 18'22"6; 5. Ragozzino F. (Simca R 2) 18'23"8; 6. Pierantoni S. (Simca R 2) 18'43"7; 7. Chianocci R. (Simca R 2) 10'16" a 7 giri.

Classe 1600: 1. Furlanetto F. (A.R. 1600) 1'21"8, media 80,865 kmh; 2. Brucolini A. (A.R. 1600) 18'18"9 a 1 giro; 3. Gentile G. (A.R. GTJ) 14'42"6 a 3 giri; 4. Sartori N. (BMW) 11'31"9 a 6 giri.

Giro più veloce: Furlanetto e Gentile in 1'12"2 alla media di 82,271 kmh.

Classe 2000: 1. Ceccarelli G. (A.R. 2000) 17'49"6, media 83,301 kmh; 2. Aglietti M. (A.R. 2000) 17'50"7; 3. Boari A. (A.R. 2000) 15'58"7.

Giro più veloce: Aglietti in 1'10" alla media di 84,857 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Zanuccoli C. (Opel Commodore) 17'38"1, media 84,293 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. G. Chianucci (Lancia HF) 18'03"4 alla media di 82,239 kmh; 2. Salamina (Lancia HF) 18'04"5; 3. Cianfoni (Lancia HF) a 1 giro; 4. Coscioni (Lancia HF) a 1 giro.

Classe 1600: 1. P. Dal Prà (Alpine Renault) 16'56"9 media 87,617 kmh; 2. Valdina (Alpine Renault) 17'01"6; 3. Sanguuolo (Alpine Renault) 17'12"5; 4. Giuliani (Alpine Renault) 17'17"3; 5. Rizzi (Lancia HF) a 1 giro.

Classe 2000: 1. Toffoli (Fiat Abarth) 19'26"2 media kmh 76,400; 2. De Vivo (Lancia Beta) 19'27"4; 3. Ravaioli (Lancia Beta) 19'32"1; 4. Bianchi (Porsche) 19'46"7.

Classe oltre 2000: 1. Di Gioia (Porsche) 18'43"8, media 79,291 kmh; 2. Tarpani (Porsche) 19'25"7; 3. Pelit (Porsche) 19'55"5.

FINALE FORD MEXICO - giri 25

1. Schenetti (Ford Mexico) 30'12"3 media 81,939 kmh; 2. Fargion 30'12"7; 3. Tacus 30'27"5; 4. «Baronio» 30'27"9; 5. Presenzini 31'12"1; 6. Rocchini 31'20"2; 7. Pecchioli a 1 giro; 8. Palombelli a 1 giro; 9. Braga a 1 giro; 10. Crocioni a 1 giro; 11. Nalfe a 2 giri 12. Be:nusiglio a 4 giri.

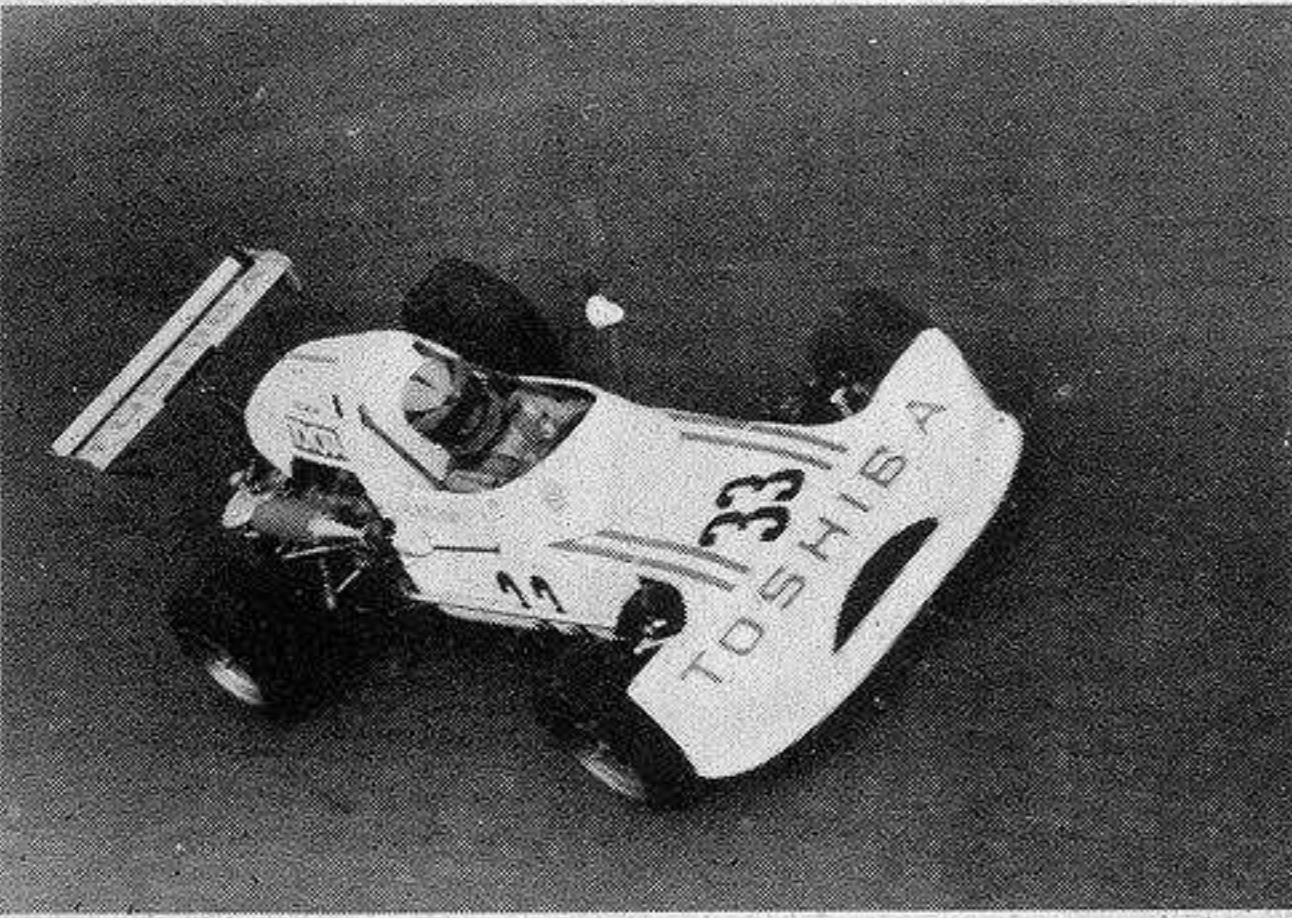
FORMULA FORD

1. batteria: 1. Nisini 16'02"2, media 92,858 kmh 2. Terzi 16'04"5; 3. Aposkitis 16'13"9; 4. Pardini 16'14"7; 5. Mamal 16'36"1; 6. Bellotti 17'10"1; 7. Brandi a 1 giro.

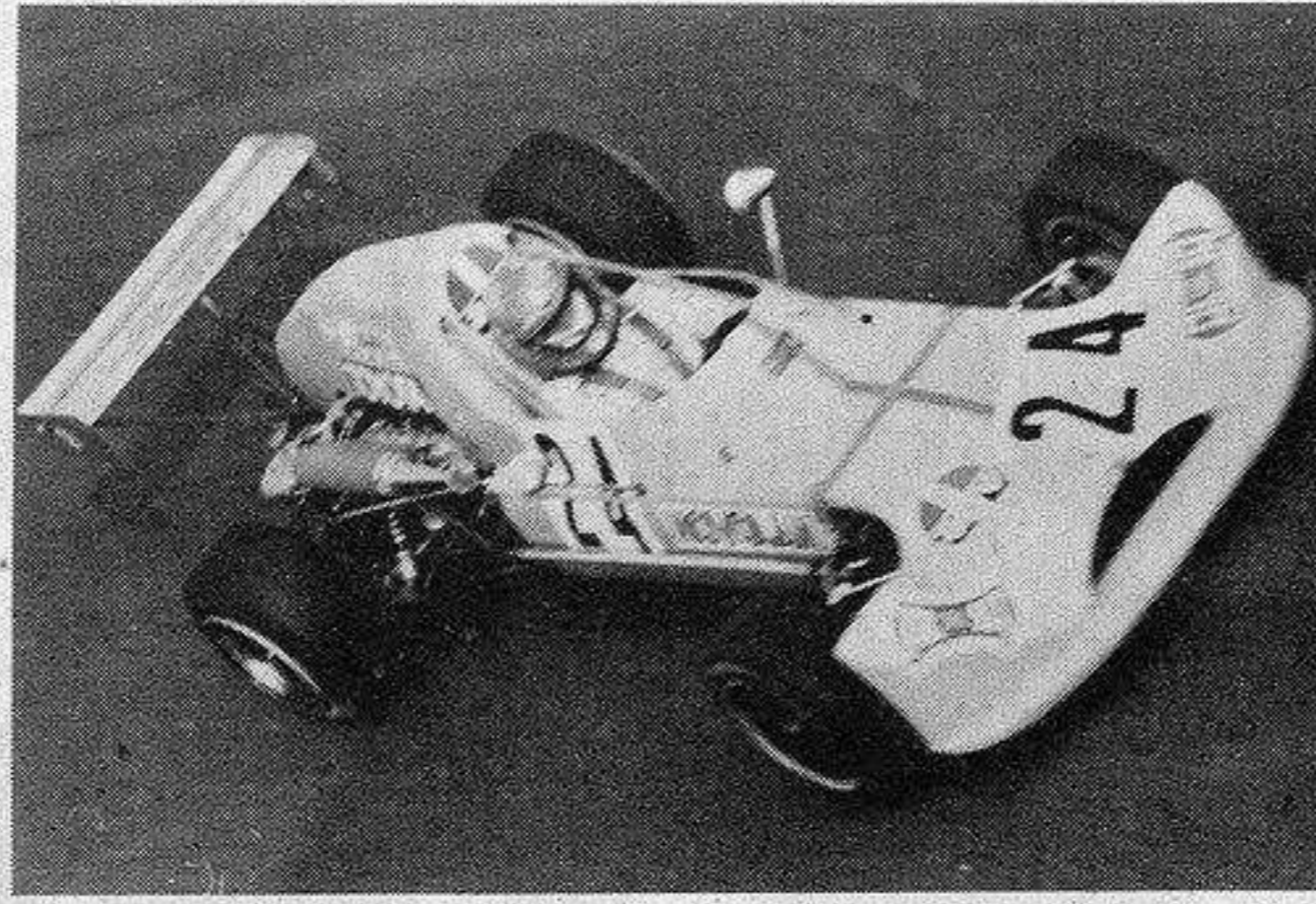
2. batteria: 1. Ragaiolo 16'17"1, media 91,186 kmh; 2. Sterzel 16'18"7; 3. Fossati 16'56"9; 4. Truci 16'58"1; 5. Fava 17'21"7; 6. Bevilacqua a 3 giri.

Finale: 1. Ragaiolo in 27'16"7, media di 82,293 kmh; 2. Sterzel 27'17"9; 3. Nisini 27'45"3; 4. Fossati 27'45"9; 5. Aposkitis 27'46"5; 6. Truci 28'05"2; 7. Fava 28'20"3; 8. Bellotti a 1 giro; 9. Terzi a 1 giro; 10. Mamal a 1 giro; 11. Brandi a 3 giri; 12. Bevilacqua a 5 giri.

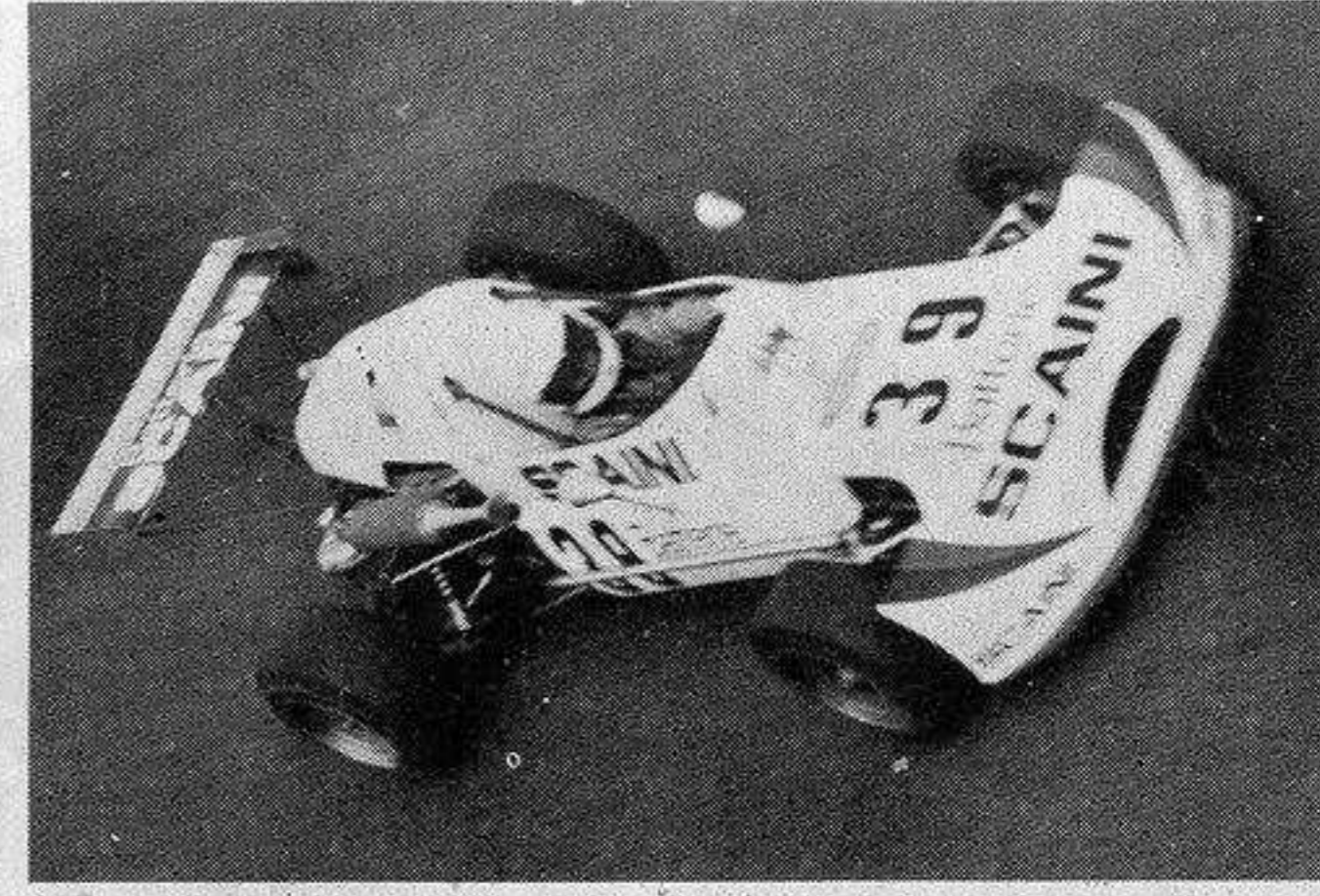




Alberto Colombo è certamente il meglio piazzato per questa finale di F.3: anche al Mugello sarà al volante della March-Toyota-Novamotor



Per tenersi in allenamento Pesenti Rossi si è andato a prendere un punticino nell'Euro F.2 di Hockenheim anche lui con una March 743 T.N.



Vita dura per Cinotti, che dovrà sperare in una serie di combinazioni favorevoli per aggiudicarsi il titolo: eccolo a Monza al volante della March

# COLOMBO si prepara al volo tricolore F.3

MONZA - Neanche l'8. Coppa Agip è riuscita a definire il vincitore di questo campionato '74 di F.3: anzi, invece di sancire la vittoria finale per Pesenti Rossi ha addirittura lanciato in corsa, più o meno con le stesse probabilità, anche Alberto Colombo che aveva subito una banale battuta d'arresto a Magione. Certamente questo campionato, intendiamo dire quello di quest'anno, rimarrà alla storia come uno dei più poveri di gare, otto in tutto, della storia della F.3.

Alberto Colombo si trova anche quest'anno alle porte dell'ultima gara con le stesse probabilità dell'altra stagione, quando fu bruciato da Carlo Giorgio per la rottura all'ultimo momento del suo Novamotor: quest'anno il suo avversario sarà Pesenti Rossi, veterano anch'egli di questa formula, e con una vettura veramente identica come motore e telaio.

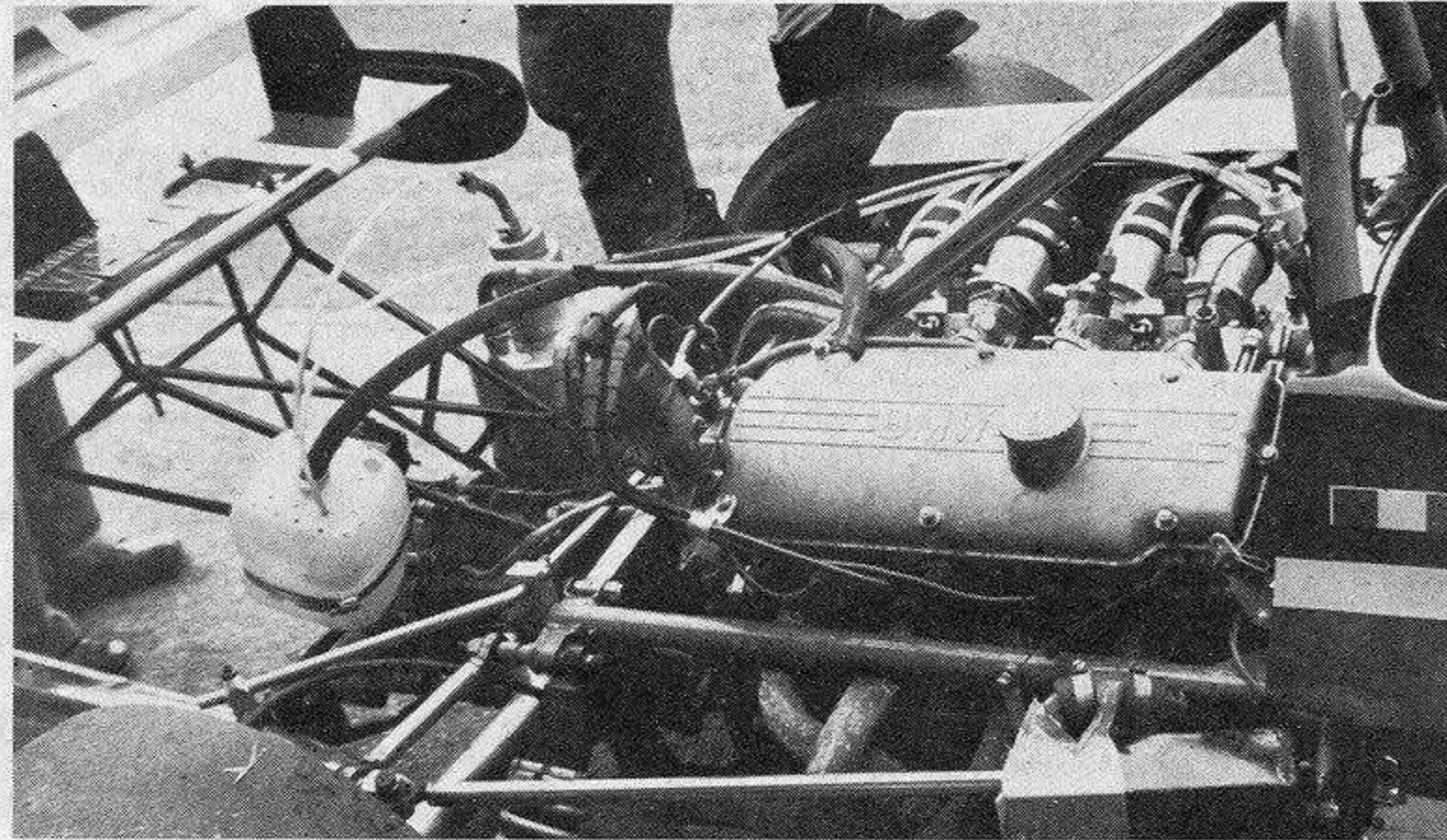
E' infatti abbastanza analoga la scelta del tipo di vettura da parte dei due lombardi (Colombo è di Varedo, vicino Milano e Pesenti è di Bergamo): entrambi lo scorso anno gareggiarono con vetture Brabham BT 41 (venivano entrambi dal telaio BT 35 che per un paio d'anni è stato assoluto dominatore su tutti i percorsi) poi quest'anno, non convinti delle possibilità della stravincente March sono entrati nell'orbita GRD acquistando il nuovo telaio che la Monzeglio aveva cominciato a importare. Per quale motivo lo abbiano fatto esula delle nostre dissertazioni: probabilmente convinti della novità (il modello 374 di quest'anno era infatti completamente nuovo) o alla ricerca di un'alternativa vincente o forse per spirito d'emulazione (l'uno dell'altro, s'intende: è noto che i piloti italiani sono molto sensibili a questo tipo di alternativa a senso unico) sono saliti entrambi sullo stesso modello di macchina, tra l'altro, questo vale soprattutto per Pesenti, traendone anche preziosi punti.

Poi, a fine stagione, folgorati da un prodotto che era sul mercato da anni, hanno entrambi deciso di passare alla concorrenza e nel giro di pochi giorni si sono presentati al volante di fiammanti March, consci tra l'altro, della sicura presentazione dei nuovi modelli '75 che usciranno a giorni con sostanziali modifiche. Ma tant'è: bisognava pure far tutto per vincere questo benedetto campionato per cui, se solo con le March si vince, ebbene compriamo tutti vetture March. Certamente per Colombo il cambiamento è stato decisivo: dopo la collezione di piazzamenti ottenuti con la GRD finalmente la vittoria senza avversari a Casale e a parte la battuta d'arresto di Magione, dove è emerso Claudio Francisci con una vettura di cinque anni fa, ancora il bis a Monza veramente a spasso.

C'è da dire che Pesenti poverino non

ha potuto far più di cento metri in batteria senza disfare il musetto (colpa del cambio, dice lui) e da quel momento la sua gara è finita mentre Giorgio Francia, reduce dai trionfi tedeschi del Polifac è stato messo fuori gara da una manovra al limite di Spreafico.

C'è da dire anche delle altre due bianche March di Trivellato, guidate da Cerulli e Ghinzani che avrebbero potuto figurare in ben altre posizioni, soprattutto la prima se il rientrante pilota abruzzese, reduce da una peritonite, non fosse stato attardato da un testa-coda «volontario» per evitare all'ultimo minuto un



● Visto che di motori BMW Schnitzer non se ne sono ancora visti, fioriscono sul solito quattro cilindri bavarese le preparazioni made in Italy: a Monza ha provato anche Gianni Giudici con una Tecno con il motore BMW di Muti e Gallotti senza peraltro ottenere risultati di rilievo stante l'affrettata preparazione del propulsore stesso.

compagno che gli si era girato davanti.

Nel lotto dei pretendenti alla piazza d'onore, mentre Colombo indisturbato se ne era andato tanto quanto bastava per non offrire scie, emergeva Cinotti che doveva però battagliaire fino all'ultimo con un coriaceo Mantova.

Anche per Cinotti si potrebbe presentare la possibilità di vincere il campionato, anche se la sua situazione a punti appare meno rosea degli altri due: decisamente fuori gara invece sia Pavesi che Mantova, che potranno solo disturbare le tre March di testa.

Per quel che riguarda i motori ormai tutto chiaro: l'alternativa Holbay non sussiste di fronte agli strapotenti Toyota Novamotor o per lo meno, anche se in potenza e velocità massima i due motori possono essere messi a confronto, il propulsore inglese appare meno efficace in accelerazione. E di questo se ne sono ac-

## Le classifiche aggiornate

	CASALE 31-3	MONZA 7-4	CASALE 28-4	MONZA 30-6	CASALE 14-7	MAGIONE 1-9	MONZA 22-9	TOT. PUNTI VALIDI
Alberto Colombo (GRD-March Toyota Nova)	4	4	3	1	9	—	9	29
A. Pesenti Rossi (GRD-March Toyota Nova)	1	9	—	9	1	6	—	26
Sandro Cinotti (March Novamotor)	9	1	—	4	2	—	6	22
Luciano Pavesi (Brabham Novamotor)	3	3	9	—	—	2	3	20
Gaudenzio Mantova (Brabham-GRD Novamotor)	—	6	2	—	6	—	4	18

quindi potrebbe al limite vincere il titolo giungendo sesto a patto che né Pesenti o Cinotti prendano punti: Pesenti Rossi deve invece arrivare almeno terzo (sempre senza Colombo o Cinotti davanti a lui) mentre per Cinotti, le possibilità sono sensibilmente inferiori dovendo egli assolutamente vincere e non avere alle spalle né l'uno né l'altro.

Si era poi parlato la scorsa settimana della possibilità di effettuare una gara ulteriore, di recupero, sul circuito di Imola il 16 ottobre, assieme a un'altra gara di recupero per la formula Italia, girone «pari». Tutto ciò, nonostante la buona volontà dimostrata dall'AC Bologna, è andato in fumo, o meglio è stata concessa la possibilità di fare disputare la gara «non titolata», essendo già decorsi i termini per l'iscrizione a calendario, e soprattutto non vigendo «stato di necessità» che invece sussiste chiaramente nella F. Italia (il cui recupero verrà effettuato «fuori termini», sempre che nessuno dei piloti si opponga invalidando tutto il procedimento).

● In tutti i casi anche quest'anno la «cabela alternativa» di campioni F.3 tra Roma e Milano (che si va ripetendo dal '69) sarà rispettata: dopo Carlo Giorgio, campione uscente romano non vi è altra alternativa che un milanese, dal momento che i primi in classifica sono tutti lombardi...

Leopoldo Canetoli



Un campionato sempre più sconcertante

## Anti-850 la squalifica di VENANZI

ROMA - Se volevano cercare di infierire ulteriormente sulla bistrattata F. 850, ci sono certamente riusciti. L'esclusione di Mario Venanzi dalla classifica della gara varanese presenta troppi lati non molto chiari e più di un particolare lascia qualche dubbio sull'effettiva regolarità e sportività di questo campionato che, prima dell'apertura di questo caso, era ormai nelle mani del pilota romano. Premettiamo che, pur se queste note sono scritte da Roma, qualsiasi accusa di partigianeria è del tutto fuori luogo e d'altronde, quando se ne è presentata l'occasione, non abbiamo esitato a tessere gli elogi di Biraghi e di Verrelli, autori del contestato reclamo di Varano.

Soltanto un particolare deve essere rettificato. La verifica della cilindrata è stata fatta di ufficio mentre il preparatore Biraghi, tramite il suo pilota Verrelli, ha presentato reclamo contestando la regolarità della puleggia che comanda la pompa dell'acqua ed il filtro centrifugo dell'olio. I fatti comunque non cambiano. Il reclamo, fatto dopo che Venanzi aveva nettamente vinto (e qui ci sarebbe da discutere sulla regolarità della procedura visto che la CSAI non permette verifiche post-gara su particolari visibili), non ci sembra del tutto sereno e sportivo perché il preparatore milanese sapeva benissimo di toccare un argomento che vede schierati su posizioni opposte i tecnici e sul quale il regolamento della CSAI non è assolutamente chiaro.

«La puleggia costituente il filtro centrifugo dell'olio è libera per forma e materiale, a condizione che sia rispettato il diametro di scorrimento della cinghia ed il peso di quella d'origine. Il comando della pompa dell'acqua può essere effettuato per mezzo di cinghia dentata, le pulegge di comando sono libere». Questo specifica il regolamento e, prendendolo alla lettera («libera per forma e materiale», si noti), i preparatori hanno equipaggiato i motori con le pulegge dentate esistenti in commercio e che necessariamente eliminano il filtro centrifugo dell'olio. Quest'ultimo particolare d'altronde è da anni notoriamente fittizio perché molti preparatori, una volta montato il filtro a cartuccia, tappano il condotto dell'olio sull'albero motore. Ripetiamo che fin dal '69 Gino De Sanctis ne ha chiesto l'autorizzazione alla SCT della CSAI che ha dato parere affermativo anche se a Milano è stato commesso il grave errore di non specificare esattamente le cose e di non porre subito termine alle inevitabili differenti interpretazioni.

Ora, dopo anni (almeno cinque!) di verifiche tecniche in cui sono stati trovati i motori con il famoso «tappetto» sull'albero motore che ha fatto decidere l'esclusione di Venanzi e dopo che ancora quest'anno i commissari tecnici hanno visto molti motori con le cinghie dentate e senza la «centrifuga», improvvisamente ci si accorge che il fatto è gravissimo e tale da escludere un pilota, virtualmente campione italiano, dalla gara decisiva. Visto che la modifica è visibilissima e, sottolineiamo ancora, conosciuta da tutti si dovrebbe escludere a priori la malafede del pilota e del preparatore Zedde. E dunque non sarebbe stato più appropriato multare il pilota interessato piuttosto che calcare tanto pesantemente la mano? Venanzi poi, oltre al danno deve prendersi anche le beffe. Infatti in occasione di una verifica del maggio scorso, il suo motore che allora era identico all'attuale è stato completamente smontato e trovato del tutto regolare dal delegato CSAI Roberto Lippi.

## Per la CSAI a MAGIONE F. ITALIA «regolare»!

MILANO - Mercoledì scorso gran parte della CSAI romana si è trasferita a Milano per una riunione della Sottocommissione Velocità. Tutto sommato la mobilitazione semi-generale non è stata pari ai risultati ottenuti perché gli argomenti trattati erano quasi tutti di carattere interlocutorio e fin'ora non è stata presa alcuna decisione importante. Questo ufficialmente perché in realtà le varie discussioni non hanno certo toccato argomenti di secondo piano.

A cominciare dalla F. Italia che dopo il recente oscurantismo può finalmente vedere una parziale schiarita con la tanto sospirata gara per i numeri pari. A normalizzare la situazione anomala ed a risvegliare l'abulia della CSAI ci avrebbe pensato l'AC Bologna disposto a far scendere in pista i piloti ad Imola il prossimo 16 ottobre, quando il «Dino Ferrari» sarà aperto per il Giro d'Italia.

Un bel po' di coraggio invece la CSAI lo ha trovato nel giudicare la gara di Magione che ha visto i piloti della finale schierati secondo un metodo sbagliato. Contrariamente ad ogni pur benevola supposizione la CSAI non ha ravvisato gli estremi necessari per invalidare la gara ed anche se non è ancora ufficiale è assai probabile che le cose non cambino. In questo la CSAI ha trovato un alleato impensato e determinante nel mancato ricorso dei due piloti esclusi ingiustamente. «Hego» e soprattutto Cesarini hanno forse sbagliato a non difendere subito i loro diritti ma è probabile che i due piloti non abbiano supposto una soluzione a «tarallucci e vino».

Si è parlato anche delle gomme della F. Italia e del problema creato dalla scarsa reperibilità delle Firestone Indy, ormai uscite di produzione. Non è stata presa comunque alcuna decisione pur se al momento il ballottaggio verte solo sul Pirelli semi-racing e sul Kléber adottato dalla F. Ford. La decisione più importante presa a Milano riguarda comunque la scelta della data del prossimo Convegno Consultivo che quest'anno sostituirà il congresso annuale in attesa delle famose elezioni che saranno tenute ai primi dell'anno prossimo. Il convegno si terrà a Genova il 12 e 13 novembre mentre in vista delle elezioni la CSAI ha provveduto ha stampare i moduli per richiedere la licenza che permette di avere diritto al voto. Definiti anche i dieci tipi di licenza che saranno i seguenti: autodromo, concorrente, conduttore, costruttore, direttore sportivo, dirigente, organizzatore, preparatore, scuderia, ufficiale di gara.

# F.FORD

## aspettano il CONSUL

ROMA - Non è ancora ufficiale ma Orazio Ragaiolo dovrebbe già avere la matematica sicurezza di essersi aggiudicato il Campionato '74 di F. Ford. La logica infatti è tutta dalla parte del 28enne veronese di Bollate arrivato quest'anno al suo terzo titolo dopo quelli di F. Monza e F. 850 vinti nel '72. In primo luogo la gara di Magione del 29-9 dovrebbe essere l'ultima per quest'anno visto che ben difficilmente i piloti potrebbero tornare in pista al Mugello il 6 ottobre, considerato che in quella giornata il programma dell'autodromo toscano è già al limite.

Il fatto più importante comunque riguarda la definitiva esclusione dalla classifica della gara di Vallelunga di Mascagni e soprattutto di Sterzel, come è stato riportato dal notiziario CSAI n. 7-8. Il TNA non ha accettato la richiesta di appello dei due piloti (quella di Sterzel d'altronde è partita con un ritardo di ben 12 giorni!) per tardività, e dunque non ci dovrebbero essere dubbi sull'automatico inserimento di Ragaiolo al primo posto nella «seconda» di campionato. Per la CSAI il famoso caso degli assi a camme è ormai chiuso e la Ford, a termini di regolamento, non deve fare altro che prenderne atto.

In viale Pasteur comunque la conclusione della CSAI non è stata digerita tranquillamente e non è improbabile una controprova dei particolari incriminati eseguita davanti ad alcuni giornalisti. Tuttavia ben difficilmente il caso potrebbe essere riaperto dal tribunale della CSAI e l'unica prospettiva per Mascagni e Sterzel resta sempre l'esclusione dalla classifica del Trofeo. Ed ora una piccola appendice, sperando che sia veramente l'ultima di questo tormentato caso. All'indomani delle verifiche di Vallelunga un comunicato della Ford precisava che le sigle di riconoscimento degli assi a camme regolari erano: 6250, 6250 BA e 6250 CC. Da notare che quest'ultima è quella trovata sulle camme di Mascagni e Sterzel. Al contrario una nota dell'ultimo notiziario CSAI ricorda che possono essere utilizzati solo gli alberi a camme siglati 6250 e 6250 BA. Che sia dunque molto più semplice del previsto la spiegazione?

### REGOLAMENTO '75

Probabilmente la disavventura di questo campionato potrà essere dimenticata abbastanza presto perché ormai l'ambiente della F. Ford non vive che per il nuovo regolamento '75 che uscirà a metà ottobre. Dopo otto anni di immobilismo

## Con RAGAIOLO ormai campione

(cinque per l'Italia) la Ford porterà delle sostanziali modifiche che in ogni caso non varieranno assolutamente lo spirito che ha fatto la fortuna di queste monoposto.

La grossa novità (comunque segnalata da AUTOSPRINT fin da aprile) riguarda l'abbandono del motore Cortina 1600 che verrà soppiantato dal Consul 1993 (90x76) che sviluppa all'origine una potenza di 99 CV DIN, a 5500 giri. Questo quattro cilindri che ha un asse a camme in testa azionato da una cinghia dentata ed è alimentato da un carburatore doppio corpo Solex o Weber dovrebbe dunque sviluppare nelle versioni preparate secondo i dettami classici della formula che resteranno invariati circa 115 CV. Dunque, tutte le voci tendenti ad attribuire una maggiore libertà alla futura F. Ford risulterebbero infondate e lo stesso discorso vale per il telaio e gli accessori.

Saranno consentiti soltanto i telai realizzati in tubi e non saranno nemmeno ammessi i ventilati cambi a cinque marce con differenziale autobloccante. Nessuna libertà inoltre per il portamozzo anteriore che dovrà ancora provenire da un'auto di serie mentre anche le pinze dei freni non potranno essere realizzate in lega di alluminio. In teoria dunque tutti i vecchi telai della 1600 potrebbero essere utilizzati benissimo e non dovrebbero esserci problemi con il piccolo aumento di potenza. In qualche caso potrebbe esserci soltanto qualche difficoltà ad inserire il Consul, più lungo di 11 cm rispetto al Cortina, nelle culle attuali. Difficoltà superabili comunque perché quest'anno si è riusciti ad inserire l'Holbay F. 3 (derivato dal Ford Pinto che è identico al Consul) perfino sui telai Tecno.

L'altra grossa novità riguarderà i pneumatici da adottare ma in questo caso è probabile che ogni nazione sceglierà la soluzione più conveniente con l'unico vincolo dei cerchi da 6" anteriori e da 8" posteriori. Si vedranno dunque delle gomme più larghe delle attuali e, almeno in Inghilterra, di tipo slick offerte a particolari condizioni dalla Dunlop inglese. In Italia questo non sarà possibile ma la Kleber che seguirà ancora la F. Ford fornirà una gomma, se non slick, almeno con quel famoso profilo basso che già si attendeva quest'anno.

Nel '75 infine il campionato italiano di F. Ford dovrebbe avere un paio di gare in comune con quello austriaco e con quello tedesco.

Daniele Buzzonetti

Rivincita JOLLY  
contro la GRIFONE

## E' scoppiata la guerra di verifiche

GENOVA - Ancora un reclamo nel post-gara di un rally nazionale e ancora squalifiche. Dopo quella di Ambrogetti a Savona quelle di Scelti e di Fabrizio Tabaton a Genova. L'era stato Mondini della Grifone a domandare che fosse smontata la Fulvia del Jolly Club, qui è stato Brambilla del Jolly a volere che si controllassero per bene quelle coi colori della Grifone.

Dalle verifiche genovesi è saltato fuori che entrambe le Fulvia avevano camme non conformi a quelle omologate per il Gruppo 3. Inoltre sulla macchina di Scelti una diversità fra cerchi anteriori e posteriori e su quella di Tabaton condotti «grossolanamente allargati».

Dice ora Tabaton senior, responsabile della Grifone-ERG e padre dello squalificato Fabrizio: «Andiamoci piano col parlare di squalifiche per mio figlio e per Scelti e col dire che la Grifone è stata colpita. Difatti abbiamo presentato reclamo avverso alla decisione adottata dai commissari incaricati alla Coppa Riviera di Ponente e restiamo in attesa della sentenza d'appello. Per ora mi preme far presente come fra le irregolarità riscontrate alla macchina di Ambrogetti dopo i Monti Savonesi e quelle contestate ai miei due piloti ci sia parecchia differenza. Inoltre faccio notare che all'atto delle verifiche nessuno si è fatto premura di avvertire i miei che le camme non erano in regola ma lo hanno appreso solo dal verbale dei commissari sportivi che li poneva fuori classifica. Credo quindi che alla base di tutto ci sia un errore di misurazione o un colossale equivoco anche perché nel motore di Fabrizio nessuno ci ha messo mano da quando era stato acquistato come Gruppo 3, direttamente dalla Lancia e la macchina di Scelti era stata messa a punto dalla University Motor di Nick Bianchi. Tutt'al più si tratterà di usura dovuta al funzionamento».

Come dire che se ne parlerà (eventualmente) dopo che sarà stato discusso l'appello dei grifoncini. Una discussione che tutti si augurano rapida anche se nessuno — conoscendo le abitudini CSAI in materia — ci conta davvero. «Vorrà dire — commenta Tabaton sr. — che Fabrizio e Scelti saranno fino a quel giorno costretti a stare alla finestra, perché le due testate in causa sono sigillate ed altre sostitutive non so proprio come potremo procurarle loro, anche per questioni di bilancio».

All'inattività per ora ci è costretto anche Ambrogetti, cui è stata sospesa in forma cautelativa la licenza in attesa di una decisione del Tribunale sportivo. Questa è stata finora la sola reazione della CSAI malgrado il Jolly Club abbia indirizzato al massimo organo autosportivo una lettera in cui scagiona il pilota da ogni responsabilità. Probabilmente nessuno fra le «giacche blu» si è chiesto se fosse proprio il caso di arrivare a questo punto con reclami e controreclami o se fosse stato più serio provvedere in tempo con verifiche accurate anche ai motori senza limitarsi a controllare la regolarità dei braccetti (tanto per restare in tema Fulvia) o la presenza di rinforzi alle scocche.

Nessuno ci giura, ma c'è da sperare che un po' d'ordine in questo senso arrivi almeno adesso. E' possibile, considerando che nelle verifiche i commissari hanno sempre dato l'impressione di procedere secondo le «mode».

La storia dei freni a mano dimostra qualcosa. E' venuta fuori agli inizi dell'anno (ancora in un rally nazionale) a Cesena costando la squalifica a Stagnani per poi ripresentarsi in molte altre occasioni, dal «4 Regioni» alle «Alpi Orientali» fino al recente «Val Formazza».

Tutto questo benché togliere cavetti e tiranteria dello stesso fosse (sulle Fulvia) un'abitudine vecchia di qualche anno. Lo dicono gli stessi abituali piloti dei «coupé accaefte». Basta chiederglielo.