

LEGGETE SUBITO

Radiografia F.1 USA

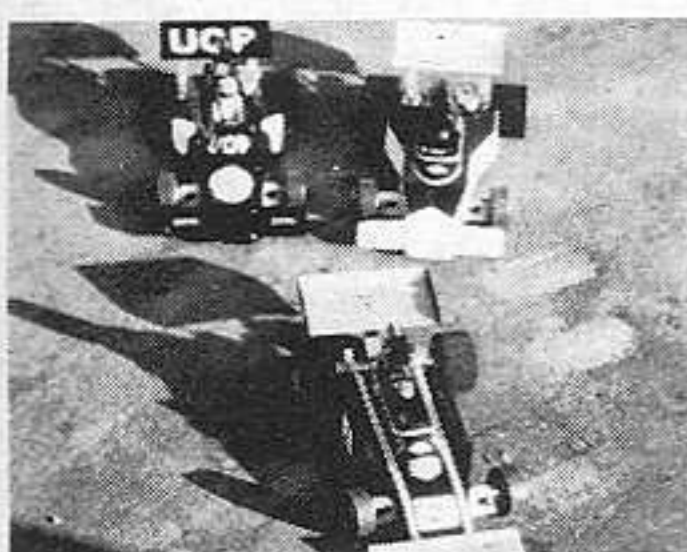


DA PAGINA 11

Crisi-auto da TORINO a PARIGI

A PAGINA 46

Modellini che passione!



DA PAGINA 58

- 19 DOMENICA SPRINT
- 45 KARTING
- 61 MOTORAMA
- 62 TUTTE SPRINT
- 64 POSTA ESPRESSO
- 66 COMPRA VENDITA

BOZZETTO ringrazia

• Paolo BOZZETTO, il giovane pilota che si era visto dal suo sponsor liquidato sulla F. 2 «Elba» dal protetto argentino di Fangio, Carlos Jarque, ha avuto giustizia dalla mediocrità dell'ex motociclista argentino ed è tornato ad Hockenheim al volante della moposto biancoblu. Le classifiche di domenica scorsa non lo davano classificato, perché escluso dalla direzione gara. Ma adesso è ricomparso al 10. posto nella classifica definitiva dopo una decisione abbastanza singolare, cioè gli è stata assegnata la decima posizione a forfait. Nella prima manche infatti

ti si era classificato 14., nella seconda era avviato a un piazzamento più brillante (sarebbe arrivato 6. o 7.) quando prima della chicane si è trovato di fronte il francese Coulon in testacoda. Per non investirlo ha effettuato una manovra di emergenza che l'ha portato a saltare la susseguente chicane. Apriti cielo! I commissari di percorso tedeschi, con teutonica rigidità hanno segnalato alla direzione corsa il «salto di percorso» e quindi Bozzetto è stato drasticamente tolto di gara. Una palese ingiustizia ma era difficile spiegarsi con quei duri e rigidi teutoni. Il C.T. della squadra azzurra stesso non l'ha appoggiato nella protesta. Per fortuna, nel gruppo italiano, c'era il Presidente ANCAI Ceard, che segue fe-

delmente le (dis)avventure del team CSAI. Con la sua perfetta conoscenza anche della lingua tedesca, l'ing. Ceard ha persino urlato forte con i dirigenti tedeschi per ottenere giustizia nei confronti di Bozzetto, non reo di furberia ma casomai protagonista di un gesto meritevole di encomio. E finalmente ha ottenuto di farlo reintegrare in classifica con quel forfettario 10. posto (che implica anche i premi relativi). Bozzetto ora ci tiene pubblicamente a ringraziare Ceard, il primo dirigente italiano che — dopo anni — riesce a contare qualcosa all'estero. Grazie anche alla sua conoscenza delle lingue. Certo che, se lo sanno alla CSAI, faranno presto a eliminarlo dal giro! Rompe l'equilibrio un personaggio così...

• Domanda di un lettore: ma perché Ferrari che ha tenuto tanto a confutare le informazioni di AUTOSPRINT sui piloti Ferrari che avrebbero portato i motori boxer a girare a 12.500 giri, innescando quelle famose avarie alle valvole da voi ipotizzate anche per Monza, ha poi — guarda caso — tenuto a sottolineare che i motori boxer 12 per la 312 T '75 non gireranno più di 12.200 giri con un massimo di potenza di 495 cavalli? Caro amico, se proprio ci tiene a farselo spiegare, si faccia rispondere dal longosapiens del «Corrierone» milanese (difeso tra l'altro in persona da Ferrari per la famosa gaffe della «spia-contagiti» con la precisazione-butta-ta: «... la nostra spia è il limitatore, che per Monza era... a 12.200 giri»

160 milioni offerti a LAUDA come partner di FITTIPALDI?

• Allora è stato proprio un bel canto del cigno per AUTO-SPRINT-Mese quella copertina di giugno-luglio. Ora la notizia (che nessuno volle riprendere) è ufficiale: Jacky Ickx (mentre sfoglia la margherita del suo futuro automobilistico) disputerà sull'off shore di Bonomi del R.T. Martini la Miami-Nassau del 13 ottobre. ➔

• CQ, CQ chiamo «Aristogatto», qui «Gruppo 4». A chi può capitare di ascoltare nell'etere (radiofonico) questi strani messaggi non si sorprenda. Nel firmamento numeroso dei radioamatori italiani ci sono anche queste sigle di riconoscimento. Volete sapere di chi sono? L'Aristogatto è il conte Zanon, Gruppo 4 è il suo protetto Giorgio Pianta.



• Ricordate l'articolo sul retroscena monzese, quando scrivevo che nel clan degli inglesi avevano avvertito un chiaro risentimento di Lauda nei confronti della Ferrari i giorni delle prove di Monza, atteggiamento che poi mutò dalla domenica mattina, dopo che nella notte Niki aveva ottenuto il motore che voleva? L'impressione venne suffragata anche da alcune informazioni che davano Lauda «resistente» alla firma del contratto '75 con la Ferrari. Bene: era tutto vero. Quel cambio di motore notturno, che volle anche dire ri-

confermare a Lauda comunque corsa libera per il finale del campionato, Regazzoni o non Regazzoni, fu il prezzo per ottenere la firma di Lauda sul contratto '75 (con la differenza di ingaggio che pretendeva, garantito poi dall'Agip). Lauda avrebbe messo l'aut aut: o fate come dico io o accetto l'offerta Marlboro che mi ha offerto 160 milioni per sostituire Hulme nel team McLaren!

ABBIAMO LETTO (da Luca Goldoni sul Cor-sera): «... gli italiani sono imbattibili, basta che non si organizzino...» No, non si riferiva al modo angosciante come la squadra-Ferrari modello computer '74 è arrivata all'ultimo atto di Watkins Glen, ma alla clamorosa «capocciata» televisiva tra Majorca e il sub Bottesini nel non felice tentativo di record televisivo. Però, che potrebbe adattarsi...

Marcellino

Forse monopolizzato da BONOMI (a spese ALFA) lo sponsor MARTINI

• Mentre nel Grande Buio Alfa Romeo, che prevede la Cassa integrazione tra una decina di giorni, c'è da temere che il primo reparto ad essere colpito possa essere l'Autodelta (pare che tutto il materiale tecnico sia in liquidazione), la Martini — che aveva avuto approcci con l'ing. Chiti per una sponsorizzazione di una squadra Alfa da mondiale marche '75 — rimanda le sue decisioni sui programmi sportivi dell'anno prossimo. Il Consiglio d'amministrazione che dovrà decidere non si riunirà prima di novembre. Intanto è certo che Bonomi smette con la motonautica (come sapete pensa a un team F.1 GRD), la Porsche ha fatto anch'essa stop. Di ricambio ci sono, oltre l'offerta Alfa, anche quella di alcune squadre F.1 per una combinazione: Frank Williams e anche Ecclestone per le sue Brabham (che monterebbero in questo caso motori ALFA). Tutto è nel limbo, anche perché potrebbe accadere che la Martini — data la situazione economica ge-

nerale (e il timore di leggi contro pubblicità alcoliche) — liquidi addirittura il Racing Team. Sempre che dietro questi rinvii non ci sia la questione Bonomi, il campione motonauta che ha concrete ambizioni di diventare il lord Hesketh italiano della F.1. Dati i suoi legami anche di amicizia con i molteplici conti Rossi, è possibile che sia lui diventato il primo nella lista dei progetti di sponsorizzazione, il che potrebbe aver causato il ritardo nella decisione, prevista per fine settembre. (A proposito: e se Bonomi avrà la sua squadra F.1 non si può pensare a un seguito del legame ora motonautico con Jacky Ickx?)

• Sull'autostrada emiliana del mare, nel tratto di Forlì, è di moda un curioso safari (molte) a cura di un milite della Stradale che vanta al suo attivo, dopo l'eccesso di velocità contestato a Merzario, nei primissimi giorni della sciocca austerità invernale, anche analogo «colpaccio» col neo campione del mondo motociclistico della 250, Walter Villa. Gli altri piloti italiani sono avvertiti...



• Lord Hesketh non è popolare solo nel mondo delle corse. Ecco come ha salutato il suo arrivo, nel relax tra G.P. Canada e G.P. USA, il più noto night club di Las Vegas.



DOVE

corriamo domenica

V8/Blog Scans



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

OTTOBRE

Le corse in calendario dall'11 al 14 ottobre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
9-10	3. Rally Internazionale del Cinema di Salerno	Sc. Sporturismo			●●●	Autotorneo	
11-13	Rally di Lugano	Svizzera	Part. Lugano Arr. Lugano	o. 19,01 (11) ore 7 (13)	●●●	Rally	
12	Slalom di Birmingham	Gran Bretagna			●●● tg	Slalom	
12-13	Corsa a Lagona Seca	Stati Uniti	Circuito di Lagona Seca di km. 3.058		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Mark Donohue (Porsche 917-30)
12-13	Saison-Abschluss Zolder	Germania	Circuito di Zolder di km. 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
12-13	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km. 2,588		●●● Dragsters	Accelerazione	
12-13	Total-Tank-Rally	Austria			●●●	Rally	
12-13	Rally Bosch Bilbao	Spagna			●●●	Rally	
12-13	Rally Bayonne-Costa Basca	Francia			●●●	Rally	Fiorentino-Gelin (Simca)
12-13	Tourist Press-Tokaj Rally	Ungheria			●●●	Rally	
12-13	3. Rally due Valli	AC Verona	Part. Arena (Verona) Arr. Arena (Verona)	ore 21 (12) ore 01 (13)	● TRN	Rally	Giacomo Pelganta (Fulvia HF 1600)
13	G.P. Roma F. 2	Vallelunga SPA	Autodromo di Vallelunga di km 3,200	ore 14,30 ore 18	●●● Camp. Europ. F. 2	Velocità in circuito	Jacques Coulon (March) 70 giri in 1.24'40'', media kmh. 157,789
13	Nivelles Baulers Trophy	Belgio	Circuito di Nivelles di km. 3,724		●●● T2, GT3, GT4,	Velocità in circuito	
13	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km. 2,173		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
13	Corsa all'Estoril	Portogallo	Circuito dell'Estoril di km. 4,350		●●● F. 2	Velocità in circuito	
13	Autocross di Aue-ring	Germania			●●● tg	Autocross	
13	Gara di Autocross	Pro Loco Spresiano	Pista Palazzon di Suresiano - Treviso	ore 14 ore 17	●	Autocross	
13	Gara di Stock Cars 8. Prova Trofeo Nazionale	Stock Cars Racing Finale Emilia (Mo)	Pista Arno - Strada per Marciniana (Empoli)	ore 14 ore 18	● Stock Cars Superstock	Stock Cars	Si effettua per la prima volta
14	Corsa Ruapuna Park	Nuova Zelanda			●●● T1, T2	Velocità in circuito	
15-19	2. Giro d'Italia	AC Torino	Part. Torino - Museo dell'Automobile Arr. Torino	ore 7 (15) o. 20,30 (19)	●●● Camp. It. GT	Rally e Velocità	Casoni-Minganti (De Tomaso Pantera)
16	Coppa AC Bologna	AC Bologna	Autodromo Dino Ferrari Imola -Km 5,120	ore 14 ore 17	● F. Italia	Velocità in circuito	
16-20	Rally Ridau Lakes	Canada			●●● Camp. Mond. Marche Rally	Rally	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 13 ottobre: 1000 KM DI PARIGI - annullata ● 13 ottobre: COPPA BARCELLONA - annullata ● 13 ottobre: GARA AL MUGELLO - annullata ● 13 ottobre: COPPA CITTA' DI IGLESIAS - rinviata a data da destinarsi.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà **TELESPRINT**. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, **naturalmente nei giorni delle corse** (sabato e domenica). **TELESPRINT**, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di **AUTOSPRINT**.



Nel segreto delle schede c'è già il nome di chi salirà al volante della BA

4 TOTO SPRINT '74		PUNTEGGIO		
PILOTA	ITALIA	CANADA	USA	ALTRI
Fittipaldi	37			
Lauda	36			
Regazzoni	46			
Scheckter	41			
Peterson	22			
Hulme	19			
Hailwood	12			
Reutemann	24			
Depailler	11			
Ickx	12			
Beltoise	10			

PUNTEGGIO DEL CONCORRENTE: (1 punto ogni posizione esattamente pronosticata)

COGNOME: _____ NOME: _____

INDIRIZZO: VIA _____ CITTÀ _____

TELEFONO _____ PROVINCIA _____ CAP _____



Il mondiale piloti F.1 è concluso

Comincia lo spoglio dei «voti»

Quando aprite queste pagine conoscerete già il nome del pilota campione del mondo. E chi avrà partecipato con la sua scheda al nostro TOTOSPRINT potrà già farsi, se ha una copia del pronostico, i suoi conti. Concluso il G.P. USA arriva al traguardo anche il TOTO-SPRINT «Mondiale '74», ma deve ancora tagliarlo... Il grande flusso iniziato, si può dire, dal 3 agosto, ha bruscamente concluso le... prove verso il 10 di settembre con il recapito delle ultime corrispondenze datate, era il termine ultimo ed imprescindibile, 5 settembre 1974. Quasi fosse stata chiusa una diga ed assumendone anche gli effetti secondari, quelli, cioè, di uno stillicidio di due-tre lettere giornaliere fra le quali, ahinoi, di regolari vene erano ben poche.

Sì, perché alle ormai rarissime «5 settembre», se ne sono aggiunte tante con date posteriori di potenziali partecipanti magari in buona fede, ma anche di taluni che volevano «fare i furbi». Un esempio? Presto fatto: abbiamo ricevuto una lettera, datata 13 settembre, contenente tre schede. In una di esse si dava vincente del G.P. d'Italia il ferrarista Regazzoni, in un'altra il ferrarista Lauda, ma nella terza eccoti il trucco. Papale, papale (per usare una espressione romanesca) vi era esattamente riprodotto l'ordine d'arrivo monzese con Peterson al primo posto, Fittipaldi al secondo, Scheckter al terzo, Merzario al quarto e così via. Inutile dire che la lettera è stata «posta al bando» così come lo sono state nel-

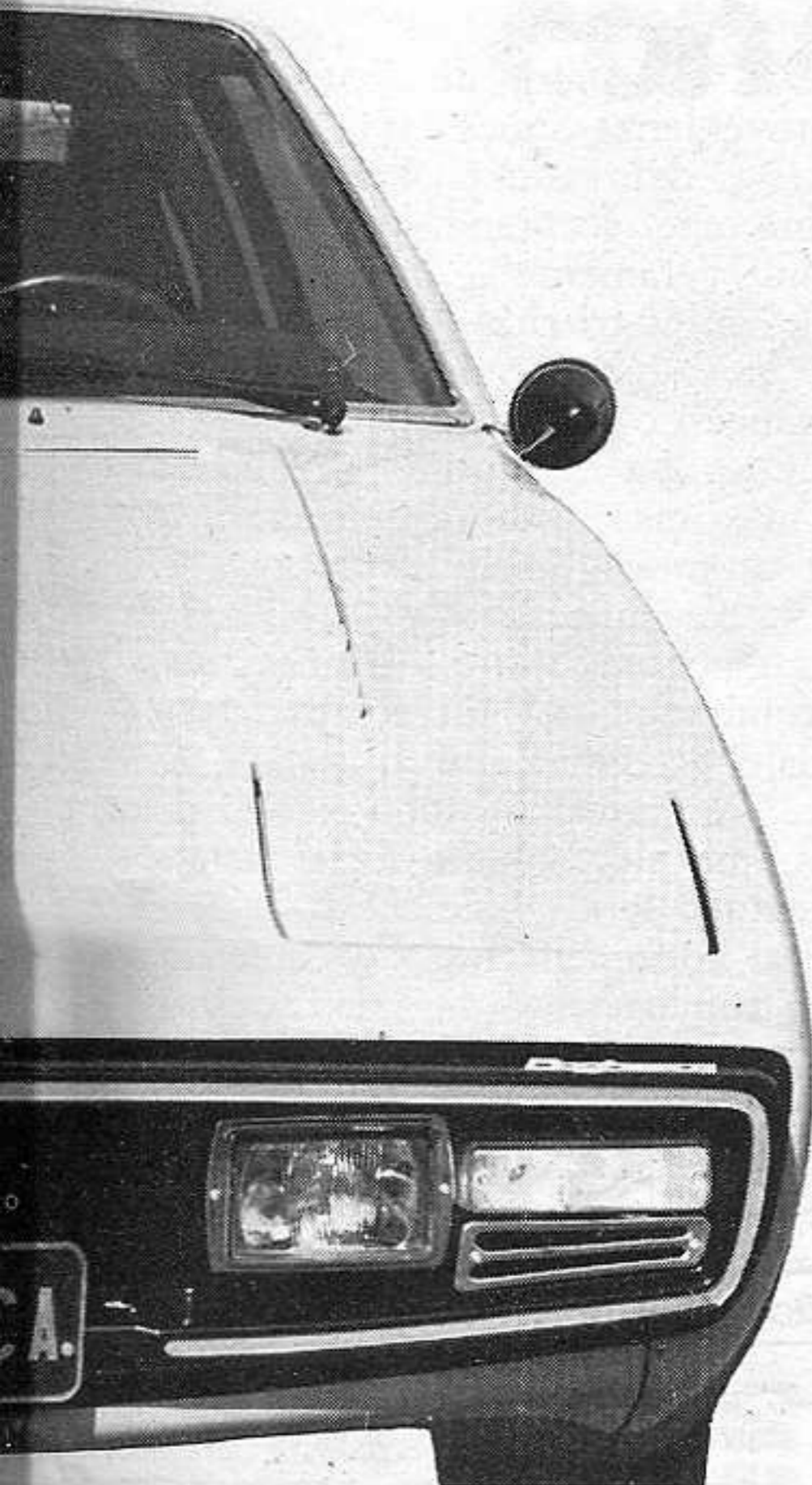
l'attentissimo spoglio tutte quelle che non hanno rispettato

Ora è cominciato il rush finale anche del TOTOSPRINT. Attendiamo che notaio e rappresentante dell'Intendenza di Finanza ci confermino il giorno in cui vorranno provvedere allo spoglio di tutte le schede pervenute. Il sigillo USA permetterà di scoprire l'abilità anche dei nostri lettori e indicarci chi sarà il fortunatissimo vincitore della MATRA-SIMCA-Bagheera messa in palio da AUTOSPRINT e che faremo consegnare personalmente dal pilota campione del mondo nella giornata dei Caschi d'oro Autosprint ai primi di dicembre.

Intanto, in attesa, consigliamo a tutti la lettura della «prova su strada» di questa vettura. Chiunque di voi potrebbe avere interesse a conoscere già da vicino la macchina che tra qualche settimana potrebbe essere sua, pensiamo che, chi avrà più creduto in AUTOSPRINT sarà stato pur avvantaggiato abbastanza: il nostro computer aveva o no ristretto significativamente le chances in quella che — a luglio — era qualcosa di più di una partita-a-quattro. E il computer mostrò il felice immagazzinamento di dati di cui era stato infarcito se, a una settimana sola, già mostrò di aver individuato in Regazzoni il ferrarista più «candidato»: ricordate la vittoria del Nurburgring? Una cosa è certa, però: il «cervellone» si è assolutamente rifiutato di indicare in anticipo... il vincitore del TOTOSPRINT '74!...

In attesa di conoscere il vincitore / Blog Scans
della nostra MATRA-SIMCA-premio
 proponiamo a tutti
 un test d'assaggio

BAGHEERA



La caratteristica più curiosa della Matra-Simca Bagheera è rappresentata senz'altro dai tre posti fronte marcia

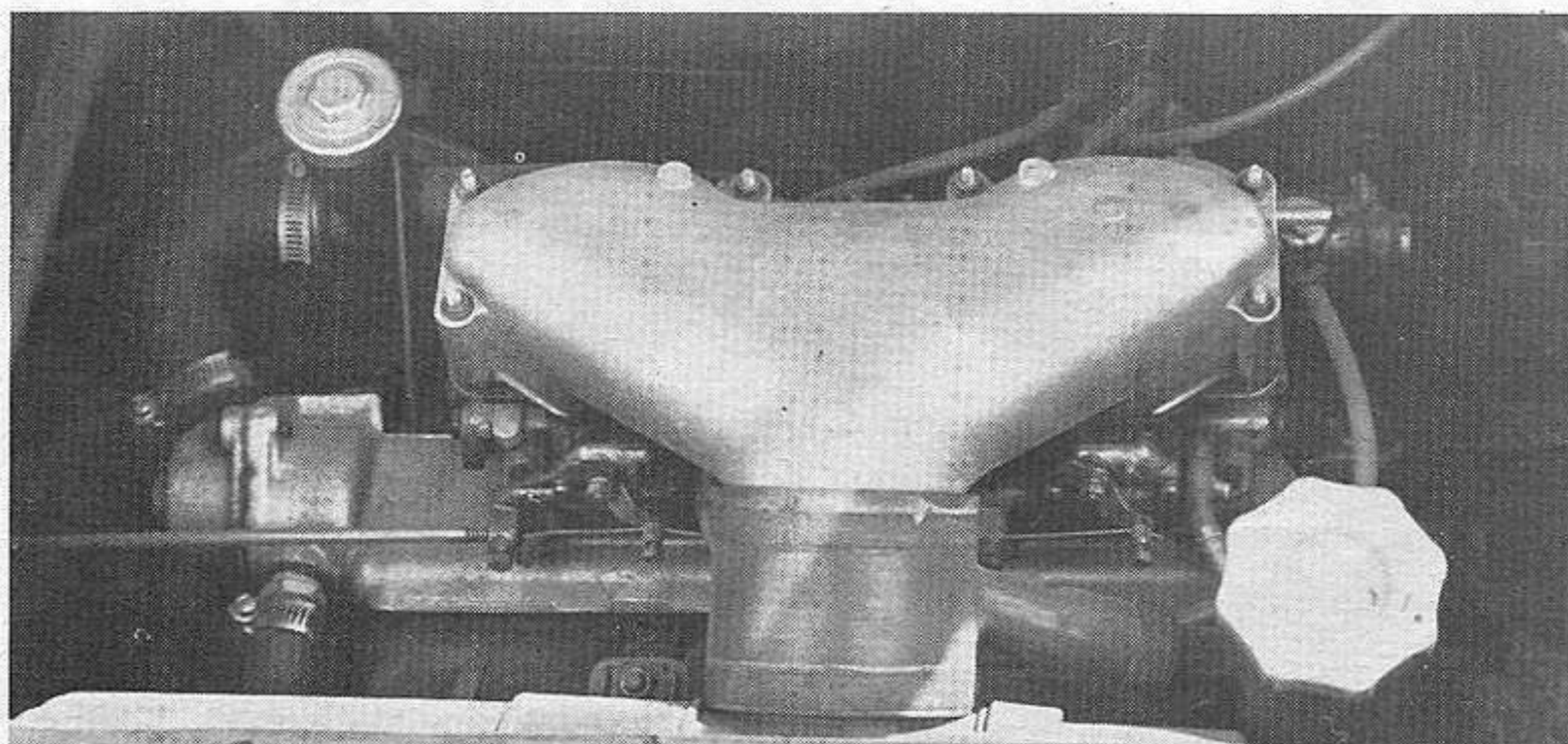
Quanta Matra c'è nella Bagheera? La Chrysler parla, piuttosto modestamente, di un 20% Matra contro un 80% Simca. In realtà, sia guardandola, sia guidandola, l'impressione è che la originale tre posti francese abbia tratto dalla casa campione del mondo marce per la seconda volta consecutiva molto di più di quanto non si voglia ammettere. Infatti, il «distinguo» percentuale riguarda la quantità materiale delle parti di derivazione Simca e dei particolari originali Matra, ma trascura quell'imponderabile quantità di «spirito sportivo» che la supervisione, Matra ha apportato alla Bagheera.

La quale, è una vettura di cui si può dire tutto, tranne che non è originale. Intanto, è la prima vettura a tre posti costruita in serie, dopo che questa soluzione era stata vista a qualche Salone. Estremamente singolare, poi, l'abitacolo. Ci si sistema, sdraiati, quasi a livello del pavimento, in comodissimi sedili che hanno un'ottima tenuta laterale, di fronte ad un volante e ad un cruscotto di sapore avveniristico.

Detto questo, la Bagheera è comodissima. Il posto per le gambe è molto, e nulla turba la regolarità del pianale che è «abitabile» per tutte e sei le gambe ammesse. Il pilota ha a disposizione un buon regolaggio del proprio sedile, mentre i due posti laterali in un unico blocco sono fissi.

Fra i comandi, solo la pedaliera tradisce chiaramente che un po' di Simca deve esserci da qualche parte, mentre cambio e volante sono entrambi ottimamente piazzati e manovrabili. La visibilità in avanti è molto buona, quella posteriore sufficiente, considerando che gli schienali dei sedili si prolungano in razionali poggiatesta, e che lo specchio laterale aiuta solo per quanto riguarda il lato sinistro della vettura.

Le sospensioni sono entrambe a barre di torsione; mentre l'avantreno completo deriva dalla Simca 1100 Special, il retrotreno è originale Matra, con bracci sin-



Sopra, disposto trasversalmente proprio dietro l'abitacolo, ecco il 1300 4 cilindri della Bagheera. In primo piano, il collettore che dal filtro aria va ai due carburatori Solex. Sotto, la ruota di scorta nel vano anteriore



goli fusi in lega leggera impernati in senso trasversale. Di caratteristico ci sono i pneumatici anteriori più piccoli dei posteriori, soluzione abbastanza inconsueta (la ricordiamo sulla De Tomaso Pantera) in vetture di serie.

Per quanto riguarda il telaio, a scocca portante, alla Matra hanno disegnato una struttura attorno all'estensione anteriore della già nominata Simca 1100 Special, con un cellula molto robusta irrigidita da elementi tubolari. La scocca ha la caratteristica di essere stata progettata in funzione specifica dei tre posti anteriori, tant'è vero che molti suoi elementi riflettono l'asimmetria dell'abitacolo. Elevatissima la sua rigidità, pari a 700 kgm per un grado di torsione.

Attorno ad essa troviamo una carrozzeria molto leggera in resina poliesterica con rinforzi in fibra di vetro, disegnata forse senza troppa fantasia ma sicuramente molto ben studiata dal punto di vista aerodinamico. Penetrazione pura a parte (e ricordiamo a questo proposito i fari a scomparsa totale), la coda piuttosto alta è servita a far coincidere quasi il centro di spinta aerodinamica con il baricentro, per suo conto molto basso. Il risultato lo si apprezza in marcia, nelle variazioni di traiettoria come nella stabilità alla massima velocità, con ottime doti di autoallineamento.

Dietro all'abitacolo, piazzato trasversalmente e molto bene isolato acusticamente, troviamo il familiare 1300 quattro cilindri della Simca 1100 Special e della Rally 2, un motore ormai collaudatissimo e sufficientemente brioso per imprimere alla Bagheera prestazioni adeguate al resto della vettura. In coda, ecco un discreto vano bagagli, cui si accede attraverso un portellone in vetro che fa da lunotto posteriore.

Nella parte anteriore, solo accessori: radiatore, ruota di scorta, scatola guida, servofreno, liquidi di servizio, tergicristalli.

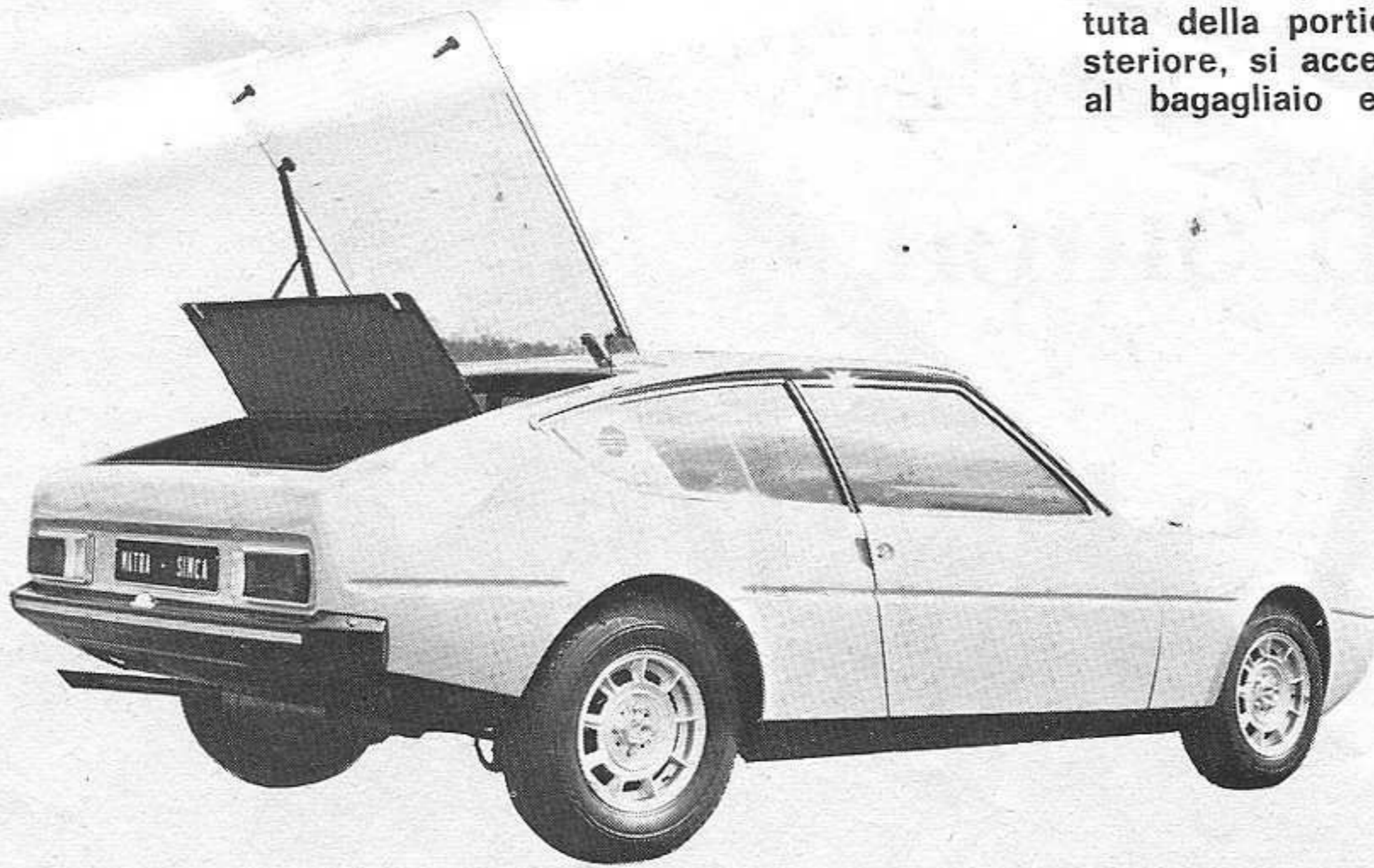
Sollevando (lo sgancio è nella battuta della portiera) il lunotto posteriore, si accede senza difficoltà al bagagliaio e al vano motore

L'identi-kit della Matra-Simca Bagheera

Vettura coupé a tre posti trasversali, struttura autoportante a pianale integrata da elementi in acciaio stampato. Rivestimenti esterni in resina poliestere e fibra di vetro. Sospensioni indipendenti, con molle a barre di torsione regolabili anteriormente, barre antirollio anteriori e posteriori, ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

Motore Simca a 4 cilindri trasversale posteriore, alesaggio 76,7, corsa 70, cilindrata totale 1294 cmc. Potenza 84 CV - DIN a 6000 giri, coppia 10,8 kgm. a 4400 giri. Rapporto di compressione 9,8 : 1. Distribuzione a valvole in testa parallele comandate da aste e bilancieri. Alimentazione tramite due carburatori Weber doppio corpo invertiti. Radiatore acqua anteriore con ventilatore a comando termostatico. Cambio a 4 velocità più retromarcia, comando a leva centrale. Frizione monodisco a secco con molla a diaframma. Sterzo a cremagliera. Freni a disco sulle quattro ruote, doppio circuito, servofreno a depressione.

Passo 2370, carreggiata anteriore 1381, posteriore 1431, altezza 1175. Peso 885 kg., ripartizione pesi 42%, avantreno 58%, retrotreno. Pneumatici anteriori 155 x 13, posteriori 185 x 13. Prezzo di listino 3.400.000 lire.



La Bagheera mantiene, in marcia, quelle promesse sportive che lascia chiaramente intendere da ferma. Intanto, la posizione di guida (per nulla sacrificata dal posto centrale, è bene sottolinearlo) è da « prototipo », molto sdraiata, con il volante piuttosto in alto ed il cambio ottimamente piazzato.

La direzionalità è eccellente, risultato di una distribuzione dei pesi da manuale e di ottime scelte aerodinamiche. La macchina è molto pronta di sterzo, sia per l'indovinato rapporto di demoltiplicazione, sia per la ridotta deriva che i cerchi in lega leggera, a canale largo e molto rigidi, permettono ai pneumatici. A questo

proposito, se l'adozione di gomme a sezione più grande nel retrotreno è corretta, per la preponderanza del peso dietro, essa si rivela inutile all'atto pratico, in quanto la Bagheera accusa un deciso sottosterzo in ogni condizione, più accentuato ovviamente nelle curve lente. Fortunatamente, a ciò supplisce come già detto una prontezza di sterzo molto piacevole, per cui dare qualche grado in più alle ruote direttrici non rappresenta un problema. In aggiunta a ciò, la prevalenza sottosterzante rende la Bagheera sicurissima nelle curve veloci.

Nulla da dire sui freni, se non che sono ampiamente adeguati alle caratteristiche della macchina, senza in-

PRECISA anche nel tachimetro

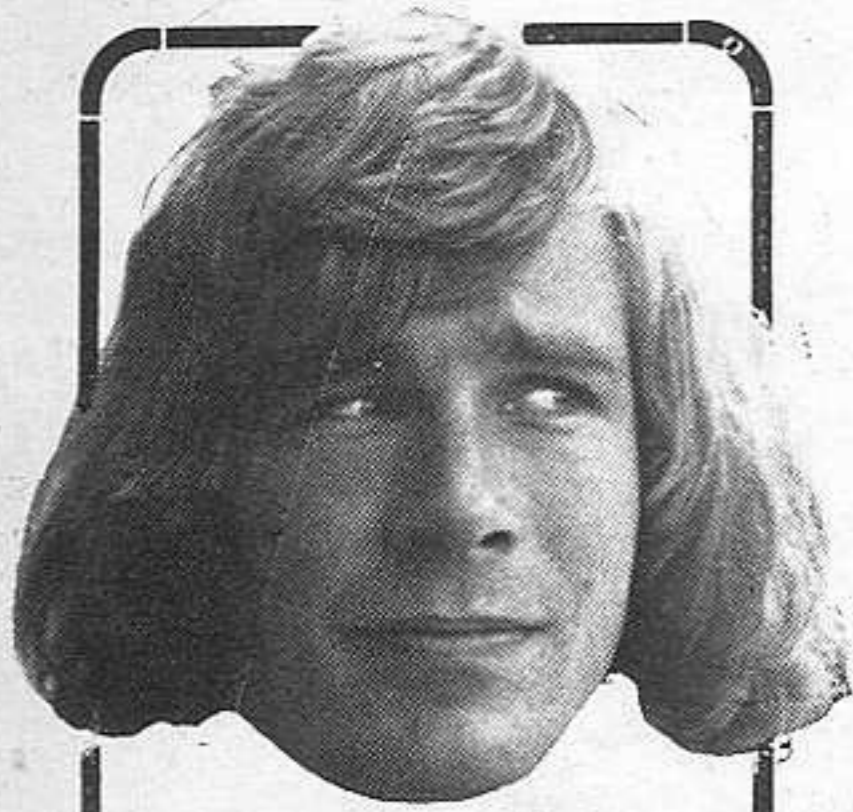
certezze. Si tratta di quattro dischi di provenienza Simca 1100, con servofreno a depressione. Piuttosto, è il motore che sorprende, in quanto si esprime veramente al di sopra dei suoi 1300 centimetri cubi. La Bagheera non è eccessivamente pesante (880 chili), in compenso è molto ben profilata e ciò autorizza a pensare che la velocità massima possa raggiungere i 185 kmh promessi, anche se sopra i 170 la relativa mancanza di cavalli si fa pesantemente sentire. L'unica remora, comunque, ad un comportamento stradale eccezionale è il cambio a 4 marce. I rapporti sono molto ben scelti, ma sicuramente i giri sono da tirare tutti se si vuole che la Bagheera acceleri adeguatamente. Con tutto ciò, il km con partenza da fermo si riesce a compiere in meno di 34", che è un tempo molto buono.

Simpatica, a questo proposito, la estrema precisione del tachimetro in dotazione. Per lo meno, nella vettura da noi provata era esattissimo.



LINEA PININFARINA

da 40 anni
la tradizione del nuovo



reporter
HUNT

Prima di arrivare alle pagine della ultima e decisiva cronaca di questo incertissimo campionato del mondo '74, ritorniamo su tre tappe (decisive) d'estate, riviste nella dimensione di protagonisti comprimari: con i loro guai e ambizioni (mancate) spiegano il PERCHE' dell'altrui successo

Sarebbe stato difficile per LAUDA battere CLAY al NURBURGRING

1

LONDRA - Torniamo un poco indietro nel tempo, ma forse ai lettori piacerà ancora leggere (a stagione conclusa) con un poco d'interesse commenti su avvenimenti successi nel momento-chiave del mondiale. Per me sono ancora vivi, non fosse altro per le delusioni che mi hanno dato.

Alludo al GP DI GERMANIA e purtroppo devo ancora una volta dire « non portato a termine ». Era naturalmente la prima volta in cui andavo al « Ring » con una Formula 1 e anche se in maggio avevo coperto vari giri con il prototipo Gulf, alla 1000 Km, i primi per il Grande Premio non sono stati certamente spensierati. Quello del Nurburgring è un circuito veramente favoloso e senza dubbio la sua corsa è la più dura che esista per vetture e piloti, nell'attuale calendario dei Grandi Premi. Occorre un'intera gara perché il conduttore cominci a conoscerlo e a imparare i trucchi per mettere bene a punto la vettura. L'esperienza è dunque di grande importanza.

Le prove inconsuete

Tenendo presente la particolare natura della pista, le prove sono state piuttosto diverse dal consueto. Nella maggioranza delle competizioni le prove sono un esercizio tecnico per cercare di rosicchiare qualche centesimo di secondo grazie ad ogni nuovo regolaggio apportato alla vettura, mentre ci si gratta continuamente la testa per idearne di nuovi. Questo dipende dal fatto che quasi tutte le piste sono abbastanza facili perché il pilota sia in grado di assuefarsi, mentre il « Ring » è talmente lungo che un novellino come me può all'improvviso migliorare i suoi tempi anche di 5", sicché qualsiasi modifica è assai difficile da valutare. Perciò avevamo deciso di coprire il maggior numero possibile di giri sfruttando tutte le ri-

sorse tecniche per il fattore sicurezza, dato che la vettura si solleva dalla superficie quattro o cinque volte per giro e ancor più spesso tende a strisciare.

Durante le prove non è successo nulla di speciale, ma poi durante la sosta per prendere il tè i meccanici hanno scoperto un piccolo problema alla sospensione posteriore, tanto che la vettura è stata ritirata per tutto il giorno e ho fatto la seconda sessione con la macchina di riserva. L'indoma-



A Mosport, nelle prove, ad un certo punto Regazzoni è piombato in un tratto di pista appena inumidito dalla pioggia, ed è uscito di strada ma senza conseguenze, poiché c'erano le reti. Ecco Forghieri dare una mano

ni, proprio quando mi apprestavo a fare lo sforzo finale per l'ultima ora, improvvisamente è cominciata la pioggia che ha tolto ogni speranza di miglioramento a tutti, e siamo rimasti condannati alla settima fila, posizione peggiore di quelle a cui eravamo abituati.

Al via si è avuta di nuovo una situazione incresciosa e ancora una volta i migliori piloti del mondo hanno sottolineato le difficoltà implicite nel tenere sotto controllo una vettura a velocità fino a oltre 80 orari su

rettifilo. Se non altro, però, le collisioni si sono limitate a due sole vetture... ovviamente i protagonisti non sapevano dove trovarmi! Eliminati polvere e rottami io mi trovavo molto indietro, avendo dovuto frenare con violenza per evitare la baranda del via. Seguivo un gruppo formato da Beltoise, Merzario e Pryce e ben presto sono riuscito a superare Tom, ma Merzario si è dimostrato più difficile perché attaccava con foga Beltoise che ci ostacolava; benché ci

riuscissi ad andare più forte degli avversari, tre giri dopo ero tornato a 5". Poi, proprio mentre mi preparavo ad avvicinarmi abbastanza per annusare il tubo di scarico della vettura di Peterson, la leva del cambio mi si è spezzata in mano lasciandomi naturalmente privo della possibilità di cambiare marcia. Sono dunque tornato zoppicando ai boxes, ove mi hanno sostituito la leva, rispedendomi quindi in pista molto arretrato ma con spirito assai battagliero. Non è però durato molto, visto che poco più di un giro dopo il cambio è stato colpito da grave malattia interna tanto che abbiamo dovuto rinunciare. È stato particolarmente deludente perché il gruppo che stavo raggiungendo ha scatenato una lotta per la terza posizione, quando ha raggiunto Reuteman all'ultimo giro, e avrei dato non so che per farne parte.

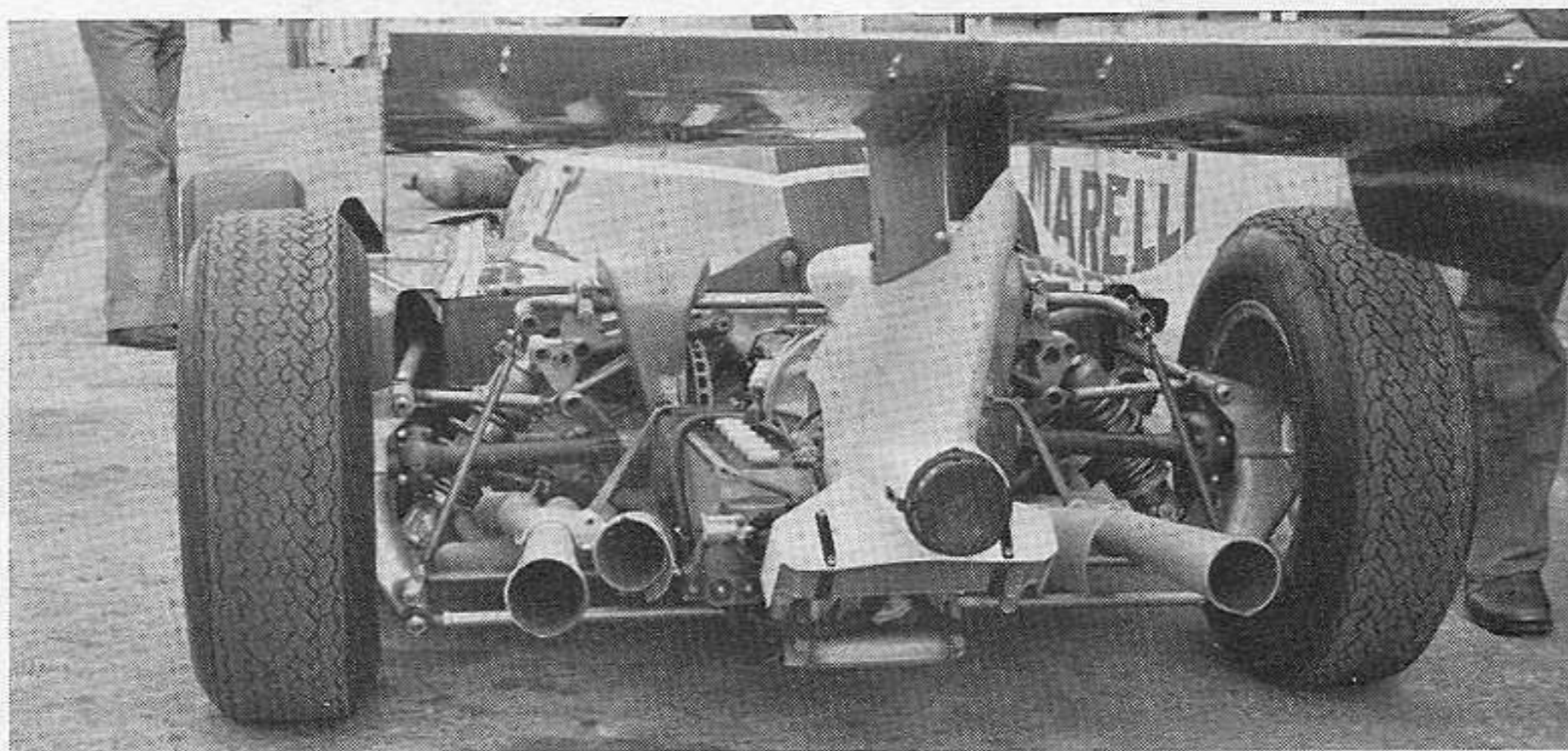
Un errore determinante

Parlando obiettivamente la gara è stata molto interessante. Le Ferrari dovevano vincere perché erano realmente in una classe a parte, sicché è stato piuttosto triste assistere al prematuro ritiro di Lauda. Quel povero Niki è stato veramente disgraziato in questa stagione; ha sempre pilotato in modo impeccabile e ogni volta i rari difetti delle Ferrari si sono palesati nella sua vettura e sempre durante la gara. Poi ha commesso un piccolo errore, credo proprio il primo dell'anno, con risultante grave danno alle sue possibilità di vincere il campionato, una penalizzazione sproporzionata all'errore. Mentre è da ritenere che Niki imprecasse contro se stesso, Regazzoni faceva la sua più bella corsa della stagione e penso che se Niki fosse stato in pista avrebbe dovuto lottare molto per batterlo.

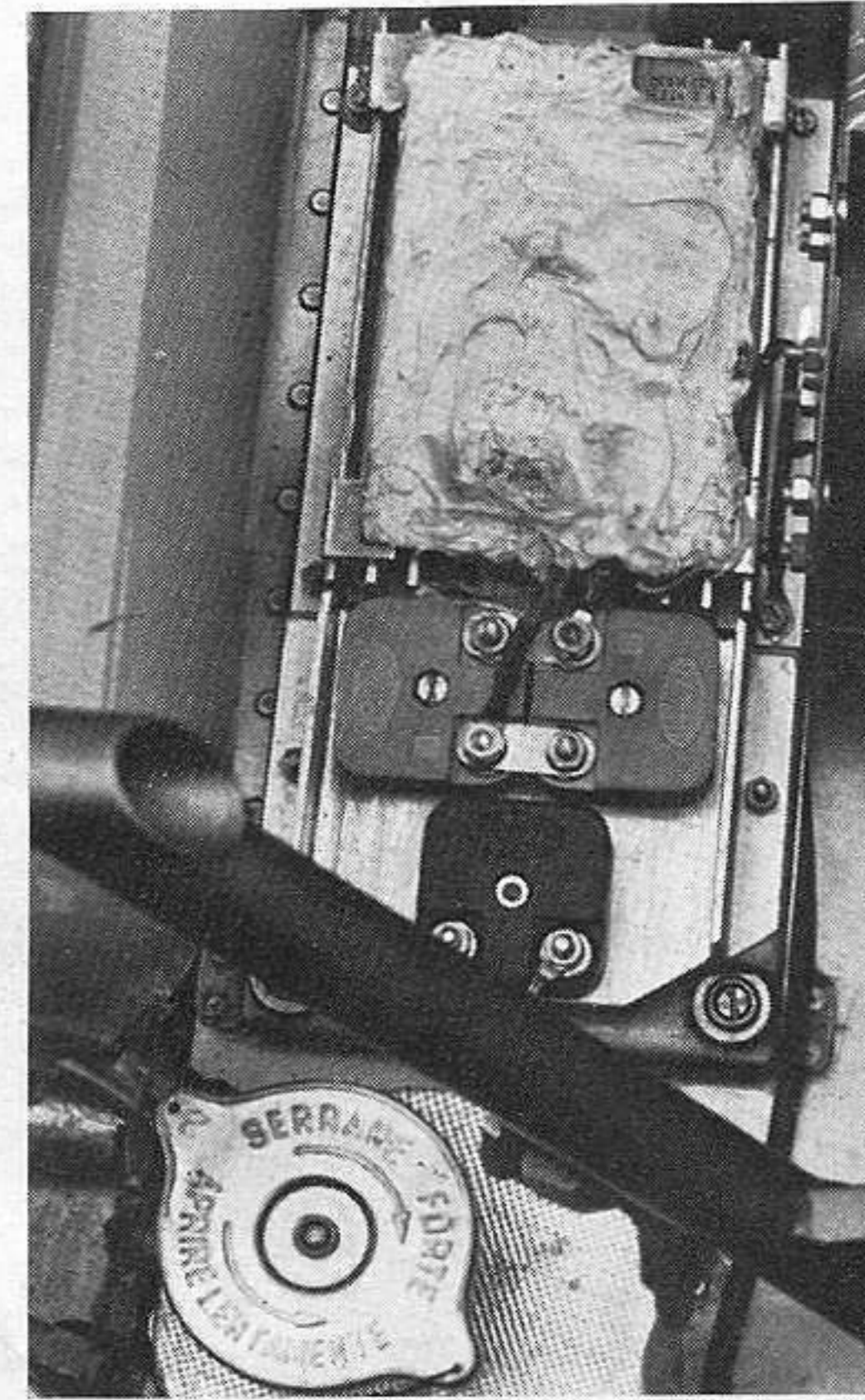
Intanto le prestazioni di Scheckter erano preoccupanti da vedere... per quelli che dovevano cercare di sconfiggerlo in futuro, intendo dire. Pure Jody era arrivato al « Ring » senza precedente esperienza in F. 1 su

fossimo staccati da Pryce, davanti a noi si apriva un varco. Al secondo giro Merzario « il muscoloso » ha superato Beltoise, mentre io ho dovuto aspettare per quasi un intero giro per cui a un certo punto mi sono ritrovato solo. Ormai, però, avevo acquistato una certa fiducia e ho cominciato a rendere la vita dura al gruppo che battagliava con me per la quarta posizione. All'inizio del quarto giro il distacco doveva essere di circa 20", ma con l'aiuto di una lieve pioggia, in mezzo alla quale pareva che

La ressa ai box non è solo un problema a Monza, ma anche a Mosport, come pure l'esistenza di fans Ferrari, attrezzati con bandiere



A sinistra in basso, drastica soluzione ai problemi di gomme della Ferrari: sono i cerchi per caricare le F. 1 sul van! Sotto, Dinoplex al pomodoro



quel circuito, anche se prima durante l'anno aveva fatto una gara con una Porsche per imparare a conoscere la pista, oltre a svolgere qualche prova di F. 1 prima della competizione; poco, tutto sommato, sicché è stato un risultato brillante per lui vincere la corsa di Formula Ford in maniera tanto convincente.

Dal punto di vista degli incidenti quella del «Ring» è stata una gara iellata, con Ganley e Hailwood che si sono entrambi fratturate le gambe. L'incidente di Mike è avvenuto in uno dei punti più difficili del circuito e anche uno dei più veloci.

Sincerità di giudizio

Passando ad altro, di recente un collega che collabora come me alla rivista «Motor» mi ha criticato per la mia valutazione di altri piloti nel «Libro Hesketh». Mi sembra strano, dato che mi pare di essere più qualificato, per valutare gli altri piloti, di quanto lo siano lui o qualsiasi altro giornalista, dal momento che io posso osservarli a una distanza di pochi metri in giro per tutto il circuito, anziché vederli sfrecciare per un attimo dal settore stampa, una volta per giro. Comunque, per essere giusto capisco il suo punto di vista nei riguardi dell'etica professionale e così via, ma ritenevo che si limitasse al mondo dello spettacolo. Il fatto è che, se si tratta del genere di materiale che la gente vuole leggere — e credo che sia così — allora mi pare ragionevole che lo faccia un pilota e dopo avere accettato di farlo non avrebbe avuto senso attenermi allo «stile mondo dello spettacolo», cercando di trovare dieci modi diversi per dire che ogni pilota era fantastico. In effetti ho riletto l'articolo varie volte, per assicurarmi di non essere stato ingiusto verso qualcuno e non c'era effettivamente modo di modificarlo. Se le critiche erano dure, si trattava soltanto della mia sincera opinione ed era questa che mi era stata chiesta.

2 SUPER STAR che vergogna!

Finalmente in AUSTRIA (mi rendo conto che sono storie ormai passate, ma rientrano nelle mie "cronache" personali dei vari grandi premi) ho avuto un poco di fortuna ed è stato un tale sollievo che né io, né (credo) gli altri componenti la squadra siamo mai stati così soddisfatti di un risultato, per non parlare del fatto che questa volta posso non scrivere "ritirato"!

Quello d'Austria era uno dei Grandi Premi nei quali speravamo che la nostra vettura sarebbe andata bene, per cui dopo il GP di Germania il team è andato a casa per svolgere una seria indagine sul problema della sicurezza che di recente ci aveva assillati; alla luce dei risultati si è riusciti a fare qualcosa, perché come al solito a Zeltweg il caldo era spaventoso e il calore è il peggior nemico che si conosca per la sicurezza delle vetture di F. 1. Per la prima volta la squadra poteva disporre di un secondo pilota e la chance è stata data a Ian Scheckter, fratello di Jody. Purtroppo ha perso tutta la prima giornata di prove perché all'inizio il suo motore si è subito rotto, poi gli è toccato imparare a conoscere un circuito per lui nuovo, oltre alla vettura. Il sabato non si è qualificato per un pelo.

Il venerdì la mia vettura ha funzionato senza guai e dopo tutti i regolaggi andava bene, sicché ho segnato il terzo miglior tempo. Quella sera siamo rincasati felici, ritenendo che avremmo trovato il tempo necessario per difendere, o migliorare, quella posizione. E invece l'indomani presto i nostri sforzi sono stati vani. Avevo fatto qualche giro di riscaldamento, controllando ogni particolare e decidendo che andava tutto bene, poi sono stato spedito in pista per fare le cose sul serio. Mentre uscivo dal sentiero dei boxes ho però sentito un tremendo fracasso provenire dalla scatola del cambio e non se n'è più parlato per tutto il giorno. Sono dovuto restare a sedere, vedendo che il mio tempo slittava regolarmente all'indietro di quattro posti sullo schieramento. In effetti il guasto al cambio non era grave, ma i meccanici hanno deciso di non fare una ri-

parazione affrettata per gli ultimi giri di prova, per non rischiare ulteriori problemi. In entrambi i giorni delle prove la temperatura era molto elevata e, quindi, i tempi più lenti di quanto avrebbero potuto essere.

Caldissimo anche nel giorno della gara, per cui mi sono limitato a coprire quattro giri "di controllo" prima di fare portare via la vettura. Meno fortunato il povero Ian, il cui motore ha cominciato a surriscaldare dopo un paio di giri tanto che si è dovuto sostituirlo, nell'evenienza che Scheckter gareggiasse. Per poco non l'ha fatto, ma gliel'ha impedito un regolamento non troppo chiaro: Laffite con la Iso ha avuto un problema e la vettura è stata portata via dallo schieramento, fatto che avrebbe dovuto consentire a Ian di prendere il suo posto come prima riserva, invece gli organizzatori hanno detto che, poiché la ISO era arrivata fino allo schieramento mobile, era già "agli ordini dello starter" sicché tecnicamente era partita o qualcosa del genere, e il povero Ian è rimasto di nuovo a piedi.

Della gara non racconterò niente in quanto ormai tutti sanno com'è andata, però voglio dire che molto merito del piazzamento da me ottenuto va ai meccanici e alla rapidità con cui mi hanno sostituito la ruota.

Prima del GP d'Austria ero stato negli Stati Uniti per partecipare a una delle manifestazioni "Super Stars" che avevo affrontato con una certa trepidazione, dopo averne sentito parlare da Jody Scheckter che vi aveva già partecipato; lui però era andato in Florida direttamente dopo il GP del Brasile e non aveva avuto modo di divertirsi, essendo arrivato stanco morto. Io, invece, sono potuto andare in America con calma e con un giorno per rilassarmi e provare.

La "Super Stars" è una manifestazione per sportivi di varie branche, i quali sono invitati a partecipare a discipline diverse da quelle per loro abituali. Insomma, si tratta un poco di una più "sublime" giornata sportiva di tipo scolastico e lo scopo consiste nel fornire uno spettacolo per la rete televisiva ABC che ha infatti ripreso l'avvenimento, teletrasmesso a un nutritissimo pubblico.

Tutti sono fermamente decisi a divertirsi, gli organizzatori, la gente della TV, il pubblico, e naturalmente, i concorrenti stessi. Del resto sarebbe difficile non divertirsi, tenendo conto della meravigliosa ospitalità degli americani. Con la presenza di quattro medaglie d'oro olimpiche non prevedo di fare una splendida figura, però non mi sono coperto di vergogna a praticare tutti quegli sports nel caldo clima della Florida è stato un ottimo addestramento per il GP d'Austria.

3 MONZA di moda le valvole

Se non è una cosa, è l'altra. Con il telaio 308 apparentemente a punto, e con il vantaggio di massicci studi sulla robustezza tradotti in fatti concreti, la crudele mano del destino (frase gigionese, ma non me ne viene in mente una migliore) ha creato un nuovo terreno e si è saldamente piantata nel bel mezzo dei nostri normalmente super-sicuri motori Ford. Problemi relativi al motore hanno influito negativamente sulle nostre prestazioni in prova a Monza, portando poi al ritiro della vettura dalla gara dopo soli due giri e mezzo.

Eravamo andati A MONZA con la certezza che avremmo fatto miglior figura dello scorso anno (avevamo resistito per circa dieci giri di prove). A prescindere da questo, non avevamo nessun preconcetto, ignorando quanto competitivi saremo stati però sapendo che il grosso sforzo sarebbe stato compiuto per portare a termine la gara. Ci sentiamo certi che, se fosse stato soltanto possibile, avremmo occupato un posto alto nella classifica.

Strano a dirsi, per me il circuito di Monza era quasi totalmente nuovo, dato che non vi avevo mai gareggiato prima, per cui come sempre in casi del genere abbiamo impiegato i tre giorni a migliorare regolarmente le prestazioni e non a compiere "gesta eroiche". Abbiamo quindi utilizzato la prima parte delle prove iniziali per prendere due piccioni con una fava, cioè mettere a punto i freni e svolgere altri modesti compiti mentre io davo un'occhiata alla pista. Quel giorno tutto è andato bene e alla conclusione avevo segnato 1'34"6, che mi dava più o meno il settimo miglior tempo, più lento di poco più di 1" dal più veloce Reutemann.

Eravamo fiduciosi che ci fosse un ragionevole margine per migliorare, nelle prove finali dell'indomani, ma proprio l'indomani mi sono sentito molto sconcertato, durante le prove. Il problema consisteva nel fatto che puntavamo semplicemente a

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 10

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

ottenere una buona posizione nello schieramento, dato che la vettura era già bene a punto per la corsa, pertanto ogni mia uscita rappresentava un totale sforzo per segnare un dato tempo, e invece non riuscivo a migliorarlo in modo sostanziale. Mi sforzavo sempre più ma i tempi restavano costanti, finché, finalmente, proprio verso la fine, tutto è diventato chiaro: usavamo un nuovo (per noi) motore 1974, prima appartenuto a un certo F. Williams, e mentre mi sistemavo per mettermi nella scia dietro una delle sue vetture, invece di superarla in rettilineo, ho finito per perdere almeno un centinaio di metri. Questo ci ha fatto riflettere: Frank era finalmente riuscito a "farla" a Bubbles?

Comunque tutto è ormai perdonato perché anche se normalmente i motori da corsa non "mollano", e i direttori di squadra diventano subito sospettosi dei piloti che lo asseriscono, quello in questione aveva cercato di funzionare come un due tempi, su uno dei suoi cilindri!

Si era spezzata la cima di una valvola, che era rimasta aperta, ed è stato un vero miracolo che il pezzo non sia caduto nel motore, fruttandoci un'altra costosa rottura. Comunque, dopo le prove (momento in cui riesaminiamo la situazione) non avevamo questa informazione e potevamo soltanto fronteggiare il seguente dilemma: sostituire o no un motore buono e noto, che sembrava avere «mollato» (fatto che stentavamo a credere dato che o si rompono o non si rompono) con l'unico di scorta, appena tornato dopo un grosso lavoro di ricostruzione, oltre a essere notoriamente mediocre. Dopo circa tre quarti d'ora di discussioni, l'abbiamo sostituito.

Il giorno della gara il motore si è comportato a dovere, durante il «riscaldamento» del mattino, e poiché i nostri tempi sul giro con serbatoi pieni erano risultati molto soddisfacenti, aspettavamo la competizione con piacere. Be', per quanto mi riguarda, si è trattato di una corsa senza storia. Sono partito alle spalle di Emerson e stavo proprio cominciando a cercare un modo per passare avanti, al secondo giro, quando in quello successivo il motore è andato a farsi benedire... che commento posso fare?

Mentre eravamo tutti in Italia, a casa il lavoro ferveva attorno alla nuova vettura che avremmo usato in Canada. In effetti si tratta soltanto di un modello «provvisorio» nel quale sono state incorporate le modifiche nate dalle lezioni che ci ha dato la stagione 1974 — cioè quelle che si possono applicare alla monoscocca esistente — questo per tenerci aggiornati il più possibile, finché tutte le idee potranno essere riunite, il che implica costruire una vettura completamente nuova che speriamo di far gareggiare in Sud Africa l'anno prossimo.

I mutamenti riguardano tutti l'aerodinamica e adesso il maggior cambiamento è rappresentato da un alettone, mentre il radiatore dell'acqua è stato spostato sui lati, «rubando» la vecchia posizione a



In questi ultimi tempi, la Brabham BT 44 ha dato molti pensieri agli altri teams: ecco Chapman ed uno del team McLaren osservarla penserosi

quelli dell'olio che sono stati posti dietro. Non pensiamo che questi cambiamenti abbiano reso la macchina molto più veloce, perché la complessiva efficienza aerodinamica non è molto cambiata.

Dopo la gara di Monza, com'è tradizione, il pubblico impazzisce..., invade il parco macchine e, per questo, molti componenti il nostro team hanno cercato rifugio nel furgone. Comunque, con noi c'era Alexander e la folla italiana ci teneva che uscisse per firmare autografi, cosa che ha fatto in mezzo agli spintoni. E' allora accorsa altra gente, al punto che eravamo stretti tra la folla che si pigiava contro il furgone. Proprio quello che volevamo, perché durante il week-end c'era stato un guasto elettrico e dato che eravamo «in porto» usavamo la rete normale anziché il generatore. Il guaio era che, appena si muoveva una certa leva, tutto l'esterno del furgone diventava elettrico e la folla pareva fungere da ottimo conduttore di elettricità! Questo è servito a fare sgombrare rapidamente il campo per cui, in fondo, la polizia potrebbe pensare alle barriere elettriche che esistono per le partite di calcio in certi paesi.

j. h.

Le corse fanno da valvola ai nazionalismi

ARGENTINA e BRASILE si fanno la guerra con REUTEMANN e FITTI

BUENOS AIRES - Nel momento nel quale «Carlito» Reutemann, nel G.P. d'Austria, viaggiava già sicuro verso una probante affermazione, da «punta a punta» come dicono gli argentini, l'euforia locale è esplosa incontenibile. Una radio che trasmetteva «quasi per caso» (come ha tenuto a precisare il radiocronista) quel Gran Premio, si è trovata ad avere immediata richiesta di trasmissione a catena per la capitale e per l'interno del paese. Il trionfo di Reutemann riaccendeva il sacro fuoco dell'entusiasmo e quel successo all'estero di un pilota argentino, accomunato al fatto che il tennista Vilas si trovava in quel momento in testa alla classifica del Grand Prix tennistico, ha rinfocolato un sopito desiderio: quello di poter in qualche modo eguagliare, se non umiliare, la vicina nazione del Brasile.

E questo desiderio sembrava potesse venire largamente appagato quando, a far da scorta d'onore al pimpante Carlos, sulla sua coda si trovavano Carlos Pace ed Emerson Fittipaldi. Però, nel trionfo, v'era una punta di malinconia dovuta al fatto che si sarebbe dovuto parlare dell'intero Sud-America e non soltanto dell'Argentina, malinconia poi fugata dalla scomparsa dei due brasiliani. Una parola sola, una sola lingua: quella di Reutemann, anche se in quel momento veniva facilmente dimenticato il fatto che negli ultimi tempi le sue performances venivano un poco messe in ridicolo anche da coloro che una volta avevano portato alle stelle il pur valoroso pilota.

Sembrava di essere tornati all'antico, quando tutte le radio trasmettevano, in facile cronaca «Fangio ha assunto la testa della corsa», magari dimenticando che erano rosse vetture italiane a permettergli tali exploits.

Una vittoria esaltante e utilitaristica nella continua diatriba Brasile-Argentina in fatto di vetture da corsa. Diceva qualche giorno fa un giornale argentino «che mentre gli argentini cercano disperatamente una vittoria salvatrice (ed è arrivata quella di Reutemann - n.d.r.) che giustifichi questa ansia di promuovere l'Argentina ai più alti vertici, i brasiliani hanno già superato pienamente questa ansia con una organizzazione... organizzata nei minimi particolari». Con Fittipaldi già Campione del Mondo e con Pace in netto progresso, i

brasiliani hanno stanziati forti somme per immettere dieci piloti nella F. 3 e nella F. Ford, piloti che si sono preoccupati di «vendere» bene l'immagine del paese «melhor do mundo» e padrone del caffè. Questo lavoro ha due sbocchi distinti: il primo, ottenere affermazioni nella storica F. 3 europea e gonfiare questi piccoli successi attraverso agenzie informative ben catechizzate, il secondo intervenire direttamente nelle gare di F. 1 con una monoposto finanziata dal governo e fabbricata nientemeno che da Wilson Fittipaldi, monoposto che dovrebbe debuttare fra breve tempo, forse addirittura al G.P. d'Argentina del prossimo gennaio 1975.

La presenza di detta macchina starebbe a significare un duro smacco per i padroni di casa che non sono riusciti neppure a mettere in pista la loro Berta nel mondiale costruttori, visto che la vettura non ha funzionato e che il governo ha snobbato, anche se non del tutto.

Escluso Reutemann, che ha ditte che lo foraggiano e al quale il governo argentino, per ordine del defunto Peron, ha passato 12 milioni di pesos, uno al mese per vivere decorosamente in Europa, pochi sono gli altri piloti in condizione di scendere nell'agone internazionale. Ugo Cadarella e Carlos Ruesch non hanno potuto far nulla essendo possessori di vetture vecchie e sorpassate; Nestor Gracia Veiga ha tentato di correre negli Stati Uniti per rientrare, poi, precipitosamente in patria; Carlo Jarque che tenta, troppo solo purtroppo, la strada intrapresa dall'uruguayano Passadore ed infine Gutierrez Nunez, un pilota sacrificato che per correre si ripara da sé i motori e dorme nel trailer di fianco alla vettura da corsa.

Ed è proprio per questo cumulo di ragioni che il radiocronista non ha avuto amare inflessioni nella voce al momento del ritiro di Pace e Fittipaldi, perché ciò lasciava campo libero a Reutemann. Ci mancava soltanto che i due brasiliani battessero il Carlos nazionale sul filo del traguardo perché la... frittata fosse completa. Un astio, insomma, che non si può più nascondere fra Argentina e Brasile, la seconda già lanciata e organizzata, la prima solo trionfante per una vittoria di Reutemann. Che nel mondo automobilistico è qualcosa, ma non tutto.

Augusto C. Bonzi

ASA

racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volanti. Magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali

DISTRIBUTORE **L'AUTOACCESSORIO** di MILANO

Ariston il casco

La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza abbinata ad una notevole leggerezza. Lo styling di cui è caratterizzata l'estetica è dovuto a un design che rispecchia le mutate ed attuali necessità di sicurezza e comfort. Questo casco ha superato le più severe prove da parte di appositi Istituti Tecnologici europei e d'oltre oceano. Contenuto in elegante borsa è in commercio nelle misure 56/57 - 58 - 59 - 60 e nei colori bleu, rosso, bianco, arancio, nero, giallo. Disponibile anche nella versione Jet.



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Soltanto la FERRARI non andrà in GIAPPONE

● Di questi tempi i regolamenti dei Grandi Premi sono interpretabili un po' come si vuole, a seconda della posizione che si ha nei riguardi dell'associazione dei costruttori di F. 1. Mi pare di ricordare che esistesse una regola secondo la quale prima che si potesse organizzare un Grande Premio su un circuito, occorreva organizzarvi prima una gara di F. 1 non di campionato. Tale regolamento è stato un poco «accomodato» da organizza-

tori giapponesi desiderosi di indire un Grande Premio in Giappone, alla fine del 1975. Hanno infatti deciso di fare svolgere una «gara dimostrativa» al Monte Fuji, il 23 novembre, invitando Tyrrell, McLaren, Ferrari, Brabham e Lotus a inviare ognuna una vettura. Sembra, tuttavia, che l'avv. Luca di Montezemolo, interpellato al proposito, abbia espresso molta perplessità sulla utilità di una simile trasferta.

5 piloti decidono il ritiro

● Per un pilota di Grand Prix decidere di rinunciare alle competizioni rappresenta soltanto mezza battaglia. Dopo deve studiare come farlo con grazia e con efficienza. Il fattore tempo è molto importante. Stewart mise in atto il suo abbandono in modo da manuale, aspettando con cura finché si fosse affievolito il fracasso suscitato dal suo terzo titolo e dando l'annuncio infatti in novembre. Quando Brabham decise di ritirarsi, nel 1970, l'annuncio fu dato a un'agenzia ma con severo divieto di divulgazione anticipata. Nacque però una certa confusione e la notizia venne data due o tre giorni prima dell'ultima corsa a Città del Messico. Se le voci rispondono a verità, molti piloti sono sul punto di abbandonare dopo il GP degli Stati Uniti, ma mi chiedo quanto tempo do-

vremo attendere, dopo la gara, per avere notizie definitive. Non vale la pena rischiare la pelle su una vettura da Grand Prix per dieci anni o più e poi annunciare il proprio ritiro quando tutti stanno cercando d'intervistare il nuovo campione del mondo. Si attende la sera dopo la competizione, per dare l'annuncio? Probabilmente no, perché a quel punto tutti sono rincasati, l'interesse della notizia è svanito e le pagine sportive parlano talmente del Grande Premio che la storia del ritiro dell'uno o dell'altro pilota perde valore. Si aspetta un mese, come fece Stewart? A quanto pare è questo il dilemma di fronte al quale si trovano Hulme, Graham Hill, Beltoise e forse anche Ickx e Chris Amon...

● Cameron Millar è una di quelle persone deliziosamente ricche che possono permettersi il lusso di comprare e godersi il tipo di automobile che piace a me. La sua passione sono le Maserati. Ne ha un capannone pieno, a casa sua, e fra le altre ci sono anche alcune grand prix (come pure tutti gli aggeggi delle officine e le parti di ricambio sparse qua e là a Modena) e una 8CTF, oggetto tutto sommato piuttosto raro. Tre, di queste tre litri furono costruite nel 1938, quale sfida alla potenza delle squadre tedesche Mercedes e Auto Union. A parte un breve sprazzo di gloria, quando Paul Pietsch condusse nel secondo giro del GP di Germania del 1939 con una 8CTF (terminò terzo dietro alla Mercedes di Caracciola e all'Auto Union di Muller), le vetture si dimostrarono poco competitive in Europa. Diverso in America. Wilbur Shaw vinse la 500 d'Indianapolis nel 1939 e nel 1940 con una 8CTF (telaio numero 303/1). La vettura di Millar (8CTF 303/1) è quella che pilotò Pietsch nel GP di Germania del 1939 e che si piazzò decima a Indianapolis nel 1940, pilotata dal francese René Lebègue. A parte la 8CTF vincente di Shaw, Lebègue e Dreyfus avevano iscritto le altre due alla 500 del 1940, ma mentre Dreyfus provava con la vettura di Lebègue ebbe un guasto irrimediabile. L'onore fu però salvato da Dreyfus, il quale diede a Lebègue il motore della propria vettura per la corsa, creando una di quelle complicazioni che nei recenti anni affliggono gli «storici».



stato pagato dalla Ford. No, non volevo fare qualche giro in pista con la sua nuova Capri II in fibra di vetro. Grazie, no. Insomma, come ci si prepara per girare a Goodwood con Brodie? Gli si chiede come se l'è cavata nella sua ultima gara? Non molto diplomatico. Ricorderete forse che Brodie e Dave Mathews si lasciarono andare a certe involontarie, e piuttosto dolorose, acrobazie con una Escort e con una Mini, a Silverstone l'anno scorso, e questa particolare Capri rappresenta il ritorno di Brodie alle competizioni. E così ci hanno mostrato il concetto, dall'aspetto sgradevole, basso e largo, di ciò che secondo Brodie sarà legale in fatto di «linea» turismo stando ai regolamenti se varranno per l'Europa. Pannelli in fibra di vetro, facilmente smontabili, riducono di un terzo il peso della Capri, il ponte posteriore Ford standard è stato buttato via e sostituito con un genuino e indipendente complesso da grand prix, nato sul tavolo da disegno di John Clark, il progettista della Iso-Marlboro di Frank Williams. Attualmente la vettura monta un tre litri

Ford a iniezione di 330 HP, V6, molto arretrato sul telaio, ma fra non molto il V6 dovrebbe essere sostituito dal tre litri DFV Ford-Cosworth.

Ho detto che avrei soltanto fatto colazione, per filare poi a casa con la mia MGB V8 presa in prestito, che mi aveva procurato sufficienti emozioni, andando a Goodwood, da bastarmi per tutta la giornata. A questo punto Jeremy Walton della Ford ha letto un elenco dei passeggeri che avrebbero accompagnato Brodie e il mio nome era in cima alla lista. La via di scampo era chiusa. Ho dunque accettato, tirando fuori il mio più cordiale ma spento sorriso. Quelli della TV hanno sempre la precedenza, infatti sono stati i primi a girare e il tecnico del suono è sceso dall'abitacolo con l'aria impietrita. Poi, il mio turno. Mi sono allacciato il casco Bell Star, incastrandomi quindi nel sedile e puntando il piede destro contro la paratia, come mi era stato detto di fare. Dopo ho infilato il braccio destro fra sedile e fiancata per evitare di cadere in grembo al pilota in un momento poco opportuno. A metà del

II MATRA per JARIER

● Dopo tutte le voci sul fatto che la Matra darebbe uno dei suoi motori V12 a una squadra di F. 1, pare proprio che uno di questi gruppi propulsori sia già destinato alle officine Shadow a Northampton. Presumibilmente l'intermediario è stato Jarier, avendo questo pilota gareggiato con la Matra sport in gare di lunga durata quest'anno, con molta verve e un notevole successo. Sembra che l'accordo riguardi un motore soltanto, per la vettura di Jarier, e questo probabilmente sta bene alla gente della Shadow. Per lo meno potrà usare la vettura Ford-Cosworth di Pryce per fare un paragone diretto (e quale polizza di assicurazione) con il V12.

primo giro lui ha fatto un misterioso segnale che, come ho saputo dopo significava che andavamo a cinque cilindri. Al termine del secondo giro andavamo a tre e ci siamo fermati. Sceso dall'abitacolo sono sparito, mentre i meccanici si tuffavano sull'impianto dell'iniezione. Si è poi saputo che la frizione ha mollato, dopo altre due «passeggiate».

Quello che mi fa più colpo, in questi giri in circuito con piloti da corsa, è che i propri concetti su una guida veloce devono essere ridimensionati in modo inverosimile. Avvicinandosi a una curva ove io avrei frenato o sarei forse passato in terza, Brodie innestava la quinta: ecco perché lui gareggia e io scrivo. Ed ecco perché è rimasto inattivo per un anno!

A me Brodie è simpatico. Ha stile. Nel parco macchine, a Goodwood, c'era una elegante Bentley serie T e ci chiedevamo tutti di chi fosse. Era di Brodie, il quale ha detto: «Avevo promesso a me stesso che avrei posseduto una Bentley prima di avere trent'anni ed eccola lì».

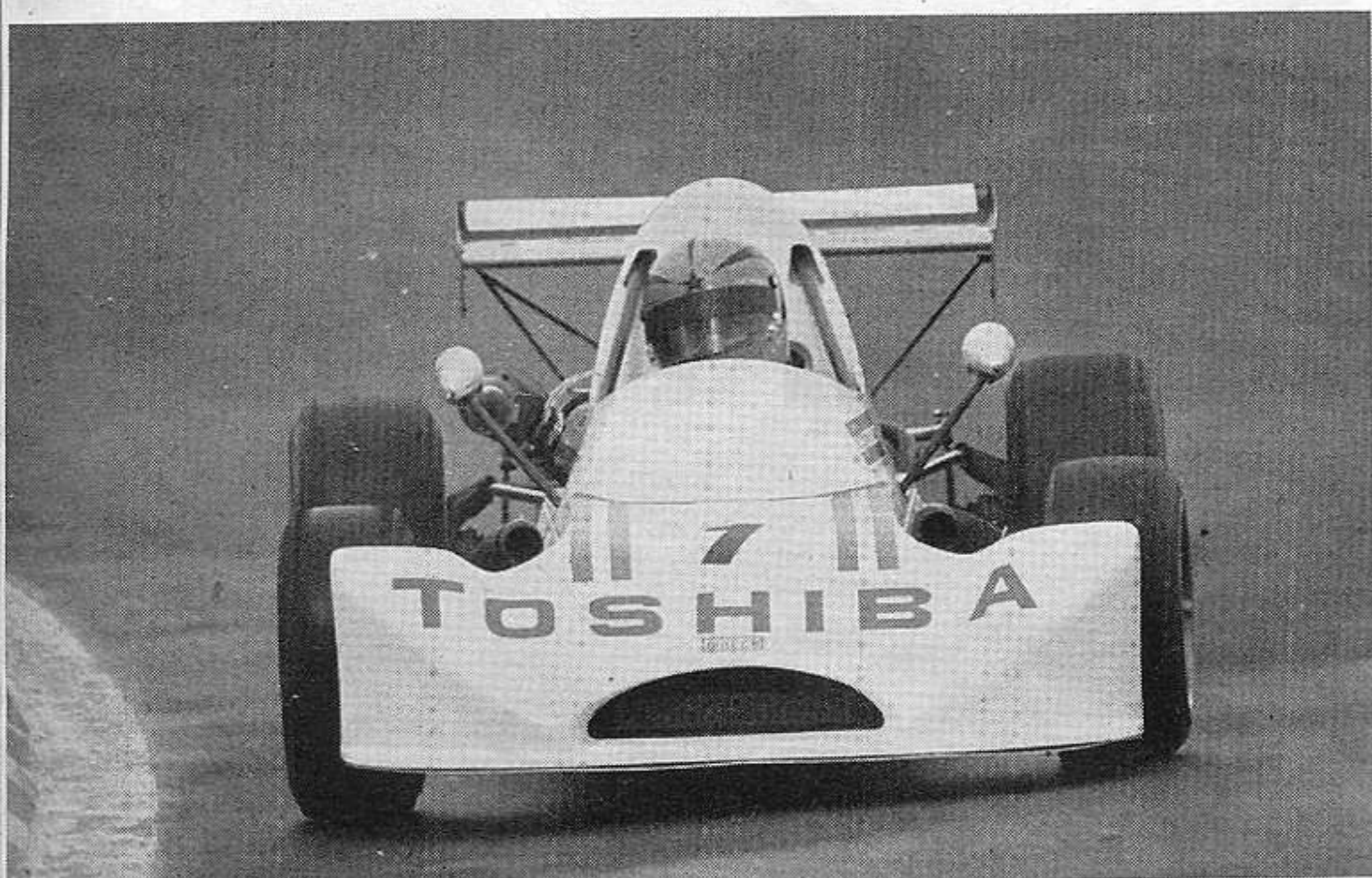
Eoin S. Young

Come ho piantato BRODIE...

Chiarivo in modo inequivocabile, a chiunque fosse anche lontanamente interessato, che ero andato a Goodwood soltanto per fare colazione con Dave Brodie, visto che il conto sarebbe

Col 5° posto al MUGELLO il «capellone di VAREDO» è campione d'ITALIA F.3 (FRANCIA ultimo vincitore)

COLOMBO imita... EMERSON!



Pur non vincendo, proprio come Fittipaldi, Alberto Colombo ha conquistato il campionato di Formula 3 al volante della sua March-Toyota-Novamotor

MUGELLO - « Non credevo di arrivare al momento della finale sentendo in modo tanto forte l'importanza della gara. Credevo di partire più sereno ».

Questo ci diceva Alberto Colombo poco prima di entrare in pista per disputare l'ultima gara del campionato italiano di F. 3 al Mugello, dove il capellone di Varedo giocava le carte determinanti per l'aggiudicazione del titolo.

In effetti Colombo in quel momento ricominciava a sentire un po' l'atmosfera della famosa disfida dello scorso anno con Carlo Giorgio, ma il suo asso nella manica doveva essere una certa mancanza di fiducia del suo diretto rivale Pesenti Rossi che doveva cercare di vincere e soprattutto tenere dietro il vice campione del '73. Un po' troppo per il bergamasco che imboccava una cattiva partenza ed in seguito restava invischiato facendo tirare un grosso respiro di sollievo al « tiratissimo » Colombo che a quel punto non doveva faticare più di tanto per aggiudicarsi un titolo inseguito fin dallo scorso anno e che, con minore sfortuna avrebbe potuto fare suo con almeno un paio di gare di anticipo.

A fine gara la gioia del 28enne studente di Medicina abbondantemente fuori corso era più che legittima ed a risvegliare ancora di più l'atmosfera ci pensavano i numerosi suoi « fans » arrivati fino dentro l'autodromo con un pullman cantando, mentre portavano in trionfo il loro beniamino Cinto da una coccarda tricolore che in quel momento lo faceva assomigliare a un sindaco: « Alberto, sei forte e vincerai ». Forse alludevano alla F. 2 che vedrà sicuramente il lombardo (con Trivellato?) nel '75.

A questo punto dobbiamo, sotto certi aspetti, scusarci con Giorgio Francia brillantissimo vincitore della gara mugellana ed autore veramente di una prova maiuscola, se a causa degli obblighi che ci impongono di commentare il campionato italiano, solo ora citiamo il suo autorevole ritorno nelle gare nostrane, dopo i trionfi del « Polifac ». Proprio a causa di queste



L'ultima gara di campionato l'ha vinta Giorgio Francia, qui premiato da Sandro Munari che era al Mugello per « lanciare » il suo nuovo lubrificante

gare che, secondo alcune voci maligne, lo avrebbero visto tranquillo protagonista solo per mancanza di avversari validi, Francia decideva di partire immediatamente all'attacco e soprattutto di convincere con un « a solo » che avrebbe chiuso la bocca a tutti. Ci è riuscito in pieno e questo fa onore al suo carattere che lo vuole taciturno e che gli fa preferire molto più i fatti delle parole.

Ancora dobbiamo citare Pavesi, miglior tempo in prova (1'57"73) e sempre in evidenza con la sua Brabham BT 41, che ha trovato un terreno di gara molto adatto soprattutto nei curvoni a raggio costante. In primo piano anche Ghinzani autore di una gara incisiva sempre al terzo posto, mentre la quarta piazza era sempre occupata da un Cinotti (autore anche del giro più veloce), deciso a sfruttare le sue poche chances nella rincorsa del titolo. Iniziata alle 17 esatte, la gara si è disputata in una unica manche della durata di 30 minuti, soluzione che, a memoria nostra non ha precedenti nella F. 3 nostrana.

Schizza subito via Francia (March-Toyota) trascinandosi alle spalle Pavesi (Brabham BT 41), Ghinzani (March Ford) e Cinotti (March Ford): i 4 si dimostreranno immediatamente i più forti della giornata e viaggeranno sempre a circa 50 metri l'uno dall'altro distanziando progressivamente gli inseguitori. Fino a metà gara era solido quinto e vicinissimo ai battistrada Zampatti, (March Ford), ma in seguito il piccolo lombardo usciva nella « S » di Luco. Anche per Cerulli (con l'acceleratore della sua March bloccato al secondo giro nella discesa Savelli con conseguente testa coda) la gara doveva ben presto terminare mentre Colombo che restava attardato proprio per il fuori programma di Cerulli, si riprendeva e verso la fine sovranzava Spreafico (G.R.D.-Ford) e Pescia (March Toyota) un po' in ombra con una macchina assemblata in tutta fretta.

Daniele Buzzonetti

GARA DI F. 3 - Ultima prova del campionato italiano - Mugello, 6 ottobre 1974.

LA CLASSIFICA

1. Giorgio Francia (March 743 Novamotor) 31'46"5, media kmh 156,464; 2. Pavesi (Brabham BT41 Nova) 31'49"; 3. Cinotti (March 743 Nova) 31'50"8; 4. Ghinzani (March 743 Nova) 31'51"; 5. Colombo (March 743 Nova) 32'22"1; 6. Spreafico (GRD 372 Nova) 32'24" e 7; 7. Pescia (March 743 Nova) 32'25"4; 8. Zampatti (March 743 Nova) 32'26"7; 9. Manzoni (Brabham BT41) 32'25"9; 10. Rosei (March 743 Lancia) 32'49"5; 11. Tenani (March 743 Nova) 32'58"2; 12. Bodini (Tecno Nova) 32'58"6; 13. Ancherani (Brabham BT41 Nova) 33'11"5; 14. Maggi (Brabham BT41) 33'23"8; 15. Daccò (Brabham BT41 Nova) 33'39"7; 16. Bertaccini (Brabham BT35) 33'46"8; 17. Franzoso (March 743) 33'47"; 18. Fadini (Mazzilli) a 1 giro; 19. Beccaro (Branca) a 1 giro. Giro più veloce: Cinotti 1'57"4, media kmh 160,834.

Adesso in F.2 a ROMA?

• Le gare del Polifac hanno reso una buona notorietà a Giorgio Francia che ora è piuttosto noto all'estero. Prossimamente sarà di scena a Brands Hatch ed a Thuxton dove è stato invitato a disputare due gare di F. 3 il 12 e 13 ottobre.

• Anche Colombo vorrebbe essere della partita a Varelungo con la F. 2. Potrebbe disporre della March di Vittorio Brambilla ma quest'ultimo ha venduto il motore a Pesenti Rossi. Finora la ricerca di un propulsore è risultata vana.

• Inevitabili al Mugello grossi ritardi sugli orari ufficiali di partenza per permettere agli addetti di sistemare le reti ai lati della pista abbattute da chi aveva osato troppo. Veramente drastica comunque la proposta del dottor Pampaloni, se-

condo il quale per ovviare all'inconveniente era sufficiente squalificare immediatamente i rei di tanto scempio!

Incidente stradale al nostro PICCININI

Con l'angoscia nel cuore abbiamo fatto il giornale questa sera. Il nostro amico e collaboratore GIAN-CARLO PICCININI di Attualfoto, è stato vittima di un incidente stradale uscendo dallo stadio Comunale di Bologna, incidente che purtroppo ha procurato a Piccinini fratture alla testa e alla gamba che si ferì al Jarama quando fu investito dalla ISO di Merzario. Mentre andiamo in macchina è ricoverato all'ospedale Pizzardi di Bologna in osservazione. Gli inviamo a nome anche di tutti gli sportivi auto, i più fervidi auguri.

Classifica finale Campionato Italiano di F. 3

Colombo	4	4	3	1	9	—	9	2	29
Pesenti Rossi	1	9	—	9	1	6	—	—	26
Cinotti	9	1	—	4	2	—	6	4	25
Pavesi	3	3	9	—	—	2	3	6	24
Francia	6	—	4	—	—	—	—	9	19
Mantova	—	6	2	—	6	—	4	—	18
Francisci	—	—	—	—	—	—	9	—	9
Cerulli	—	—	6	3	—	—	—	—	9
Spreafico	—	—	1	—	4	3	—	1	9
Zorzi	2	2	—	—	3	—	1	—	8
Ghinzani	—	—	—	—	—	4	—	3	7
Rosei	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Manzoni	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Zampatti	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Terzi	—	—	—	—	—	1	—	—	1

GARA DI F. ITALIA - Valevole per il Trofeo - Mugello - 6 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Giulio Regosa 11'13"3, media 140,219 kmh; 2. Sottanelli 11'13"6; 3. Farneti 11'14"1; 4. Brancatelli 11'14"3; 5. Pizzi 11'16"4; 6. Serena 11'33"4; 7. Lodola 11'40"1; 8. Fossi 11'56"6; 9. Albertin 12'11"1; 10. Ciulli 12'18"3; 11. Alvise 12'48"5; 12. « Emiliano » a 2 giri. Giro più veloce: il 4. di Regosa e Sottanelli in 2'12"2, media 142,829 kmh.

2. batteria: 1. Livio Ponzone 11'12"8, media 140,323 kmh; 2. Coloni 11'13"1; 3. Leoni 11'14"3; 4. Pedersoli 11'14"4; 5. Bellini 11'27"5; 6. Abate 11'28"6; 7. Grimaldi 11'30"5; 8. Nava 11'53"1; 9. Lelli 11'53"3; 10. Gianni 12'06"1; 11. Peruzzi 12'30"1; 12. « Lucio » 12'47"2; 13. « Carlo Alberto » a 4 giri; 14. Riva a 4 giri. Giro più veloce: il 5. di Coloni in 2'11"7, media 143,371 kmh.

FINALE

1. G. Franco Brancatelli 22'00"8, media 142

e 958 kmh; 2. Farneti 22'00"9; 3. Ponzone 22'02"2; 4. Sottanelli 22'03"5; 5. Pedersoli 22'12"4; 6. Pizzi 22'25"4; 7. Coloni 22'33"4; 8. Abate 22'33"6; 9. Serena 22'49"4; 10. Bellini 22'49"4; 11. Grimaldi 23'08"2; 12. Lelli 23'34"2; 13. Albertin 23'34"3; 14. Lodola 23'58"1; 15. Ciulli 24'05"7; 16. Peruzzi 24'11"5; 17. Gianni 24'31"2. Giro più veloce: Farneti in 2'09"6, media 145,694 kmh.

LA CLASSIFICA DEL TROFEO DI F. ITALIA (dopo la prova del Mugello)

Brancatelli 37, Farneti e Leoni 36, Regosa 30, Sottanelli 24, Pedersoli 22, Ponzone 16, Cesarini 15, Giacomelli 13, Grimaldi 11, Buratti e Bossoni 10, Campominosi, De Stefano, Pizzi e Coloni 8, Gunnella 7, Peruzzi 6, Abate e Ciccozzi 5, Branca e Piccolomini 4, Riccitelli, Mitia e « Il Liscio » 3, Lombardi e Schwartz 2, Sanguolo, Stefanoni, Magnani, Serena, « Carlo Alberto », Riva, Mastrodonato, Rossini e Beluardo 1.

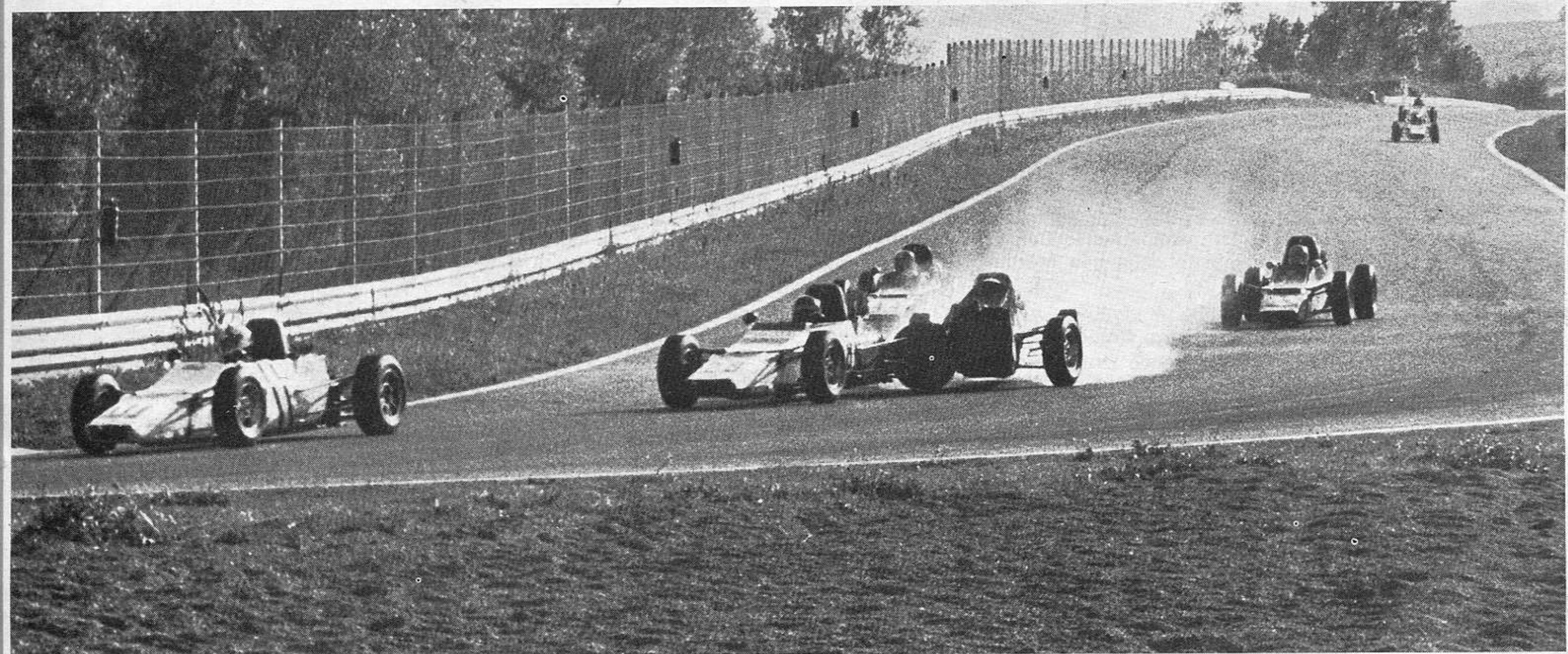
Mondiale Marche al MUGELLO (ma in marzo!)

FIRENZE - Il secondo anno di attività dell'autodromo internazionale del Mugello, realizzato dall'AC Firenze a Scarperia, inizierà con una prova del campionato mondiale marche, fissata per il 23 marzo 1975. La comunicazione ufficiale verrà dopo la riunione in sede CSI, prevista a Parigi l'8 ottobre. L'effettuazione di prove valide per i campionati europei come la F.2 e l'Euromarche 2000 e l'organizzazione della prova del mondiale marche '75 consacra il nuovo impianto tra i grandi autodromi di tutto il mondo. In partico-

lare, l'aver visto assegnata questa importante gara, che « aprirà » il campionato mondiale marche '75, è una conferma delle caratteristiche di spettacolarità e di sicurezza che la pista toscana è in grado di offrire. (Anche se — climaticamente — la data non è la migliore per questa zona).

Certo è un grosso impegno per l'AC Firenze, dato che l'autodromo manca ancora di importanti strutture sia per quanto riguarda il pubblico, sia di altri servizi. Ci sono davanti poco più di sei mesi e pensiamo che già fin d'ora sarà bene cominciare a risolvere i problemi per ospitare una manifestazione così impegnativa che vedrà sulla pista toscana correre sicuramente la Matra, campione 1974, e l'Alpine Renault che proprio in questi giorni annuncerà la decisione di correre contro la consorella con le berlinette due litri, dotate di compressore.

I romagnoli tremano in F. ITALIA

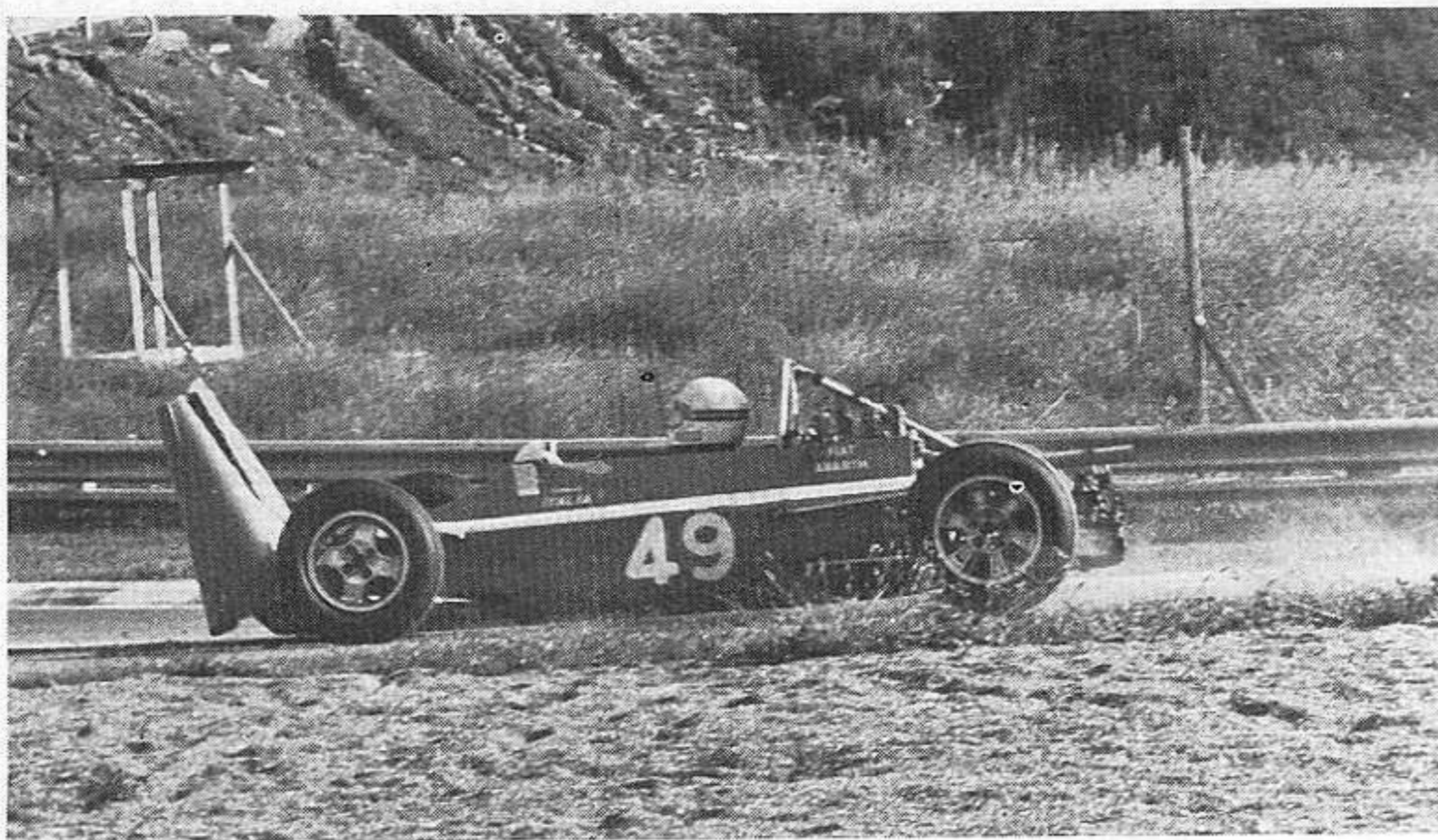


Nella parte alta del circuito, la Formula Italia di « Carlo Alberto » tampona la vettura di Gianni Abate. Sotto, « Carlo Alberto » senza il muso

MUGELLO - Terzultima stagionale della F. Italia con i capofila Leoni e Farneti piuttosto preoccupati per il momento magico di Regosa e Brancatelli. Al Mugello poi la sfortuna si è accanita durante le prove con i due romagnoli che hanno potuto provare poco per dissaldamento della centina posteriore del telaio, Farneti, mentre Leoni con l'acceleratore bloccato usciva rovinosamente alla « Casanova » causando grossi danni alla macchina che durante la notte era « miracolata » dai meccanici.

Regosa in volata

Piuttosto movimentata la prima batteria che vedeva al palo Brancatelli; miglior tempo in assoluto. La pista piuttosto veloce comunque difficilmente permette, nel caso dei piloti di punta che sfruttano sapientemente le scie, di staccarsi di prepotenza ed infatti, dopo un giro, Brancatelli, Sottanelli, Farneti e Regosa si presentano pressoché appaiati sul traguardo. Al secondo dei cinque giri in programma era Brancatelli a guidare la « danza » ma subito dopo Farneti riusciva ad occupare la prima piazza nel tratto misto. Alla Bucine era ancora il ravennate al primo posto ma sul rettilineo di arrivo era superato da Brancatelli e Regosa che si aprivano a ventaglio. Era proprio Regosa che riusciva a prendere un vantaggio di



qualche metro che conservava fino all'arrivo mentre per il secondo posto si facevano sotto Sottanelli e Farneti.

Ponzone sulla rivelazione

Molto nervosa la SECONDA BATTERIA che vedeva una schermaglia continua tra Pedersoli, Leoni (con la macchina che risente della mancanza di messa a punto soprattutto in frenata), Ponzone e Colo-

ni. A metà gara sembrava che il duo Pedersoli-Leoni si fosse ormai staccato ma uno scambio di posizioni piuttosto movimentato nel tratto misto portava alla ribalta il sempre più redditizio Ponzone che vinceva d'un soffio su Coloni, rivelazione delle ultime gare.

Evidentemente è un destino che la F. Italia debba correre al buio. Questa volta la FINALE è partita alle 17,42 e soltanto la giornata con tempo ottimo ha la-

sciato negli ultimi giri uno spiraglio di luce. Questa volta però i piloti non sono certo andati in fila ma si sono dati battaglia accessissima per tutti i dieci giri. Evidentemente si comincia a sentire il peso della stretta finale e d'altronde, con due sole gare da disputare a Magione, la classifica parla chiaro: Brancatelli 37 (e con la gara pari da recuperare), Leoni e Farneti 36 e Regosa 30. Non occorrono certo commenti.

Brancatelli vittoria-bis

Al primo giro dunque passano in testa sempre i più positivi Ponzone e Coloni seguiti da Sottanelli, Regosa, Farneti e Brancatelli. Poco dopo però Regosa se ne andava guadagnando un buon margine che sembrava poter conservare tranquillamente mentre Leoni era già fuori causa (toccato da Farneti, dice), nella « S » in fondo al rettilineo. Dietro Regosa viaggiavano Sottanelli, Brancatelli e Ponzone, ma quest'ultimo nel finale doveva cedere la piazza a Farneti. A quel punto però c'era un grosso capovolgimento con Regosa che doveva abbandonare al tornante prima del rettilineo d'arrivo, Brancatelli sicuro al primo posto e Farneti che guadagnava ancora posizioni e sei punti nella classifica del campionato.

d. b.



5 CASE nel taccuino-nero delle Scuderie

● In un suo comunicato la FISA ha ringraziato per il «tangibile contributo» Alfa Romeo, Autobianchi, Fiat, General Motors e Leyland Innocenti, mentre critica altre Case (Simca, Lancia, Renault, Porsche e De Tomaso), che «non hanno, discutibilmente, dato il loro appoggio pur avendo programmi e tradizioni sportive».

Comunque la FISA si augura che anche queste Case diano il loro contributo per lo Challenge 1975, proprio perché la competizione è riservata ai gruppi uno e tre che sono, e domani più che mai, le categorie più abbordabili da chi vuol fare dell'agonismo sportivo. Ciò può avere indubbiamente positivi riflessi anche sul piano commerciale.

● Per il veneziano Accorsi la finale FISA non è nemmeno cominciata: mentre si recava all'autodromo il pilota della San Marco ha fatto un testacoda in prossimità di un ponte, danneggiando gravemente la sua 850. Nessuna ferita per lui.

Sopra, l'Autobianchi-Abarth di Sidoli a ruote all'aria, dopo aver abbattuto un poco di reti. Sotto, volata all'ultimo centimetro fra Gonzi e Cattini



Si è ripetuto nell'autodromo toscano il caso di Vallelunga

FISA a metà (per il buio)

MUGELLO - Quella che doveva essere la grande festa dei piloti dilettanti riuniti sul Mugello per la finale del Challenge FISA 1974 e l'assegnazione del Trofeo Eugenio Dragoni, è invece terminata nel caos in seguito ai ritardi accumulati durante lo svolgimento delle gare, ritardi che hanno fatto concludere con la corsa della Formula Italia per scarsissima visibilità.

Gli organizzatori, quindi, hanno giustamente comunicato per altoparlante che non venivano messi alla partenza, causa appunto la scarsa visibilità, i rimanenti gruppi e cioè: gruppo 1 classi 1600, 2000 ed oltre 2000; gruppo 3 classi 2000 ed oltre 2000. In totale una trentina di partenti che erano già stati raggruppati, proprio in previsione dei ritardi. Questi sono dovuti soprattutto al tempo necessario per tendere le reti di protezione dopo gli urti, che fra sabato e domenica sono stati numerosi. D'altra parte non sono ammissibili discorsi, come qualcuno ha fatto, tipo quello di addossare la colpa ai piloti perché finiscono nelle reti. Il problema è quello di trovare un sistema più veloce per rimettere in posizione le reti, ma bisogna essere anche più realisti.

Doveva essere una giornata nazionale dedicata allo Challenge FISA: perché infarcire la gara, lasciamo la Formula 3 e la sua validità definitiva per il titolo, con la Formula Italia? In fin dei conti è mancato proprio il tempo perso, oltre le due ore e mezzo di ritardo che aveva il programma già alle 13,30, nelle due batterie e nella finale Italia.

La decisione ha provocato risentimenti fra i piloti, ma con due versioni: prima della decisione molti avevano fatto rimostranze affinché la gara non proseguisse, dopo la decisione quasi tutti l'hanno contestata. Purtroppo, per motivi organizzativi, non è stato possibile tra-

sferire al lunedì mattina la gara rimasta fuori. Per molti piloti ciò significa aver vanificato le spese per questa finale e andare incontro ad altre quando la finale verrà recuperata. Ma è quasi impossibile sul Mugello per via dei costi e quindi si deve cercare una data e un autodromo. Si parlava del 4 o dell'11 ottobre e di Magione, anche se non gradito ai piloti delle maggiori cilindrature. La FISA domenica sera era impossibilitata a decidere anche per motivi economici, oltre che organizzativi. Forse anche a Vallelunga: resta però il fatto, unico, di una finale su due circuiti diversi.

Lo Challenge 74 ha visto quindi solo una parte dei vincitori e la pratica impossibilità di assegnare il Trofeo Eugenio Dragoni destinato al pilota che avesse fatto segnare il miglior tempo sui venti giri. Se erano quindici avrebbero corso tutti, pari a quasi 105 chilometri, troppi, specie per il gruppo 1.

Sul Mugello si sono aggiudicati lo Challenge e i relativi premi: Luigi Carletto (Jolly Club) su Fiat 850; Gianfranco Gonzi (Piloti senesi) su Abarth A 112 nella 1000; Riccardo Colaprete (Torino corse) su Fiat 128 coupé; Mirko Chimenti (Benelli corse) Simca R. 2 gruppo tre; classe 1300 Giuseppe Saporito (Lancia HF) del Jolly Club; classe 1600 Francesco Campaci (Patavium) su Alpine Renault.

Per gli altri la finale è «rimandata a data da destinarsi» almeno così si dice in queste amareggianti situazioni, che hanno veramente sciupato una gara valida sotto tutti gli aspetti e che, con i tempi che corrono, potrebbe avere positivi sviluppi dato che i gruppi 2 e 4 sono ormai accessibili a pochissimi e che chi vuole correre senza poter spendere un patrimonio può farlo con i gruppi 1 e 3. Almeno in teoria.

Marco Grandini

FINALE «CHALLENGE FISA 1974» - Gara di velocità in circuito per vetture gruppi 1 e 3 - Autodromo del Mugello, 6 ottobre 1974.

- LE CLASSIFICHE**
- GRUPPO 1**
- Classe 850:** 1. Luigi Carletto 1.00'02"3, media 104,893 kmh; 2. Peroni 1.00'10"9; 3. «Cloubar» 1.00'54"4; 4. Ghini 1.01'01"6; 5. Bonechi 1.01'06"8; 6. Bonaini 1.01'07"7; 7. Tortolini 1.01'32"6; 8. «Il Siciliano» 1.01'50"9; 9. Giannini 1.03'03"3; 10. Predonzan a 1 giro; 11. Bettanello a 1 giro; 12. Ragazzi a 2 giri; 13. Taccola a 3 giri; 14. Spiller a 14 giri. (Tutti su Fiat 850 S).
- Giro più veloce:** il 20. di Bonechi in 2'56"3, media 107,101 kmh.
- Classe 1000:** 1. G. Franco Gonzi 56'46"3, media 110,805 kmh; 2. Cattini 56'46"4; 3. Campanella 56'51"1; 4. Veschetti 57'20"3; 5. Lodolini S. 57'21"1; 6. Compagnoni 57'21"3; 7. Lodolini G. 57'21"7; 8. «Piromax» 57'42"4; 9. «Bazooka» 58'25"7; 10. «Sandro» 58'49"7; 11. Giorgi 59'10"9; 12. Agosta a 1 giro; 13. Danesi a 1 giro; 14. Mammi a 1 giro; 15. Guidetti a 2 giri; 16. Antonelli a 6 giri; 17. Sidoli a 14 giri; 18. Riganti a 16 giri.
- Giro più veloce:** il 6. di Cattini in 2'48"2, media 112,259 kmh.
- Classe 1150:** 1. Riccardo Colaprete 56'19"5, media 111,744 kmh; 2. Betti 56'20"1; 3. Vanini 56'25"3; 4. Grassetto 57'11"9; 5. Giorgi 57'14"1; 6. «Baldo» 57'29"7; 7. Mertoli 57'30"3; 8. Silla 57'38"2; 9. Voltolina 57'51"1; 10. Paris 57'51"3; 11. Picco 58'11"2; 12. Fiore a 1 giro; 13. De Palma a 1 giro; 14. Treggiani a 2 giri; 15. Bertolotti a 2 giri; 16. Bortolani a 8 giri; 17. Simeone a 11 giri; 18. Bottazzi a 15 giri. (Tutti su Fiat 128 C).
- Giro più veloce:** il 17. di Triggiani in 2'45"3, media 114,228 kmh.
- Classe 1300:** 1. Mirko Chimenti (Simca R.2) 54'34", media 115,345 kmh; 2. Angeler (Simca R.2) 54'39"5; 3. «Camaleone» (Simca R.2) 54'41"1; 4. Fiorini (Simca R.2) 55'03"1; 5. Riccitelli (Simca R.2) 55'18"8; 6. Rabitti (Simca R.2) 55'30"6; 7. Torelli (Simca R.2) 55'40"8; 8. Chianucci (Simca R.2) 56'04"9; 9. Rossi (Simca R.2) 56'09"4; 10. Vintaloro (Fiat 128C) 56'11"6; 11. Menichetti (Simca R.2) 56'25"1; 12. Marino (Simca R.2) 56'34"3; 13. Benedetti (Simca R.2) 56'42"1; 15. Ranzato (Fiat 128C) a 1 giro; 16. Virzi (Simca R.2) a 2 giri; 17. Schermi (Simca R.2) a 2 giri; 18. Bocconi (Simca R.2) a 3 giri.
- Giro più veloce:** il 5. di Chimenti in 2'41"9, media 116,627 kmh.
- GRUPPO 3**
- Classe 1300:** 1. Giuseppe Saporito (Lancia HF) 52'39"1, media 113,563 kmh; 2. Salamina (Lancia) 52'55"9; 3. Guerisoli (Lancia) 52'56"4; 4. Canocchi (Matra-Simca) 53'32"7; 5. Corti (Lancia HF) 53'44"1; 6. Flocchini (Matra-Simca) 51'44"5; 7. Cosdiono (Lancia) 52'18"7; 8. Fanelli (Lancia) 52'22"5; 9. Facco (Fiat X-1/9) 52'45"8; 10. Chianucci (Lancia HF) a 5 giri; 11. Frisiani (Lancia HF) 31'06"4, a 8 giri; 12. Peroni (Lancia HF) 24'10"2, a 16 giri; 13. Cianfoni (Lancia HF) 6'08"9, a 17 giri.
- Giro più veloce:** il 19. di Saporito in 2'43"6, media 115,415 kmh.
- Classe 1600:** 1. Francesco Campaci 51'16"8, media 122,737 kmh; 2. Nardelli 52'44"7; 3. Baso 52'52"5; 4. Salvatori 52'02"2; 5. Bergamaschi 52'25"9; 6. Fioravanti 52'46"5; 7. Valdina 53'17"9; 8. Cipriani 53'36"6; 9. D'Emilio a 2 giri; 10. Testi a 8 giri. (Tutti su Alpine Renault).
- Giro più veloce:** il 7. di Campaci in 2'31"4, media 124,715 kmh.

Le 5 cronache

GR. 1 CLASSE 850

Ammucchiata al primo giro

L'intenso programma della finale Challenge FISA inizia con quaranta minuti di ritardo in seguito ai lavori per la sistemazione delle reti di protezione abbattute in molti punti durante le prove.

Diciassette i piloti nella 850 con miglior tempo di Bonechi (Piloti Senesi). Subito dopo il via un'ammucchiata alla curva Luco decide in pratica la gara, che si svolge su venti giri per 104,880 chilometri: proprio Bonechi si gira e mentre gli altri, (in testa era già Peroni seguito da Carletto), riescono ad evitarlo, un tamponamento coinvolge Ragazzi, Lucenti e Papanti; questi due abbandonano per i notevoli danni.

Al primo passaggio Peroni conduce su Carletto, ma esce di pista Ragazzi che poi riprende e concluderà. Nel corso del terzo giro Carletto supera Peroni, mentre Bonechi è ormai fuori della lotta in seguito al testa-coda.

m. g.

Concluso con una non esaltante 4 ORE il campionato continentale dei « mostri »

JARAMA - La Ford ha conquistato il campionato europeo turismo quando la sua solitaria Capri ha facilmente vinto nella 4 Ore di Jarama, pilotata da Hezemans-Ludwig-Heyer. E' diventata una doppietta quando la Escort di Mohr è arrivata seconda a un giro, avendo risuperato la BMW di Peltier-Lafosse. Questo pone Heyer al comando del campionato piloti.

Classifica Europeo Turismo

PILOTI - 1. Heyer punti 70; 2. Peltier 68; 3. Lafosse 52; 4. Mohr 45; 5. Finotto 34.

MARCHE - 1. divisione: Ford p. 100; BMW 65; Alfa Romeo 26; Toyota 10. 2 divisione: BMW 87; Ford 80.

4 ORE DEL JARAMA, valida per il campionato europeo Turismo - 6 ottobre 1974.

LA CLASSIFICA

1. Hezemans-Heyer-Ludwig (Capri RS 3100) 142 giri, 436,510 km, media 121,627 kmh; 2. Mohr-Hezemans (Escort RS 1600) 141 giri, 480,684; 3. Peltier-Lafosse (BMW CSL) 140 giri; 4. Aubriet-Depnic (BMW CSL) 136 giri; 5. Torredemer-Clot (Capri RDS 2600) 130 giri; 6. Nunez-Cantero (NSU TT 1300) 121 giri; 7. B. Sa Nogueira-D. Sa Nogueira (Alfa Romeo GTV) 121 giri; 8. Calvo-Montoro (Alfa Romeo GTV) 117 giri; 9. Bellmore-Austin (Mini Cooper) 112 giri.

Giro più veloce: Hezemans 1'34"74, media 129,360 kmh, nuovo record.

FORD (CAPRI) campione d'EUROPA (con HEYER)

Le gr. 1 per far numero...

JARAMA - Questa prova del campionato è stata la più misera mai vista, con sole otto vere gruppo 2 e il resto dello schieramento di trenta vetture riempite con gruppo 1. All'atto pratico, una situazione pericolosa è stata eliminata, quando è stata applicata la regola della qualificazione, ma così sono rimaste nello schieramento soltanto tredici vetture.

L'unica Capri ufficiale, di Hezemans e Ludwig, ha nettamente imposto il ritmo e nessun altro ha avuto modo di dire la sua, dato che Hezemans ha conquistato la posizione al palo nel pomeriggio con 1'34"8. Ludwig è stato più lento di 1", dopo essersi impraticato della pista al mattino; il motore è stato sostituito fra le sessioni, mentre si sono apportate modifiche per montare i Dunlop 650. Al mattino si erano provati i 625 ma scaldavano. Inoltre molle più tenere sanno aiutato a facilitare il compito su alcuni tratti molto accidentati del rettilineo principale.

Heyer ha coperto sei giri anche nel pomeriggio ed è sceso a 1'35"63. Hans era iscritto anche con la più veloce delle Escort Zakspeed; il piano era di farlo aspettare, per vedere quale vettura conducesse, e poi salire su quella e ottenere il massimo possibile di punti. In seconda fila la BMW-Gitanes di Peltier-Lafosse era vicino alla Capri, ma il meglio che Lafosse sia riuscito a fare è stato 1'36"8 al mattino, mentre Peltier ha segnato soltanto 1'38"29 nel pomeriggio. Anche alla sua vettura è stato sostituito il motore, ma c'erano problemi coi freni.

Le Escort Zakspeed avevano buone probabilità sullo stretto circuito spagnolo e la versione derivata dalla Capri ha segnato il terzo miglior tempo in 1'38"29. Uriarte in origine doveva essere compagno del tedesco, ma è stato spodestato quando è apparso Mohr che è stato più lento di meno di 1", rifacendosi la mano alla guida dell'Escort.

Parecchi spagnoli avevano preso accordi e sull'altra vettura con le ruote di 13 pollici c'erano Juncadella e Zapico. Quest'ultimo è sceso a 1'40"93, mentre Juncadella si faceva la mano con la Escort che pilotava per la prima volta.

Quarto miglior tempo quello della Capri ex ufficiale, pilotata dall'asso locale della due litri, Barrios, e dal pilota BMW Schommers. Trattandosi della prima volta che pilotava una Capri, si deve dire che lo spagnolo ha fatto ottima impressione segnando 1'38"52, mentre Schommers era più lento di 3". Hartwig Bertrams ha pure provato la vettura al mattino, ma non ha poi gareggiato. L'altro coupé presente era la versione ex ufficiale, ancora con la «livrea» BMW, per Aubriet-Depnic; si tratta della vettura che vinse il gruppo 2 a Le Mans, ma poiché Depnic ha segnato 1'39"99 e Aubriet è stato molto più lento i due non avevano nessuna possibilità di duellare con la Ford, né di aiutare Peltier. Da notare però che usavano Michelin costruiti appositamente, cioè pneumatici più resistenti degli altri.

JARAMA - Restava da vedere se alla fine delle quattro ore ci sarebbero ancora state molte vetture, quando le tredici si sono allineate nello schieramento a due per due sotto il sole matutino. Nel «campo» Zakspeed c'è stato un poco di panico quando si è scoperto un guasto nella vettura di Zapico e si è dovuta sostituire tutta la sospensione anteriore di sinistra. Ci sono riusciti entro le 10,30, circa un quarto d'ora dopo l'ora stabilita per la partenza.

Dopo un giro di riscaldamento la bandiera si è abbassata, alle 10,35, e Hezemans è scattato lungo il rettilineo precedendo di forza Peltier. Mohr ha però fatto una partenza fantastica ed era affiancato a Toine a un certo momento, arretrando però in terza posizione al termine del primo giro. Era uno spettacolo deprimente vedere le sole tredici vetture già ben distanziate, con le più lente gruppo 1 più indietro di mezzo giro già alla seconda tornata.

Al terzo giro Hezemans stava già staccandosi dalla BMW, Mohr arretrava in terza posizione incapace di reggere alla potenza dell'altra vettura, però con comodo vantaggio su Barrios e sulla seconda Escort Zak di Zapico. Aubriet, Torredemer e Sanz erano più indietro, staccati fra loro, ma non c'era nessun altro veramente in lizza. Sanz è sparito dopo diciotto giri, col motore coperto d'olio e si è chiesti se dopo quattro ore sarebbe rimasta in gara almeno una vettura.

Hezemans dopo un quarto d'ora doppiava già i ritardatari ed era nettamente staccato da Peltier, benché girasse di oltre 3" più lento di quanto avesse fatto in prova. A sua volta Peltier era ben staccato da Mohr e Barrios pure da Zapico. In poche parole, uno spettacolo piuttosto noioso. Un poco d'interesse si concentrava sulla BMW di Aubriet che cominciava a raggiungere Torredemer. Ha superato la Capri dopo 40" e si è staccato, ma ormai Hezemans aveva doppiato Zapico, che era quinto.

E' stato nei primi giri che si sono visti i tempi più veloci, prima che le vetture si stemassero per resistere per tutta la durata della gara. Al terzo giro Toine ha stabilito un nuovo record in 1'34"74, mentre si staccava dalla BMW. Dopo un'ora le prime quattro vetture erano sullo stesso giro, ma poi Barrios, quarto, è passato a lenta andatura e la sua macchina emetteva fumo dal tubo di scarico; è andato al box e dopo un'ora e venti di gara è arrivato anche Hezemans per cedere la guida a Ludwig e dare così a Heyer più tempo per fare un paragone fra la Capri e la Escort. La frizione non andava troppo bene e Toine l'aveva presa più comoda anche per questo. Torredemer e Zapico sono poi arrivati a loro volta per il cambio di guida e per il rifornimento. Juncadella è ripartito come un razzo poi, uno alla volta, sono arrivati tutti, ma Peltier non ha ceduto la guida a Lafosse fino alle 12,15. Il francese è partito in seconda, perché non è riuscito a ingranare la prima ma non ha avuto noie al cambio.

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

Nel quinto giro esce di pista Spiffler (Patavium), mentre a metà gara Carletto (Jolly Club) aumenta giro su giro il vantaggio su Peroni (Tre Pietre). Stessa situazione dopo quindici giri, mentre Bonacchi si scatena in una serie di giri record, migliorando i tempi al 14., al 19. ed al 20. giro: ultimo tempo in 2'56"3 alla bella media di 107,101.

Gonzi allo sprint

CLASSE 1000

Questa gara è stata la dimostrazione, per coloro che non sono di questo avviso, che anche il gruppo uno può fare spettacolo, basta che gli attori siano validi. Al via il più svelto era stato Cattini, ma già nel corso del primo giro Gonzi si era portato in testa aumentando progressivamente il suo vantaggio, mentre Cattini retrocede di alcune posizioni a favore di Campanella e Sidoli.

Per la gomma KO Triggiani

CLASSE 1150

Protagonista di questa classe, in positivo prima e negativo poi, è stato Triggiani (Jolly Club) che ha guidato in testa tre quarti della gara e che poi, per un testa-coda che lo relega quarto, ha movimentato gli ultimi giri con la bagarre fra Colaprete (Torino Corse), Betti (Piloti Senesi) e Vannini (Mugello Corse). Triggiani, miglior tempo in prova, era stato il più svelto ed ha preso il largo fin dai primi giri seguito da Betti, Colaprete (autore di una rimonta dopo la partenza). Al sedicesimo giro il testa-coda di Triggiani e così passa in testa Colaprete; nel giro successivo è Betti a prendere il comando, mentre Triggiani risale una posizione ed è terzo, facendo segnare il miglior tempo sul giro in 2'45"3 alla media di 114,228.

Chimenti favorito non delude

CLASSE 1300

Diciannove i partenti con favorito Chimenti (Simca Rally 2) della «Carlo Benelli», mi-

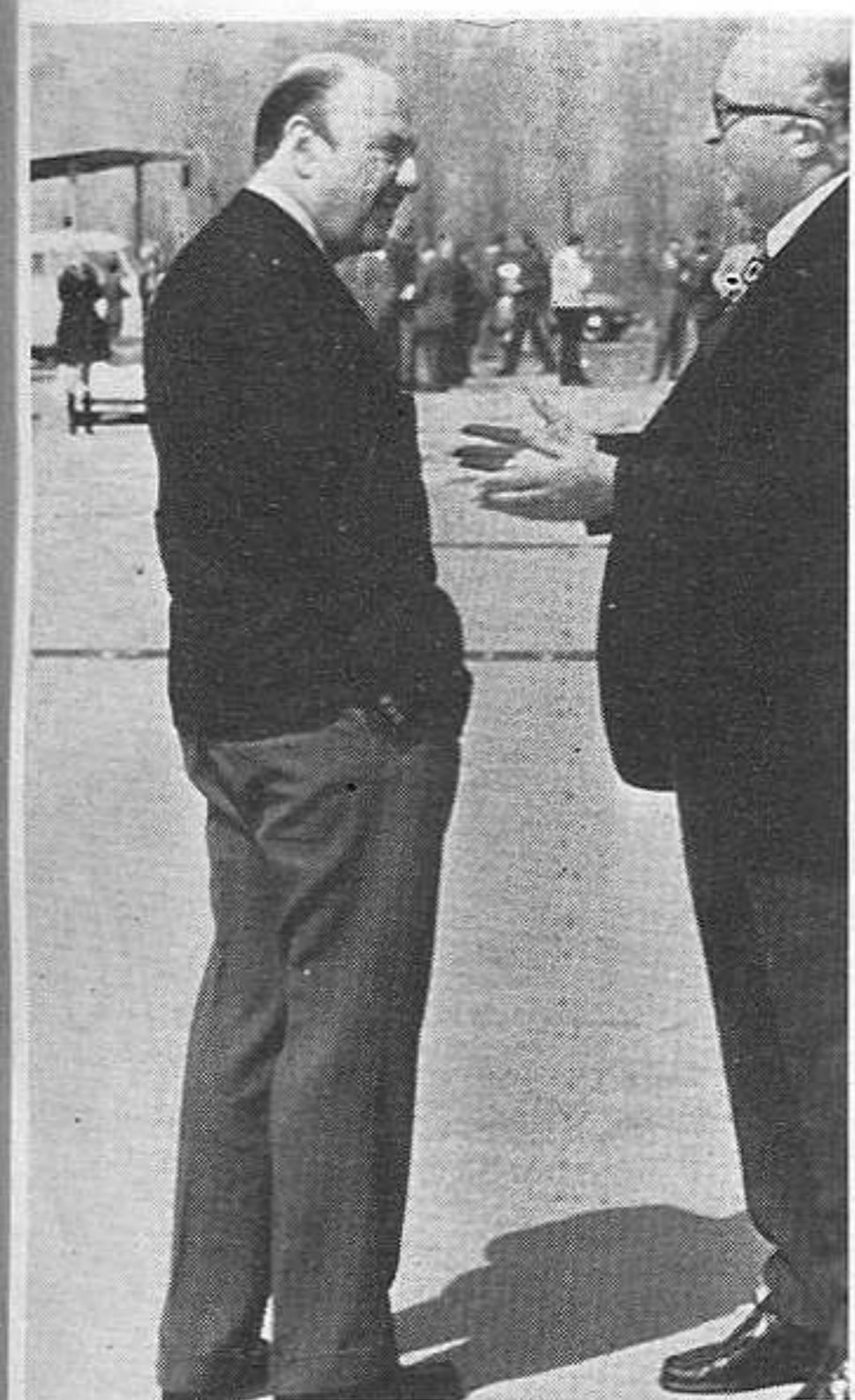
glior tempo in prova. Chimenti conferma la sua superiorità prendendo subito il comando, seguito da Angeler (Dolomiti) su Simca R2 e Fiorini. Al termine dei lunghi venti giri (ma era proprio necessario per la FISA stabilire la finale su 20 giri pari a 104,880 chilometri?) Chimenti conclude vittoriosamente, seguito da Angeler, «Camaleo» e Fiorini.

Bandiere nere per le HF

GT CLASSI 1300 E 1600

Con oltre 2 ore e mezzo di ritardo sugli orari previsti (il fatto ha provocato le proteste di molti piloti) scendono in gara i gruppi 3, 1300 e 1600; miglior tempo in prova rispettivamente di Corti (Jolly Club) su Fulvia e Campaci (Patavium) su Alpine Renault. Al primo passaggio in testa è Nardelli, seguono Baso, Bergamaschi Donà, tutti su Alpine Re-Baso, Bergamaschi e Donà, tutti su Alpine Re-Club su Lancia HF. Arrivano poi, forse intempestive, due bandiere nere: sono per Cianfoni e Corti (Fulvia HF) in seguito a perdite di benzina segnalate da alcuni commissari. Successivamente si ferma Donà (Dolomiti) su Alpine Renault.

Paul Thompson



Confermando le notizie da noi pubblicate, l'ANFIA ha ufficialmente notificato la sostituzione del suo presidente, dott. Rodolfo Biscaretti di Ruffia, con l'ing. Bardini, nella foto

ARESE - Al quinto piano della palazzina in vetro-cemento che accoglie il centro direzionale ALFA la diffidenza, verso tutti e verso tutto, è diventato un atteggiamento generalizzato. Ottenere un appuntamento rasenta l'impossibile. Rimane la strada della aperta provocazione. Solo così qualcuno osa brevi sortite al di fuori degli «standardizzati» uffici con scrivania in noce lucidato e poltroncine in cuoio color cacao. E lo fanno di malavoglia, imbafozzati od autoritari, a seconda dei casi.

Si nascondono dietro cifre e bilanci nella speranza di dare un'immagine di «efficientismo» che l'ambiente stesso si incarica di ridimensionare. Il grande complesso alla periferia di Milano, infatti, è tutt'altro che terminato. Alcuni edifici sono da completare, le strade di accesso sono appena tracciate. E quello che più impressiona il visitatore è lo stato di «quasi abbandono» che regna su tutto. Poi, all'interno, dietro i doppi cristalli, al riparo dell'aria condizionata l'impressione non muta. Più sotto l'«autosilos» adibito allo «stoccaggio» è ormai completo. Costruito per ospitare 10.000 vetture (la scorta tecnica della Casa) ha ormai raggiunto quota 15.000.

Così d'improvviso, mentre un anonimo dirigente («Non faccio il mio nome, qui all'Alfa siamo individualisti, la Marca prima di tutto») ci descrive una situazione solo marginalmente preoccupante, viene fuori, di sorpresa, l'accento alla cassa integrazione.

«Siamo al limite — dice in un impeto di sincerità — potremo andare avanti ancora per una decina di giorni, al massimo. Poi l'unica strada sarà quella di diminuire la produzione. In questo senso siamo stati, almeno fino ad ora, più fortunati degli altri. I nostri livelli produttivi modesti ci hanno dato un certo respiro ma ormai siamo al limite».

Ma questo non è un dato che sorprende di questi tempi. Quello che sorprende, invece, è l'assoluta mancanza di programmi per fronteggiare la crisi che deve ancora raggiungere il livello più alto. E l'ennesimo cambio della guardia non sembra aver mutato radicalmente le cose.

Mercoledì 2 ottobre il consiglio di amministrazione procedeva alla nomina del vertice. Gaetano Cortesi diventava così ufficialmente il nuovo presidente. Ma nelle posizioni di rincalzo, già all'inizio, la situazione è tutt'altro che chiara. L'amministra-

Il venerdì-nero

tore delegato Di Nola, infatti, è sostituito dall'ingegner Boyer (ex presidente Intersind, amministratore delegato Finmeccanica) vacante. A sorpresa, poi, la conferma del socialista Moro che tutti davano per spacciato e che invece sale al ruolo di amministratore delegato e direttore generale.

Per Cortesi il compito di sdrammatizzare la situazione all'Alfa Romeo si presenta tutt'altro che semplice. Intanto l'inevitabilità del ricorso alla cassa integrazione (inizialmente limitata agli stabilimenti di Arese, lasciando fuori l'Alfasud) determinerà grossi problemi sindacali che non potranno non influire sulla produzione. Poi c'è il discorso sui programmi. Ad Arese ci si trincererà dietro l'ineluttabilità di una crisi alla quale non ci si può opporre. Giulia, Alfetta e versioni derivate, non c'è dubbio, sono modelli senza futuro, lo dimostrano l'andamento delle vendite e, soprattutto, le previsioni dei concessionari.

Per l'Alfetta coupé il prezzo ed il lancio avvenuto in ritardo rispetto alla rivale della Lancia, la «Beta», hanno compromesso in gran parte le sue possibilità di affermazione. Il «Duetto» deve essere adeguato alle nuove norme americane in tema di sicurezza e la produzione è quasi ferma. La Montreal è ormai uscita di produzione scontando, oltre alla crisi, le incertezze che ne avevano ritardato di anni la presentazione. L'Alfasud, l'auto che secondo i dirigenti dovrebbe essere il modello più adeguato per soddisfare i gusti attuali dell'utenza, segna il passo. La «1100» di Pomigliano d'Arco viene venduta con sempre maggiore difficoltà. E' un dato oggettivo sottolineato dal blocco definitivo delle versioni derivate. Per ora, infatti, anche la «Break» non avrà un seguito produttivo.

In queste condizioni la ripresa è impossibile. A meno di preventivati aiuti dall'esterno. E' certo che la nomina di Bardini (ex amministratore delegato e direttore generale Alfa) alla presidenza dell'ANFIA (ed il conseguente «siluramento» di Biscaretti) non è stata casuale. L'associazione nazionale tra industrie automobilistiche, infatti, è particolarmente legata alla FIAT. Forse la nomina di Bardini (che all'Alfa non è stato sostituito) è l'effetto più isibile di accordi iniziati sotto la presidenza Guani e volti ad aumentare la stabilità della Casa di Arese, indipendentemente dagli episodi politici.

Oltre a Cortesi, insomma, al vertice Alfa, da qualche giorno potrebbe esserci anche la FIAT. E le prove non tarderanno ad arrivare. La crisi di Governo, per tradizione, si è sempre riflessa negativamente sui quadri dirigenziali della Casa del Portello. Ora la crisi è arrivata all'indomani della nomina del nuovo presidente, la verifica è quindi alle porte. Ma c'è di più. La mancanza di programmi, l'atmosfera di attesa che regna ad Arese potrebbe essere giustificata dal fatto che ormai le decisioni importanti, per l'Alfa, si prendono a Torino.

Per l'Autodelta sembra che ormai non vi siano più possibilità di sopravvivenza. Già si accenna ad una svendita in corso di tutto il materiale. La frase contenuta nel bilancio '73 «Nella categoria sport prototipi l'Autodelta non è stata presente in quanto la 33 tt 12 ha terminato in ritardo la fase di messa a punto» sarebbe in ingiusto epitaffio.

della «riunione fine del mondo» dell'aprile scorso.

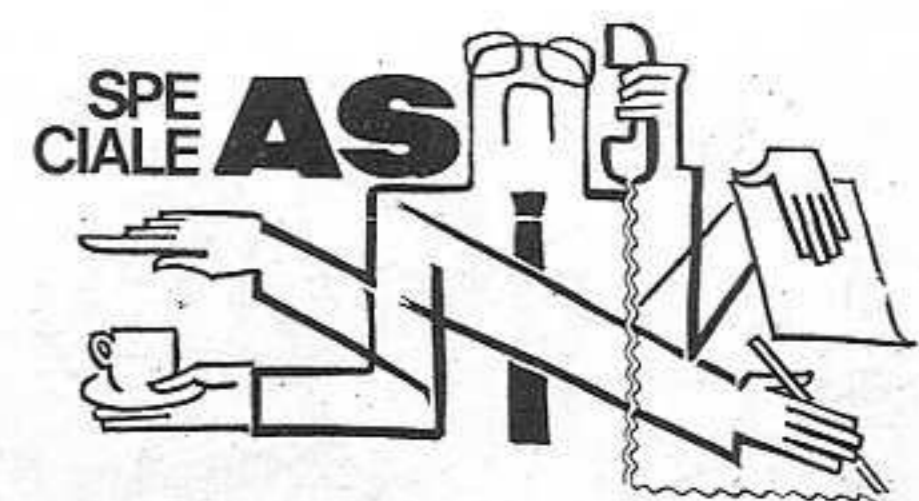
In altre parole la presenza (in prima persona, o, come gli è più congeniale, alle spalle di qualcuno fisicamente più robusto di lui) di Fanfani pone grosse incognite sul futuro politico. Anche se rimangono in proposito alcune incertezze, è fuori di dubbio che l'alleanza chimica tornerà a farsi sentire, dopo un periodo di falso assopimento. Per Cefis è già tutto pronto.

Il provvedimento della FIAT, servirà solo a ritardare il momento in cui questa alleanza diverrà operativa. Ora, infatti, anche la chimica deve fingere una crisi che in fondo non accusa. Con spregiudicata determinazione si parla di cassa integrazione per gli stabilimenti Montefibre di Verbania. Il provvedimento interessa 1.400 persone. Alla Snia (dove l'incremento di produzione nei primi quattro mesi del '74 è stato del 30 per cento rispetto all'analogo periodo '73) si imbecca la stessa strada.

Cefis prepara un grande rientro. La FIAT, in queste condizioni, non ha potuto far altro che forzare i tempi. Una decisione che è venuta maturando nei cinque giorni di trattativa, 5 giorni determinanti nei quali, parallelamente, si è sviluppata una crisi di governo che aspettava solo un pretesto per esplodere. Sono cinque giorni importanti di cui è necessario fare una sommaria storia.

LUNEDI' 30 SETTEMBRE

FIAT e sindacati si incontrano a Torino, all'Unione industriale, con tre giorni di ritardo alla data originale. In questi tre giorni il confronto c'è stato ma a Roma, dove i politici avevano tentato di inserirsi non tanto per cercare una soluzione quanto per crearsi un alibi in vista dell'inevitabile provvedimento. All'Unione Industriale la FIAT espone i suoi problemi di fronte a sindacalisti che, finalmente, si rendono conto di non poter più



Assieme a
CORTESI
arriva anche
la FIAT al
vertice ALFA?

contestare le cifre proposte. E sono cifre drammatiche, più volte ripetute in passato. Ci sono 200.000 auto di troppo, occorre trovare il modo di abolire 32 giornate lavorative tra ottobre e gennaio.

I sindacati assumono un atteggiamento responsabile (ormai, d'altra parte non c'è più scelta) ma il rifiuto nei confronti della cassa integrazione è netto. La proposta di Umberto Agnelli di spostare al settore edilizio per la costruzione di infrastrutture necessarie allo stato, un certo numero di dipendenti è già stata respinta negli incontri segreti di Roma. Un altro personaggio, si è già candidato per questa operazione. Le parti si lasciano accordandosi per l'indomani. Il discorso, secondo i sindacati, deve spostarsi dal settore auto per investire tutta l'attività FIAT ed all'interno di questa trovare possibili soluzioni.

MARTEDI' 1. OTTOBRE

Nella notte Umberto Agnelli è stato informato che la crisi di governo è ormai in atto. Il suo interlocutore fa per la prima volta il nome di un possibile successore a Rumor. Il nome non dà garanzia di lealtà nei confronti della FIAT. Si decide di arrivare alla rottura come misura cautelativa. Non si sa, in futuro, quale strategia sarà possibile usare.

L'Azienda propone ai sindacati una fermata della produzione dal 23 dicembre al 12 gennaio, in conto ferie. Una proposta destinata a fallire e alla FIAT lo sanno. I sindacati, alla fine della riunione (sarà la più lunga, quasi otto ore) dicono: «Siamo tornati sulle posizioni dell'11 settembre». La rottura ormai è inevitabile. Una marcia indietro, effettivamente, c'è stata. Nessuna sa ancora quale ne è stata la causa.

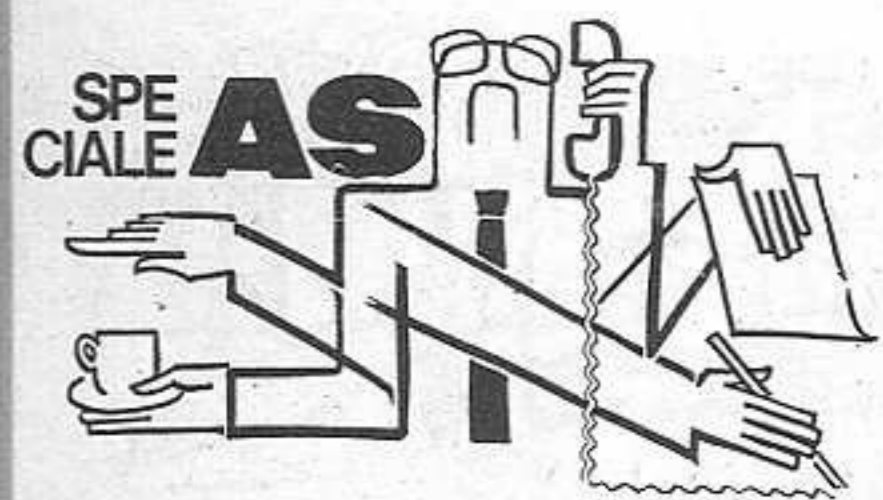
MERCOLEDI' 2 OTTOBRE

Le trattative si interrompono ufficialmente. Per Rumor sono ore decisive, di riflesso lo sono anche per la Casa torinese. Si constata l'impossibilità di proseguire nel confronto. «Siamo fermi su due binari paralleli» — dicono i sindacati — «che non riescono ad incontrarsi». A tutti i costi si vuole evitare di parlare di rottura ma intanto all'uscita dalla riunione, alle 13, la data per il successivo incontro non viene fissata.

Durante la notte tutta una serie di riunioni separate non avevano dato esito. Duecentomila auto di troppo, 32 giorni lavorativi in meno, dati che nessuno contesta ma sui quali non si può impostare l'accordo.

m. c.

CONTINUA A PAGINA 37



- CITROEN - CX, GSX, GSX2, GS Pallas.
- PEUGEOT - 204 Berlina diesel, 504 V6 coupé, 504 V6 spider.
- RENAULT - R5 LS.
- SIMCA - 110 Elix.
- AUDI - Audi 50.

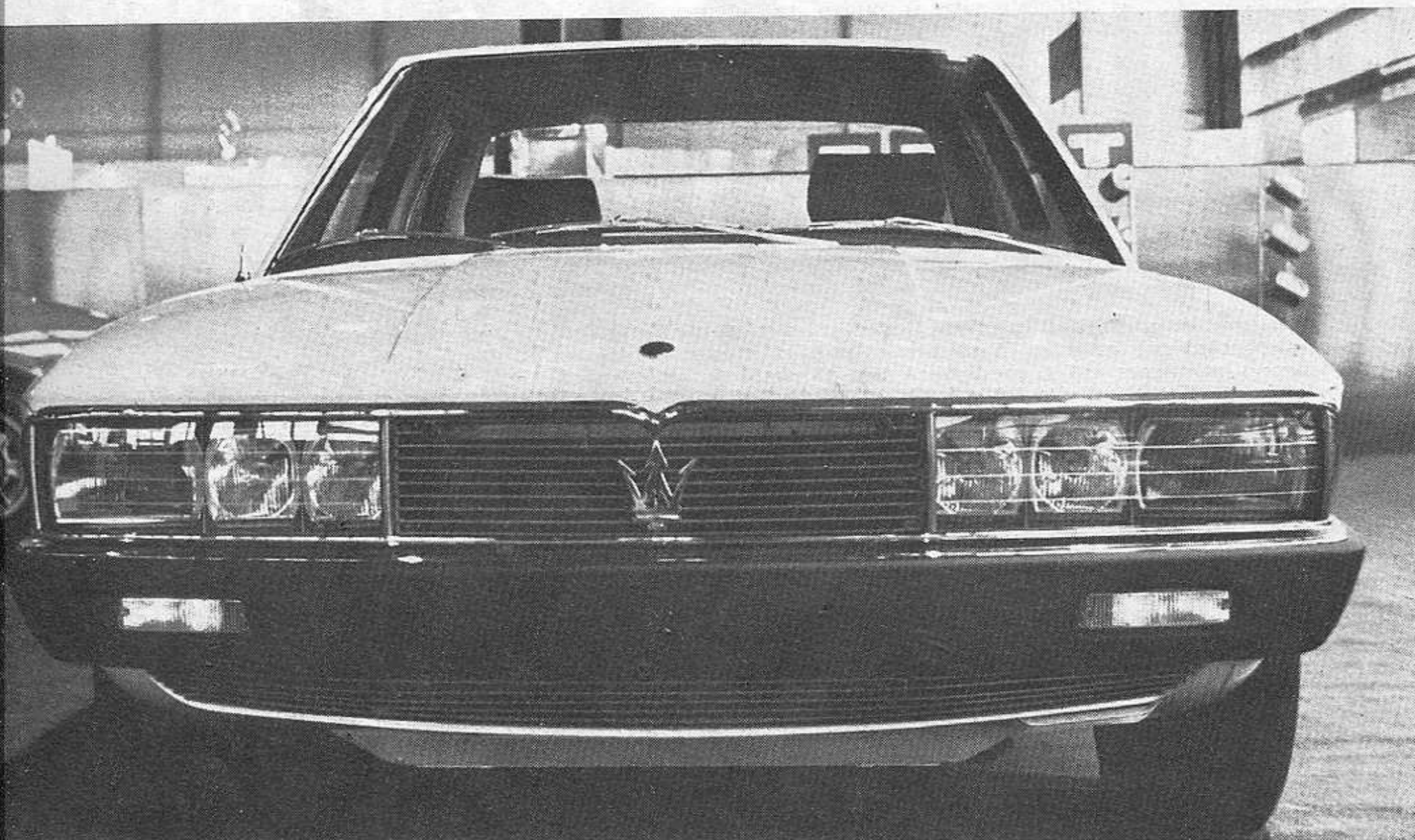
Le (poche) novità

- BMW - 518.
- VW - Golf.
- VOLVO - 240, 260.

- MASERATI - Quattroporte 2.
- FIAT - 127 special.
- SEAT - 133.
- PININFARINA - 130 «Opera».
- MATRA SIMCA - Bagheera Courreges.
- COGGIOLA - Opel GT «Silvia».

La crisi dell'auto confermata al GRAND PALAIS

PARIGI non è più PARIGI



Sopra, cruscotto e posto di guida della Maserati quattroporte. L'interno è tutto rivestito in cuoio. Sotto, la 127 in versione quattroporte della Seat



SPECIALE PER AUTOSPRINT

Molto ammirata, anche perché è in pratica l'unica novità assoluta del Salone parigino, la Maserati «quattroporte 2». Monta i gruppi meccanici già noti della Merak e della Citroen SM, ed è rifinita in modo molto buono sotto tutti gli aspetti. Sotto, la Peugeot 204 Diesel accreditata di una velocità di circa 130 kmh. La tradizione Peugeot nel motore Diesel è una garanzia (Foto CEVENINI)



PARIGI. L'antieconomico Jumbo da 400 posti occupato da 40 persone, ci ha depositato nel faraonico nuovo aeroporto di Parigi, il «Charles de Gaulle». Subito fuori, una lunga teoria di macchine invendute ci ha accolto malinconicamente in un piazzale di una stazione ferroviaria fuori mano, in attesa di compratori.

Così, ancora prima di arrivare al Salone dell'auto che ha aperto le sue porte senza pompa magna e con la sola visita del Presidente (Giscard d'Estaing) il giorno dopo l'apertura ufficiale, si respirava già aria di crisi, di quella crisi europea che tutto il mondo automobilistico sta attraversando.

Parigi sempre bella, Salone sempre rutilante di luci, ma novità zero. Più che di vere novità si vedono al Salone modifiche di modelli già esistenti che hanno subito qualche ritocco, se si esclude la MASERATI che ha presentato ufficialmente la sua QUATTROPORTE DUE, impostata prima della crisi e che si è voluto realizzare lo stesso pur in questi momenti in cui macchine da 15 e passa milioni, non trovano certo facile collocazione.

Disegnata dall'abile mano di Bertone, uno dei nostri più bravi «couturier» delle quattro ruote, la nuova Maserati è imponente, arredata con un lusso da R.R. Il motore è quello della Merak e della Citroen SM, le sospensioni sono idropneumatiche, lo sterzo è servoassistito, mentre i freni sono come sulla Citroen, con il circuito sempre in pressione che si interrompe con una valvola e che offre frenata eccezionale a qualsiasi velocità.

La cilindrata è di 2965 cmc, la velocità massima è di oltre 200 kmh (212 esattamente è stata cronometrata in recenti prove). La «Quattroporte 2» ha un serbatoio per la benzina che contiene 30.000 lire di super, il cambio è a 5 marce + RM, imponente e bella da vedere, la nuova berlina del tridente è lunga 5130 mm, e larga 1870 mm, il suo interno, tutto in cuoio grasso e legno pregiato, è quanto di più lussuoso si possa immaginare. Un ampio bagagliaio anch'esso foderato

di cuoio grasso, con due ripostigli per piccoli oggetti, completa questa vettura, che viene venduta completa di tutti gli accessori che vanno dalla radio stereofonica all'impianto d'aria condizionata.

La Quattroporte 2 entrerà in produzione dal prossimo gennaio e il suo prezzo dovrebbe essere di circa 12 milioni più IVA (30%).

Altra novità che viene dall'Italia è lo «studio di forma» fatto su un OPEL GT 2+2 di COGGIOLA, chiamato «SILVIA», in omaggio al figlio nato pochi giorni fa al carrozziere di Orbassano (il nome femminile si adegua all'abitudine nell'indicare il sesso delle auto). Lo studio di forma è molto ben riuscito sia nel frontale che nel posteriore e la macchina appare nell'insieme moderna e funzionale. Per ora è solo un prototipo che potrebbe avere un avvenire in casa Opel.

PININFARINA ha al Salone di Parigi tre novità: un'altra interpretazione dopo quella molto ben riuscita della «130 MAREMMA» sempre su telaio 130 coupé, una quattro porte chiamata «OPERA» molto bella e funzionale con un'ampia abitabilità anche per i posti posteriori. E' una vera berlina anche se deriva dal coupé che conosciamo. La si vedrebbe volentieri in produzione in luogo della ormai sorpassata 130 berlina Fiat.

Di Pininfarina anche le due interpretazioni PEUGEOT con il nuovo motore a 6 cilindri a V di 2664 cmc per il coupé e lo spider, che pur restando fedeli ai modelli già conosciuti, in linea di massima si differenziano nel frontale e nel posteriore e per l'interno che è lievemente cambiato (come avrete visto nello scorso numero di AUTOSPRINT).

In casa PEUGEOT una berlina DIESEL denominata 204 che monta un motore di



Sopra, finalmente in produzione la Porsche Carrera Turbo: 3 litri, 250 CV, 260 kmh. Qui sotto, la « Opera », di Pininfarina, 4 porte sulla Fiat 130 coupé. In basso, lo « studio di forma » Coggiola sulla Opel GT. Si chiama « Sylvia »



1357 cmc, con una potenza di 45 CV a 5000 giri, ed è accreditata di una velocità di 130 kmh. La stessa vettura la si può avere anche con il motore a benzina di 1130 cmc e anche in versione break sia a diesel che a benzina.

Per la CITROEN (prossima sposa Peugeot), oltre alla gamma destinata a sostituire la DS che i lettori già conoscono, vi è una nuova serie di GS. I nuovi modelli sono GS X, GS X 2 e GS PALLAS. La GS X 2 è il modello più sportivo della serie e più potente. L'aumento di potenza è stato ottenuto lavorando sul carburatore, sullo scarico, sulla distribuzione e sul rapporto volumetrico. La GSX2 impiegata a raggiungere i 100 kmh da fermo in 2 secondi in meno della GS club.

La Pallas è stata creata per avere un gran comfort di guida, con rifiniture di lusso sia all'interno che all'esterno, mentre la GS X è una versione similare alla X2, equipaggiata da un motore che sviluppa 55,5 CV a 6500 giri minuto.

La SIMCA CHRYSLER presenta una 1100 denominata LX a due porte, il cui pregio maggiore in questi momenti con la benzina alle stelle è quello di avere la possibilità, grazie alla compressione ridotta, di poter funzionare a benzina normale.

La LX della SIMCA si distingue per i suoi colori brillanti e per le sue decorazioni che attirano l'occhio del visitatore di questo Salone, il comfort della vettura è quello conosciuto della Simca 1100 TI.

La sola novità RENAULT è la 5 con motore di 1289 cmc che sviluppa una velocità di 155 kmh, con un consumo di benzina molto limitato. La potenza di questo motore è di 64 CV a 6000 giri minuto.

La BMW presenta la 518, su una 520 conosciuta è stato infatti montato il motore quattro cilindri di 1800 cmc per venire incontro ai tempi che richiedono sempre più minor consumo del carburante. La linea, così come l'interno, è quella conosciuta elegante e funzionale come da sempre siamo stati abituati a vedere da questa Casa.

VOLVO che in Francia ha un mercato abbastanza buono, presenta la sua nuova GAMMA '75 con le nuove vetture della serie 240 e 260. Nello stand una raccapricciante scena, una Volvo che si è andata a schiantare in un impatto frontale con un camion. Si penserebbe a chissà quali conseguenze, invece il pilota, saldamente ancorato con le cinture di sicurezza, ha avuto solo lievi ammaccature al viso al torace e alle ginocchia.

L'AUDI è presente a Parigi con la piccola 50, lunga appena metri 3,49, che è stata accolta con favore ovunque per la modernità della sua linea, e per l'insieme della vettura dalla carrozzeria e al motore veramente molto ben riuscita.

Allo stand della MATRA-SIMCA una bianca-ghiaccio Bagheera, disegnata dal sarto Courrage, che ha come emblema appunto il bianco. Tutta bianca fin negli interni, la macchina fa molta scena e potrà piacere in particolare alle donne che preferiranno il sarto francese.

La FIAT che ha avuto un notevole regresso sul mercato francese, è presente con tutta la gamma di 16 modelli che si estrinsecano in 37 versioni. C'è la novità 127 SPECIAL a due e tre porte, che verrà a costare in Italia (IVA compresa) 1.702.400 e 1.780.800 rispettivamente.

Le innovazioni per la 127 special riguardano — come sapete — la carrozzeria e gli allestimenti interni, dal

La RENAULT non piange (e in più... aumenta)

PARIGI - Vigilia del 61. Salone di Parigi, il presidente della Renault, la più grossa fabbrica automobilistica di Francia annuncia l'operazione « chiavi in mano », cioè il prezzo delle auto tutto-compreso senza sorprese per l'acquirente.

Pierre Dreyfus si è però volutamente dimenticato di dire, nell'unica conferenza stampa di un certo rilievo tenuta in apertura del Salone (Peugeot e Citroen non l'hanno fatta forse per evitare imbarazzanti domande sulla loro fusione di cui si saprà qualcosa solo ai primi di novembre, diciamo al Salone di Torino), che il giorno dopo all'apertura del Salone alla « Porte de Versailles », i visitatori si sarebbero trovati sì con le chiavi in mano ma con i prezzi mediamente aumentati del 5%.

E' stata questa la doccia fredda che ha accolto i primi visitatori del Salone della crisi, anche se nessuno lo vuole ammettere i prezzi del manufatto aumentano paurosamente, i clienti calano e l'industria è su una china paurosa.

Pierre Dreyfus, maxiesponente della prima Casa francese e maggior esportatrice, nella sua conferenza è stato però moderatamente pessimista.

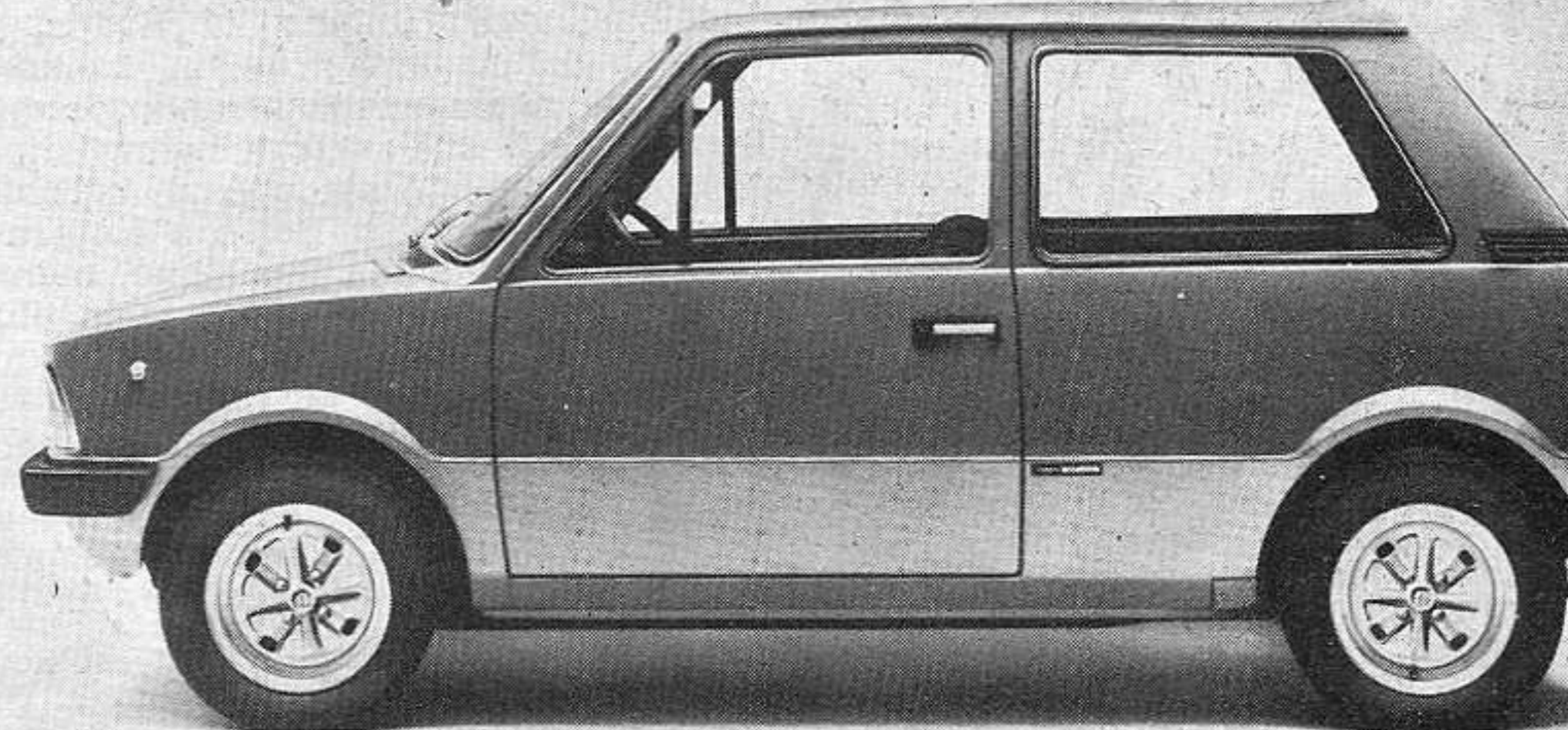
« La Renault — ha detto — è la sola casa costruttrice che abbia fatto un progresso in questo anno congiunturale, grazie anche ad una penetrazione aumentata del 20 per cento sul mercato francese e un 10 per cento in media su quelli europei. Questi risultati si sono, potuto ottenere, grazie ad un gamma di vetture che ci ha permesso di diversificare i rischi e di coprire tutte le fasce della clientela ».

I problemi secondo Dreyfus sono di mancanza di denaro di divise estere che non arrivano in Francia (come in Italia) e il contesto inflazionistico di questi ultimi tempi non è certamente favorevole all'industria automobilistica. « Durata della crisi? — si è chiesto Dreyfus —, non sono ottimista come i tedeschi che dicono terminerà dal prossimo anno, credo che sarà

CONTINUA A PAGINA 36

g. c.

L'INNOCENTI di... BERTONE



comfort più raffinato.

Della SEAT, la FIAT spagnola, visto la 133. Può sembrare una 127 a prima vista, ma molti sono i punti in cui differisce dalla macchina made in Torino. Principalmente il motore, che è posto dietro ed ha una cilindrata totale di 843 cmc, la posizione del motore è longitudinale a quattro cilindri verticali. La potenza è di 37 CV DIN a 5000 giri minuto, che permettono alla vettura una velocità di 120 kmh con la versione a benzina normale e di 125 kmh con la benzina super.

L'ALFA ROMEO è presente a Parigi con tutte le sue vetture, in prima fila la nuova ALFETTA GT che viene ora importata anche in Francia.

L'Alfa, in questa annata nera, ha consolidato la sua presenza in Francia aumentando del 35% le sue vendite rispetto al corrispondente periodo del '73.

LANCIA e AUTOBIANCHI sono presenti con le vetture solite, mentre l'Alfa Romeo è sparita la Montreal che non è più in produzione, alla Lancia non c'è più il coupé 2000 che ha terminato la sua vita anche lui.

La PORSCHE che ha confermato per il '75 il suo ritiro dalle corse per ritornare in grande stile nel '76 con l'avvento della « Silhouette » ha portato e commercializzato la « Carrera » con il turbocompressore. La macchina, molto bella e potente, sarà per pochi intimi visto il prezzo.

Queste le poche novità di un Salone dell'auto (in crisi), che ha quest'anno dato meno spazio all'auto per cercare respiro nei grossi camion che sono pur sempre fabbricati dalle Case che fanno automobili e che a detta di tutti sono in netta ripresa.

Giancarlo Cevenini

MILANO - Dopo quindici anni di trionfi, la Mini di Issigonis se ne va per lasciare posto alla nuova Mini-Innocenti-British Leyland, disegnata da Bertone e voluta dai quadri dirigenti milanesi per rinnovare un successo che ormai si stava appannando. Saranno due le nuovi Mini, la 90 e la 120, la prima con il motore dell'attuale Mini di 998 cmc che sviluppa 50 CV a 5600 giri ed è accreditata di una velocità di circa 140 kmh; la seconda monterà il motore dell'attuale Mini Cooper di 1275 cmc che eroga 65 CV a 5800 giri minuto ed è accreditata di una velocità massima di 150 kmh.

Il prezzo delle due macchine sarà all'incirca di 1.700.000 lire e di 2.000.000 rispettivamente, e verranno messe in vendita in concomitanza del Salone di Torino.

Bertone ha disegnato una bella vettura moderna con tre sportelli di cui quello posteriore serve per caricare il bagagliaio che è molto ampio come richiedono le attuali esigenze del pubblico. La linea è molto slanciata, i fari sono rettangolari, i cristalli laterali curvi per una maggiore abitabilità, il cruscotto è modernissimo, mentre la posizione di guida è convenzionale, non più come sulla Mini attuale.

La Mini-Innocenti, è lunga solo 3120 mm, larga 1500 mm, ha i freni anteriori a disco mentre quelli posteriori rimangono a tamburo, il radiatore è frontale come sulla Regent e non laterale come sull'attuale Mini. Le ruote hanno un diametro di 12 pollici, invece che di 10, lo sterzo è a cremagliera, mentre l'interno è stato omologato per 5 persone.

Agitata 5000 a SNETTERTON falsata dalla pioggia e dai reclami: il primo è THOMPSON? NO, è BELSO

La bandiera rossa cambia vincitore!

CORSA A SNETTERTON - 6 ottobre 1974 - Gara di velocità in circuito valevole per il Campionato Rothmans di F. 5000.

LA CLASSIFICA (molto provvisoria)
1. Belso (Lola T330) 35'48"2, media kmh 154,33; 2. Robinson (McLaren M19C) 36'16" e 2; 3. McGuire (Lola T332) 29 giri; 4. Pilette (Chevron B28) 29 giri; 5. Lombardi (Lola T330) 29 giri; 6. Verhoeven (Trojan T101) 29 giri; 7. Baker (Lola T330) 28 giri; 8. Thompson (Trojan T102) 28 giri. **Giro più veloce:** Pilette e Gethin, 1'02", media kmh 183,21.

Maligno EVANS:

«Assomiglia troppo al MUGELLO!»

SNETTERTON - Se c'è una corsa di cui si può prevedere che sarà caotica, si tratta di quella autunnale a Snetterton. E anche questa volta è stata di parola. All'inizio era stato dichiarato vincitore Thompson, poi lo hanno sostituito con Belso. Del resto si è trattato di una manifestazione che ha corso il rischio di non esserci affatto, dato che il programma è stato riorganizzato e riorganizzato il giorno stesso delle gare, tanto che Bob Evans è stato indotto ad osservare: «Comincia a somigliare troppo al Mugello».

In poche parole, quando fu programmato il nuovo circuito di Snetterton il rettilineo principale (usato anche per dragsters tanto è lungo e dritto) si concludeva con una veloce curva a sinistra, seguita da una più stretta a destra che portava sotto un ponte. Questo punto è stato cornice di molti incidenti gravi quest'anno, per cui era stata creata una «S» molto più secca, a sinistra, poi a destra, perché le vetture rallentassero prima di arrivare al ponte. Comunque, la superficie della nuova sezione non era ancora bene assestata quando sono cominciate le prove sicché perfino le turisti hanno cominciato a staccare pezzi della superficie.

Si è arrivati a un punto in cui sarebbe stato impossibile per le F. 5000 gareggiare e, dopo una frettolosa riunione, i piloti hanno accettato che le corse venissero accorciate, usando la sezione abbandonata, prima del ponte, purché si facesse una chicane verso la fine del principale rettilineo, questo per fare rallentare le vetture prima delle curve. Ciò, a sua volta, significava che i terrapieni costruiti nella sezione fuori uso dovevano essere rimossi prima che questa potesse essere utilizzata di nuovo. Risultato, secondo Bob Evans: «Va bene, cioè è sicuro, anche se si potrebbe ancora facilmente ridurre una vettura in briciole».

Tutto ciò ha fatto sì che c'è stata una sola, breve sessione di qualificazione per ogni gara (tre per turismo e una di Formula Ford, oltre alla F. 5000) e che la corsa di F. 5000 è stata accorciata da 55 a 30 giri. Anche così la tabella dei tempi era vaga, tanto più quando i rottami di un gruppo 1 hanno dovuto essere rimossi da... da dove? Da sotto il famoso ponte...

Le iscrizioni per la F. 5000 erano in numero minore di quanto si fosse visto da tempo, dato che piloti quali Ashley, per esempio, erano negli Stati Uniti, mentre alcuni altri si trovavano al verde. Comunque, per cambiare c'era lo stridulo urlo della Mcdus col Ford Cosworth V6,

SNETTERTON - Al via Holland ha preso il comando, seguito da Evans e da Pilette, ma il belga alla prima curva ha commesso un piccolo errore e il suo posto è stato preso da Gethin seguito da Lella Lombardi. Al terzo giro Gethin è passato in seconda posizione e non si è visto transitare Welkinshaw. Si era sistemato al sesto posto, ma poi la pressione dell'olio è scesa a zero ed il pilota è andato al box; si è poi pensato che si trattasse di pomba dell'olio difettosa e la si è subito mandata alla Cosworth. Al quarto giro sosta di Thompson al box — sosta che in seguito doveva essere importante in un reclamo — e intanto Lella si difendeva dagli attacchi di Pilette. Al quinto giro è cominciata a cadere la pioggia e Gethin ha fatto un'aggraziata piroetta proprio davanti ai boxes. L'ordine di gara ha poi visto un notevole cambiamento: al sesto giro Edwards si è fermato e si è messo a discutere con un commissario di percorso e Gethin è corso al box e ha cominciato a fare altrettanto (la sua vettura era stata spinta fuori pista). I leaders, capeggiati da Holland, hanno completato il giro e si sono visti sventolare la bandiera rossa.

Naturalmente tutti si sono fermati e hanno cambiato pneumatici, ma la pioggia non era forte, il cielo sembrava abbastanza limpido per cui Gethin ed Evans hanno scelto pneumatici intermedi. Gli altri, nella maggioranza, hanno puntato su pneumatici da bagnato. Questa volta è stato organizzato uno schieramento a due per due nell'ordine stabilito al termine dei sei giri: Holland ed Evans, Lombardi e Pilette, e via via fino a Gethin in fondo. Evans ha fatto una buona partenza, ma a metà giro ha rallentato perché le ruote della sua vettura hanno sfiorato quelle di un'altra (dopo si è rilevato che un cerchione era danneggiato). E così è rimasto Belso a lottare con successo con Pilette per la prima posizione, mentre Holland era terzo. La pioggia intanto si era fatta più fitta per cui, mentre Belso si apriva un varco al secondo giro, Evans e Gethin arretravano al settimo e all'ottavo posto.

Ora Lella Lombardi era dietro a un gruppo di sei

diverso dal rumore sordo dei Chevrolet V8 (erapo presenti il direttore sportivo della Ford, Stuart Turner, il direttore corsa Peter Ashcroft e altri esponenti Ford che seguivano la scena ansiosi, perché vogliono che quel motore funzioni bene). Walkinshaw non era però troppo ottimista. «Questo circuito — ha detto — adesso ha due settori tortuosi e due rettili molto veloci, che non sono la cosa migliore per questa vettura». Si è avuta l'impressione che un giro si è un giro no, nella troppo breve sessione di prova, tenesse d'occhio gli strumenti, come se si trattasse di prove private della vettura.

L'ovvio tempo a cui mirare, era quello di 1' e quattro piloti vi sono rimasti sotto o l'hanno segnato. Il primo, che ha così ottenuto la posizione al palo, è stato Evans, che ha come sempre fatto ottima impressione. «Prendo la chicane temporanea in terza mentre credo che quasi tutti usino la seconda — ha poi detto —. Così posso restare in terza nelle curve successive». Il suo tempo è stato di 59"4 e con lui in prima fila c'era Holland con la Lola Embassy, tempo 59"6, mentre Edwards stava ai boxes a guardare con aria un poco avvilita. Pilette ha coperto soltanto pochi giri, perché appena ha cominciato le prove gli si è staccata la leva del cambio; è riuscito però a segnare 1', tempo uguagliato da Lella Lombardi che si è così conquistata un posto in seconda fila; era ovviamente più veloce di molti altri piloti nella chicane e questo compensava per la velocità che perdeva in rettilineo. I rapporti della sua Lola sono però stati cambiati prima della gara, perché in quinta marcia Lella doveva togliere il piede dall'acceleratore per tema che i giri salissero troppo.

In seconda fila con lei c'era Gethin (1'2") che pareva non riuscire a passare liscio nella chicane e ha fatto un testacoda proprio lì. McGuire, (1'4) Thompson (1'1'4) e Walkinshaw (1'1'4) occupavano la terza fila, mentre Belso (1'1'6) capeggiava quella successiva.

vetture che lottavano per la settima posizione. Thompson, sempre un ottimo pilota sul bagnato, sfidava Holland per la terza posizione e al nono giro la sua ostinazione ha dato frutti. Nello stesso lasso di tempo Lella ha cominciato a risalire velocemente, riguadagnando cinque posizioni in sei giri.

Alla quindicesima tornata Pilette è andato ai box con il battistrada che si staccava dai pneumatici anteriori e così Belso è rimasto nettamente al primo posto, con Thompson che era secondo e cominciava ad accorciare il varco; Holland era terzo, Robinson quarto, McGuire quinto e Lella sesta, però doppiata da Belso. A otto giri dalla fine Thompson ha dovuto recuperare quasi 1" a giro e lo ha fatto con una facilità quasi assurda. Al diciannovesimo giro Belso si è fatto piuttosto spericolato, rendendosi conto di essere tallonato. Un giro dopo era secondo.

Intanto Holland era stato al box per fare raddrizzare l'alettone anteriore e Gethin aveva praticamente rinunciato; era attardato di due giri e considerava la propria posizione irrimediabile. Questo non è tipico di Peter e dimostra quanto fosse disgustato per la confusione in cui era finita la gara.

Thompson naturalmente non è stato raggiunto e ha vinto nettamente. O no? Quando ci si è accorti che la gara era stata dichiarata di 24 giri e che non si sarebbe tenuto conto dei primi sei, i reclami sono fioccati. Gli organizzatori hanno risposto che era stata sventolata la bandiera rossa prima che fosse stato coperto un terzo della distanza originale e non hanno mollato, facendo arrabbiare molti concorrenti e molti piloti. La vittoria di Thompson, alla media di 154,26 orari, era però meritata.

Al calare dell'oscurità, comunque, i protestatari hanno avuto la meglio, i sei primi giri sono stati aggiunti agli altri 24 e Belso è stato dichiarato vincitore. Il vero Thompson è arretrato all'ottavo posto (nella prima parte si era fermato al box), ma Lella ci ha guadagnato salendo di un posto, cioè al quinto.

David Hodges

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

più lunga, arriveremo forse ad un 1976 che sarà ancora in crisi, ma dovrebbe essere l'anno della ripresa.»

Progetti a lungo e a medio termine, è stato chiesto al presidente della Renault, quali sono? «Siamo contenti della nostra attuale gamma di vetture, ma stiamo preparando le vetture per il 1980, e siamo pronti per qualsiasi eventualità possa capitare nel frattempo in questo tormentato mondo dell'auto».

Per lo sport, è stato chiesto a Dreyfus, è vero che correrete il campionato mondiale Marche e che farete una F. 1? «Molto dipenderà dal budget che le corse avranno per il prossimo anno. E' solamente una questione di soldi, certamente continueranno le nostre forme promozionali tipo F. Renault. Per le altre corse di livello mondiale vedremo...». Una porta è dunque aperta alla possibilità di vedere la più grande casa francese impegnata nelle competizioni a livello mondiale, ma non sappiamo quando.

Al termine della sua conferenza il presidente della Renault ha dato appuntamento a tutti per il 1975, confermando che rimane alla guida dell'industria francese mentre, a chi gli ha chiesto se ci sarà anche nel 1976, Dreyfus ha risposto che per questo chiederà lumi a Giscard d'Estaing, in un incontro che dovrebbe avere in questi giorni.

Tutti presenti i costruttori a Parigi. Però si dice che, visti gli attuali momenti, prende piede la possibilità di rotazione di queste mostre, e poi di farle più come mercato che come vetrine nelle quali ammirare i prodotti. La produzione in Francia, è riferita ai quattro grandi Citroen, Peugeot, Renault e Chrysler è aumentata nei primi sei mesi del '74 rispetto al corrispondente periodo del '73 di 19.117 vetture, esattamente sono 1.871.877 contro le 1.852.780 prodotte nei primi sei mesi del '73.

Sono però calate le immatricolazioni di circa il 10 per cento, e si prevede che questa discesa dovrebbe fermarsi sul 15-20 per cento entro la fine dell'anno e guadagnare un 5 per cento l'anno prossimo. Fino al mese di agosto la Renault aveva venduto 30.000 vetture più del corrispondente periodo dell'anno scorso, la Peugeot ne ha perso 40.000, la Citroen 26.000, la Chrysler 33.000, la Ford 18.000 e via di questo passo.

L'industria italiana ha fatto anche essa un passo indietro in Francia. La FIAT ha immatricolato ottomila macchine in meno, mentre l'Alfa Romeo ha venduto 1500 macchine di più, così la Lancia 150 in più e l'Innocenti 3800 in più. Il totale delle immatricolazioni da gennaio ad agosto ha avuto un regresso del 10,21 per cento, sono state infatti immatricolate 1.044.141 vetture contro le 1.162.816 del corrispondente periodo del '73.

Le previsioni sono comunque di un moderato ottimismo per il '75 e si spera molto di bloccare l'inflazione che dilaga per arginare in qualche modo al falla che si è aperta nel mondo dell'auto che viene indicato a torto la causa di tutti i mali, mentre in realtà è un importantissimo e vitale mezzo per l'economia.

La VAL D'ANAPO - SORTINO apre il tris dei recuperi isolani

Il sole in extremis ha deciso per Scola

SIRACUSA - Domenico Scola s'è proprio «scollato» l'ennesima edizione (la 9a) della «Val d'Anapo-Sortino», «recuperata» proprio (è il caso di dirlo) all'ultimo momento utile per il buon senso e la passione di sportivi aretusei e organizzatori e da pochi giorni non destinata ad essere la gara di chiusura del calendario siciliano dato che la «Nissen» data per spacciata, quasi sicuramente si correrà il 3 novembre e la «Monti Iblei» una settimana prima.

Gare entrambe legate quasi a filo doppio per motivi politici, Scola, come dicevamo, facendo sua questa gara con la solita rossa March BMW 2000 scrive per ben quattro volte il suo nome nell'albo d'oro dei vincitori di questa corsa, anche se gli resta l'amarezza di non aver potuto abbassare il suo stesso record, stabilito l'anno scorso, sempre su March, col tempo di 4'01

a cui corrisponde una media di kmh 89,626, mentre quest'anno ha realizzato 4'09"6.

Per la verità la sua vittoria è stata fortunosa, il tempo aveva fatto le bizze, dalla classe 700 fino alla 2000 del gr. 2, una spruzzatina leggera d'acqua aveva reso estremamente scivoloso questo manto stradale già per se stesso scivoloso ed «impastato» poi d'olio, per cui occorre gomme da pioggia delle quali non disponeva il cosentino della Vesuvio, mentre ne disponevano Barberio, anche lui calabrese e sorto come rivale con la sua Osella PA 1 al predominio del corregionale, e Savona con la Chevron, e ne disponevano il montaggio pochi momenti prima del via. Il tempo però ha cambiato rapidamente le carte in campo e un sole pallido ha asciugato l'asfalto per cui Scola, che quasi stava ritirandosi e caricando la macchina sul camion-

cino, ha deciso di correre con le sue E 98 rigate mentre i suoi due diretti antagonisti sono rimasti handicappati.

A fine gara tanto Savona quanto Barberio si rodevano il fegato dalla rabbia. «Siamo stati degli stupidi» — ci diceva il calabrese — «abbiamo montato all'ultimo momento quelle maledette gomme e siamo rimasti fregati»: e la cosa più buffa è che l'uno li ha montati vedendoli montare all'altro.

Scola vincendo a Sortino ha praticamente vinto il Trofeo della Montagna per la VI zona (Sicilia e Calabria) per cui era in lizza con il pilota ragusano Jacono che gareggiando con la Chevron 1600 ha conseguito durante l'annata agonistica una serie di risultati utili se anche lui avesse vinto tutto si regolava in Calabria, a Catanzaro ma arrivando secondo, alle spalle del pilota Bilotti che dispone di una Osella PA 2 1600 che quindi ha favorito il corregionale, è stato tagliato fuori dalla lotta per il Trofeo, proprio all'ultimo round.

Altri 3 piloti erano quest'oggi in lizza per il Trofeo, e cioè «Herath Mad» su Abarth 695, Roberto Villa in 850 e famoso nella 1000. Tutti e tre ovviamente in gruppo 2 ma il primo non è salito per cui Marchese ha fatto sua la classe, e quindi è stato il primo ad essere escluso dal giro, Villa ha vinto su Gerbino e Bozzanca, e Famoso si è dovuto accontentare di un terzo posto, alle spalle del bravo «Jimmy» Di Clementi per cui anche lui usciva forzatamente dal giro anche se aveva delle serie abiezioni sul tempo accreditatogli e proprio per questo come per altri motivi presentava reclamo contro i primi 2 arrivati

della sua classe che, convalidato, lo rilancia per il Trofeo per cui sarà Catanzaro a decidere.

Nuccio Marino

IX COPPA VAL D'ANAPO-SORTINO - TROFEO GIGI CARPINTEI - Gara di velocità in salita valevole per il Trofeo della Montagna - Sortino, 6 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

CLASSE 1000: 1. «Antony» (A112 Abarth) 5'07"3, media kmh 70,289; 2.

CLASSE 1150: 1. Michele Barbagallo (Fiat 128) 5'04"7, media kmh 70,889; 2.

CLASSE 1300: 1. Raffaele Picciurro (Simca R.) 4'54"6, media kmh 73,319; 2.

CLASSE 1600: 1. Giuseppe Mascari (Fiat 124) 5'04"5, media kmh 66,562.

CLASSE 2000-3000: 1. Antonio Ariotti (A.R. GTV 2000) 4'57"2, media 72,678 kmh; 2.

GRUPPO 3

CLASSE 1300: 1. Sebastiano Cannamela (Fiat X-1/9) 4'57"3, media 72,653 kmh;

CLASSE 1600: 1. Renato Barraia (Alpine A 10) 4'54"5, media 73,344 kmh; 2.

CLASSE 2000 - OLTRE 2000: 1. Ernesto Verso (Fiat Abarth) 5'01"3, media 71,689.

GRUPPO 2

CLASSE 500: 1. Rocco Morabito 5'16"3, media 68,289 kmh; 2. Guastella 5'21"6;

CLASSE 600: 1. Pietro La Pera (Abarth 595) 4'51"1, media 74,244 kmh.

CLASSE 700: 1. Pasquale Marchese (Giannini) 4'51"2, media 74,175 kmh.

CLASSE 850: 1. Roberto Villa (Abarth 850) 4'45"7, media 75,608 kmh.

CLASSE 1000: 1. Famoso (Abarth 1000) 4'49"2.

CLASSE 1150: 1. Antonio Carnibella in 4'49", media 74,740 kmh;

CLASSE 1300: 1. Filippo Bonaccorsi in 4'44"5, media 75,923 kmh.

CLASSE 1600: 1. Paolo D'Amico (BMW 1600) in 4'45"9, media 75,550 kmh;

CLASSE 2000: 1. Romeo Menza (AR GTAM) in 4'46"9, media 62,265 kmh;

CLASSE 3000: 1. Gaetano Sidoti (Ford) in 6'19", media 56,922 kmh.

GRUPPO 4

CLASSE 1000: 1. Salvatore Macri (Abarth OTS 1000) in 5'53"3, media 61,051 kmh;

CLASSE 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia Z.) in 5'00", media 72,000 kmh.

CLASSE 1600: 1. Giuseppe Vassallo (AR GTA 1600) in 5'23"5, media 66,769 kmh;

CLASSE 2000: 1. «King» (Alpine) in 4'58", media 72,483.

CLASSE OLTRE 2000: 1. Antonio Gagliardo (Porsche 911 S) in 5'14", media 68,789.

GRUPPO 5

CLASSE 1000: 1. «Popsy Pop» (AMS 1000) in 4'53"8, media 73,519.

CLASSE 1300: 1. Giovanni Scalera (AMS 1300) in 5'01"3, media 71,689.

CLASSE 1600: 1. Carlo Bilotti (Osella 1600) in 4'33"5, media 78,976.

CLASSE 2000: 1. Domenico Scola (March BMW) in 4'09"6, media 86,538 kmh.

CLASSE 3000: 1. Franco Lisitano (Abarth 3000) in 4'30"4, media 79,881.

CLASSIFICA GENERALE

1. Domenico Scola (March BMW) 4'09"6, media kmh 86,538; 2. Barberio (Osella 2000) 4'19"; 3. Savona (Chevron 2000) 4'26"2; 4. Lisitano (Abarth 3000) 4'30"4; 5. Bilotti (Osella 1600) 4'33"5; 6. Jacono (Chevron 1600) 4'36"; 7. Bonaccorsi (A.R. GTA 1300) 4'44"5; 8. Cavallaro (A.R. GTA 1300) 4'45"7; 10. D'Amico (BMW 1600) 4'45"9.

Per ragioni tecniche siamo costretti a rinviare la pubblicazione della classifica completa al prossimo numero.

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

GIOVEDÌ 3 OTTOBRE

Una giornata di attesa. Si parla di riduzione a quattro giornate lavorative della settimana. La realtà sarà più dura. Intanto, a Villar Perosa, alle porte di Torino, una seconda «rottura», forse la più importante è in corso. I dissensi fra i fratelli Agnelli — secondo qualcuno — si vanno accentuando.

Alcuni giorni prima un provvedimento deciso da Umberto Agnelli (anticipare l'età pensionabile per i dirigenti da 65 a 60 anni) ha messo in allarme il presidente che teme una manovra capace di isolarlo. Per di più le dichiarazioni negative di Gianni Agnelli (che ricordiamo è presidente della Confindustria) sul compromesso storico sarebbero state chiaramente contestate dal fratello più giovane.

«Niente di serio si può fare — avrebbe detto — quando è in gioco il lavoro di centinaia di migliaia di lavoratori senza l'accordo con il partito comunista».

VENERDÌ 4 OTTOBRE

Arriva la notizia ormai attesa da tutti: da lunedì 70.000 operai andranno in Cassa di Integrazione. Per 43.000 la sospensione durerà fino a gennaio; per 21.000 avrà durata inferiore. Anche a 6.000 operai Lancia tocca lo stesso destino.

Il futuro quindi si presenta particolarmente incerto. Ora si aspetta il risultato dell'intervento del socialista Bertoldi. Il ministro del lavoro, infatti, si è fatto vivo telefonicamente con Umberto Agnelli. Avrebbe imposto il ritiro del provvedimento. Un gioco pericoloso perché la Fiat potrebbe rispondere con la sospensione degli operai interessati. Ma c'è il rischio che il «gioco» del governo (di quello nuovo naturalmente) sia proprio questo. A breve scadenza, infatti, anche l'Alfa Romeo, inevitabilmente dovrà ricorrere a provvedimenti analoghi.

m. c.

Nuova 1000 della AMS col 128 FIAT

• La AMS sta preparando un buon numero di novità per la prossima stagione. La principale riguarda una nuova sport da un litro, il cui motore (4 cilindri bialbero 16 valvole) ha terminato molto positivamente i collaudi al banco, erogando 150 CV a 11.000 giri, con la possibilità di ruotare in sicurezza molto di più.

In questo periodo, assieme all'inizio della produzione di questo motore, che sfrutta il monoblocco Fiat 128, si sta definendo la prima serie di nuovi telai ad esso destinati. La vettura completa sarà posta in vendita ad un prezzo estremamente interessante.

Nel frattempo, è in allestimento il nuovo 2 litri che sfrutterà tutte le positive esperienze di un telaio già quest'anno molto competitivo.

Successo a metà	FRANCIA - Corsa di Limonest - Gara di velocità in salita	1. Maublanc (March) 1'39"98	Sconfiggendo finalmente la iella di quest'anno, Maublanc ha vinto anche se non è riuscito a migliorare il record detenuto da Mieusset in 1'39"70. Ottima prova del secondo arrivato, Rivoire su Chevron, che migliora di corsa in corsa.
Ha guadagnato di più	SPAGNA - Rally di Valladolid - Rally	1. Etchebers-Etchebers (Carrera)	Assente dal precedente rally valevole per il campionato spagnolo, Etchebers ha vinto facilmente in questo, dotato di un ricco montepremi. Il suo avversario più temibile, Gemar pure su Carrera, ha dovuto abbandonare per uscita di strada.
Mantorp rivive	SVEZIA - Corsa a Mantorp Park - Gara di F. 3.	1. Nordstrom (GRD).	Benché il circuito di Mantorp Park avrebbe dovuto chiudere, si è trovato patrocinio sufficiente per una gara di F. 3 che è risultata una delle più belle viste in Svezia quest'anno. Nilsson è partito al palo, con un tempo sotto il record esistente, ma poi Nordstrom è passato avanti e ci è rimasto, anche se con poco margine.
1 e mezzo per gara	MALAYSIA - G.P. di Selangor - Gara di velocità in circuito.	1. MacDonald (Brabham).	Seconda e ultima prova della serie di gare della Malaysia, sul circuito di Kuala Lumpur. Ma MacDonald aveva vinto anche la corsa precedente e si è intascato circa tre milioni. Secondo Poon, pure su Brabham.
Applaudito lo starter	FRANCIA - Corsa del Gué-Chervais - Gara di velocità in salita.	1. Demaison (Chevron) 1'30"2.	Ottanta concorrenti al via, percorso di km. 2,200 e pubblico numeroso. Starter Guy Ligier, molto applaudito. Il tempo bagnato non ha permesso di migliorare il record, detenuto da Lachaud su Tecno in 1'26"9.
Niente vendetta	FRANCIA - Corsa di Saumur - Gara di velocità in salita.	1. Guitteny (Alpine) 1'7"51.	La pioggia, iniziata a metà gara, ha impedito a Lateste su Brabham di vendicarsi per la prima salita in cui era stato battuto da Guitteny per 43/100. Terzo Lamoureux, su Alpine.
Tempi coerenti	FRANCIA - Corsa di Baux de Provence - Gara di velocità in salita.	1. Lapierre (March) 1'21"5.	Dopo un sabato con pioggia ininterrotta, la domenica c'era un bel sole e già dalle prove la vittoria di Lapierre era prevista. Aveva segnato 1'21"7, contro 1'22" di Rivoire su Chevron, e anche in gara fra i due c'è stata la stessa differenza.

Il pubblico ha avuto torto disertando la Coppa CARRI

COPPA per FINOTTO tricolore-bis AMIGHINI



La Ford Escort 1300 di Finotto entra per prima nella variante Junior durante la disputa della Coppa Carri, che il trevigliese farà sua a tempo di record. Dietro di lui, l'Alfa Romeo GTAJ di Pittini

MONZA · E' mancato il conforto del pubblico, ed è stato un peccato perché nell'ultima gara in programma all'Autodromo nazionale di Monza ci sono stati tali e tanti motivi d'interesse che evrebbero meritato una cornice calda come quella delle grandi occasioni.

La Coppa Leopoldo Carpi sedicesima dalla sua istituzione, concludeva il campionato italiano turismo speciale, una delle specialità più spettacolari e quindi più seguita dagli appassionati dello sport dell'automobile. Un appuntamento la cui importanza veniva messa in risalto dalla massiccia partecipazione di piloti: ben 196 figuravano nell'elenco degli iscritti. Le aspettative non venivano tradite.

Protagonisti della giornata risultavano alla fine due piloti: Rino Amighini e Martino Finotto. Il primo grazie al successo nella sua

classe (1000 cc) metteva nel proprio carriere anche il titolo italiano del turismo speciale, bissando il trionfo della passata stagione. Rino Amighini (31enne di Santambrogio di Verona di professione orefice) non aveva alcuna difficoltà a vincere la gara che l'ha visto impegnato e così otteneva il quinto successo della stagione dopo quelli di Vallelunga (due volte), Misano, Casale e ancora Monza.

Il bergamasco Martino Finotto, risultato il più veloce della giornata al volante di una Ford Escort 2000, è quello che invece ha iscritto il proprio nome sull'albo d'oro della manifestazione. In nessun momento la vittoria di Finotto è stata in forse, nonostante l'impegno dell'amico-rivale «Pal Joe» che ha dovuto accontentarsi della piazza d'onore.

Il «rush» di SQUARISE

Venti vetture alla partenza della classe 500. In prima fila la Fiat Giannini di Favaro (migliore tempo nelle prove ufficiali in 1'16"7 e la Fiat di Squarise.

In testa all'inizio va subito Squarise seguito da «Palvox», «Gastone», Di Francesco, «Pado», Lutman, Barozzi. Squarise (30enne di Lugo di Romagna) resta al comando fino al decimo giro quando gli subentra «Gastone». Squarise, «Palvox» e Di Francesco si attestano nelle immediate vicinanze, pronti ad approfittare dell'occasione favorevole. Sembra che «Gastone» possa condurre tranquillamente in porto il successo quando invece a tre giri dal termine, ancora Squarise raccuffa il comando della gara per tenerlo fino al termine.

«TIBELI» senza problemi

Nella classe 600 non si hanno colpi a sorpresa. «Tibeli» (miglior tempo nelle prove ufficiali in 1'13"3) se ne va subito al comando e non lo mollerà più. Alle sue spalle, dopo le scaramucce iniziali, s'insediano Ciardi, «Gin Tonic» e Perri. Sfumano intanto le speranze di successo per il giovane «Yankee» che al 12. giro è costretto al ritiro pare a causa di una scorrettezza di un avversario.

«Yankee» vorrebbe anche fa-

re reclamo ma la sua decisione arriva tardiva i commissari sportivi non l'accettano. «Tibeli» (32enne di Costermano di Verona) è al suo secondo successo stagionale. Merito anche della Fiat Abarth 595 preparata da Garavello. Suo il titolo della Classe 600.

Passeggiata di FINA

Alla partenza della Classe 700 non si presenta la Fiat Giannini di Repetto, per cui in prima fila resta la sola Fiat Abarth di Aldo Fina, autore del miglior tempo nelle prove ufficiali in 1'11"9 alla media di 120,417 km orari. Per Fina i 32 giri di corsa risulteranno una tranquilla passeggiata fino alla vittoriosa conclusione. Interessante invece la lotta per la conquista della piazza di onore tra «Principe Mash» e Carena. Avrà la meglio quest'ultimo, mentre «Principe Mash» sarà costretto al ritiro a quattro giri dal termine. Per Aldo Fina (24enne di Marsala) è la degna conclusione del campionato dopo le brillanti prove ottenute a Misano e Vallelunga.

AMIGHINI tricolore

Le classi 850 e 1000 corrono raggruppate. Per quattro giri fa l'andatura la Fiat Abarth 1000 di Alessandro Binati (miglior tempo nelle prove ufficiali in 1'05"3 alla media di 132,588 ora-

ri). Alla quinta tornata assume le redini del comando Rino Amighini che non avrà alcuna difficoltà a condurre in porto il suo quinto successo della stagione. Il suo più accanito rivale «Delta» che finirà al secondo posto. Nella classe 850 il successo arride al giovane Nino Campani davanti a Biselli e Bernero.

Bis per CAMATHIAS

La corsa delle vetture della classe 1150 è quella che apre la giornata motoristica monzese. Si inizia con la nebbia che copre notevolmente il tracciato. In testa va subito «Gilena» (miglior tempo nelle prove ufficiali in 1'04"4 alla media di 134,440 orari). Al quinto giro Rosario Pezzella entra un po' forte in variante e non riesce più a controllare la sua Fiat 128, conseguenze inevitabile: capotta fortunatamente senza danni.

«Gilena» resta al comando fino al 25esimo giro quando gli subentra Romeo Camathias che concluderà vittoriosamente. Camathias è al secondo successo stagionale. Il 27enne pilota comasco aveva già vinto, infatti, recentemente al Mugello.

Bel duello LITRICO-COLZANI

La classe 1300 risulta una delle più avvincenti. L'Alfa Romeo GTA Junior di Mario Litrico se ne va subito alla testa del grup-

po con la Ford Escort di Luigi Colzani (miglior tempo nelle prove ufficiali in 1'00"9 alla media di 142,167 km orari) che perde notevole terreno al momento della partenza. Ma il milanese non si perde d'animo e ben presto si rende protagonista di una splendida rimonta che viene coronata alla dodicesima tornata dalla conquista della piazza di onore.

La Carri a FINOTTO

Si giunge così all'ultima corsa della giornata che vede raggruppate le classi 1600, 2000 e 3000 cc. Partenza fulminea del bergamasco Martino Finotto tallonato da «Pal Joe» il quale poco prima della partenza era protagonista di un curioso incidente. Incredibilmente rompeva la leva del cambio. Si doveva procedere in extremis ad una miracolosa saldatura che comunque ha «tenuto» magnificamente.

Finotto intanto si avvia meritatamente verso il traguardo che taglia vittoriosamente alla media di oltre 145 orari. Carlo Belli e Riccardo Ricci sono rispettivamente i vincitori delle classi 1600 e 3000.

Spettacolare in questa corsa la collisione sul rettilineo principale tra la Ford Escort di «Alval» e quella di Freitach — fortunatamente senza conseguenze per i piloti.

COPPA LEOPOLDO CARRI - Gara nazionale di velocità per vetture Turismo - Monza, pista Junior, 6 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

Classe 500: 1. Franco Squarise (Fiat 500) in 42'32"4; 2. « Palvox » (Fiat Giannini 500) 42'33"; 3. « Gastone » (Fiat Giannini 500) 42'42"5; 4. Di Francesco (Fiat Giannini 500) 42'54"5; 5. « Pado » (Fiat 500) 43'19"1; 6. Motta (Fiat 500) 43'25"4; 7. Lutman (Fiat 500) 43'29"7; 8. Albis (Fiat 500) 43'30"3; 9. Carelli (Fiat 500) giri 31; 10. Favaro (Fiat Giannini 500) giri 30; 11. Barozzi (Fiat Giannini 500) giri 22. **Giro più veloce:** il 15. di « Gastone » in 1'17", alla media di kmh 112,441.

Classe 600: 1. « Tibeli » (Fiat Abarth 595) 39'25"1, media kmh 117,143; 2. Ciardi 39'31"5; 3. « Gin Tonic » 40'09"5; 4. Perri 40'37"; 5. Mediani giri 31; 6. Gasperini giri 31; 7. Santarsieri giri 31; 8. « Ciarly » giri 29; 9. « Yankee » giri 29; 10. Rafanelli giri 29 (tutti su Fiat Giannini 590). **Giro più veloce:** il 21. di « Tibeli » in 1'12"5, media kmh 119,420.

Classe 700: 1. Aldo Fina (Fiat Abarth 695) 33'25"7, media kmh 120,161; 2. Carena (Fiat Giannini 650) 38'35"4; 3. Calligaro (Fiat G. 650) giri 31; 4. Padrone (Fiat G. 650) giri 31;

5. Calza (Fiat G. 650) giri 31; 6. Grulli (Fiat Abarth 695) giri 30; 7. Giordano (Fiat Giannini 650) giri 30; 8. Pezzola (Fiat G. 650) giri 30; 9. « Principe Mash » (Fiat G. 650) giri 28; 10. « Luigi » (Fiat G. 650) giri 24; 11. Menapace (Fiat Abarth 695) giri 16. **Giro più veloce:** il 20. di Fina in 1'10"9, media kmh 122,115.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Nino Campani 35'22"1, media kmh 126,477; 2. Biselli 35'29"; 3. Bernero 35'51"1; 4. Scalabrini 35'56"5; 5. Savoia 35'57"4; 6. Gatti giri 30; 7. Carbone giri 29; 8. Cavallo giri 17. **Giro più veloce:** il 18. e il 20. di Savoia in 1'07"2, media kmh 128,839.

Classe 1000 (tutti su Fiat Abarth 1000): 1. Rino Amighini 35'14"5, media kmh 131,026; 2. « Delta » 35'15"6; 3. Smittarello giri 30. **Giro più veloce:** il 5. e il 6. di Amighini in 1'03"9, media kmh 135,492.

Classe 1150: 1. Romeo Camathias (Fiat 128) 35'17"4, media kmh 130,847; 2. « Gilena » (Fiat 128) 35'45"9; 3. Frasson (Fiat Giannini) 35'52"7; 4. De Martino (Fiat 128) giri 30; 5. Cozzarolo (Fiat 128) giri 27. **Giro più veloce:** il 9. di « Gilena » in 1'04"5, media kmh 134,232.

Classe 1300: 1. Mario Litrico (Alfa Romeo GTA) 32'59"5, media kmh 139,962; 2. Colzani (Ford Escort) 33'05"; 3. Perego (A.R.

GTAJ) 33'18"5; 4. Rossi (A.R. GTAJ) 33'33"7; 5. Galmozzi (Fiat 128 coupé) giri 31; 6. Camathias (Fiat 128 coupé) giri 31; 7. Zarpellon (A.R. GTAJ) giri 31; 8. Faraldi (A.R. GTAJ) giri 31; 9. Castelli (A.R. GTAJ) giri 30; 10. Mercandino (A.R. GTAJ) giri 30; 11. Tali (A.R. GTAJ) giri 28; 12. Chiapparini (A.R. GTAJ) giri 23; 13. De Renzio (A.R. GTAJ) giri 21; 14. Gargan (Fiat 128 coupé) giri 19. **Giro più veloce:** il 30. di Litrico e il 31. di Colzani in 1'00"7, media kmh 142,635.

Classe 1600: 1. Carlo Belli (Ford Escort) 31'54"3, media kmh 135,684; 2. Gilardini (Ford Escort) 32'22"; 3. Chiapparini (A.R. GTV) 32'27"; 4. Ciardi (Ford Escort) 32'38"3; 5. Santulli (A.R. GT) giri 29; 6. Uboldi (A.R. GTV) giri 29; 7. Rossi (A.R. GTV) giri 29; 8. Zini (A.R. GTV) giri 26; 9. Bruzzese (A.R. GTV) giri 21; 10. Filipuzzi (A.R. GT) giri 20; 11. Freitag (Ford Escort) giri 18. **Giro più veloce:** il 21. di Belli in 1'02"7, media kmh 138,086.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 31'42"5, media kmh 145,627; 2. « Pal Joe » (Ford Escort) 32'03"; 3. Confortola (A.R. GTAm) giri 29; 4. Ruoso (Ford Escort) giri 27; 5. Pedotti (A.R. GTAm) giri 21. **Giro più veloce:** il 18. di Finotto in 58"4, media kmh 148,253.

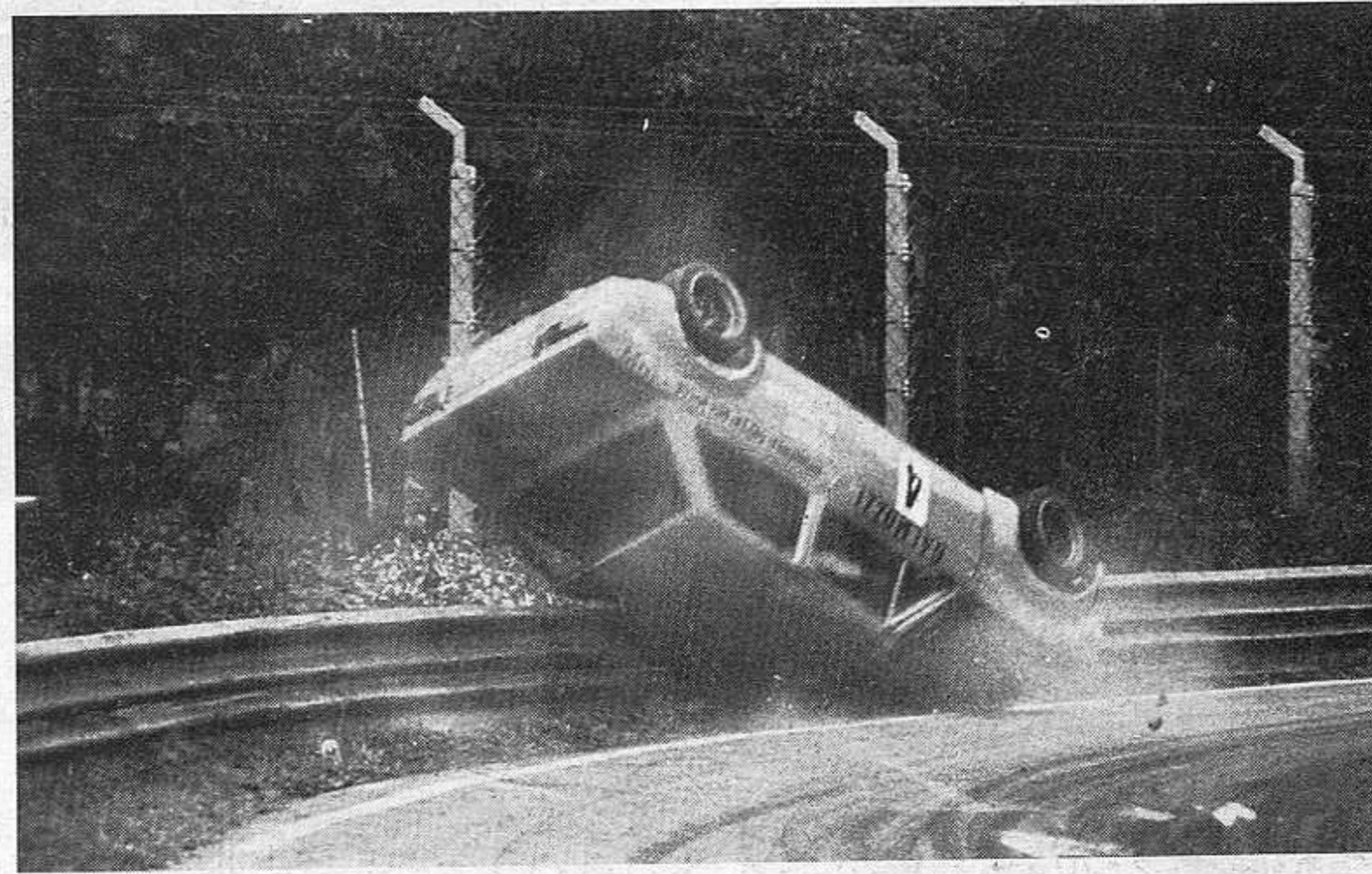
Classe 3000: 1. Riccardo Ricci (Opel Commodore) 32'20"8, media kmh 124,909. **Giro più veloce:** il 2. di Ricci in 1'06"5, media kmh 130,195.

Dopo anni battuto CLARK!

ISOLA DI MANX - La fine di un'era! Per la prima volta in molti anni Roger Clark è stato battuto. E' accaduto nel Rally Manx ad opera di un altro pilota inglese, nettamente e senza equivoci. Si trattava di un rally in cui venivano utilizzate strade pubbliche chiuse al traffico, il 95% delle quali asfaltate. Diverso in questo da qualsiasi altra gara internazionale sotto la giurisdizione del RAC, al « Manx » è consentito prendere appunti e i tratti speciali non sono segreti. E' una competizione nella quale la Carrera RS si è dimostrata praticamente imbattibile... quando pilotata da irlandesi.

Due conduttori hanno battuto Clark, entrambi su Porsche, cioè Curley e Mc Cartney, entrambi irlandesi del nord. Clark è infatti arrivato terzo, quarto il suo compagno su Escort, Coleman.

Poiché l'anno scorso si era ritirato con guasto al motore, lasciando la vittoria all'irlandese Boyd su Escort, tutti volevano vedere se il vincitore delle edizioni 1972 e 1973 avrebbe riportato un altro successo, oppure se sarebbe stato battuto da Coleman. Non avendo le Porsche irlandesi per un certo tempo avuto confronti diretti, pochi avevano previsto che sarebbero state ancora più veloci, invece è andata così e, inoltre, il pilota inglese Evans (Porsche) precedeva a sua volta Clark Coleman dopo la prima delle tre « anelle ». Dopo Evans ha avuto noie al motore e, dato il grande ritardo, ha do-



Paurosa ma a lieto fine l'avventura di Rosario Pezzella, che ha rovinosamente capotato con la sua Fiat 128 berlina all'uscita della curva che immette nella variante Junior, durante la gara per la classe 1150. Nella foto a destra, vediamo il pilota, incolume, aiutato dai commissari di percorso



vuto ritirarsi. Molti equipaggi hanno segnato ritardi sui tempi previsti, fra gli altri quello di cui faceva parte il pilota della Vauxhall Magnum George Hill, che ha perso un sicuro sesto posto per guasto a un ammortizzatore. Sciater era ben piazzato, con la sua Datsun a sedici valvole, ma quattro tratti prima della fine pure lui è stato eliminato da un guasto meccanico. Coleman conduce ora il campionato del RAC con tre prove.

RALLY MANX - Rally valevole per il campionato del RAC - 14-15 settembre.

LA CLASSIFICA

1. Curley-Frazer (Carrera RS); 2. McCartney-Harryman (Carrera RS); 3. Clark-Porter (Escort); 4. Coleman-Scott (Escort); 5. Rockey-White (Escort); 6. Pont-Cobb (Ascona).

Per l'EUROPEO il rally di LUGANO

LUGANO - Il Rally Internazionale di Lugano è giunto alla sua tredicesima edizione e il SAR Ticino è particolarmente impegnato nella sua realizzazione, poiché la gara interessa sia il Campionato Europeo Conduttori, sia il campionato francese, sia la Coppa svizzera dei rallies. La gara agli ordini del direttore di corsa Giorgio Bobone, inizierà praticamente il giorno 11 ottobre, quando dalle 9 alle 15,50 avranno luogo i controlli sportivi-tecnici e si formerà il parco chiuso. Alle 16 dello stesso giorno i concorrenti, per gruppi di vetture, si trasferiranno in piazza della Riforma da dove, alle ore 19,01, prenderà il via il rally. Alle ore 4 del 12 ottobre è previsto l'arrivo del primo concorrente in Italia e precisamente a Luino dove tutte le vetture resteranno in parco chiuso sino alle ore 19,01, via della seconda tappa. Il rally terminerà il 13 ottobre a Lugano (Campo Marzio) e gli arrivi si susseguiranno a partire dalle ore 6.

