

Un record
nel mondiale
MARCHE

domenica **SPRINT**

Il canto del cigno MATRA a KYALAMI

Nemmeno un diluvio a metà gara ha impensierito le 2 vetture francesi: ma PESCAROLO-LARROUSSE hanno prevalso all'ultimo giro

La «nona» in 30 cm.



Nuovamente sul podio, la coppia-regina del mondiale marche di questi ultimi anni, Gerard Larrousse ed Henri Pescarolo. Hanno vinto, in un finale singolarmente elettrizzante, la 6 ore di Kyalami, ultima delle 9 vittorie Matra-Simca Gitanes in questo campionato dominato da cima (Monza a parte) a fondo

SPECIALI PER AUTOSPRINT

KYALAMI - In quella che potrebbe essere la sua ultimissima corsa, il team Matra-Simca-Gitanes ha ottenuto una doppia vittoria incontrastata quando PESCAROLO-LARROUSSE e BELTOISE-JARIER sono arrivati al traguardo staccati di una trentina di centimetri: la nona consecutiva vittoria della stagione. E' stata una gara da libro di testo per la vettura vincente, non fosse per problemi di pneumatici nei primi arroventati giri. A metà corsa pioveva forte e Beltoise, inconsapevole della propria posizione, ha permesso a Larrousse di recuperare i tre giri perduti dal suo compagno. L'ultimo turno l'ha fatto Jarier e, benché fosse comodamente in testa, a soli dieci minuti dalla fine, si è lasciato superare da Pescarolo che ha così tagliato il traguardo per primo. Ottimo inseguimento di Bell-Hobbs, soprattutto di Bell, nel pe-

riodo sul bagnato, ma ancora una volta la Gulf non è stata all'altezza delle Matra benché abbia avuto una gara praticamente priva di noie, piazzandosi poi terza a cinque giri. La seconda Gulf di Schuppan-Wisell è stata infastidita da sciocchi problemi e non ha coperto un numero sufficiente di giri per poter essere classificata. Quarti Lepp-Turner, vincitori della classe due litri con la Chevron BGD B 26, mentre la due litri favorita, la vettura ufficiale con motore Hart pilotata da Gethin-Ian Scheckter è scomparsa presto di scena con noie al motore.

40 mila spettatori

Dura battaglia fra la BMW ufficiale di Peterson-Scheckter e la Ford ufficiale di Mass-Hezemans, ma è finita bruscamente quando Peterson ha urtato la Porsche, in quarta posizione, dei vincitori dello scorso

anno Joest-Muller; è successo perché Peterson era accecato dai forti spruzzi durante il momento peggiore dello scroscio di pioggia. Mass ha occupato il quinto posto e Joest

6 ORE DI KYALAMI - 9 Novembre - Ultima prova del campionato mondiale marche Sport

LA CLASSIFICA

1. Henri Pescarolo-Gerard Larrousse (Matra Simca) 235 giri 964,44 km, kmh 160,74; 2. Jean Pierre Jarier-J.P. Beltoise (Matra Simca) 235 giri; 3. Derek Bell-David Hobbs (Gulf-DFV GR7) 229 giri; 4. John Lepp-Guy Tunner (Chevron-Hart BDG B26) 217 giri; 5. Jochen Mass-Toine Hezemans (Ford Capri RS2600) 215 giri; 6. Rolf Stommelen-John Fitzpatrick-Tim Schenken (Porsche Carrera RSR) 214 giri; 7. Rolf Stommelen-George Loos-Tim Schenken (Porsche Carrera RSR) 212 giri; 8. Mervin Turner-Richard Lloyd (Lola-BDG T292) 208 giri; 9. Giv Giovannoni-Noels Nieman (Mazda RX2) 196 giri; 10. Keith Berrington-Smith-Tony Martin (Chevron) 185 giri.

Giro più veloce: Larrousse (Matra-Simca) 1'19"3, media kmh 186,545.

e Peterson non hanno potuto continuare.

Dopo che quasi tutte le due litri si erano ritirate hanno occupato il sesto e settimo posto le due Porsche Carrera della Loos Racing, vincendo anche l'indice di prestazione; condividevano la vettura vincente Tim Schenken, Stommelen e Fitzpatrick. Assistevano alla corsa soltanto 40.000 spettatori contro gli 80.000 dell'anno scorso.

La gara è cominciata soltanto alle 14,30 e l'unico serio incidente, dopo le prove ufficiali, si è avuto quando è cominciato un incendio sotto la Capri ufficiale che era sui cavalletti davanti ai boxes. Non c'era nessuno della Ford in giro, ma grazie a Bell e a Scheckter la vettura è stata salvata, in quanto hanno entrambi afferrato estintori spegnendo poi le fiamme.

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 22

Nel diluvio la paura di PETERSON

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

La miglior partenza è stata quella di Beltoise, ma Bell gli era quasi attaccato, davanti a Larrousse, Ian Scheckter, Schuppan (che ha avuto difficoltà a mettere in moto la macchina) e a Joest, il quale era tallonato da Scott. Nella prima ora tanto il tempo che il ritmo della gara sono stati violenti. Beltoise si è staccato e intanto Larrousse lottava per superare Bell e portarsi in seconda posizione. Poco dopo il via, del resto, Bell aveva già delle noie perché i pneumatici posteriori stavano riscaldandosi troppo e la vettura slittava in modo sempre più evidente sulla pista.

Dopo uno sforzo disperato Larrousse è passato avanti in frenaggio alla stretta curva del Club House e ben presto ha preso ad avvicinarsi al compagno di squadra Beltoise, per cercare di ottenere una doppietta Matra. Schuppan ha raggiunto e superato la Chevron di Scheckter, così la Gulf si trovava in terza e quarta posizione, mentre Ian Scheckter si staccava dalla Porsche di Joest il quale lottava con Schulthess su Lola.

Ben presto l'altra temperatura ha fatto arrivare le vetture al box. Il primo ritiro ufficiale si è avuto quando Holland è andato al box con un guasto alla sua Lola, dopo soli diciannove giri. Anche la macchina di Manfredini-Moretti ha avuto noie abbastanza presto e il motore aveva un suono decisamente sospetto, benché dopo le prove si fossero cambiate le molle delle valvole rotte. Una nuova batteria è stata di aiuto, ma poi Manfredini è riuscito a urtare una vettura più lenta ed è tornato al box per fare riparare il muso; dopo essere tornato in gara ha però coperto soltanto pochi giri, prima di fermarsi definitivamente per la pessima maneggevolezza della macchina.

LARROUSSE s'infila

Usciva contemporaneamente di scena la Chevron di Cheales, a cui si è rotto il motore. Benché le due Matra avessero un comodo vantaggio al termine della prima mezz'ora, né Larrousse né Beltoise avevano l'aria di volere prendersela con calma. Larrousse era ben presto accodato alla Matra di testa e dopo vari giri percorsi a forte velocità, muso contro coda, si è infilato avanti e ha preso il comando. Non per molto, però. Qualche tornata più tardi è rimasto ai boxes per dieci minuti, perché per via del caldo il pneumatico anteriore di sinistra vibrava forte. Beltoise è tornato dunque in testa, mentre Pescarolo restava in seconda posizione. Bell era ancora più arretrato dopo un testa-coda al Club House. «Ho creduto che fosse una foratura perché i pneumatici posteriori erano in pessime condizioni» ha detto in seguito.

Anche per la Gulf le cose non andavano bene, perché oltre alle noie ai pneumatici Schuppan doveva lottare con un cavo rotto del comando del gas. Si è fermato, ha tolto la presa d'aria dinamica ed è poi tornato lentamente al box manovrando le ghigliottine a mano. «Le molle erano tanto dure che mi sono dovuto fermare tre volte per riposarmi», ha raccontato dopo. La Chevron Hart è passata in quarta posizione, con Joest in quinta per un poco. Lepp e Scott si sferzavano un grande duello alle spalle di Joest, per la seconda posizione nella classe due litri, e Lepp ha finalmente superato la Lola, perdendo però il suo vantaggio qualche giro più tardi per noie ai freni che l'hanno costretto ad andare al box. Più indietro Mass pareva avere poche difficoltà per stare davanti a Peterson, il quale aveva il parabrezza coperto d'olio, stesso motivo per cui anche Stommelen ha dovuto sostare brevemente al box.

Dopo esattamente un'ora di gara Beltoise ha ceduto la guida a Jarier e si è fatto il rifornimento, approfittando per cambiare anche i pneumatici posteriori. A questo punto le due Matra precedevano di un intero giro Bell, che a sua volta precedeva di un giro Scheckter. La Chevron con motore Hart andava veramente bene e precedeva di un giro le vetture tre litri di Joest e Schulthess. La Carrera di Schenken-Fitz, la Capri e la BMW

condividavano il comando nell'importante tabella dell'indice di prestazione. La fortuna del Team Chevron non doveva però durare e poco dopo la prima ora Scheckter è tornato a piedi, dopo cinquanta giri, per dire: «C'era all'improvviso una strana vibrazione che veniva dal motore, per cui l'ho spento e mi sono fermato». Joest è passato in quarta posizione, mentre Schulthess era in quinta, ma dodici giri dopo altri guai. Questa volta è sparito Schulthess per guasto e alla sua vettura si è aggiunta un giro dopo la Capri Perana V8 di Flowers, che era spesso andata al box.

Si cominciava ad avere l'impressione che nessuno avrebbe portato a termine la corsa... la Matra in seconda posizione ha perso ancora più tempo, quando poco prima delle 16 Pescarolo si è fermato al box per farsi montare nuovi pneumatici posteriori. Intanto Jarier è passato avanti di un giro. «Avevo gli stessi problemi — ha poi detto — ma mi ero abituato a quella sensazione con i Goodyear in F. 1 per cui ho tirato avanti, anche se un poco più lentamente».

Dopo la sosta prevista, la Gulf meglio piazzata era arretrata di un giro. Joest era ancora in quarta posizione, staccato

si era coperto di minacciose nuvole pre-saghe di temporale e di pioggia. Sono stati approntati i pneumatici da bagnato e alle 17,25 sono cominciate a cadere le prime gocce. Uno dei primi a fermarsi è stato Scheckter, che ha ceduto la guida a Peterson ma la vettura si è rifiutata di mettersi in moto. Quando l'ha fatto Peterson ha coperto un solo giro, poi si è fermato per fare controllare la pompa del carburante. Ormai diluviava e al boxes regnava il caos mentre le vetture arrivavano veloci per montare pneumatici da pioggia, preparandosi alla seconda parte della gara che, d'un tratto, era ridiventata appassionante.

Una delle prime vittime del maltempo è stata la Lola di Scott-Abrahams. Quest'ultimo ha coperto soltanto pochi giri sul bagnato prima di tirare dritto in fondo al rettilineo, demolendo tre strati di rete e quasi tutta la vettura, restando per fortuna illeso. Per quasi un'ora le macchine hanno girato schizzando acqua, nel buio della sera, e la situazione si è fatta molto pericolosa. Non volendo correre rischi Beltoise ha rallentato e Larrousse girava più veloce, con la macchina in seconda posizione, a volte perfino di 30" al giro. Bell dava ottime

E' finito così il Mondiale Marche 174

	MONZA	SPA	NURBURG RING	IMOLA	LE MANS	ZELTWEG	WATKINS GLEN	PAUL RICARD	BRANDS HATCH	KYALAMI	TOTALE FINALE
MATRA SIMCA	—	20	20	20	20	20	20	20	20	20	140
GULF	10	15	10	—	10	10	—	12	12	12	81
PORSCHE	8	12	6	8	15	6	15	10	8	6	76
ALFA ROMEO	20	—	15	15	—	15	—	—	—	—	65
CHEVRON	1	—	3	2	—	4	—	—	10	10	30
LIGIER	3	—	—	—	3	—	—	6	—	—	12
LOLA	6	—	—	—	—	—	—	—	1	3	10
FERRARI	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8
MARCH	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
ALPINE	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
AMS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1

N.B.: sul totale di dieci prove sono stati presi in considerazione i sette migliori punteggi.

di un giro, e il comando della due litri era stato preso dalla Toj di Obermoser-Walker dopo la fermata di Lepp. Anche Scott aveva dovuto sostare a lungo, per fare riparare il tubo di scarico rotto. Grob è stato un altro a fare una sosta non preventivata nella classe due litri, per rottura del quadrilatero anteriore di destra sulla sua Chevron; la sostituzione ha richiesto venti minuti.

Anche le turismo avevano i loro guai. La Capri aveva dovuto cedere il comando alla BMW poco dopo la sua sosta, quando aveva preso la guida Hezemans. Stava abbordando la curva veloce prima dei boxes quando si è staccata la ruota posteriore di destra... E' riuscito a tenere la vettura sotto controllo e ad arrivare al box ove è stata montata un'altra ruota (questa volta è stata stretta maggiormente!) e a suo tempo è ripartito, staccato ora di oltre un giro dalla BMW pilotata da Scheckter.

Mentre la corsa proseguiva le due Matra filavano che era un piacere, ma Pescarolo continuava ad avere noie di pneumatici con la vettura in seconda posizione e ha fatto un'altra sosta per far sostituire quello anteriore di sinistra. Al termine della seconda ora era quindi staccato di oltre due giri dalla vettura di Beltoise-Jarier che ha fatto un'altra fermata di routine, dopo la quale Jarier è rimasto al volante per un altro turno.

Bell-Hobbs erano adesso a quattro giri dalla vettura di testa con la loro Porsche, seguiti dalla Toj e da Lepp il quale, dopo aver rioccupato il sesto posto, in breve è passato al quinto. Infatti dopo le due ore di gara, e la prima fermata al box della Toj, Walker è uscito di scena per rottura di un albero di trasmissione che ha danneggiato la sospensione posteriore.

Entrambe le Carrera di Loos erano adesso saldamente in testa all'indice e se tutto fosse andato bene non avrebbero faticato a conservare il vantaggio.

La seconda Gulf era tornata in pista dopo quasi mezz'ora di sosta per cambiare il cavo del comando del gas, ma pareva dubbio che potesse portare a termine la corsa quando si è fermata prestissimo per fare rifornimento d'olio che perdeva in abbondanza, tanto che si trascinava sempre dietro una scia di fumo azzurro.

Arrivati alle 17 il bel cielo azzurro

prestazioni con la Gulf, guadagnando circa 8" secondi a giro nei confronti di Larrousse, mentre Joest-Muller occupavano un sicuro quarto posto davanti alla seconda 903/3 che era passata davanti a Lepp, quando questi era andato al box a metà gara per cedere la guida a Tunmer che avrebbe pilotato per l'ultima metà della corsa.

Mass era di nuovo davanti alla BMW, dopo che questa aveva avuto noie alla pompa del carburante. Date le condizioni del tempo, le pesanti turismo e GT si trovavano in buona situazione ora e Peterson si divertiva moltissimo girando veloce quanto i piloti dei prototipi... Riguardava rapidamente il tempo perduto nei confronti della Capri, mentre Mass trovava la sua rigida vettura un duro boccone da masticare sul bagnato.

PETERSON tampona

Poco dopo le 18, mentre pioveva più forte che mai, il disastro. Peterson inseguiva le luci di coda della macchina di Stommelen in mezzo a una muraglia di spruzzi e non ha visto la Porsche di Joest che lo precedeva. «L'ho urtato forte e la macchina è schizzata via, mentre la mia ha continuato. Ho cercato di tornare al box, ma a metà giro è sparita la pressione dell'olio e mi sono dovuto fermare» ha poi detto. La parte anteriore della BMW era molto contorta, mentre la vettura di Joest era danneggiata posteriormente e anteriormente avendo urtato la barriera. Poco dopo non è apparso Schuppan ed è arrivato un messaggio ai boxes per avvertire che un bullone si era staccato da una ruota posteriore. Schuppan ha aspettato quasi un'ora finché gli hanno mandato un altro bullone, infatti aveva l'aria molto bagnata e afflitta quando è tornato al box per cedere la guida a Wisell. Ormai la vettura era troppo atardata per potere entrare in classifica.

A meno di un'ora dalla fine, Muller occupava la quarta posizione ma poi la iella ha di nuovo colpito Joest, con la rottura di un albero di trasmissione e così i vincitori dell'anno scorso sono spariti definitivamente di scena. Sul ba-

I migliori TEMPI nelle PROVE

Beltoise-Jarier (Matra-Simca)	1'18''03
Larrousse-Pescarolo (Matra)	1'18''04
Bell-Hobbs (Gulf)	1'19''65
Schuppan-Wisell (Gulf)	1'21''94
Scheckter-Gethin (Chevron-Hart B26)	1'22''28
Joest-Muller (Porsche 908-3)	1'23''08
Schulthess-Salomon (Lola-DFV)	1'23''13
Tunmer-Lepp (Chevron-BDG B26)	1'23''77
Scott-Abrahams (Lola-BDG T292)	1'24''31
Grob-Hine (Chevron-BDG B23)	1'24''31
Manfredini-Moretti (Lola DFV)	1'25''03
Obermoser-Walker Toj (BMW SS02)	1'25''03
Bross-Barth (Porsche 908-3)	1'25''11
Holland-Birschenough (Lola-FVC T292)	1'27''32
Mass-Hezemans (Ford Capri RS2600)	1'27''35
Peterson-Scheckter (BMW 3.5 CSL)	1'27''88
Berrington-Smith-Martin (Chevron FVC B21)	1'28''26
Stommelen-Loos (Porsche Carrera RSR)	1'29''58
Rowe-Botha (Chevron-BDE B21)	1'29''81
Fitzpatrick-Schenken (Porsche Carrera RSR)	1'31''25
Drysdale-Charles (Chevron-FVC B21)	1'31''93
Giovannoni-Nieman (Mazda RX2)	1'35''94
Critchfield-Flowers (Capri Perana V8)	1'36''47
Hart-Harradine (Marauder-Mazda)	1'42''24
Lavoipierre-Van Rooyen (Cortina V6)	1'42''96

gnato Larrousse aveva riguadagnato i due giri persi prima nei confronti di Beltoise, e, giunti alla quinta ora, d'un tratto la seconda Matra si è messa a duellare per la posizione di comando; quando Beltoise si è fermato, a 45 minuti dalla fine, era in testa Larrousse e ormai in molti punti la pista era quasi asciutta. E' stato quindi il turno di Jarier e si sono montati pneumatici intermedi; mentre Larrousse si fermava, e scendeva in pista Pescarolo senza cambiare pneumatici, le vetture erano staccate di pochi secondi. Quando ha capito qual era la situazione Beltoise era furioso. «Secondo gli ordini, dovevamo conservare le nostre posizioni — ha detto dopo — e durante tutto il periodo di pioggia non ho visto segni che mi dicessero che Larrousse guadagnava terreno tanto in fretta». Jarier ha coperto soltanto due giri, poi si è fermato per montare degli slicks, tornando in gara attardato di mezzo giro; ha però preso a guadagnare circa 8" a tornata sul campagno di squadra.

Si sarebbe detto che si stesse preparando un «finish» come a Brands Hatch, ma poi Pescarolo ha dovuto sostare per montare slicks e Jarier era avanti di 40" a soli dieci minuti dalla fine. All'improvviso la Matra di testa è passata davanti ai boxes molto lentamente, e nessuno capiva che problema fosse sorto, ma al giro successivo il suono del motore era di nuovo perfetto. A due giri dalla fine la vettura ha rallentato e all'ultimo giro Pescarolo ha accorciato il varco, in preparazione di una fine «in formazione». Nessuno al team sapeva chi avrebbe vinto, finché le due vetture hanno tagliato il traguardo con quella di Pescarolo avanti di mezzo metro rispetto a quella di Jarier.

Dopo la corsa Beltoise era ancora irritato e soltanto allora ha potuto spiegare a Jarier perché andato tanto piano sul bagnato, lasciando Larrousse riguadagnare i giri perduti. «Bé, avremmo potuto facilmente vincere — ha detto Jarier scrollando le spalle —. Ciò che importa veramente è che siamo arrivati primo e secondo...». «Forse nell'ultima gara per la Matra» ha aggiunto Beltoise.

La stagione del team francese si è così conclusa come un racconto in un libro e si può soltanto sperare che ci sia una seconda edizione.

Il secondo e mezzo in prova tra Matra e Gulf Ha rotto il motore BELL per tentare di ridurre il divario

KYALAMI - Da molti anni la ex Nove Ore di Kyalami era per tradizione la corsa sport non di campionato che attirava di più, ma quest'anno per la prima volta è stata «promossa» a prova del campionato, sostituendo quella annullata di Buenos Aires quale ultimo round della serie di dieci del 1974. Sia per questo, sia per la sempre presente crisi del carburante, la corsa è stata ridotta da nove a sei ore, pur conservando come «Nove Ore», e si è conclusa col buio, cioè alle 20,30.

Nonostante il lungo viaggio e la complessa organizzazione necessaria per ottenere un buon numero d'iscrizioni d'oltremare, Alex Blignault del Motor Racing Club sudafricano aveva ancora una volta messo insieme un elenco di vetture superiore a molti di quelli visti nei rounds europei del campionato. L'unica assente di spicco era la Porsche Carrera Martini con compressore, ma la sua mancanza era compensata da una BMW e da una Ford ufficiali, oltre che da alcune interessanti iscrizioni locali, anche se purtroppo poche di queste vetture sono riuscite a qualificarsi entro il regolamento 130% dei tre tempi di qualificazioni più veloci. Su un totale di 37 macchine iscritte, 34 sono apparse in prova, 26 si sono qualificate e 8 non ce l'hanno fatta a scendere sotto la barriera del 130%.

In testa le due Matra 607 B che avevano corso a Brands Hatch e alla squadra Matra Gitanes tutti avevano l'aria fiduciosa, circa la nona consecutiva vittoria gareggiando per la prima volta su terreno sud africano. E forse, si può aggiungere, per l'ultima volta in qualsiasi paese perché adesso il futuro della Casa è ancora incerto dopo l'inatteso ritiro del patrocinio Chrysler-SIMCA. Nemmeno il direttore del team sa come andranno a finire le cose.

Le prove erano divise in una sessione di due ore il mercoledì e una di quattro il giovedì; il tempo in più disponibile nel secondo giorno ha fatto sì che le vetture girassero col buio, questo perché si potessero metterle a punto in previsione della parte della gara che si sarebbe disputata appunto dopo l'imbrunire. Le Matra non si erano mosse fino al momento della prima sessione ufficiale, che si è svolta sotto un cielo cupo e con un forte e freddo vento molto inconsueto in Sudafrica. Ben presto le due vetture blu imponevano il ritmo e al termine delle due brevi ore, quella di Beltoise aveva stabilito il tempo che sarebbe poi stato quello della posizione al palo, 1'18"3, mentre Larrousse segnava 1'18"4.

I risultati parevano essere stati ottenuti senza sforzo, eppure i tempi citati erano di pochissimo superiori al record assoluto del circuito detenuto da Dave Charlton su Lotus 72: 1'17"05.

Il Team Gulf nutriva speranze di potere opporre una buona resistenza alle vetture francesi, ma ancora una volta si è dimostrato un avversario meno temibile di quanto pensasse di essere e tutto è andato storto. Durante il primo giorno di prove entrambe le vetture sono rimaste danneggiate; quella di Schuppan-Wisell quando il primo ha fatto un testa-coda e Bell è stato spinto fuori traiettoria da una delle turismo locali, facendo una lunga «passeggiata» sull'erba e danneggiando muso e serbatoio del carburante. Dopo che la vettura di Bell è stata riparata, è sceso in pista Hobbs per coprire soli sei giri, ma si è poi fermato all'improvviso per la rottura di un montante danneggiato nell'incidente. Wisell ha cercato di fare qualche altro giro con la seconda macchina, ma poco prima che finisse la sessione è tornato lentamente al box con la parte posteriore della vettura «afflosciata», perché la forza del vento aveva fatto cedere i supporti.

L'indomani le prove sono iniziate su pista umida, dopo una forte pioggia caduta al mattino e la fortuna del team Gulf non è migliorata. Bell è riuscito a coprire soltanto quattro giri prima che il motore si rompesse; ha fatto un

testa-coda e quando è sceso dalla vettura c'erano pezzi del motore sparsi ovunque. Per quel giorno non si è più parlato della macchina di Bell-Hobbs, ma il tempo di Bell del venerdì, 1'19"65, è stato sufficiente per garantirgli il terzo posto sullo schieramento.

Schuppan e Wisell sono riusciti a provare per un intero giorno, ma nessuno dei due era molto soddisfatto del comportamento della vettura. «Sovrasterza troppo e c'è qualche ritorno di fiamma» ha detto Vern, che il giovedì ha segnato il suo miglior tempo, un poco veloce 1'21"94.

La Chevron B 26 col nuovo motore Brian Hart due litri in lega volava alla lettera e Gethin la condivideva con l'altrettanto bravo Ian Scheckter; i colori erano i soliti bellissimi della Gunston, arancione e marrone.

Incoraggiato dalla sua vittoria in questa corsa lo scorso anno, Reinhold Joest aveva portato a Kyalami entrambe le sue Porsche 908/3 e tutte e due sembravano nuove, dopo una completa ricostruzione di fine stagione. Joest avrebbe condiviso la sua con il compagno dello scorso anno, Muller, mentre la seconda era affidata a Barth-Bross. Joest, che in generale in prova non se la prende troppo calda, è andato invece molto bene il primo giorno segnando il sesto miglior tempo, prima di mettere via la macchina per aspettare l'arrivo di Muller che è apparso però quando le prove erano già finite, perché il suo aereo era arrivato in ritardo.

Salomon era il «pilota a noleggio» dell'ultimo minuto, per la Lola DFV T 282 tre litri di Schulthess, e ha segnato il settimo miglior tempo. I posti successivi nello schieramento erano occupati dalle due litri private e Lepp era in testa alla quarta fila con la Chevron Hart BDG che condivideva con il pilota locale Turner. Scotto ha segnato un tempo discreto con una Lola analoga, che condivideva con il suo proprietario, il sudafricano Abrahams, che si riabituava alla guida, dopo una sosta di quasi un anno. Seguiva la nota Chevron di Grob-Hine, che vinse la classe due litri lo scorso anno. Poi in fondo c'era la seconda Lola DFV tre litri iscritta per Manfredini e Moretti, più conosciuto per i suoi volanti Momo che per la sua abilità in corsa. Il mercoledì il miglior tempo di Manfredini è stato di 1'25"03, e il giovedì Moretti non ha fatto molto meglio, con 1'39"09, per via di un continuo ritorno di fiamma. Era soltanto la sua seconda corsa della stagione e ci teneva molto a tornare su una vettura veloce.

Seguivano gli altri e in ottava fila c'erano due vetture che parevano promettere di essere una delle principali attrazioni della gara, anche se avevano poche probabilità di una vittoria assoluta. Si trattava della BMW e della Ford ufficiali, affidate a Mass-Hezemans e a Peterson-Scheckter. La gente del luogo era particolarmente eccitata al pensiero di vedere Scheckter gareggiare e l'accordo era stato preso soltanto un paio di giorni prima che iniziassero le prove. Jody sostituiva Hans Stuck, dopo uno scrocco fra il direttore della BMW, Neerpasch, e il suo protetto Stuck. Entrambe le vetture hanno segnato i loro tempi migliori il primo giorno, con Mass più veloce di mezzo secondo di Peterson.

Ha coperto qualche giro di prova con la 3.5 CSL ufficiale addirittura l'americano Sam Posey, che era in lista come pilota di riserva. Neerpasch ha spiegato: «Sam prova la macchina perché può darsi che ne iscriviamo una nella serie americana IMSA l'anno prossimo».

Fra le macchine che non si sono qualificate c'era anche una Pantera dell'Angola, i cui due piloti l'avevano trainata per 3800 miglia, soltanto per arrivare e scoprire che i loro meccanici non erano riusciti a trovare un aereo per partire dall'Angola.

● La Corsa dei Campioni del 1975 sarà in parte patrocinata dalla British Airways. L'annuncio ufficiale dice fra l'altro: «Jackie Stewart ha assistito la British Airways, nella sua decisione di appoggiare questa importante espressione dello sport motoristico». Frase che suona un poco strana, in quanto a Jackie il circuito di Brands Hatch non è mai piaciuto. La corsa sarà naturalmente aperta a vetture di F. 1 e di F. 5000 ed è previsto che Lella Lombardi vi parteciperà con una F. 1. Inoltre la gara dovrebbe vedere il debutto europeo di almeno uno dei nuovi teams americani. Fra parentesi, l'Allied Polymer Group, che ha patrocinato l'iscrizione di Lella Lombardi nel GP d'Inghilterra 1974, e avrebbe dovuto patrocinare la F. 5000 della ragazza per il 1975 (se Lella non avesse invece deciso di andare negli Stati Uniti) ora patrocinerà il campionato di Formula Ford 2000 (Super Ford).

● Negli Stati Uniti le GARE TIPO INDY tendono ad essere una cosa fatta in famiglia, soprattutto se il nome della famiglia è Unser. Bobby ed Al sono attualmente i fratelli più noti, nel mondo americano delle competizioni, avendo entrambi vinto la «500» (Bobby nel 1968, Al nel 1970 e nel 1971) ma ora pare che il figlio maggiore di Bobby anelli di continuare la tradizione familiare. Bobby ha quarant'anni, Bobby junior diciotto e parla di scendere in pista nella prossima stagione. Come fa «papà» per dissuadere il figlio? È difficile, perché lo stesso Bobby cominciò a gareggiare a soli quindici anni! In tutto c'erano quattro fratelli Unser nel mondo delle competizioni (Louie trovò la morte in un tremendo incidente in cui la vettura si rovesciò lungo il rettilineo dei boxes, incidente che viene ancora mostrato nei film della TV trasmessi prima della gara) e correvano anche il padre e due zii.

LIEGI - Il Giro del Belgio è stato vinto da Didi-Lopes su Abarth Fiat ed è mancato alla sfida il grande favorito Stapelaere, che non aveva trovato la vettura che voleva, neppure alla Ford-Belgio di cui è addirittura il responsabile del servizio corse! In sua assenza chi c'era dunque, che permettesse di porre la gara sul livello che aveva conosciuto nel passato con piloti del calibro di Thirion, Gendebien, Bianchi e Mairesse, per citarne soltanto alcuni? Unicamente gli habitués del campionato del Belgio rallies, eccettuato per una squadra ufficiale, quella delle Wartburg provenienti dalla Germania Est. Al via c'erano quarantun vetture (anche se le iscrizioni erano sessanta) e infatti si può dire che si è disputato un Giro del Belgio tutto sommato più nazionale che internazionale. Il percorso era di circa km 1700, di cui più o meno 400 di prove a cronometro e in circuito (Mettet, Nivelles e Zolder). Il via si è avuto venerdì alle 15,30 con arrivo a Spa alle 21, fine della prima parte. Alcuni favoriti a questo punto erano già spariti di scena per uscite di strada, ma per fortuna senza danni. E' successo per esempio a «Vaillant», uno dei candidati al titolo, a Vanierschoot (Alpine), pure un favorito, a Vandenbosch su BMW e a Sauvelon su Volvo.

DIDI-LOPES hanno vinto con 10 «Speciali»

LE PROVE SPECIALI

Haillet: Braillard (Porsche) 3'30"1; **Hody:** Didi-Lopes (Abarth) 5'00"2; **Comblain:** Rieu (Porsche) 3'02"9; **Flagothier:** Didi-Lopes (Abarth) 2'57"3; **Fraipont:** Didi-Lopes (Abarth) 2'36"8; **Pepinster:** Didi-Lopes (Abarth) 4'20"6; **Les Casernes:** Braillard (Porsche) 1'50"3; **Spa:** Darimont (Abarth) 1'34"5; **Rance:** Didi-Lopes (Abarth) 10'18"1; **Mettet:** Braillard (Porsche) 29'14"2; **Nivelles:** Braillard (Porsche) 28'52"4; **Zolder:** Braillard (Porsche) 33'38"2; **Turnhout:** Braillard (Porsche) 3'09"8; **Staubert:** Didi-Lopes (Abarth) 1'16"2; **Bomere:** Didi-Lopes (Abarth) 1'11"0; **Silenrieux:** Didi-Lopes (Abarth) 7'53"3; **Houyet:** Didi-Lopes (Abarth) 1'45"3; **Gives:** Didi-Lopes (Abarth) 3'04"1.

● **Classifica dopo Chimay:** 1. Didi-Lopes (Abarth) 2.352,1; 2. Darimont-Nys (Abarth) 2.709,2; 3. Plas-Maes (R12 Gordini) 2.892,8.

● **Classifica dopo Nivelles:** 1. Didi-Lopes (Abarth) 4.324,2; 2. Darimont-Nys (Abarth) 4.673,0; 3. Plas-Maes (R12 Renault Gordini) 4.827,5.

● **Classifica dopo Bomere:** 1. Didi-Lopes (Abarth) 6.265,8; 2. Plas-Maes (R 12 Gordini) 6.884,4; 3. Darimont-Nys (Abarth) 7.136,3; Moortgat-Andy (Escort) 7.136,3.

La COLIBRI sponsorizza le FORD-rally

● Nuovo aspetto del patrocinio «del tabacco» la Colibri (fabbrica di accendini) patrocinerà il team Ford nel Rally del RAC. Questo accordo è stato stretto all'ultimo momento, quando l'altro patrocinio è sparito, e Stuart Turner ha osservato: «Si può dire che la Colibri ha portato un raggio di sole nelle nostre vite, proprio quando ce n'era bisogno».

Non aveva trovato la FORD che voleva

Gran assente STAPELAERE ad una FIAT il GIRO belga

GIRO DEL BELGIO - 8-10 novembre - Gara valevole per il campionato belga dei rallies.

LA CLASSIFICA

1. Didi-Lopes (Abarth Fiat) 7028,6; 2. Darimont-Nys (Abarth Fiat) 7595,3; 3. Plas-Maes (R 12 Gordini) 7640,1; 4. Moortgat-Andy (Escort) 7932,5; 5. Chavau-Lejeune (Datsun 120A) 7990,1; 6. Hecq-Landeloos (Audi 80GT) 8179,0; 7. Dumont-Duyckaert (Opel) 8239,7; 8. Maghalaes-Erculisse (Alfa) 8764,5; 9. Robert-Oduhem (R 12 Gordini) 9087,1; 10. Mercier-Grandgagnage (BMW) 9942,0; 11. Mattozza-Hendrickx (Alfa) 10.279,9; 12. Souveau-Destat (Datsun) 10698,4; 13. Geronimo-Delanghe (R 12 Gordini) 11025,8; 14. Herry (Audi 80 GT) 11097,5; 15. Claves-Geo (Opel) 11120,9; 16. Hautecourt-Alexis (Mazda) 12050,3; 17. Culmacher-Ernst (Wartburg) 12281,5.

In una prima classifica si vedeva la Porsche Carrera di Rieu-Bourguignon con punti 765,1 davanti alla Fiat Abarth di Didi-Lopes; seguivano Gustavson-Declercq, Plas-Maes su Gordini, Braillard-Gretillat su Carrera e Moortgat-Andy su Escort. Dopo la neutralizzazione di Spa i concorrenti sono ripartiti in direzione di Chimay, prima di raggiungere il circuito di Mettet. La logica veniva rispettata e Brouillard, con la sua Porsche 911, dava una vera e propria dimostrazione doppiando quasi tutti gli altri. E' vero che ormai c'erano rimaste soltanto venti vetture in gara! Intanto, però, Didi-Lopes avevano già preso un serio vantaggio nelle varie prove a cronometro; si sono quasi sempre imposti, praticamente senza fatica e dopo Mettet erano in festa alla classifica provvisoria. Con tale vantaggio, Braillard non poteva ormai più fare altro che prendere qualche secondo sui circuiti.

Tanto a Nivelles che a Zolder Braillard era il più veloce, come previsto, ma nulla cambiava nella classifica provvisoria se non che Plas occupava il secondo posto, spodestando Darimont. Poi le vetture sono ripartite per una nuova serie di prove a cronometro, tutte difficili perché le strade erano bagnate e scivolose. Braillard è uscito di strada. Didi-Lopes hanno continuato la loro marcia, sempre all'attacco pur dimostrando prudenza quando la vittoria era ormai a portata di mano, al termine della seconda notte. Plas-Maes, in testa al gr. 2 e leaders del campionato del Belgio, erano a loro volta prudenti dopo la «speciale» di Bomereen, a circa 200 chilometri dall'arrivo. A questo punto erano rimaste soltanto 17 vetture in gara. La corsa era però lunga dall'essere finita, perché restavano ancora tre prove relativamente difficili. Nessuna sorpresa: s'imponevano in tutte e tre Didi-Lopes, i quali avevano soltanto il problema di conservare la calma fino alla conclusione. Quanto a Darimont-Nys, nelle ultime prove speciali sono riusciti a ricuperare e a rioccupare il secondo posto. Successo completo, dunque, per la marca italiana.

André Royez

Nebbia, neve e ghiaccio hanno fatto selezione

(le STRATOS «imbrigliate»
le ALFA crescono bene)

TONY 333

(minuti di tuttaguida)



Orlando Dall'Ava assieme al fido Maiga ha portato al 20. posto assoluto l'Alfetta gruppo 2. In basso, Paleari e Ricci ottimi terzi con la Stratos

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VARESE - Tutti i pronostici dicevano Alpine e così è stato, anche se in verità sabato sera non tutti erano convintissimi che la piccola berlina tenesse sino in fondo in un rally a lei congeniale come questo «333 minuti» ma dove dato lo stato del fondo stradale era necessario guidare tanto forte quanto con grande prudenza. Ma per l'Alpine e per «Tony» si trattava di consolidare i passati successi e confermare la validità del complesso macchina-equipaggio, senza rivali in questa occasione. Ha vinto il connubio più adatto, come caratteristiche di guida, tenuta di strada e maneggevolezza della vettura. Ha vinto «Tony» che è partito subito fortissimo per obbligare i più diretti rivali, in particolare le temibilissime Stratos e Porsche, ad attaccare subito per tenere il suo ritmo veramente forsennato su queste strade, magari nei tratti a loro meno congeniali. Poi sul finale ha giocato un po' in difesa assicurandosi alla fine un successo meritato.

L'Ascona di Svizzero tallona «Tony»

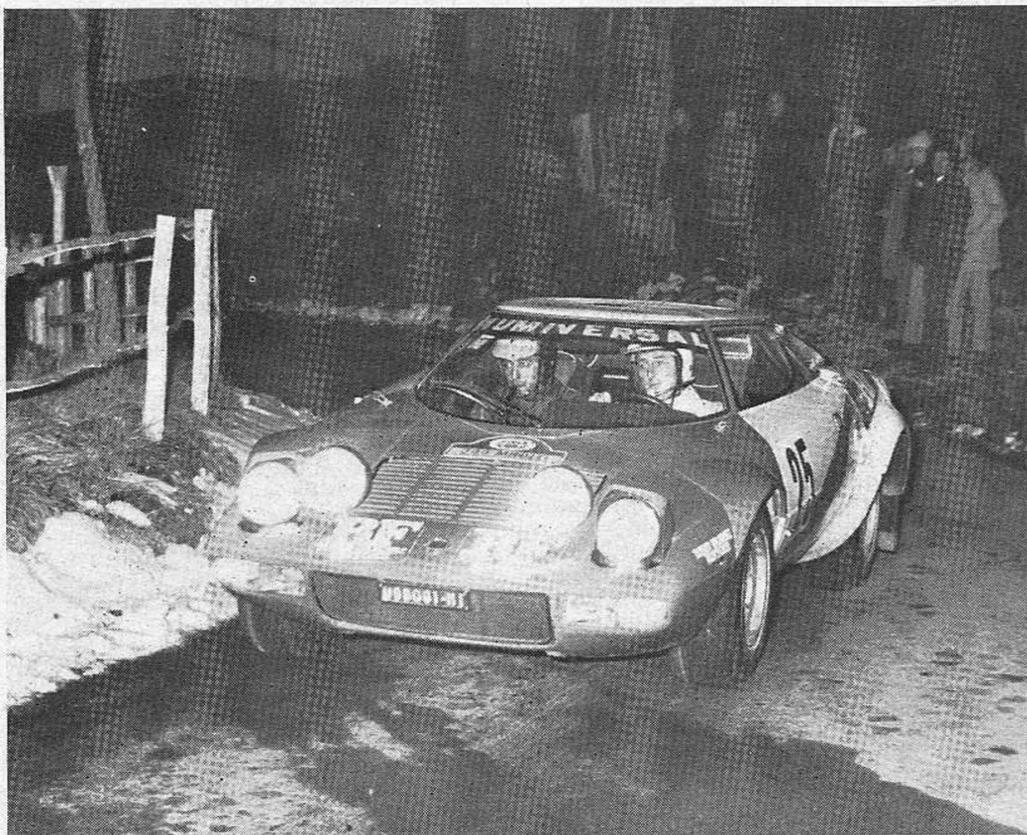
A lottare fino in fondo con lo scatenato «Tony» ci ha pensato l'Opel Ascona gruppo due preparata da Conrero e affidata a due validi piloti come Svizzero e Braitto, e la loro corsa è stata sotto molti aspetti formidabile perché la macchina si è difesa benissimo anche dove certamente non partiva nelle condizioni migliori, svantaggiata com'era in quanto a peso e maneggevolezza rispetto all'Alpine. Ciononostante, i tempi degli alfiere della Piave-Jolly sono sempre stati tra i migliori assoluti con particolari punte velocistiche nelle due prove finali nel corso delle quali hanno ottenuto il migliore tempo (le altre quattro sono state appannaggio di «Tony» che si è confermato l'ottimo pilota che conosciamo) e la brillante prestazione di Svizzero che ha guidato con perizia ed audacia, non ci deve però far passare in seconda linea gli altri piloti che si sono posti in primissimo piano. Alludiamo al duo Paleari-Ricci che hanno effettuato con una Stratos preparata da Fa-

VARESE - «Tony» con il suo compagno De Marco hanno concluso la loro impresa con un ultimo «derapage» nell'interno dello stabilimento Concord di Cassinetta Rizzone di Biandronno che per la sportività del suo presidente ing. Maurizio Braitto (già noto ai nostri lettori per essere stato per vari anni lo sponsor della Scuderia Ala d'oro) ha ospitato i partecipanti al rally «333 minuti». Una esibizione supplementare che sa di gioia, un'ultima accelerata e poi il motore si spegne definitivamente. Tony scende per primo dalla macchina prontamente attorniata dai dirigenti della Giada-Corse e dai numerosi sportivi che nonostante l'ora mattutina, il freddo e la nebbia hanno atteso in gran numero i piloti. Ha vinto alla maniera forte, senza mai dare l'impressione di un minimo cedimento, ed è stato piuttosto facile avere le sue impressioni sulla gara. Le parole gli sono sgorgate con facilità e così abbiamo saputo che non ha avuto nessun problema:

«E, stata una gara meravigliosa, tutta da guidare — dice rivolgendosi ad suo navigatore De Marco — l'unico timore che avevamo all'inizio riguardava le Stratos di Pelganta (recente vincitore del Rally di Aosta) e di Paleari, e la Porsche di Pittoni. Vinta la prima prova speciale con netto margine (13" sul più diretto avversario su 5 km di percorso) abbiamo cominciato a pensare che ce l'avremmo fatta. Questa è una delle mie vittorie più belle. Il merito, però, non è soltanto mio: c'è De Marco, c'è l'Alpine della Giada che non ha avuto la più piccola noia, ci sono i meccanici, la scelta delle gomme che abbiamo montato, tanti fattori, anche un po' di fortuna con le condizioni meteorologiche».

— Come giudichi questa quinta edizione del 333 minuti?

«Molto dura ed impegnativa per la neve ed il ghiaccio trovati nella prima e terza prova speciale (da ripetersi due volte), per la nebbia sul finale e per il valore dei concorrenti».



cetti più per la velocità che per i rallies una gara entusiasmante, conquistando il terzo posto assoluto. Un puntuale riconoscimento delle loro doti notevolissime che avevano già permesso loro ottime prestazioni in gare di velocità.

I coniugi Pittoni hanno confermato il temperamento ed il talento di rallymen di rango e malgrado qualche noia al cambio, che ne ha in parte limitato la prova, si sono inseriti al quarto posto assoluto che ha valso loro la laurea di vincitori del trofeo dei rallies nazionali, 2. zona. Fagnola-Novarese hanno disputato una corsa irruente e d'attacco che ha valso loro il primato nel gruppo uno. «Tirando» come dannati la loro Opel Ascona-Conrero hanno dimostrato ancora una volta di essere un equipaggio di classe e che il terzo posto ottenuto al Sanremo non era stato rubato.

Ponti e Brambilla in evidenza

Ponti-Bonenti e Brambilla-Defendenti (quest'ultimi vincitori del gruppo 3) a sensazione sul tracciato del «333 minuti». Una prestazione innegabile con il sesto e settimo posto assoluto, correndo in modo oltremodo valido con mezzi assai veloci e scattanti.

Questa quinta edizione del «333 minuti» reca delle note interessanti come le prestazioni di Pelganta-Orlando, Gerbino-Giacobone, Zandonà-Bonaga, Pasetti-Biasia, Cuccirelli-Aspesi, Cane-Favana, Dece-Visconi, Bellosta-Franzoni, nomi noti e meno nell'ambito del rallismo nazionale. Recca le positive prove delle ultime vetture introdotte nel campo rallyistico, la Triumph Dolomite di Besozzi-Brusati (secondi del gruppo uno) e le Alfa Romeo di «Bancor»-Cartotto (primi di classe) e di Dall'Ava-Maiga. Le due vetture dell'Autodelta ci hanno dato l'impressione di essere molto progredite dalla loro prima uscita al rally di S. Martino, e siamo certi che di questo passo le soddisfazioni non tarderanno ad arrivare, magari cominciando proprio dal Rally della Liburna e dal Rally della Corsica.

Incidenti tanti, ovviamente con molte uscite di strada ma senza con-

4 FIAT 124, 1 STRATOS, 2 BETA
al decisivo rally d'INGHILTERRA

FIAT «straniera» per il gran RAC

TORINO - Le squadre hanno fatto appena a tempo a ritornare dalla trasferta americana, conclusasi con lo sconcertante Press-on-Regardless (i cui risultati, a proposito, sono all'esame degli organi automobilistici statunitensi), che già sono ripartite per l'Inghilterra, per l'attesissimo Rally del Royal Automobile Club.

In casa Fiat si spera molto nei 5 punti in più che Alen conquisterebbe al POR nel caso gli venisse tolta la penalizzazione «meritata» dalla sua assistenza. C'è di nuovo, piuttosto, il fatto che in questo caso Cheinisse, il d.s. della Renault-Alpine, proporrebbe reclamo relativamente al mancato riscontro dei numeri di telaio della macchina di Alen al parco chiuso prima dell'ultima tappa (leggere a pag. 31). La nostra opinione, è che la classifica che conosciamo verrà confermata, anche in virtù di un «gentlemen agreement» fra i direttori sportivi delle due case interessate.

E' proprio per questo che alla Lancia si considerano esattamente alla pari della Fiat. La classifica attuale, infatti, è un tantino bugiarda in quanto il regolamento generale

dei campionati prevede che vengano considerati — per la classifica finale — i sei migliori risultati, e la Fiat avrà senz'altro occasione di scartare quel punto che ora la divide (63 contro 62) dalla Lancia, che ha già due risultati «bianchi» e che quindi potrà sommare tutti i punteggi che conquisterà al RAC come in Corsica.

Questi gli equipaggi designati dalle due aspiranti al titolo per il Rally RAC, che si svolgerà dal 15 al 20 prossimi:

FIAT: Aaltonen-Easter; Kinnunen-Aho; Paganelli-Russo; Karlsson-Reinike. Tutti con la Fiat-Abarth Rally 1800.

LANCIA: Munari-Mannucci con la Stratos; Ballestrieri-Phillips con la Beta coupè 2 valvole; Lampinen-Andreasson con la Beta coupè 4 valvole. Non c'è Maiga accanto a «Balestra», poiché si è beccato l'epatite virale.

Per quanto riguarda la Corsica, si conoscono per ora solo gli equipaggi Lancia. Essi saranno guidati da Andruet, Munari e Ballestrieri (con Mannini) con le Stratos 4 valvole, mentre Pregliasco avrà la Beta coupè.

• Dopo che un mensile aveva creato una certa confusione nel mondo inglese dei rallies, pubblicando un percorso del tutto fantasioso per il Rally del Rac di quest'anno — pare che alcuni concorrenti avessero addirittura cominciato a organizzare soste basandosi su tali informazioni — ora è stato diramato il percorso ufficiale. Non differisce da quello degli scorsi anni, salvo per qualche particolare, e il chilometraggio totale è di circa 3560, di cui 640 chilometri di prove speciali.

• Praticamente definita la formazione che la Renault schiererà al TOUR DE CORSE. Con i colori della Regie ci sarà una Alpine 310 per Therier, una 110-1800 cc per Nicolas, una 110 con le sospensioni della 310 per Larrousse ed una R.17 per Piot. Inoltre fruiranno dell'assistenza diretta della Casa Serpaggi, Manzagol ed Henry, quest'ultimo avrà una berlinea semi-ufficiale, Mr. Piosson, responsabile delle pubbliche relazioni Renault, ha confermato inoltre l'esistenza di avviate trattative tra Darniche (in forza alla Alpine dal 1970) e la Fiat, e con ogni probabilità il normanno già nell'ultimo appuntamento rallistico mondiale esordirà con una Spyder Fiat-Abarth.

Il 333 svizzero alla BLMC di BALMER

CASSINETTA RIZZONE DI BIANDRONNO - Erano certamente in diversi a voler vincere questa penultima prova della «Coupe Suisse des Rallies» svoltasi sullo stesso tracciato del «333 minuti» e tra questi, ovviamente l'equipaggio Balmer-Vuilleumier, al volante di una BLMC 1275 GT, la più idonea alle caratteristiche del tracciato e alle condizioni meteorologiche. Ce l'ha fatta ed è riuscito nel suo intento senza doversi battere a tutti i costi «alla garibaldina», ma sapendosi mostrare (quanto basta, comunque, perché ha vinto 4 prove su 6) anche buon calcolatore.

Ma con Balmer-Vuilleumier vorremmo citare anche Schreifer-Graf, Soldini-Cavadini, secondi e terzi assoluti, racchiusi nel fazzoletto di soli 24 punti di penalità. La gara combattutissima, ha messo anche in risalto le prove di Locher-Frebs, Dussex-Filippoz, Terrani-Bernasconi,

Guggisberg-Mueller, Buzzi-Trissot (capofila della coppa) e di quanti altri hanno portato a termine la gara (35 su 39 partenti).

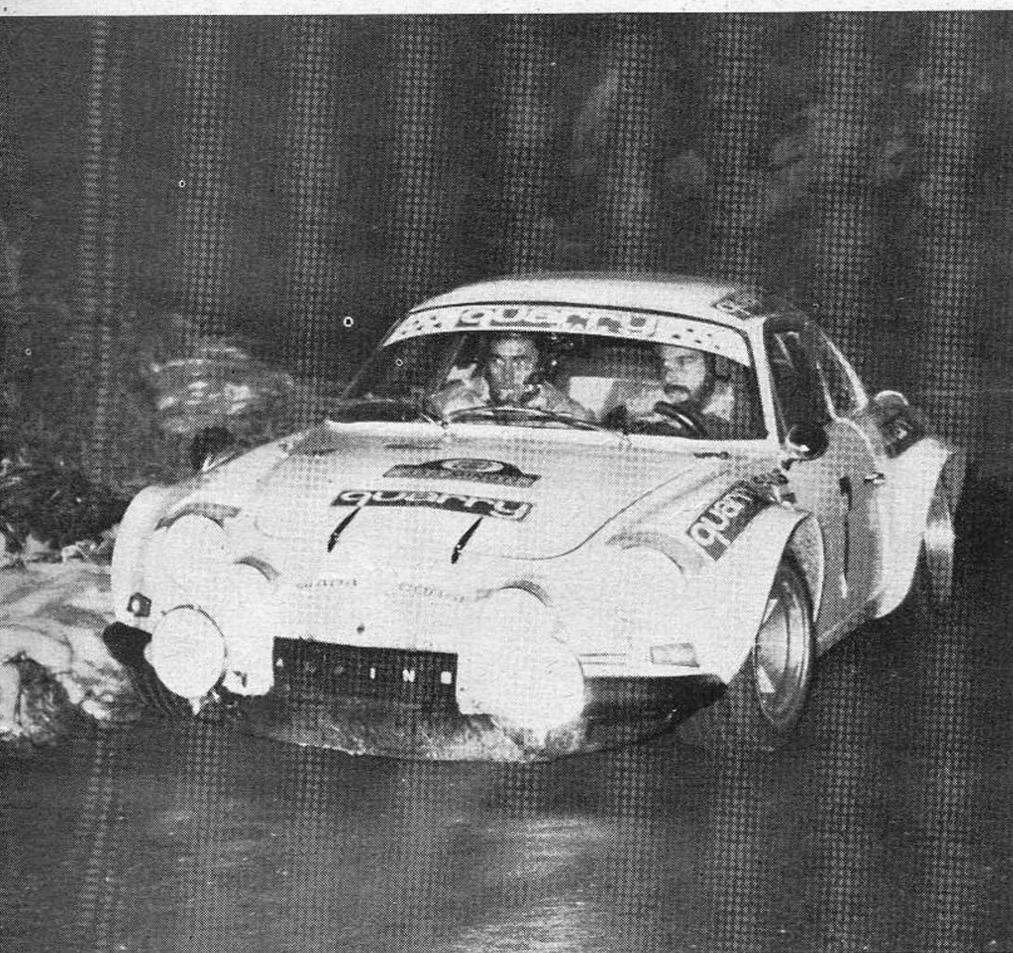
COPPA SUISSE RALLIES - Gara valida per la Coppa svizzera dei rallies - Varese, 9-10 novembre 1974

LA CLASSIFICA

1. Balmer-Vuilleumier (BLMC 1275 GT) penalità 3.319; 2. Schreifer-Graf (Renault Alpine 1600) 3.362; 3. Soldini-Cavadini (BMW 2002) 3.385; 4. Locher-Krebs (Innocenti Cooper) 3.435; 5. Dussex-Filippoz (Porsche 911 S) 3.437; 6. Terrani-Bernasconi (Sirca Rally) 3.439; 7. Guggisberg-Mueller (Mazda RX2) 3.469; 8. Buzzi-Trissot (Lancia HF 1,6) 3.493; 9. Medici-Sannitz (BMW 2002 TI) 3.513; 10. Savary-Grivaz (Audi 80 GT) 3.513; 11. Broccard-Schaer (BMW 2002 Turbo) 3.522; 12. Withsch-Imholz (Opel Ascona) 3.529; 13. Binaghu-Ferrari (Simca Rally 2) 3.530; 14. Rudaz-Laederach (Renault Alpine) 3.536; 15. Wealthier-Montandon (Simca Rally 1) 3.548; 16. Soldini-Mazzari (BMW 2002) 3.550; 17. Mottier-Genoud (Datsun Cherry) 3.555; 18. Cattin-Golay (Austin Cooper S) 3.577; 19. Rey-Dubins (Lancia HF 1,6) 3.607; 20. Gauthier-Morthier (Alpine 1600 SC) 3.614; 21. Holziger-Vogler (BMW 2002 Alpina) 3.627; 22. Ernst-Landolt (Toyota Celica ST) 3.641; 23. Aviolat-Rouvenez (Opel Ascona) 3.647; 24. Finardi-Invernizzi (Datsun Cherry) 3.695; 25. Jemin-Kuemin (Lancia HF 1,6) 3.723; 26. Locher-Schaer (Opel Ascona) 3.754; 27. Caverzasio-Pessina (A.R. Alfasud TI) 3.760; 28. Guenther-Gozel (BMW 2002 TI) 3.766; 29. Bernasconi-Perucchi (Ford Escort RS) 3.789; 30. Veronese-Bebert (Lancia HF 1,6) 3.877.



Sempre per la guida di «Bancor» e Cartotto, l'Alfasud gruppo 1 procede sicura nella fase di ambientamento rallistico. Al 333 ha vinto la 1300 gr. 1



«Tony»-De Marco, con l'Alpine della Giada Corse, hanno dominato la quinta edizione del «333 Minuti», il titolato rally nazionale del Jolly Club

seguenza. E tante macchine ammassate anche tra quelle arrivate. Qualche prova aveva la strada stretta, aggiungete la neve e il ghiaccio e chi è arrivato con la carrozzeria indenne ha proprio delle qualità. I ritirati non sono stati però molti, e tra gli arrivati vi sono nomi abituali, ma anche moltissimi nuovi, il che significa che i rallies quelli veri e sportivissimi attirano sempre più nuovi adepti. Noi ne siamo felicissimi, ovviamente perché abbiamo sempre detto da anni che questa è la strada buona.

Carlo Burlando

RALLY 333 MINUTI - Gara nazionale valida per il Trofeo dei Rallies Nazionali 2. zona. Varese 9-10 novembre 1974

CLASSIFICA GENERALE

1. «Tony»-De Marco (Alpine) 49'12"; 2. Svizzero-Braitto (Ascona) 26"; 3. Paleari-Ricci (Stratos) 1'11"; 4. Pittoni-Pittoni (Carrera) 1'30"; 5. Fagnola-Novarese (Ascona) 1'33"; 6. Ponti-Bonetti (Fulvia HF 1,6) 2'20"; 7. Brambilla-Defenti (Lancia HF 1,6) 2'22"; 8. Pelganta-Orlando (Stratos) 2'56"; 9. Gerbino-Negri (Fiat 124 S) 3'04"; 10. Zandonà-Bonaga (Abarth 124) 3'17"; 11. Pasetti-Bia-

sia (Abarth 124) 3'17"; 12. Cuccirelli-Aspesi (Fulvia HF 1,6) 3'26"; 13. Besozzi-Brusati (Dolomitics) 3'52"; 14. Cane-Fovana (Abarth 124) 3'57"; 15. Dece-Visconi (Alpine) 3'58"; 16. «Bancor»-Cartotto (Alfasud) 4'00"; 17. Bellostia-Franzosi (Abarth 124) 4'26"; 18. Casati-Pontiggia (Fulvia HF 1,6) 4'32"; 19. Bertolo-Abbate (Fulvia HF 1,6) 4'53"; 20. Dall'Ava-Maiga (Alfetta) 5'02"; 21. Codognelli-Cesina (Fulvia HF 1,6) 5'21"; 22. Ardizzola-Bernasconi (Carrera) 5'26"; 23. Bonamico-Mursia (Ascona) 5'34"; 24. Pirovano-Beretta (Alfa GTV) 5'56"; 25. Regis-Minella (Alpine) 6'03"; 26. Vasinio-Randetti (128 Coupè) 6'24"; 27. Pedretti-Cagnoli (Ascona) 6'27"; 28. Biasuzzi-Gasparoli (Fulvia HF 1,6) 6'28"; 29. Cambiagli M.-Vanzi (Fulvia HF 1,6) 6'47"; 30. Palladino-Scaramuzzi (Fulvia HF 1,6) 6'47"; 31. Barbera E.-Barbera A. (128 R) 6'52"; 32. Della Canonica-Cremona (Fulvia HF 1,3) 6'56"; 33. Fancelli-Mantegazza (Ascona) 6'58"; 34. Genzone-Provera (Abarth 124) 7'00"; 35. Bertolio-Comparin (Fulvia HF 1,6) 7'04"; 36. Maderno-Favari (128 Coupè) 7'16"; 37. Stefi-Pieraccini (Ascona) 7'16"; 38. Airolti-Ceriani (Fulvia HF 1,6) 7'54"; 39. Dalla Pozza-Dalla Benetta (128 SL) 8'10"; 40. Bacchella-Vesco (128 SL) 8'14"; 41. Ravinale-Poggio (128 Coupè) 8'24"; 42. Beltrami-Tarditi (124 S) 8'35"; 43. Borricone-Motta (Rallye 2) 8'43"; 44. Azzolari-Lorenzini (Fulvia HF 1,6) 8'47"; 45. Filippa L.-Filippa R. (128 Coupè) 8'48"; 46. Lobo-Frola (Ascona) 8'57"; 47. Pantaleoni-Rondini (128 Coupè) 8'58"; 48. Santambrogio-Corti (Ascona) 8'58"; 49. Finzi-Frattini (Ascona) 89'01"; 50. Vago-Fadini (911 S) 9'05".

Seguono altri 42 arrivati in tempo massimo.

il diario
di
MUNARI

Anche il P.O.R. è finito. Queste righe le ho scritte all'aeroporto di Chicago, circa 12 ore dopo la fine del rally ed il solo risultato che si conoscesse per certo allora era il mio. Mi sono dovuto fermare a due prove dalla fine della terza ed ultima tappa, per rottura dello stelo dell'ammortizzatore destro che essendo fuoriuscito dalla sua sede verso il motore, mi ha rotto la calotta dello spinterogeno.

Credo meriti tornarci su questo assurdo rally che, dalla partenza, ha riservato tante assurdità. Cercherò di riassumere i fatti (sono molti e non tanto chiari) nella successione e nella forma più comprensibile.

Il giorno prima del via, non era possibile sapere o avere alcuna in-

formazione o delucidazione riguardante i numeri di partenza, né notizie riguardanti le prove che erano più brutte, perché non esisteva una permanenza o un posto qualsiasi dove poter parlare con qualcuno dell'organizzazione.

Nonostante questo, il rally prende il via alle ore 16,01 di mercoledì 30. I partenti sono una sessantina, non molti, però il lotto è abbastanza nutrito qualitativamente, grazie alla presenza della Fiat con cinque equipaggi, Paganelli-Russo, Alen-Aho, Barbasio-Rossetti, Verini-Torriani, Perusse-Bellefleure. Tre Renault R17 con Therier-Delferrier, Nicholas-Phillips e Darniche-Mahé (a proposito di Darniche, il prossimo anno correrà con la Fiat e incomincerà quasi al

100 per cento dal Tour de Corse di quest'anno).

C'erano poi tre berline Alpine dell'Aseptogyl capeggiate da Chasseuil, inoltre la Lancia con tre equipaggi: Lampinen-Davenport, con la Beta coupé 4 valvole, Pregliasco-Garzoglio con la Beta coupé a motore normale, infine Mannucci ed io con la Stratos 2 valvole.

Naturalmente, Lancia e Fiat erano le sole due Case direttamente interessate a marcare dei punti e giocare le loro carte nel migliore dei modi. Il nostro obiettivo era comunque un risultato utile, un terzo o quarto posto ci andava benissimo. La gara prende un avvio velocissimo non tanto perché le prime due prove fossero importantissime (perché lun-

Dietro di me, i mitra...



Da come si sono messe le cose, fra reclami e controreclami al P.O.R., la Beta coupé di Lampinen potrebbe aver conquistato 10 punti decisivi per la Lancia con il quarto posto nell'infelicitissimo rally del Michigan

PARKES racconta lo «sprint» di ALEN

TORINO - Al reparto corse Lancia sono arrivate le macchine impegnate nella trasferta americana. La «Stratos» di Munari porta ancora ben visibili i danni provocati dal distacco di uno stelo dell'ammortizzatore posteriore: «Cose che succedono — dice il direttore sportivo della squadra, Daniele Audetto — L'ammortizzatore era scarico e continuando a tamponare a fondo corsa ha lesionato l'attacco alla scocca (che è rigido) Mike Parkes ha tentato una riparazione di fortuna con del fil di ferro ma è servito a poco».

A proposito di Mike Parkes, il flemmatico inglese della Lancia non ha ancora smaltito l'arrabbiatura che la organizzazione del P.O.R. gli ha provocato. «Ne sono successe di tutti i colori, dagli inseguimenti della polizia ai misteriosi avvenimenti del parco chiuso». Qui la polemica diventa aperta. «Alla partenza della terza tappa un commissario di gara pretende che presenti la Stratos di Sandro al controllo della rumorosità. Non ho nulla in contrario, solo chiedo un po' di tempo per scaldare il motore prima di impegnarlo nella prova (4500 giri continui). La sera

prima ci sono stati cinque gradi sotto zero e le macchine sono rimaste all'aperto, non voglio rischiare una rottura per una causa così banale. Mentre sto discutendo con il commissario arriva la 124 di Alen. Non si ferma all'intimizzazione dell'ufficiale di gara e si allontana. Un comportamento che avrebbe dovuto essere ripagato con la squalifica, specie se rapportato ad oltre osservazioni dei commissari che alla entrata del parco avevano notato la mancanza, sui fianchetti dello spider, dei contrassegni di obbligo. C'era di che insospettirsi, tanto più che all'uscita del parco chiuso le verifiche non riguardavano solo la rumorosità ma anche i controlli del numero del telaio».

Certo c'è di che insospettirsi, addirittura qualcuno parla di cambio della vettura. «Ci sono molti fatti strani — continua Parkes — sono solo illusioni, però ha stupito che di tutte le Fiat in gara, quella di Alen, che pure aveva il compito di "lepre", è stata l'unica a non accusare guai seri. Proprio all'inizio della terza tappa (e la seconda la aveva terminata a fatica) tutti i concorrenti sono rimasti sorpresi della sua ritrovata efficienza».

ghe soltanto un paio di miglia), ma per i cento dollari (gli unici messi in palio) spettanti al miglior tempo.

Nella prima prova è Paganelli a segnare il miglior tempo, però i cronometristi gli appioppiano un minuto in più e da qui scatta la scintilla che accende il fuoco che ancora ora non si è spento. Nella seconda prova è la mia Stratos a segnare il miglior tempo, assai facilmente in quanto la prova era tutta asfalto anche se stretto e scivoloso.

Audetto vi ha raccontato sinteticamente bene prova per prova: in totale erano 51, per complessivi 700 km anche se man mano che la gara proseguiva diventavano sempre meno, date le contestazioni che si sono venute a creare dopo la prova 22, la terza della seconda tappa, quando alcuni concorrenti sono rimasti impantanati per le condizioni del tempo, sempre pessime durante tutta la gara, pioggia, nebbia. Inoltre la polizia aveva cominciato a bloccare alcuni equipaggi dicendo loro di fermarsi, perché la gara era stata sospesa.

Ancora più ridicolo invece risulterà poi il motivo cui tutti si sono aggrappati, per cercare di trarre il maggior profitto.

Dopo che Paganelli-Russo si erano ritirati per rotture della frizione, Barbasio-Rossetti erano usciti di strada con l'avantreno e non erano più riusciti a rimettere la macchina in strada, perché anche loro avevano la frizione rotta, mi hanno riferito che la polizia mi aveva sorpreso in eccesso di velocità. Per la cronaca, secondo loro, viaggiavo intorno ai 220 orari, di notte, pioveva e c'era la nebbia, in più il rapporto di velocità che montiamo normalmente in questo tipo di rally è di 165 kmh a 8000 giri, quindi lascio immaginare a voi come potevano coincidere le due versioni.

Comunque non è finita qui; la parte più divertente è quando la polizia (questo mi è sempre stato riferito perché io non mi sono mai accorto di niente) mi avrebbe persino inseguito nella prova di velocità n. 24, con il mitra spianato. Non mi avrebbero raggiunto e fermato soltanto perché erano arrivati al limite della Contea e si sono dovuti fermare...

Dopo di che i poliziotti avrebbero fermato le altre macchine che seguivano. Intanto le nove macchine superstiti che erano riuscite a proseguire si sono fatte le altre sette prove, prima di arrivare a mezzanotte, (la tappa finiva alle 5 del mattino) al Gas-Food di Escanaba dove gli organizzatori ci davano due ore di tempo per mangiare qualcosa, e loro tentare di rifare la classifica.

Un reclamo alla CSI per l'auto sostituita?

PARIGI - Indipendentemente dalle grottesche vicende che hanno segnato con tutta probabilità la sua fine come prova del Campionato mondiale rallies, il « Press-on regardless », la gara americana che ha anche quest'anno avuto aspetti sconcertanti nella sua organizzazione e nel suo svolgimento, avrà un ulteriore seguito polemico. Pare che una delle squadre europee ufficiali partecipanti alla gara, nonostante il risultato, abbia dato corpo alle vociferazioni e presentato alla CSI una esposizione di certi fatti che coinciderebbe con taluni sospetti avanzati da un commissario americano, e secondo i quali una delle macchine di un'altra squadra ufficiale sarebbe stata letteralmente sostituita. Questo esposto potrebbe aver lo scopo di tutelare il risultato raggiunto, perché l'altra Casa interessata non porti avanti il suo reclamo avverso la penalizzazione per eccesso di velocità del meccanico. Di questa vicenda, almeno nei suoi aspetti approssimativi, è già stato scritto, nei resoconti della gara ma pareva che si trattasse soltanto di un abbagliamento del commissario addetto al parco chiuso in una sosta.

Quel che è tuttavia importante è che tutta la faccenda rischia di modificare la situazione nella graduatoria attuale del Campionato mondiale, e proprio alla vigilia del rally di Gran Bretagna che parte sabato 16 novembre (sarà la penultima prova del Campionato, prima del Tour de Corse).

f. l.



Alcide Paganelli ripreso in piena azione sulle stradine del P.O.R. rivela tesi durissime. Paganelli-Russo saranno gli unici italiani della Fiat al RAC

Qui veramente sono successe delle cose che non stanno né in cielo né in terra. Gli organizzatori volevano far ripartire tutti gli equipaggi, riprendendo le classifiche dalla prova precedente, così anche Paganelli e Barbasio che avevano avuto 3-4 ore per rimettere le macchine a posto, chiedono di ripartire e glielo concedono.

A questo punto tutti gli ultimi erano chiaramente d'accordo, perché gli equipaggi che si erano dovuti fermare (anche se non era per colpa loro) avevano percorso meno strada e si erano fatti sette prove di velocità in meno. Così dopo batti e ri-

Prima di ripartire nuovamente le cose si complicano ancora di più: arriva un ordine degli organizzatori nel quale dicono di aver deciso che le macchine di Paganelli, Barbasio, Verini, Perusse e due americani, non possono più ripartire. Arriva poi il mio ritiro, ed il resto dell'incredibile caos lo sapete: prima la penalizzazione assurda di un'ora ad Alen, per colpa di una sua assistenza colta in infrazione stradale, poi la faccenda del controllo tecnico « saltato » sempre dalla macchina di Alen.

A proposito del primo fatto, vale la pena di spendere due parole perché in certo senso si tratta di una



La berline A 110 di Chasseuil-Rouget, ha completato con il quinto posto il grosso exploit Renault negli USA. La Renault, ora, prepara la Corsica

batti gli organizzatori, di nome e non di fatto, di questo incredibile rally, decidono di convogliare tutti i partecipanti a Marquette e concludere la seconda tappa, con 5 ore di anticipo.

Comunque alla partenza della terza tappa, venerdì, eravamo nel caos più completo. Avevano deciso di far partire tutti nell'ordine con il quale eravamo partiti per la seconda tappa. Così sono partiti (dopo aver inoltrato reclamo e, cosa assurda, accettato) anche le Fiat di Verini-Torriani e Perusse-Bellefleure che si erano ritirati all'inizio della seconda tappa e che avevano già raggiunto l'albergo 7-8 ore prima di noi.

A questo punto tutti prendiamo il via, mentre nella permanence le altre controparti, capeggiate da Cheinisse, direttore sportivo Renault, ricorrono in appello. Invece Daniele Audetto che per la verità non ha mai presentato nessun reclamo, si è estromesso e ci ha seguiti con le macchine di assistenza.

Nel frattempo avevano annullato un'altra prova che si doveva correre in territorio canadese una prova di 80 km molto brutta e così ci si è dovuti fermare a un altro Gas Stop, a Sault St. Marie, al confine canadese.

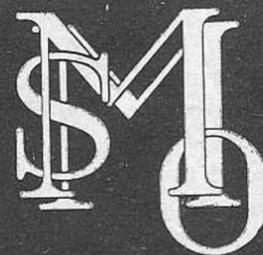
novità. Non è la prima volta che nei rallies intervengono delle penalità per infrazioni al codice della strada, che usualmente sono inserite dagli organizzatori per accontentare le autorità che devono concedere i permessi, ma sono poi messe in pratica raramente (a Montecarlo, qualche volta, anche se con discriminazioni discutibili).

Nel regolamento del P.O.R., invece, c'erano penalità anche per le infrazioni delle vetture di assistenza. A questo proposito, prima del via ogni equipaggio aveva dovuto segnalare nomi e dati dei meccanici che lo avrebbero assistito. Quindi, dal punto di vista formale, la penalizzazione ad Alen (poi ridotta a 10') è ineccepibile, anche se dal punto di vista sportivo è veramente un peccato vedere un pilota che tira e rischia dall'inizio alla fine di venire poi « caricato » di penalità che non ha preso lui.

Resta l'incredibile avventura in questo rally americano, nel quale — paradossalmente — hanno avuto molto più da fare i direttori sportivi, cercando di far ragionare gli organizzatori, dei piloti, ai fini del risultato finale!

Sandro Munari

MUNARI presenta:



Sandro Munari Motor Oil

Dall'esperienza delle competizioni



cercansi rappresentanti di zona
scrivere o telefonare a

Sandro Munari Motor Oil s.r.l.

Galleria Cavour, 7 - 40124 Bologna (Italia) - Telef. (051) 22.48.54

L'AUTO CLUB del Principato di MONACO

ricorda ai piloti (tramite AUTOSPRINT):

Ai «bloccati» del BURZET sconto di 1500 fr. per iscriversi al «MONTE»

MONACO - Tutti ricorderanno le vicende disgraziate del Rally Montecarlo 1973, note nel mondo delle competizioni stradali come il «Burzet». Un gran numero di concorrenti, complici le spaventose condizioni metereologiche, restarono bloccati e non poterono terminare la gara. A questi concorrenti nella impossibilità di far di più sul piano sportivo, l'Automobile Club di Monaco aveva promesso la iscrizione gratuita al rally 1974, promessa che non aveva potuto essere mantenuta perché la crisi petrolifera aveva fatto cancellare la gara.

Ora il comitato organizzatore del «Montecarlo» 1975, su decisione del consiglio dell'A.C. Monaco, informa che per i concorrenti del «Burzet» le condizioni previste a metà 1974 restano valide, nel senso che essi potranno sempre godere dell'abbuono della cifra di 1.500 franchi allora prevista.

Quindi tutti gli esclusi di allora che vogliono partecipare a Rally Monte Carlo 1975 avranno l'abbuono di 1.500 franchi sulla tassa di iscrizione, che... nel frattempo è però aumentata a 3000 N.F. (circa 420 mila lire) fino al 2 dicembre e in 4000 N.F. (circa 560 mila lire) dal 2 dicembre alla chiusura delle iscrizioni. La comunicazione personale agli interessati, prevista e preparata con lettere, è stata impedita dallo sciopero prolungato delle poste francesi, che incanalano anche la posta monegasca.

E' per questa ragione che l'A.C. Monaco si è rivolta ad AUTOSPRINT ed a una rivista inglese, perché l'importante comunicazione possa essere conosciuta dagli interessati.

Iscrizioni telefoniche al MONTE jr.

• Il RALLY DI MONTECARLO è molto criticato in Inghilterra per la lunghezza dei percorsi di concentramento. Oltre al fatto che questo elemento non competitivo è stancante e noioso per gli equipaggi, si ritiene che questi «viaggi» verso Monaco mettano in luce una cattiva utilizzazione di carburante in un periodo in cui la situazione petrolifera è ancora difficile.

MONACO - Lo sciopero delle poste francesi (ormai al traguardo delle tre settimane) crea grossi problemi agli organizzatori del 9. Rally Montecarlo Junior riservato alle vetture del gruppo uno che si correrà fra il 15 e il 16 novembre. Per sopperire all'impossibilità di ricevere le domande di iscrizione attraverso i canali tradizionali, a Monaco è già in funzione la «permanente» del rally numero 5 di Avenue Kennedy presso la sede della «Casa dei giovani e della cultura». Le iscrizioni verranno accettate anche telefonicamente (chiamando il 303339 del Principato di Monaco) fino alla mezzanotte di mercoledì 13.

In attesa di sapere se le autorità francesi autorizzeranno l'uso di coperture chiodate nei tratti innevati o ghiacciati (e fra questi c'è anche il Turini) i responsabili monegaschi hanno deciso di ridurre la prova di Banquette. Le speciali saranno comunque otto per un chilometraggio totale che sfiora i novanta km e comprenderanno un tratto sterrato di 13 km.

Nella regolarità pugliese battuta la IMERITO da CAVALLUCCI

Tutti premiati nei CASTELLI SVEVI

BARLETTA - Dopo sette prove speciali, per un totale di 91 rilevamenti, solo trenta centesimi di secondo separano il vincitore del 14. Trofeo dei Castelli Svevi, Alfonso Cavallucci dal quinto classificato. La competizione si è svolta tra le due città di Barletta e Trani, le cui amministrazioni comunali in collaborazione con le rispettive aziende di soggiorno e turismo hanno contribuito ad ospitare per un giorno tutti i partecipanti, aderendo con entusiasmo ad un'idea della Polisportiva di Barletta e dell'Automobile Club organizzatori della manifestazione, i quali hanno ritenuto opportuno premiare tutti i concorrenti al di là del loro valore di regolaristi ma quali esponenti di uno sport — quello automobilistico — ritenuto per tutti troppo oneroso.

La ricompensa per gli organizzatori è stato l'unanime consenso di tutti gli oltre 60 partecipanti, che quest'anno rappresentano un record per le gare di regolarità disputate al sud.

La gara ha avuto inizio sabato sera con tre prove speciali, di caratteristiche diverse per un totale di 47 rilevamenti. Passava subito in testa il rappresentante del Jolly Club Di Capua con 16,4 penalità, seguito da La Rovere e un po' distaccati, Faldini,



BALDACCI ha già vinto il SIMCA-KLEBER

A quattro prove dalla conclusione, il Trofeo rallistico **Simca-Ausonia-Kleber**, patrocinato da Autosprint, si può dire abbia già il suo vincitore. Si tratta del sammarinese Marino Baldacci, che già lo scorso anno giunse ottimo secondo in questa speciale classifica riservata a tutti i concorrenti nei rallies italiani nazionali ed internazionali con vetture Simca-Chrysler.

Baldacci ha un vantaggio di 95 punti sul tenace Ferri, che teoricamente potrebbe ancora ribaltare il risultato a suo favore, anche se le probabilità di questo colpo di scena sono scarse soprattutto per l'estrema regolarità di Baldacci. Il 24enne sammarinese infatti nelle 30-35 gare che ha compiuto in questi due anni si è dimostrato molto redditizio, arrivando quasi sempre in fondo — e ben piazzato — senza mai strapazzare la mecca-

nica della sua vettura.

Guida una Simca Rallye 2 (naturalmente...) preparata in gruppo 2 da Ruggeri di Rimini, avendo fatto in gruppo 1 solo il Rally di S. Marino, quest'anno. In caso di vittoria, il pilota della scuderia S. Marino potrebbe venir preso in considerazione dalla Simca-Italia, che tiene molto d'occhio i partecipanti al suo trofeo; è già accaduto con Ferri, attualmente secondo, che ha avuto occasione di portare in gara la Rally 2 ufficiale.

Questa comunque la situazione; mancano Val d'Aosta (classifica in attesa di omologa), 333 Minuti, Coppa Liburna e Valli Piacentine:

1. BALDACCI punti 287; 2. Ferri 192 3. Legnani 128; 4. Nesti 126; 5. Baroschi 121; 6. Bicchichi 96; 7. Facchini 84; 8. Fragola 83; 9. «Scorpione» 49; 10. «Giampietro» e Marazia 43.

Cavallucci, Imerito, e Taloni. Al mattino si proseguiva con la prova allo stadio che vedeva un primo capovolgimento. Infatti Di Capua, per un difetto delle sue apparecchiature veniva sopravanzato dal gruppetto degli inseguitori, mentre la Castillet, dopo una serata negativa, riusciva a prendere il ritmo giusto e risaliva le posizioni.

In un alternarsi continuo si procedeva con le altre tre prove speciali, che sancivano la vittoria del portacolori della Grifone-Abruzzo, Alfonso Cavallucci con un vantaggio di cinque centesimi sulla Imerito, vincitrice dell'edizione del '72 e su Faldini il quale precedeva La Rovere, Taloni, Castillet e lo sfortunato Di Capua.

Vito Lattanzio

Trofeo Castelli Svevi, gara nazionale di regolarità - Barletta, 9-10 novembre 1974

LA CLASSIFICA

1. Alfonso Cavallucci (Fulvia HF) penalità 39,62; 2. Luigina Imerito (Fulvia HF) 40,12; 3. Faldini (Fiat 127) 41,16; 4. La Rovere (Fulvia HF) 42,10; 5. Taloni (Mini Cooper) 42,58; 6. Argentina Castillet (Fulvia HF) 51,42; 7. Di Capua (Fulvia) 58,50; 8.

Aimone (Fulvia) 60,52; 9. Maria Grazia Menichetti (Fiat 127) 81,14; 10. Minà (Fiat 128) 82,26; 11. Garrisi (Fiat 128) 84,03; 12. Cavicchi (Fiat 127) 96,98; 13. Speranza (Fiat 127) 98,12; 14. Oliviero (Fiat 127) 99,02; 15. Muzzioli (Fiat 127) 99,32; 16. Crivellini (Alfa Sud) 107,26; 17. De Vivo (Lancia Beta) 112,56; 18. Amici (Fiat 128) 129,66; 19. Zuccarino (Fulvia) 130,28; 20. Menichetti (Fiat 128) 138,40; 21. Mostarda Gabriella (Fiat 128) 151,84; 22. Pappalardo (Fiat 127) 158,60; 23. Barbarino (A-112 Abarth) 160,30; 24. Donato (A-111) 165,24; 25. Mucelli (Fulvia HF) 200,04; 26. Alvisi (Fiat 127) 206,54; 27. Imperiali (Opel Ascona) 212,16; 28. Angelillo (Fiat 128) 223,62; 29. Perri (Fiat 127) 226,70; 30. La Manna (Fulvia HF) 231,12; 31. Rapani (Fiat 850) 231,46; 32. Rizzi (Fulvia HF) 240,08; 33. Marzo (Fulvia Montecarlo) 253,10; 34. Vendramin (Opel Ascona) 263,54; 35. Ferraresi (Fiat 128) 296,92; 36. Marrone (Alfetta) 298,52; 37. Paoletti (Daf 66) 325,92; 38. Sticchi (Fiat 128) 363,64; 39. Bianco (Fiat 125) 408,98; 40. De Leonardis (BMW) 429,82; 41. Gabriella Persico (Mini 1000) 458,72; 42. Anna Tamborrino (Fiat 127) 523,78; 43. Maselli (A-112) 553,68; 46. Renata Sampaoli (Fiat 128) 2.985,22.

Singolare benservito a LEONI (e alla Scuderia romagnola del PASSATORE)

Lo sponsor punisce la sconfitta di bandiera!

LUGO - « Bomba » nel cielo non tanto più sereno della Formula Italia, una raccomandata con cui Francesco e Giovanni Liverani, da sempre sponsors della scuderia del Passatore hanno deciso di togliere il loro appoggio alla compagine romagnola. Il testo è molto conciso:

« Visto lo svolgimento del girone finale del Campionato Italiano di Formula Italia, e ritenendo che il risultato finale non sia stato acquisito sul campo bensì a tavolino, la Ditta Liverani Confezioni di Lugo tronca ogni rapporto di carattere morale e finanziario con la Scuderia del Passatore.

« Ringrazia vivamente il presidente Giancarlo Minardi ed i piloti Giancarlo Martini e Lamberto Leoni per l'attività svolta, ed augura un eccellente proseguimento della loro già brillante carriera ».

Possiamo anche comprendere il dispiacere dei Liverani nel non vedere coronate le loro speranze di un successo di Leoni nella formula nazionale, ma questo di troncarsi ogni rapporto con Leoni e con Martini resta un modo ben singolare per dimostrare la propria solidarietà con chi si presume sia stato danneggiato. Ammenochè in questo Paese di Machiavelli(smi)...



Il perchè di una visita a Maranello

AGNELLI jr. garantisce i programmi FERRARI '75

MARANELLO - Non era mai sceso fin quaggiù a Maranello. Anche quando era studente universitario e circolava in autodromo a Modena, per i campionati auto del CUSI, Agnelli jr. non era stato mai da Ferrari. Lo aveva conosciuto fuori del « regno » e non si può dire che i loro rapporti siano stati « teneri » come quelli tra il « drake » e « l'avvocato ». Così, questa visita che doveva avvenire un mese fa, ma poi era stata rimandata per indisposizione di Ferrari (qualcuno la sudorò « diplomatica », forse perché si era nei giorni caldi dell'ultima suspense del mondiale F. 1), ha segnato un punto-chiave forse anche per il futuro Ferrari (nelle corse).

Umberto Agnelli è colui che, da amministratore delegato, ha sempre tenuto in mano la scure economica nella applicazione degli investimenti, perciò per Ferrari averlo dalla sua è importante. E pare, dai toni del colloquio nella (mezza) giornata trascorsa in quel di Maranello e Fiorano, che tutto sia andato per il meglio, anche se è mancato il piatto forte del titolo mondiale. Arrivato in jet a Bologna il dott. Agnelli è stato subito portato a Maranello dove ha visitato fabbrica, da corsa e no, e la pista di Fiorano. Prima di pranzo ha avuto modo di osservare Clay Regazzoni che girava con la nuova 312 T e che poi gli ha fatto da autista portando a girare l'illustre ospite prima in BB e poi col Dino 308. C'erano anche il direttore generale ing. Dondo e il super d.s. avv. Montezemolo, che è stato uno dei temi dei colloqui.

E' confermata infatti l'indiscrezione della battuta dell'avv. Gianni al Salone di Torino, che disse al comm. Bellicardi « vuol dire che ve lo lasceremo (Luca) a mezzo tempo... ». Il dott. Umberto Agnelli avrebbe confermato che per il '75 il giovane dirigente, che si è fatto seriamente le ossa in quel del « cavallino », dovrà svolgere anche altri compiti nello staff Fiat. Il che vorrà dire un impegno « diverso » nella squadra corse.

Comunque, per ora l'avv. Montezemolo continua la sua opera in pieno. Dopo aver assistito ai primi contatti del test di Lauda e Regazzoni a Vallelunga con la T, è infatti partito per Londra dove parteciperà a una riunione (importante) dell'Associazione costruttori F. 1 che ha da poco rimpolpato le sue fila con nuove ammissioni.

sab.

Cresce l'importanza dell'Associazione - autodromi

La CSAI «accetta» l'A.I.C.A.

Presentatosi in perfetta giacca-blu d'ordinanza CSAI, peraltro subito tolta (per il caldo) l'ing. Nosetto, un po' abbacchiato in verità (forse per la bruciante liquidazione delle sue ambizioni di aspirante segretario CSAI?), ha illustrato ai dodici rappresentanti degli autodromi italiani che fanno parte dell'AICA, il macchinoso piano CSAI per la sicurezza negli autodromi. Si erano dati convegno tutti, meno Casale, a Bologna: c'erano il vicepresidente Bacciagaluppi e il segretario Tavoni (per Monza), Moruzzi e Zerbini (per Bologna-Imola), Berardi (Magione), Cocoli (per il Mugello: curiosa la richiesta di indirizzare tutta la corrispondenza per l'autodromo toscano adesso impersonalmente C/O AC Firenze), La Delfa (Pergusa-Enna), De Luca (Roma-Vallelunga), Benzi (Fiorano), Piccioni (Misano-Santamonica) e Varano de Melegari.

Praticamente l'esposizione di Nosetto è stata la sola che ha un po' movimentato la riunione, durata ben 6 ore, perché si son verificati precisi dissensi sulla codificazione di regole-capestro, per la massificazione dei servizi di pronto intervento medico e antifuoco, che hanno suscitato precise perplessità e riserve non solo di carattere economico.

Si sa che il problema della prevenzione passiva è uno dei più seri per le corse e la CSI (che rifiuta diktat di prevenzione: vedi serbatoi antifiamma) ha recentemente emanato norme severe per le gare internazionali. Appunto la CSAI intende trasferire dette strutture anche alle manifestazioni nazionali. Le resistenze sono ovvie; sia per la quantità di personale richiesto (e non sempre rintracciabile) sia per la minuziosità delle disposizioni figuranti nel Piano, alcune davvero incredibili perché rientrano nella sfera dei singoli responsabilizzati dei servizi. All'

aggravio economico si potrebbero aggiungere anche altre componenti.

Così, all'imbarazzato Nosetto, sono stati richiesti aggiornamenti in vari particolari del testo presentato e ora, circuito per circuito, si procederà ad un incontro diretto per stabilire una sistemazione razionale secondo vari casi. In pratica la CSAI farà una « pianta » per ogni circuito di tutti i servizi riscontrati necessari, e poi sarà compito di uno dei commissari sportivi (indicato « per la sicurezza ») che, prima delle gare, verificherà (mentre i « tecnici » fanno le verifiche vetture) la perfetta rispondenza di questi servizi all'impegno concordato.

In mattinata i convenuti, trovatisi allo scopo di preparare la partecipazione AICA al convegno di Genova (l'assemblea dell'associazione si svolgerà in gennaio), avevano preso atto della comunicazione del vice presidente ing. Bacciagaluppi del mutato atteggiamento della CSAI nei confronti di questa associazione, un cui rappresentante (è stato deciso) figurerà nell'Esecutivo CSAI, qualunque sia il grado di democraticità della futura Commissione Sportiva oggi scaduta per fine mandato ma da rinnovare con il famoso sistema elettivo tanto discusso.

Rogano naturalmente chiede una contropartita per questa ritrovata « benevolenza ». Mentre da una parte punta molte carte su Ceard, il dimissionario Presidente ANCAI, per cercare appoggi in vista non solo di Genova, chiede all'AICA di accettare senza drammi il deciso ridimensionamento del famoso (velleitario) Piano di Autodromi regionali che presentò enfaticamente al suo insediamento di Bologna quattro anni fa. Oggi, grazie alla crisi economica, Rogano può ridimensionarsi senza perdere troppo la faccia e così chiede all'AICA di accettare il criterio di posporre qualsiasi intervento per (fanta)circuiti nuovi e di concentrare tutti gli sforzi residui sui percorsi esistenti da completare (leggi Imola e Mugello, cui saranno dirottate alcune delle cifre non spese per la rinunciata pista di Modena). Rogano pare presenti questo nuovo Piano d'Emergenza, non a Genova ma nello stesso esecutivo ACI che si dovrebbe riunire all'indomani del convegno sportivo ligure e che dovrebbe ratificare (chissà con quale validità democratica anche considerata la scadenza a marzo del mandato elettivo presidenziale) la nomina di De Nitto a segretario della CSAI (al posto di Saliti), ultimo sfregio di buongusto nei confronti di tutti gli sportivi praticanti, che si trovano un nuovo dirigente (non certo notissimo nell'ambiente per meriti particolari) a reggere le briglie delicate del secretariato mentre tra pochi mesi in teoria l'assise dei « licenziati » dovrebbe eleggere i propri rappresentanti (veri) democraticamente.

Di questo però non si è parlato in sede

AICA, dove ha fatto più conto occuparsi del problema dei calendari ed è stata definita l'ossatura delle gare '75 nazionali, avendo accettata la « scaletta internazionale » (solo Roma chiede la data del 25 maggio per il suo Euro Turismo al posto del 22 giugno) e Monza il suo Euro T dal 23 al 30 marzo. Per il '76 però si chiede alla CSAI una azione più seria in sede CSI, arrivando a riproporre il progetto Bacciagaluppi per una suddivisione a zona dei G.P. F. 1, visto il proliferare ormai inarrestabile di questa formula più remunerativa.

Molto sentito anche il problema delle corse tricolori, che sono tutte di rimesa, dicono i proprietari degli autodromi, costretti dalla CSAI ad accettarle in calendario. Il problema è naturalmente economico e quindi si chiede un contributo spese, ostacolo non facilmente superabile, sia per una decente entità, sia per gli altri Piani CSAI. Peraltro l'AICA punta all'organizzazione di un campionato interno, trovando uno sponsor adeguato per un Trofeo. Intanto vanno in definizione i programmi '75 per un campionato Renault (su 10 prove), e uno Opel Kadett (su 6), soprattutto negli autodromi minori. Incerto ancora il programma Ford. Comunque tutti i rappresentanti hanno fatto un patto garantito che manterranno una linea unica di coordinamento per far svolgere i citati campionati, naturalmente per garantirsi la copertura di spese base.

La Feder-medici insiste sul controllo «doping»

MODENA - Il prof. Montanaro, presidente della Federazione Italiana Medici Sportivi, venuto a Modena per lo scoprimento della lapide a ricordo del dott. Renzo Chiesi — uno dei pionieri della medicina sportiva in Italia, fondatore e primo direttore del centro di medicina dello sport di Modena, scomparso recentemente — non ci ha nascosto che le disposizioni vigenti per i controlli medici nell'automobilismo agonistico sono insufficienti. « I nostri rapporti con la CSAI dovranno essere più validi — ha detto il prof. Montanaro — perché è evidente che si dovrà procedere anche ai controlli antidoping e non soltanto alle visite preliminari, che effettuiamo quando ci sono richieste. Come le federazioni, che sono ormai con noi collegate in modo effettivo, vedi la Fe-

dercalcio, la Federciclismo, la Federpugilato, la Federtennis e ora anche la Federbasket e probabilmente la Federpallavolo, dovremo essere « autorizzati » a procedere a prelievi da sottoporre ai controlli dei nostri due laboratori specializzati. Mi auguro che sia possibile realizzarlo nell'interesse di tutti, organizzatori, piloti e regolarità delle corse ».

Anche il dott. Barbieri, segretario generale della Federazione Italiana Medici Sportivi, ritiene assurdo che nello sport del rischio si proceda in modo empirico. « Questa leggerezza non è concepibile; si deve fare la convenzione fra la nostra Federazione e la CSAI per dare una effettiva consistenza alla presenza medica nelle corse ».

m. m.

La M.P. F. 1 si concreta per il 1975

ROMA - Attualmente i responsabili della monegasca MP si trincerano nel più assoluto riserbo e resta un mistero l'attività della Casa nel '75, a parte il programma F. 3. Sembra certo comunque che alcune trattative per una stagione di F. 1 con una grossa ditta tipicamente francese ancora nell'ombra siano ad una fase molto avanzata e potrebbero esserci delle sorprese entro un tempo molto breve. Il pilota sarebbe sicuramente francese e dovrebbe uscire dalla terna Arnoux, Beltoise, Laffite.



LE MARCH 75

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BICESTER - Una gamma completa di vetture nuove, dalla F.2 alla F.3 alla Formula Atlantic alla Formula Renault alla Sport è il biglietto da visita con cui la March si appresta ad affrontare la stagione agonistica 1975.

Per Robin Herd e Max Mosley, i due « boss » della Casa di Bicester, il traguardo più immediato è la produzione di ben 140 vetture da corsa suddivise nelle varie formule e per un fatturato complessivo di quasi due miliardi. E' un dato impressionante soprattutto se si considera che i due inglesi (assieme nemmeno 70 anni di età) hanno dato il via alla « March Engineering » proprio nell'inverno del 1969, cioè appena cinque anni fa. Il rapido predominio che i telai March hanno saputo conquistare specialmente in settori di avanzata concorrenza come la F.2 e la F.3 ha ora imposto per il suo mantenimento a Herd e Mosley di pensare il 1975 non come ad un anno di transizione, bensì come ad un anno base per lo sviluppo futuro di questa vera e propria « industria dell'auto da corsa ».

Com'è ovvio la March avrà anche per il prossimo anno il proprio « team » di F.1. Tuttavia, poiché la

Casa inglese è presente in questo settore solo per questione di prestigio e immagine del proprio marchio, difficilmente le vetture del 1974 avranno modifiche suscettibili di inserirle nel lotto delle vetture concorrenti. « Nella mia testa » — dice Herd — « ho già presente tutto quello che bisognerebbe fare per rendere la March uguale alle McLaren o alle Brabham o alle Tyrrell. Solo che per farlo ci vogliono i soldi, molti, e poiché per noi correre non è un hobby ma una precisa attività industriale, non vogliamo certo dilapidare quello che accumuliamo vendendo le formule minori per cercare di vincere a tutti i costi in F.1. Solo se alle nostre spalle ci sarà un grosso « sponsor » che ci dia la sufficiente indipendenza economica faremo una monoposto nuova anche per il mondiale Conduttori. In caso contrario ci limiteremo a migliorare le vetture dello scorso anno ».

« A questo proposito — aggiunge Mosley — « si può dire che molte delle idee vicine e lontane che ronzano nella testa di Robin sono frutto della positiva esperienza che Vittorio Brambilla ha accumulato. Il pilota monzese sarà ancora con noi assieme ad Hans Stuck nel 1975. Noi ci stiamo dando da fare per trovare lo « sponsor » che ci consenta di

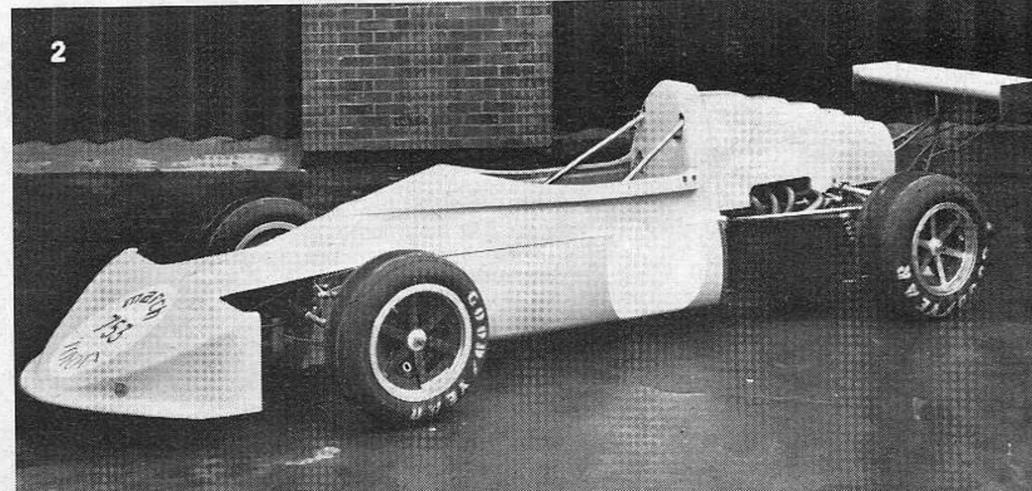
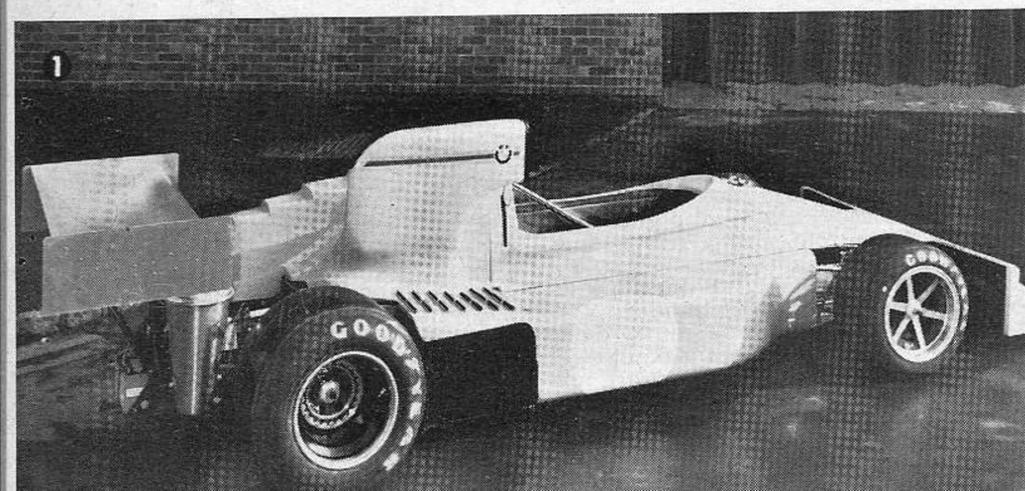
dare ai nostri due piloti delle monoposto nuove competitive, però vorrei aggiungere che nel caso questa ipotesi non si verificasse Brambilla sarebbe sempre il nostro primo pilota, e faremmo volentieri dei sacrifici personali per consentire a Vittorio di essere presente nel Mondiale ».

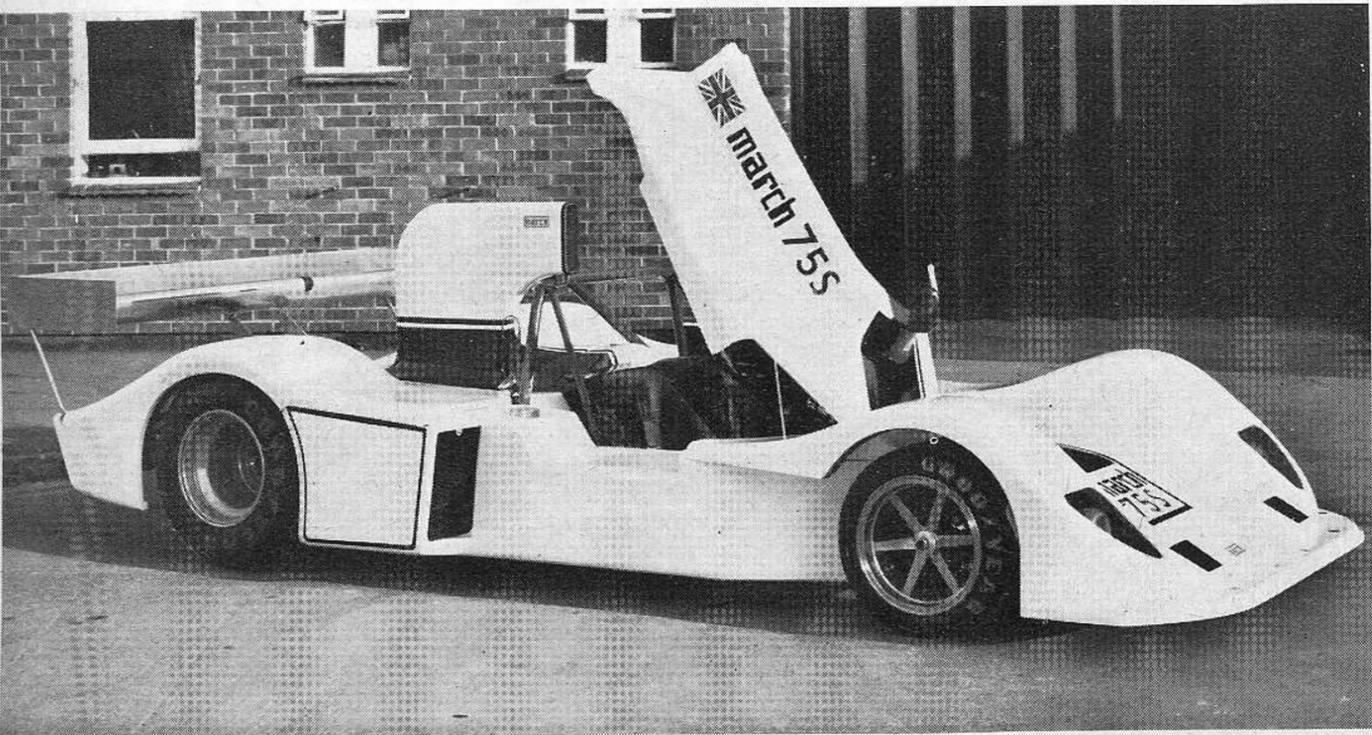
Per la March però, come detto, la F.1 è solo una questione di prestigio, il vero business è nella vendita delle formule minori. Per il 1975, oltre ad una migliore organizzazione razionalmente concepita, sia in fase di produzione con la creazione del reparto per produrre in casa le carrozzerie di « Fiberglass », sia in fase di distribuzione con concessionari in molti paesi a cui daranno continua assistenza gli uomini del nuovo reparto assistenza tecnica, la March rappresentata in Italia in esclusiva dalla « Trivellato Racing » di Vicenza lancia sul mercato tutta una serie di vetture inedite. La più interessante dal punto di vista progettuale oltre che perché inevitabilmente servirà da punto di partenza per i giovani piloti italiani che nel 1975 tenteranno l'avventura dell'Europeo F.2, è la monoposto « 752 ». E' la prima F.2 tutta nuova disegnata e costruita a Bicester dal 1961.

« Il progresso delle potenze, del-

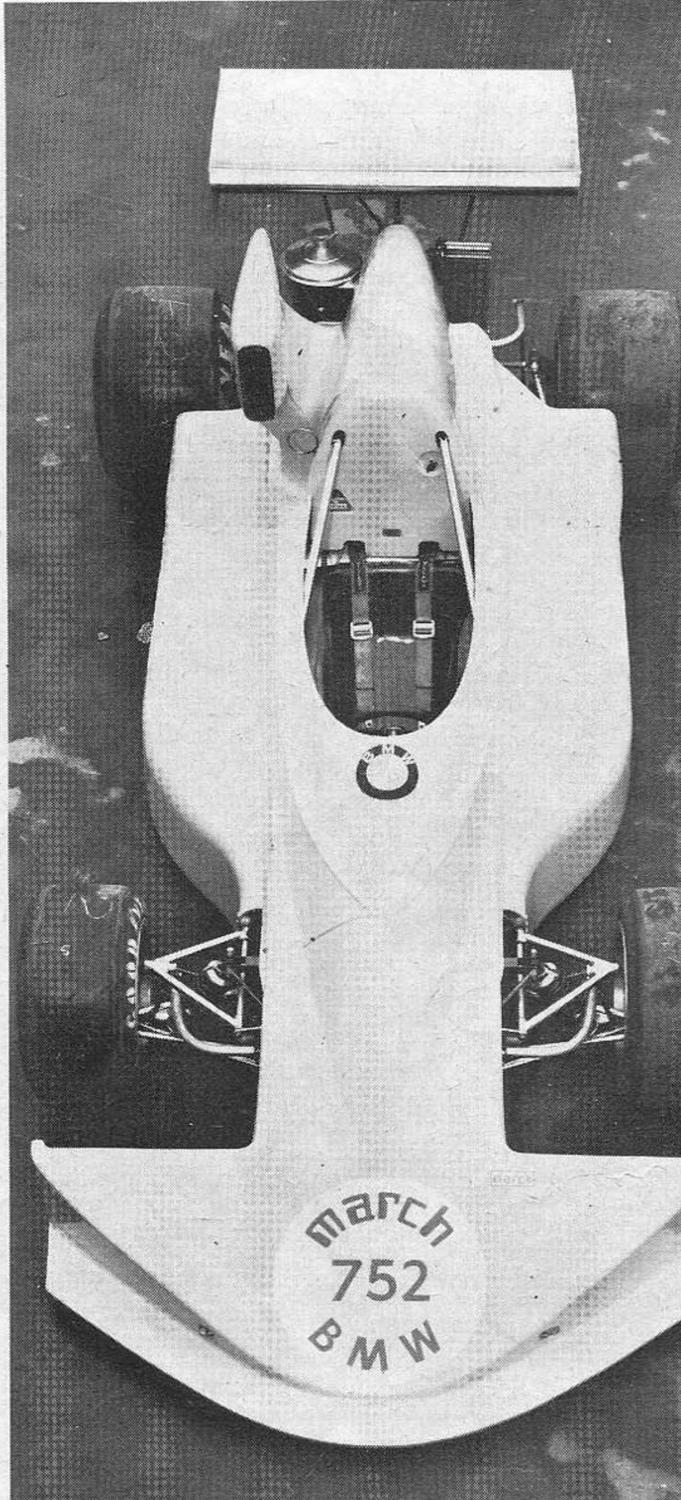
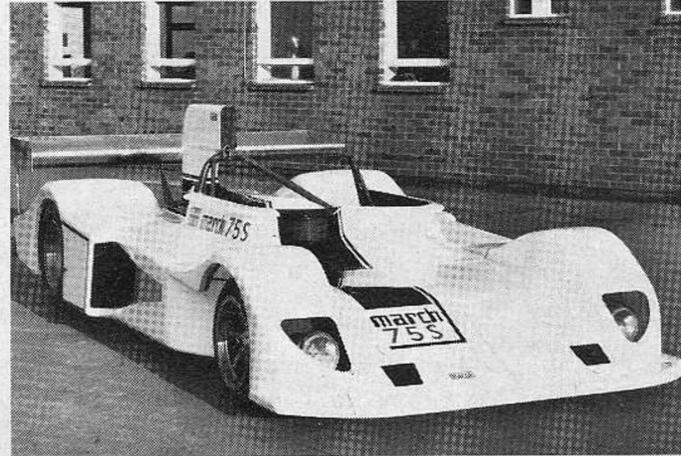
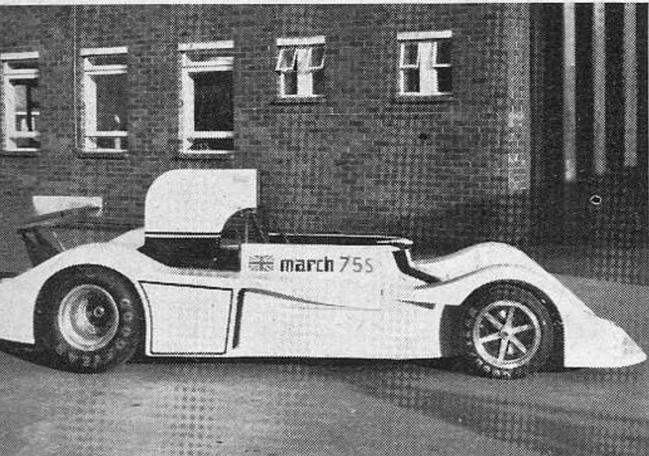
l'aerodinamica e delle gomme con ci consentiva più — dice Herd — di continuare ad applicare le nostre esperienze ad un primo progetto che risaliva al 1915 e che in questi ultimi anni abbiamo continuamente sviluppato sia pure con successo, come testimoniano i vari Campionati Europei conquistati. Come punto di partenza per la « 752 » assieme alle nuove possibilità delle gomme e dei motori e dell'aerodinamica ho tenuto presente che essendo la nostra una vettura in vendita doveva avere tre caratteristiche base: essere facile da guidare, facile da mettere a punto e sicura al massimo. Questi requisiti, che probabilmente non avevano le nostre F.2 precedenti anche perché non pensavamo di avere questo sviluppo, si riassumono in una nuova monoscocca ad elevatissime caratteristiche di rigidità torsionale ottenuto aumentando la sezione del telaio e aggiungendo un pannello posteriore.

« Questa monoscocca oltre a consentire una diminuzione di peso complessivo, una migliore accessibilità all'abitacolo ed una minor variazione in assetto in conseguenza del diminuire della benzina nei serbatoi, spostati più verso il centro, permette anche di elevare il grado di sicurezza generale, sia per l'in-





Nelle foto, tre viste della biposto sport della casa di Bicester, la 75S. La vettura è completamente diversa dalla precedente, ed è caratterizzata dall'appiattimento del corpo vettura, evidente nella foto sotto a destra. Può montare motori di 2000 e di 3000 (Foto ZOGLI)



Dal davanti e dal dietro, ecco la March 752, cavallo di battaglia della casa per il campionato di Formula 2. Il muso è rimasto quello noto, mentre posteriormente ed ai lati tutto è nuovo

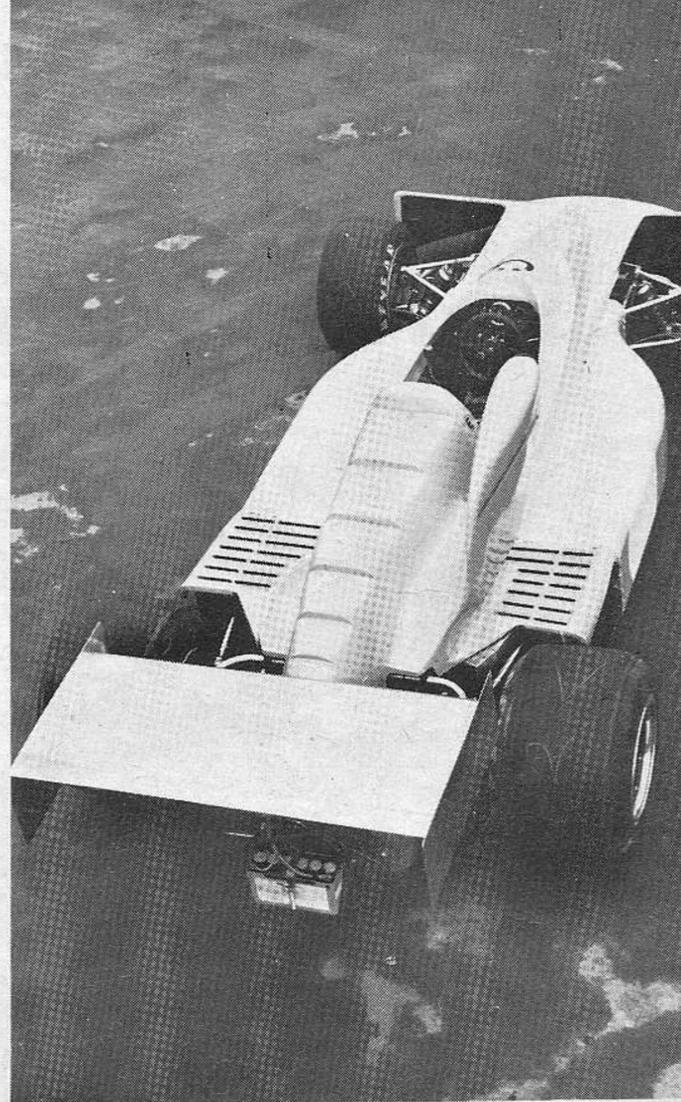
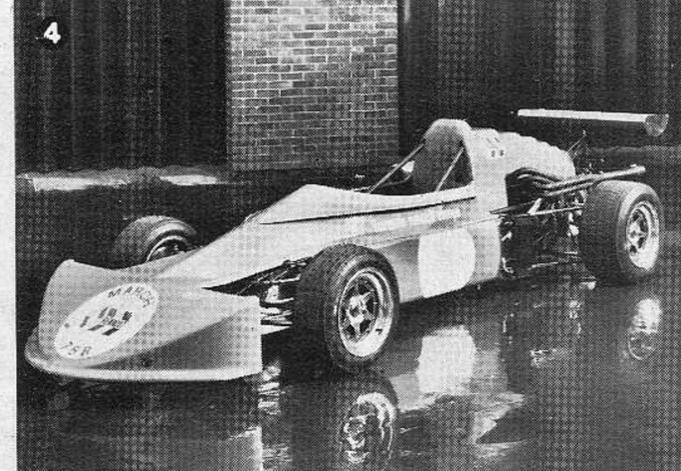
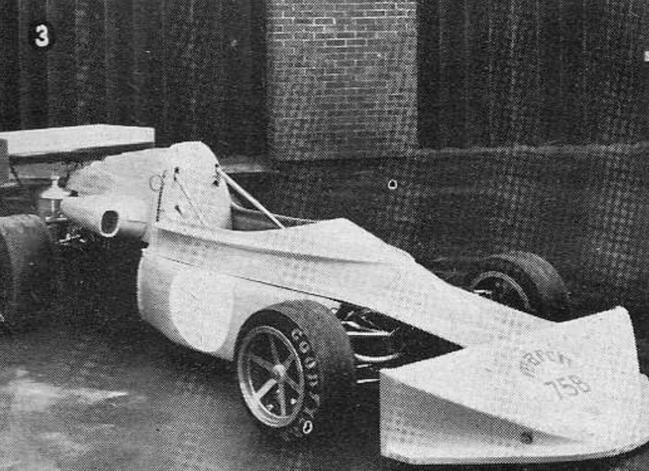
corporamento delle strutture deformabili divenute parti integrali della macchina, sia per la presenza di un elemento perpendicolare al corpo vettura che, aggiunto ad un pannello verticale davanti alla pedaliera, assicura un'ottima protezione alle gambe ed alle caviglie del pilota. Di disegno completamente inedito è anche la carrozzeria. Prove con un modello al vero nella galleria del vento hanno portato ad una carrozzeria caratterizzata dalla copertura del motore, dal nuovo frontale, dalla nuova presa d'aria e dal nuovo alettone posteriore. I radiatori dell'acqua sono perpendicolari alla monoscocca, alle spalle dell'abitacolo». Herd ha inoltre ridisegnato le sospensioni anteriori ed ha sostanzialmente modificato la geometria di quelle posteriori. Alan Jones, pilota di F. 3, al primo collaudo della vettura a Silverstone ha migliorato di un secondo ogni precedente record della F. 2 confermando così inoltre l'elevata facilità di guida della «752». Lo scopo di Herd e Mosley di riuscire con questa vettura ad offrire ad ogni cliente una vettura uguale a quelle ufficiali della Casa, si riassume nella possibilità per chiunque lo voglia di ottenere con 50 mila sterline (vettura, assistenza e stipendio del pilota

a carico della Casa che però incorpora premi e ingaggi e rimane proprietaria della vettura) un team assistito ufficialmente uguale a quello che la Elf ha sponsorizzato per Tambay e Laffite. Nella F. 3 la «53» invece è uno sviluppo della «743» dello scorso anno. Herd si è limitato a migliorare l'aerodinamica ridisegnando il frontale e l'abitacolo e migliorando le prestazioni dell'alettone posteriore. Sono state cambiate anche le geometrie delle sospensioni anteriori e il disegno del telaio nella parte posteriore per aumentare la rigidità torsionale. Nella Sport, la «75 S» che può essere sia una «due litri» che una «tre litri», è stata completamente rivoluzionata sotto il profilo dell'aerodinamicità. Modifiche anche alle sospensioni. La Formula Atlantic invece cambia perché invece di essere uno sviluppo della F. 1 come lo scorso anno per il 1975 deriverà invece dalla F. 2 «742», naturalmente tenendo presenti i nuovi dettami in fatto di aerodinamica e sospensioni elaborati da Herd per tutta la produzione del prossimo anno. Sulla stessa linea anche la inedita Formula Renault che deriverà dalla «F. 3» 1974.

Tito Zogli

Le foto in basso

- 1 Una vista laterale della 752 di Formula 2. Sospensioni nuove
- 2 Radiatori laterali ed abitacolo a freccia per la 753 Formula 3
- 3 La March 75B di F. Atlantic deriva dalla F. 2 dell'anno scorso
- 4 Novità assoluta, la monoposto March per la F. Super Renault





Più obbiettiva la TV (grazie a RANCATI) con l'auto

Solo due notizie di automobilismo della settimana, una relativa al prossimo Campionato del Mondo di F.1, l'altra riguardante il « mercato » attuale e futuro.

Nel telegiornale sport di sabato 3 Poltronieri ha comunicato che la seconda prova del mondiale 1975 non si disputerà a Brasilia — perché gli organizzatori non sono riusciti a mettere a punto il circuito — bensì a Interlagos. La prima prova, comunque, è stata definitivamente fissata per il 12 gennaio in Argentina.

Il secondo servizio, di Gino Rancati, e inserito nel telegiornale, veniva dal Salone di Torino, dove oltre alle indicazioni tecnico-stilistiche si è fatto il punto sul futuro dell'automobile. I dati del 1974, rispetto a quelli dell'anno precedente, dimostrano inconfutabilmente lo stato di crisi del settore: dieci per cento in meno nella produzione, otto per cento in me-

no sulle vendite. Siamo certamente lontani dai primati raggiunti nel 1972 quando la produzione toccò il milione e 957.994 unità; nonostante ciò, assicura Rancati, l'attuale situazione del settore italiano è « meno difficile di quella di altri Paesi, Stati Uniti compresi » anche se, « nella prima quindicina di ottobre le immatricolazioni, in Italia, sono cadute del 30 per cento ». A questo punto il telecronista si chiede: « Come andrà il 1975? Le previsioni sono piuttosto preoccupanti; gli esperti dicono che le vendite nel nostro Paese si aggireranno sul milione o poco più di unità con un calo del 40 per cento nei confronti dell'anno record, il 1972. Di contro le esportazioni dovrebbero aumentare contribuendo così a ridurre il deficit della bilancia italiana dei pagamenti ».

Gino Rancati prosegue la sua inchiesta chiarendo che la crisi deriva soprattutto dall'aumentato costo del petrolio — e di conseguenza della benzina con una riduzione del gettito fiscale di 26 miliardi di lire; ma non si deve dimenticare l'aumentato costo della mano d'opera, il conseguente rincaro dei prezzi, le difficoltà finanziarie per il nostro Paese e, da questo momento in poi, il possibile aumento delle tariffe assicurative, eventuali altre imposte (che Rancati non ha precisato ma che potrebbero identificarsi in un aumento della tassa di circolazione o, addirittura, in una « una tantum bis ») e altre difficoltà varie che porranno l'automobile e, ovviamente gli automobilisti, di fronte a nuovi e più pesanti ostacoli.

« Quanto durerà la crisi? », si chiede Rancati. Secondo gli esperti si po-

tv

radio

Programmi dal 13 al 19 novembre 1974

<p>MERCOLEDÌ 13 NAZIONALE Ore 21,50 - Mercoledì sport</p> <p>GIOVEDÌ 14 NAZIONALE Ore 18,20 - « Campioni del brivido ».</p> <p>SABATO 16 SECONDO Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport</p> <p>DOMENICA 17 NAZIONALE Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,40 - « La Domenica sportiva »</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p>LUNEDÌ 18 NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: « La Mille Miglia » (ottava ed ultima puntata)</p> <p>MARTEDÌ 19 NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: « La Mille Miglia » (ottava ed ultima puntata)</p> <p>TUTTI I GIORNI SECONDO (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport</p> <p>SABATO 16 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p>	<p>DOMENICA 17 Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica sport</p> <p>LUNEDÌ 18 Programma Nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p>
--	--

TV Svizzera

GIOVEDÌ 14
Ore 22,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo

SABATO 16
Ore 17,00 - Cronaca diretta di un avvenimento sportivo
Ore 22,40 - Sabato sport

DOMENICA 17
Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati
Ore 22,05 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)

LUNEDÌ 18
Ore 18,00 - Per i bambini: « Educazione stradale ».
Ore 19,45 - Obiettivo sport

MARTEDÌ 19
Ore 23,00 - Notizie sportive

trebbe andare da un minimo di dodici mesi a un massimo di diciotto. Ma chi può permettersi, data la situazione, di fare previsioni? Lo ha detto a conclusione del servizio Rancati, lo ripetiamo noi aggiungendo che a questo punto neppure la più abile delle sibille potrebbe, attraverso le sue doti di veggenza e pre-

veggenza, dare un responso che, se non preciso, si avvicini quanto più possibile alla realtà.

Al sabato è mancato in DRIBBLING il servizio sulla « Scuola Piloti » di Ceccarelli. Rinviato di una settimana (sempre che non ci sia da accontentare il ritrovato FIGNA).

g. l.

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

3 tronic

a scarica capacitiva



Con ABARTH « 3 tronic » si ottiene subito:

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- notevole economia di benzina proprio per i motivi su elencati, l'ABARTH 3 tronic fa risparmiare benzina; maggiormente, se la vettura è perfettamente « a punto ».

Importante: richiedete anche la « messa a punto »

Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la « messa a punto » accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.

Prezzo « limpido » Lire 49.000

compreso IVA, compreso montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio

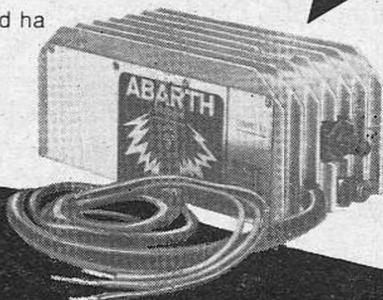
presso i « Punti convenzionati » che espongono questa targa



L'abbiamo pensata da esperti; l'abbiamo provata da piloti; l'abbiamo sperimentata da tecnici; l'abbiamo collaudata, nelle casistiche più svariate, da automobilisti pratici. La produciamo con 10 collaudi in linea di montaggio e collaudiamo il 100% del prodotto finito. Ecco perché, oggi, possiamo dire una parola veramente nuova in questo campo.

ABARTH « 3 tronic » significa:

- 1 Superbobina incorporata**
E quindi non occorre sostituire la bobina di serie. Essa resta (inerte) a disposizione per quando rivenderete la vettura.
- 2 Adattatore universale al contagiri, incorporato**
Qualsiasi contagiri (oggi in uso) continua a funzionare perfettamente e fedelmente.
- 3 Montaggio semplice**
Perché è piccola, facile da sistemare ed ha soltanto tre fili da collegare.



SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)

Velocisti e rallysti impegnati in Italia anche... sottozero

Corse anche a metà dicembre!

Trofeo d'INVERNO a VALLELUNGA

ROMA - E' veramente terminata l'attuale stagione agonistica di velocità? Ufficialmente il calendario si è chiuso con la gara di Magione ma i piloti che momentaneamente hanno già attaccato il casco al chiodo non hanno fatto i conti con il sempre più diabolico Antonio Palangio che, sulla scia dell'ottimo successo della 2 Ore, e con decisione del tutto estemporanea, non ha esitato a mettere in piedi un «Trofeo d'Inverno» a Vallelunga. La prima gara è prevista il 15 dicembre e se il numero dei partecipanti fornirà alla scuderia Gruppo

Piloti Romani la garanzia di non avere imboccato una strada sbagliata verrà articolato un vero e proprio Challenge invernale con altre due prove in gennaio (attenzione in questo caso al problema delle licenze, che in quel periodo sono vere mosche bianche) e febbraio con relativa classifica finale.

L'idea, che comunque non è del tutto nuova perché già nel '65 il Vallelunga Motor Club del comm. Pesci organizzò un ciclo di gare dalla identica denominazione, nasce dalle lamentele dei piloti e dei preparatori annoiati da una pausa di quasi cinque mesi nonché dall'ennesimo tentativo di riconciliarsi con il pubblico romano che durante l'inverno (calcio a parte) ha un minor numero di attrazioni. Con il Trofeo d'Inverno il sodalizio romano raggiunge a quota sei la Vallelunga Spa nel numero delle gare organizzate in questa stagione mentre l'AC Roma dall'alto del suo immobilismo è attualmente preso da dubbi amletici dopo la proposta di Palangio tendente ad organizzare gare in compartecipazione.

Al Trofeo d'inverno saranno ammessi i gruppi 1 e 3 senza limitazione di classe ed i gruppi 2 e 4 fino a 2000 oltre alla F. 850. La possibilità di vedere in pista anche il gruppo 5 fino a 1300 resta invece legato alle eventuali richieste dei piloti. Le gare verranno articolate secondo la solita prassi ma la novità assoluta inventata dal sempre più inglese Palangio sarà la finale mista alla quale prenderanno parte i primi due piloti di tutte le classi e categorie con eccezione della 500 e della F. 850. Attualmente l'unico problema è costituito dalla difficoltà di fare effettuare i due turni di prova regolamentari a causa del tempo non certo abbondante a disposizione ma è auspicabile che la CSAI in questo caso prospetti una soluzione intelligente.

d. b.

Il programma

1. Trofeo d'inverno questo il programma:
● Verifiche sportive mediche e tecniche (sabato 14 dicembre) ore 13,00 - 17,00.

● Prove di qualificazione (domenica 15) ore 8,30 - 9,00 gruppo 1; ore 9,00 - 10,00 gruppo 2; ore 10,00 - 10,30 gruppo 3; ore 10,30 - 11,00 gruppo F. 850; ore 11,00 - 11,30 gruppo 4.

● Gare domenica 15: 12,30 - 13,00 gruppo 1 classe 1300, 1600, 2000; 13,00 - 13,30 gruppo 2 classe 500, 600, 700; 13,30 - 14,00 gruppo 3 classe 1300, 1600, oltre 1600; 14,00 - 14,30 gruppo Formula 850; 14,30 - 15,00 gruppo 2 classe 1150, 1300, 1600, 2000; 15,00 - 15,30 gruppo 4 classe 1300, 1600, 2000, 3000; 15,45 - 16,15 finale mista.

● Alla finale mista non saranno ammesse le vetture del gruppo 2 classe 500 e della Formula 850.

Il TNR sarà deciso dal RALLY-CAMPIONI

VICENZA - Nella notte dal 14 al 15 dicembre si svolgerà l'atteso «RALLY DEI CAMPIONI», destinato — sia pure solo formalmente — ad eleggere il campione '74 del TRN. Infatti, la divisione in sei gironi attuata quest'anno (nel quadro dell'austerità), ha spezzettato l'interesse nazionale per il Trofeo del minirallies, e la super-prova di Vicenza potrà offrire l'opportunità di vedere finalmente di fronte i vari protagonisti dei gironi regionali.

A questo proposito, poiché la situazione nelle sue classifiche è tutt'altro che chiara (la CSAI non si è ancora decisa a comunicare le liste dei vari appartenenti ai gironi, il che rende impossibile stilare delle classifiche anche provvisorie), gli organizzatori della scuderia Palladio pregano, attraverso le nostre colonne, tutti coloro che presumono di avere diritto ad essere invitati al «Rally dei Campioni» di mettersi direttamente in contatto con gli organizzatori (AC Vicenza, Piazza S. Biagio 1).

Saranno ammessi alla gara i primi cinque in assoluto di ogni girone, più eventualmente i primi di ogni gruppo nel caso non siano già nei primi cinque assoluti. A tutti gli equipaggi invitati, gli organizzatori offrono ospitalità gratuita dal giovedì alla domenica.

La gara, anche per la qualificatissima partecipazione, si annuncia di estremo interesse. Nel totale di circa 300 chilometri, vi saranno ben 12 prove speciali, pari ad oltre un terzo del chilometraggio.

24 ORE SPA con il futuro TURISMO - 2

BRUXELLES - La 24 Ore di Francorchamps dopo aver volontariamente rinunciato alla validità per il campionato europeo 1974, adottando un regolamento che era fuori dalle norme ufficiali, subirà una, ulteriore evoluzione nel 1975 anticipando la entrata in vigore dei regolamenti ufficiali della CSI previsti per il 1976.

Gli organizzatori hanno infatti deciso di adottare in anticipo le norme che identifichino il futuro Gruppo 2 (Turismo preparato), norme che sono vicine a quelle della «Formula Francorchamps» utilizzata nel 1974 e che riportano le macchine di serie utilizzate per le corse a limiti di preparazione più logici e decenti.

Così la prossima 24 ore di Francorchamps sarà l'anticipazione del modo di correre che verrà ufficialmente adottato nel 1976, e che finalmente sono state adottate dalla CSI dopo che per tanto tempo da molte parti si era criticata la troppa libertà concessa per il Gruppo 2. La battaglia condotta da molti, e da noi iniziata, ha quindi ottenuto successo, ed a merito degli organizzatori belgi va il merito di essere stati sensibili ed intelligenti e di aver «ignorato» le regole ufficiali per riportare queste gare alla loro funzione più logica.

Insieme con i belgi ci saranno anche gli italiani, a seguire questa strada, ed avremo una inedita «12 ore di Monza», da disputare alla fine di agosto, retta dallo stesso regolamento. Pare anzi che le due gare saranno gemellate, in uno challenge che in sostanza sarà l'anticipazione del futuro campionato ufficiale.

● Denys Dobbie, che finanziava il Team DART e aveva a che fare con la GRD finché non si seccò per certi atteggiamenti commerciali della società, si è assunto il controllo del nuovo circuito scozzese in via di costruzione a Knock Hill, più o meno fra Edimburgo e Glasgow. Il progetto rischiava di naufragare per mancanza di fondi, ma adesso Dobbie ha intenzione di portarlo in fondo creando un centro di svaghi con scuole di pilotaggio per corse in circuito e per rallies. La pista di km 2,2 è praticamente pronta (anzi, si è già organizzata una corsa «minore» per moto) ed entro cinque anni Dobbie intende ampliarla per potere organizzare gare internazionali.

● Per incarico della McLaren John Nicholson (quale specialista di motori) lavora ancora allo sviluppo di una versione a corsa corta del Cosworth DFV. Intanto pare sempre più probabile che i DFV esistenti saranno migliorati nel 1975 con testate e sistemi di scarico nuovi, naturalmente modifiche che si possono effettuare «con bulloni».

Al «RINDT-show» uno stand del Ministero Traffico

VIENNA - Il ben noto «JOCHEN RINDT SHOW», che sarà allestito a Vienna dal 16 al 24 novembre, per la prima volta sarà accentrato sui problemi della sicurezza nelle competizioni. Mercedes e Volkswagen presenteranno le loro realizzazioni in materia di sicurezza, mostrando anche dei filmati di prove-crash. Il ministero austriaco del Traffico ha dato il suo apporto all'iniziativa, organizzando una mostra di accessori di sicurezza. Naturalmente, lo show mostrerà anche le attuali Formula 1, molte vetture sport, e le monoposto di tutte le formule, oltre che a dune buggies e motocicli.

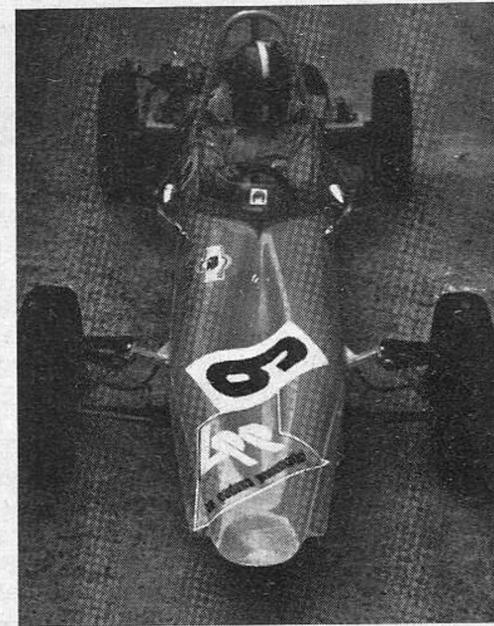
● Dopo Helmut Koinigg, un altro giovane austriaco è in predicato per una guida nel team ufficiale Surtees di Formula 1. Si tratta del 28enne KURT RIEDER, viennese, che si dice abbia già contattato Surtees. Rieder sarebbe in grado di «girare» a Surtees gran parte del budget del suo sponsor, l'industria austriaca di sigarette Memphis, circa mezzo milione di scellini austriaci, cioè poco meno di 20 milioni di lire. Rieder per ora ha una esperienza abbastanza limitata nel campo delle monoposto superiori, avendo pilotato qualche volta in Formula 2.

● L'asso austriaco dei rallies, RICHARD BOCHNICEK, da anni fedele alla Citroen, lascerà la marca francese alla fine della stagione, per il fatto che la Citroen smetterà, con il '75, di dare il suo appoggio diretto ai rallisti-clienti. Pare ormai certo che Bochnicek passerà alla Fiat, per lo meno come semi-assistito. Prima del «divorzio», il pilota austriaco correrà con la Citroen nel Rally Caledonian ed al Bandama.

h. s.

Il Trofeo MOTORE-FUSO a CARPI

MODENA - La «Scuderia Modena Corse», che è alla ricerca di sponsor per i suoi piloti (Stefanini sperava in una nota azienda che aveva concesso il suo marchio a qualche vettura in gara quest'anno), ha programmato per domenica 17 novembre il «Trofeo Motore fusso» (e non può essere soltanto uno slogan curioso, ma anche... reale) che si svolgerà sulla pista del kartodromo di Carpi (a Santa Croce). L'ospitalissimo kartodromo, sarà dunque, sede della prova riservata alle classi sino a 500 a 1000 e 1300 e oltre 1300.



● LEO BARTOLI, della Scuderia Giovanni Salvati, brillante vincitore del Trofeo Cadetti-Agip, passerà nel 1975 alla Formula 3. La decisione è stata presa di comune accordo fra il pilota e i dirigenti della Scuderia intitolata a «Giovannino» che tanto si adoperano per scovare nuovi talenti, aiutati nel loro compito da «La Padana Pneumatici» munifico sponsor del team. Nel 1974, oltre a Leo Bartoli, la scuderia ha avuto modo di mettere in luce altri suoi valorosi rappresentanti, come Barlassina, Maestri, Bianchi e Misaglia.

Il RAC deve accertare la funzione dello speciale « dispositivo d'aria »

C'è qualche dubbio sull'irregolarità degli HOLBAY F. 3

LONDRA - A proposito dell'illegalità dei motori di F. 3, riscontrata in Inghilterra, sembra che in tutto il paese ce ne siano soltanto uno o due che durante la stagione non siano stati « protestati » per un motivo o l'altro (lo stesso vale per i motori di Formula Ford usati dai piloti di primo piano). L'attuale « caso » per la F. 3 riguarda il nuovo Holbay utilizzato nelle vetture del team March quasi ufficiale, pilotate da Henton e da Chateaubriand. A quanto pare la situazione non è affatto chiara. Mosley asserisce che fu la March ad accorgersene per prima, informandone poi i verificatori del RAC soprattutto per ottenere chiarimenti (Mosley osserva: « Quel dispositivo è un pezzo di macchinario molto astuto »). All'atto pratico permette al motore di continuare a funzionare anche quando è coperta la presa d'aria di mm 24 e, per quanto può stabilire chi non ha nulla a che fare con la Holbay, il suo funzionamento dipende dalla pressione dell'olio nel motore. Reid, della Holbay, dichiara che si tratta semplicemente di un dispositivo che rende uguale la pressione su ogni lato del dosatore di alimentazione e fa evitare il ritorno di fiamma (abbastanza comune, sembra, quando questo motore è avviato). Il RAC deve dunque stabilire se offre vantaggi a velocità da corsa, fatto sul quale pare incerto anche Mosley.

UN GIOCO al ribasso il ritiro FIRESTONE

● Con una smentita che ha sorpreso, la **Chevron** ha annunciato che nel 1975 non costruirà vetture di F. 5000 e che i nuovi disegni sono stati accantonati. La colpa viene addebitata alla situazione economica e, in parte, anche al fatto che la Lola si è conquistata quasi tutto il mercato. La Chevron si dedicherà soprattutto alla vettura di Formula Atlantic, nella speranza di sgombrare il dominio della March. Inoltre studia la possibilità di costruire un'analoga vettura di F. 3.

● Un'atmosfera di mistero finanziario circonda ancora il futuro della **FIRESTONE** nelle gare di grand prix, ma non esiste mistero sul fatto che, quali che siano gli exploits da giocolieri ad alto livello in corso nelle sale di riunione ad Akron, tutti i piloti da grand prix di primo piano l'estate prossima avranno un grosso taglio nei pensiti. Quale diretto risultato dell'annuncio, secondo il quale la Firestone si ritira dalle competizioni, la Goodyear si è trovata in grado di dettare condizioni a squadre e a piloti... e si tratterà di condizioni dure. Da quanto mi risulta, però, la Firestone aspetterà fra le quinte, mentre la direzione corse della Goodyear effettua tagli ai budgets, e quando sarà stato stabilito un precedente finanziario si lascerà « convincere » a tornare alle competizioni di F. 1 ai prezzi ridotti stabiliti dalla Goodyear...

Sarebbe interessante sapere se in effetti i capi delle grosse società americane non abbiano messo in moto una massiccia sciarada, allo scopo di ridurre i costi nelle corse. Non bisogna dimenticare che la decisione della Firestone è arrivata come una totale sorpresa per il personale della Casa e, anche dopo che l'annuncio era stato fatto e confermato, la direzione corse della Goodyear ha sostenuto che la Firestone sarebbe ancora stata presente, in qualche forma, sulla scena della F. 1 1975.

Gli anticipi versati ai piloti saranno la prima spesa delle Case di pneumatici a subire una decurtazione, da parte della Goodyear. Quale campione del mondo, Fittipaldi potrà forse essere l'unico a ottenere un anticipo l'anno prossimo. Questi anticipi, a quanto pare, sono ammontati a circa 25.000 sterline l'anno con somme maggiori per i piloti di primo piano, minori per quelli da « metà schieramento ». Allentata la morsa della concorrenza, la Goodyear ha in animo anche di produrre soltanto quattro tipi di pneumatici per la F. 1: bagnato, asciutto, intermedi e gomma per qualificazioni. Questa sarà probabilmente la più recente miscela sperimentale, anche se ci si chiede come mai, se ha intenzioni serie per la riduzione del suo programma di corse, la Goodyear abbia bisogno di gomma speciale per le qualificazioni. Senza dubbio Bert Baldwin, il capo tecnico della Casa a Wolverhampton, mi fornirà qualche migliaio di parole per spiegare la cosa.

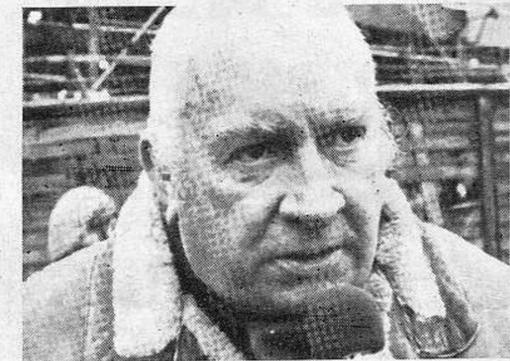
● Al Salone di Londra c'era Ronnie Peterson, il giorno dedicato alla stampa, e poiché si tratta del beniamino svedese di Chapman, parte del Team Lotus, sarebbe stato logico supporre che avesse affrontato il gelo di Earls Court per apparire accanto alla nuova e costosa Lotus Elite. Niente affatto. Era stato invitato dalla Saab... Pure visti al Salone di Londra Hunt e Scheckter. Quest'ultimo stava scappando per prendere un aereo diretto in Sud Africa, per trascorrervi il week-end.

SCHECKTER non è riuscito a trovare la casa che gli conveniva sulla Costa del Sol, per cui pensa di trasferirsi a Madrid, più lontana, lo ammette, dalla spiaggia, però più comoda per le coincidenze aeree.

HUNT ha detto di avere concluso il suo accordo con la Mc Cormack e mi pare di capire che delle sue attività promozionali in Europa si occuperà d'ora in poi la Società di Barrie Gill Hunt cessa di essere uno degli « amministrati » della McCormack, proprio quando Scheckter pensa di diventarlo...

● Si può trarre almeno una conclusione dall'annuncio che la gara inglese di F. 3 — la più importante di contorno al G.P. d'Inghilterra 1975 — sarà patrocinata dall'Associazione Costruttori di F. 1: si sta compiendo un deciso sforzo per evitare un ulteriore « frazionamento » delle corse. Si ha l'impressione che formule locali e, in due casi degni di nota, internazionali, siano ragionevoli per gli inizi — Formula V, Ford, Renault, Italia e così via — ma su un piano superiore è più auspicabile per le corse nel loro complesso che ci si attenga alla vecchia « scala » verso la F. 1. L'ingresso dell'associazione costruttori di F. 1 in questo campo forse non dovrebbe sorprendere e si può sospettare che ci sia lo zampino (o addirittura scorgerlo) del segretario Peter Mackintosh nello sfondo « politico » dell'annuncio. Ovviamente l'associazione vede la strada per scoraggiare il proliferarsi di Super V, Super Ford, Atlantic e così via, incoraggiando in modo concreto la F. 3. Una delle principali giustificazioni consiste naturalmente nel fatto che soltanto l'esperienza su circuiti stranieri, in una categoria di « terzo livello » veramente internazionale, fornirà ai piloti promettenti la necessaria esperienza internazionale, prima che passino alla F. 2. Per conseguenza, oltre alla suddetta gara di F. 3, che riteniamo debba servire da esempio, l'associazione deve tentare di convincere (per il tramite della CSI) gli organizzatori di altri Grandi Premi in Europa a includere, come si è già detto, una corsa simile nel loro programma. Si potrebbero così le basi per un campionato internazionale di F. 3 ad alto livello, mentre altri tentativi in corso, per varare un campionato di F. 3 veramente internazionale con il promesso patrocinio di almeno due società petrolifere, paiono arenarsi sulle secche degli interessi di alcune delle categorie nazionali cui si è accennato...

Mr. STANLEY dà il suo nome alle BRM!



● La **BRM**, come sapete, ha cessato di esistere, dopo il ritiro dell'appoggio della Rubery Owen, che del resto era previsto. Della mossa viene accusato « il clima economico » e la BRM è in fase di smantellamento. Si tratta soprattutto di una sottigliezza commerciale, dato che i settori corse e commerciale della società sono stati acquistati dai signori Stanley. D'ora in poi, infatti, le vetture si chiameranno BRM-Stanley. Fra il personale ormai superfluo sono il progettista dei telai, Peter Windsor-Smith, e lo specialista di motori Mike Pilbeam. Con una dichiarazione tipicamente ampollosa, Stanley ha denigrato le recenti attività della Casa. Annuncerà fra breve la composizione del nuovo consiglio di amministrazione e i nomi di progettista, direttore corsa e piloti (questi saranno « un conduttore di lingua inglese » e « un promettente novellino inglese »). Stanley dice che le vetture 1975 saranno ridotte al peso minimo consentito e che il motore provato al dinamometro ha messo in luce un aumento di 30 HP e una coppia migliore. La squadra sarà finanziata da Stanley, il quale spera che grazie a lavoro per terzi la società diventerà auto-sufficiente. Aggiunge che non cercherà un patrocinatore, finché le vetture non saranno competitive.

RIBEIRO non è un EMERSON

LONDRA - Dato che quest'anno in Inghilterra la F. 3 è stata piuttosto misera, con gare che in generale vedevano Brian Henton sparire in distanza, non si è avuto una vera possibilità per valutare con precisione il gruppo 1974 dei novellini sud-americani giunti in Europa. Si direbbe che il migliore sia stato il minuscolo venticinquenne brasiliano Alex Dias Ribeiro, pilota che suscita naturalmente interesse essendo stato nominato « riserva » per la Fittipaldi F. 1.

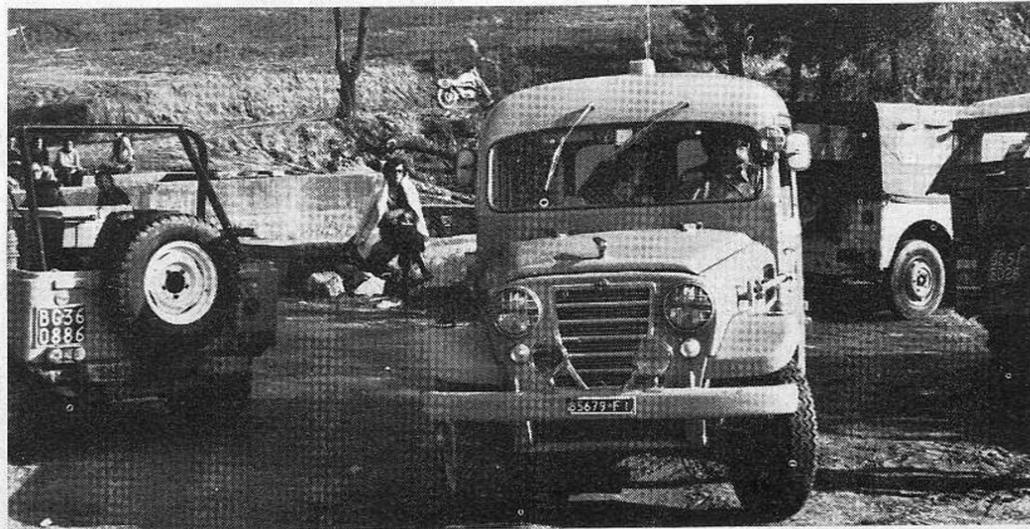
Verso la fine della stagione Alex ha cominciato a correre in gare di Formula Atlantic con una GRD patrocinata dalla Mangel Steel, contro piloti dall'abilità più o meno uguale a quella dei conduttori coi quali gareggiavano Fittipaldi e Pace ai loro tempi in F. 3. Come si può classificare Ribeiro? Desidera ardentemente pilotare vetture più potenti e ha una guida energica (non fa però molta

attenzione allo specchietto retrovisore, difetto che abbiamo notato in altri sud-americani nella loro prima stagione europea). Nelle sue prime corse di Formula Atlantic si è piazzato quinto, poi ottavo, quindi si è ritirato dopo quattro giri spericolati, con rischi di collisioni, a Snetterton. Per ora, dunque, Alex non è un altro Emerson...

Secondo lui, uno dei fattori che ha influito per farlo scegliere per la vettura Copersucar è stato il suo fisico; aggiunge che se la vettura risulterà promettente nella stagione di prova 1975 — i Fittipaldi ammettono che è questa la meta dell'anno prossimo, cioè il lavoro di sviluppo — allora nel 1976 la piloterà il Fittipaldi più piccolo. In effetti Alex dubita molto di gareggiare con la vettura (anche se naturalmente sua meta finale è la F. 1). Sarà interessante vedere che cosa farà l'anno prossimo in Formula Atlantic o in F. 2.

● Pare che l'anno prossimo ci sarà un paio di Lola T350 quasi ufficiali in F. 3, che saranno pilotate dal belga Neve e dal sud africano Joubert (Neve, il cui direttore corsa è il segretario dell'Associazione Costruttori di F. 1, Peter Mackintosh, ha vinto quest'anno il campionato STP Formula Ford). La T350 deriverà dall'attuale Lola di Formula Atlantic.

IL MUGELLO fuoristrada



A sinistra, Roberto Giardi al termine della sua vittoriosa gara. Qui sopra, il Panzer Club di Prato aveva allestito anche un'ambulanza: fuoristrada Alfa Matta, naturalmente. A destra, successo per le veterane in piazza Signoria

Le veteran in piazza



FIRENZE - Il futuro del Mugello è decisamente motoristico: dopo la velocità ora sono arrivati anche i fuoristrada. Per il «ponte» di novembre, infatti, il Panzer Club di Prato ed il Club Nazionale Fuoristrada di Bologna, in collaborazione con l'AC Firenze, hanno organizzato il primo Trofeo Mugello 4x4 (ruote motrici), preceduto da un raduno.

Il primo trofeo fuoristrada del Mugello è stato vinto da Roberto Giardi del Panzer Club di Prato con il suo prototipo Jeep mosso da un motore Alfa Romeo 2000, davanti a Magni (Jeep CJ 5) del Balestra Club di Bergamo e Pescini (Toyota prototipo) della sezione Panzer di Santa Croce.

Tre le classi di cilindrata: A) fino a 1200; B) da 1200 a 2700 cc; C) oltre 2700. Nelle prove il miglior tempo assoluto era stato appannaggio di Mario Melani (Jeep CJ 5), ed ovviamente primo del gruppo C; nel B miglior prestazione di Roberto Giardi (Jeep-Alfa) e nel C di Gianfranco Messina su Steyer Puch.

Il trofeo si è deciso ovviamente nelle tre lunghe prove speciali e soprattutto

nell'ultima che ha dato il volto definitivo alla classifica. Come accade in tutte le gare un po' di polemica; il recupero di Melani aveva ostacolato la corsa di Ferrara ed alla fine è stato deciso di fargli ripetere la prova speciale. Dei diciotto partiti, cinque sono stati costretti al ritiro da rotture di parti meccaniche per

Trofeo Mugello 4x4 - Barberino, 3 novembre 1974

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Roberto Giardi (Jeep-Alfa) penalità 100; 2. Valerio Magni (Jeep CJ 5) 224; 3. Natale Pescini (Toyota) 263; 4. Gianfranco Messina (Puch) 301; 5. Stefano Galletti (Toyota) 321; 6. Alfonso Bertolini (Jeep CJ 5) 325; 7. Alessandro Michelagnoli (Jeep CJ 5) 349; 8. Paolo Messina (Mutt) 391; 9. Roberto Sarti (Jeep CJ 5) 425; 10. Giuseppe Loero (Mutt) 445; 11. Roberto Pizzirani (Puch) 487; 12. Leopoldo D'Eramo (Toyota) 738; 13. Giuseppe Gobbo (Uaz) 744. Classe A: 1. Messina; 2. Pizzirani. Classe B: 1. Giardi; 2. Messina; 3. Loero; 4. Gobbo. Categoria C: 1. Magni; 2. Pescini; 3. Galletti; 4. Bertolini; 5. Michelagnoli; 6. Sarti.

le sollecitazioni imposte ai mezzi durante le prove speciali che sono state tiratissime. Efficienti i collegamenti radio predisposti dal Panzer Club: fra l'altro vi era anche un'ambulanza a quattro ruote motrici su meccanica Alfa Matta.

La gara è vissuta sulla lotta fra Melani, Ciardi e Magni rispettivamente su Jeep, Jeep-Alfa e Jeep. Alla fine è prevalso il pilota del Panzer; a Melani il successo di classe nella C; nella A affermazione di Messina (Genova fuoristrada club) su Puch. Da un punto di vista tecnico da rilevare la esasperata elaborazione di alcuni modelli come la Jeep-Alfa, un Toyota prototipo, una Jeep V 6. La preparazione è tanta che vi rimane solo il motore, elaborato, il telaio (spesso accorciato) e ruote sempre più grandi. Alcuni sembrano mostruose dune buggy, altre piccole autoblindo. Nella prossima stagione questi «prototipi» avranno una categoria a parte in modo da non accentrare le vittorie a danno delle fuoristrada di serie rimaste tali.

m. g.

FIRENZE - La località d'arrivo era già un programma dato che si chiamava «La Giulia» di Bivigliano: qui sono state radunate una trentina di auto d'epoca che hanno dato vita ad una manifestazione «pubblicitaria» a favore dell'auto su un tracciato di 27 chilometri, da Firenze a Bivigliano: 27 chilometri con tratti in fortissima salita che non hanno intimorito le nonne in quanto tutte sono arrivate, anche se con molti litri d'acqua, al «traguardo».

La più anziana era una Lancia Theta del 1910, ma vi erano altre belle vetture venute da tutta la Toscana, dal Veneto, dal Piemonte. La più veloce, poco più d'un'ora, è stata una Fiat 508 tre marce del 1932 con chiare attitudini montagnole. Presenti in piazza della Signoria, pronte all'abbassarsi della bandiera di Remo Cattini (quello dell'autodromo del Mugello) vi erano Fiat 502, Alfa Romeo RLSS, una Alvis Torpedo, Fiat 501, Fiat 508, Fiat 509, Citroen 4 CV, Citroen 5 CV, e poi Lancia Augusta, Fiat 514 fino alle Ardea, Balilla, Osca.

vissute
nell'esperienza



cinture di sicurezza

ABARTH

Da una esperienza così vasta e completa come quella che ha conseguito la ABARTH anche nel campo della sicurezza sulle piste e nei rally, sono nate le cinture dello "Scorpione", disponibili nei seguenti tipi:

2 punti (lunghe o corte)
3 punti (lunghe o corte)
a braccio rigido, con espulsore
competizione

Lire 14.500 la coppia
Lire 17.900 la coppia
Lire 21.000 la coppia
Lire 22.900 caduna



SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

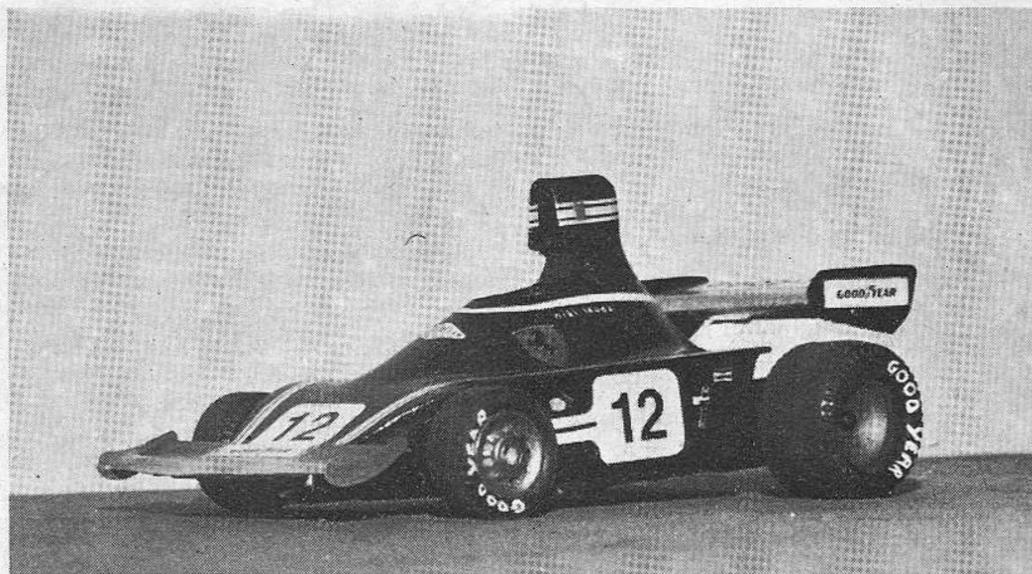
ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA
(dis. Bertone)



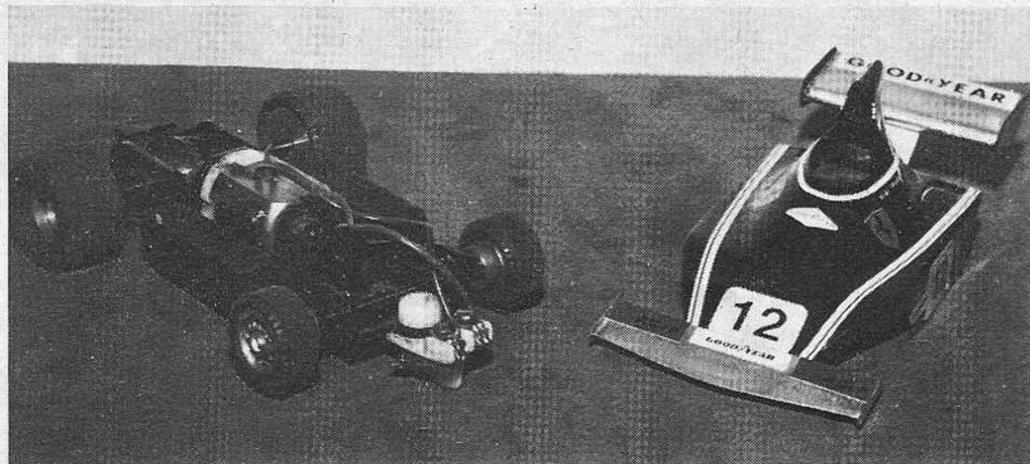
Mentre tocca il tetto delle 72 ORE

il record di DURATA

Si prepara un campionato velocistico



Massimo Mazzotti ed i suoi amici di Cesena hanno organizzato un campionato slot che si svolgerà su una pista a 4 corsie. Intanto si stanno preparando e Mazzotti ha costruito questa Ferrari B3 (foto sopra) adattando ad un telaio Policar modificato una carrozzeria in carta di spugna d'ottone



di corrente sono stati usati tre trasformatori Policar P. 3 che turnavano ogni due ore. Altro particolare interessante, la costruzione di una presa d'aria veramente attiva ed efficace che ha permesso le iniezioni raffreddanti soltanto ogni quattro ore.

Per tutta la durata della prova i tre ragazzi, che hanno riposato ciascuno una notte su tre, si sono nutriti con cibi leggeri e sostanziosi, bevendo qualche caffè per mantenersi svegli, in ciò aiutati anche da chi assisteva all'exploit, oltre che dall'entusiasmo individuale. Dopo 72 ore la vetturessa avrebbe potuto anche continuare nella marcia, ma i piloti hanno detto basta perché sfiniti dalla stanchezza.

Il primato ottenuto resta tuttavia sub-judice perché i tre ragazzi, inviandoci la tabella tecnica della prova, hanno dimenticato di comunicarci la lunghezza della pista, la distanza coperta e la media ottenuta.

Ci hanno poi scritto anche i giovani PIERO MANNUCCIA e SEBASTIANO RENDINA da Roma per darci notizia di un loro tentativo che si è risolto nel fare percorrere alla loro slot Dromocar, 1.120 giri di una pista di metri 3,50 in un'ora

di tempo. Beh, francamente è un po' pochino di fronte alle imprese di Giorgio Toderi e di Roberto Scarpazza, ma vale la pena di ricordarlo perché indubbiamente se i ragazzi fossero stati meglio informati, avrebbero profuso nel loro tentativo un maggiore impegno.

Anche MASSIMO MAZZOTTI da Cesena (Via S. Francesco d'Assisi 94) ci scrive per fornirci, fra l'altro, una notizia molto interessante per tutti coloro che si interessano di slot agonistico. Dice Mazzotti: «Da quando sono cominciati ad apparire sempre più numerosi, sul tuo giornale, i servizi sulle slots car, anche a Cesena sono sorte autopiste elettriche per lo più private, ed è appunto per disputare il campionato mini-slot F. 1 che ho costruito, ed è il mio primo tentativo da modellista, la macchina di cui ti invio le foto. Si tratta (inutile che venga a dirlo a te) della Ferrari 312 B3 '74 da me riprodotta in scala 1:32 per partecipare al campionato di cui ti ho detto che si svolge in dieci prove su una pista Policar a 4 corsie. Ho usato nella costruzione un telaio Policar, debitamente modificato ed ho realizzato la carrozzeria che si compone di 15 pezzi con carta di

spugna di ottone dello spessore di 4/10. Il motore nella foto è un Mabuchi FA 13, ma per le gare la macchina monterà un Mabuchi FT 16D».

Ecco, dunque, che anche a Cesena si pensa alla competizione diretta piuttosto che a primati di durata che possono lasciare qualche dubbio sulla loro effettiva consistenza se non verranno ufficializzati come da noi indicato. Chissà che in proposito AUTOSPRINT non possa riservarvi una sorpresa (attraverso i club).

Queste sono le ultime notizie pervenute prima di andare in macchina. Desideriamo soltanto aggiungere che la cosa comincia ad assumere un aspetto preoccupante perché non vorremmo che l'ansia di superamento portasse questi giovanissimi a sforzi superiori alle loro possibilità. Tutto è bello, tutto è entusiasmante, ma ad ogni cosa deve esserci un limite ben preciso.

Abbiamo detto e continuiamo a ripetere che tutte le imprese delle quali abbiamo dato notizia debbono considerarsi «ufficiose» in quanto non corredate dal verbale del cronometrista federale. Ora aggiungiamo anche che i futuri «tentativi», proprio per essere tali dovranno avere delle comuni basi di partenza che potrebbero essere: una lunghezza standard della pista (diciamo 7-8 metri), la stessa scala nelle vetture impiegate, un numero standard di «piloti» (ad esempio tre, per concedere ad ognuno i necessari turni di riposo), una media minima base, che dovrebbe almeno raggiungere i 6 kmh, senza di che non si prenderebbero in esame i risultati acquisiti.

Di questo parere sono in tanti basta rileggere quanto da noi pubblicato alla pagina 59 del n. 44 di AUTOSPRINT e ne sintetizziamo le voci nella lettera inviata da ADRIANO PINARELLO (via Romagnoli 9 - Padova) anche a nome di alcuni amici. Dice Pinarello: «Noi da tempo abbiamo organizzato un campionato di slot e avevamo deciso, pochi giorni prima dell'annuncio delle 24 ore, di intraprendere anche noi simile impresa. Travolti, però, dal susseguirsi dei records, abbiamo desistito per riorganizzare il tutto per durate maggiori. Vorrei, tuttavia, esporre alcune idee senza sminuire gli indubbi meriti degli altri appassionati. Abbiamo notato che nei vari tentativi le medie sono abbastanza buone, ma non notevoli e perciò è inutile crediamo, fare records di sola durata perché ci sembra che ad essi dovrebbe essere unita una certa velocità. Il record di durata ha un indubbio valore umano, ma è evidente che volendo si potrebbe, in 5 o 6 persone, correre per una settimana ad una media piuttosto bassa. Bisognerebbe, pertanto, porre un limite a queste "durate" e accompagnare il record con una consistente velocità; in tal modo il record avrebbe un valore non solo umano, ma anche agonistico. Sarebbe utile quindi proporre queste sfide con un numero prefissato di ore e con un massimo di 3 o 4 piloti in gara. Ci piacerebbe conoscere le idee di altri slottisti e per tale motivo vi preghiamo di pubblicare la nostra lettera che è anche un invito a scriverci».

Ci sembra giusto e nell'attesa che le cose possano normalizzarsi, rimandiamo la pubblicazione delle tabelle tecniche dei due primati ufficiali che abbiamo ricordato non appena i primati ci avranno comunicato i dettagli mancanti nelle loro entusiastiche notizie.

Dopo due settimane di stasi, interrotta soltanto da qualche richiesta di informazioni, ecco che il mondo agonistico della mini-slot si ridesta in modo eclatante con due notizie bomba: sia il primato assoluto di velocità, sia il primato di durata collettivo, sono stati battuti, anzi addirittura «stracciati» da alcuni giovanissimi «piloti» che ne hanno portato i limiti a livelli «vertiginosi». Purtroppo, forse nell'entusiasmo di quel momento tanto delicato per quei giovani fenomeni, essi hanno dimenticato, fornendoci le notizie delle imprese, alcune importanti note tecniche, il che contribuisce, oltre alla mancanza del sempre richiesto verbale ufficializzato da un cronometrista federale, a lasciare i nuovi primati nel limbo del sub-judice.

E vediamo di che cosa si tratta.

ROBERTO SCARPAZZA, tredicenne da Voghera (via Bellini 1) ha battuto di ben 3 chilometri e 113 metri la media primato stabilita sull'ora dal diciassettenne GIORGIO TODERI ad Ancona, media che non era stata inserita nella tabella dei primati perché notizia giunta dopo la pubblicazione della tabella stessa. Comunque, Giorgio Toderi «pilota», assistito da Maurizio Petrini «cronometrista», con una DR5 Daytona e su una pista di metri 7,641 aveva ottenuto la media di 8,442 kmh, comprendo 1.105 giri del circuito. Roberto Scarpazza, invece, con una Ferrari F. 1 modificata e su una pista di metri 7,08, ha ottenuto la media di 11,555 kmh, dimenticando, tuttavia, di dirci se la prova è durata esattamente un'ora di tempo. Ecco il motivo della sospensione.

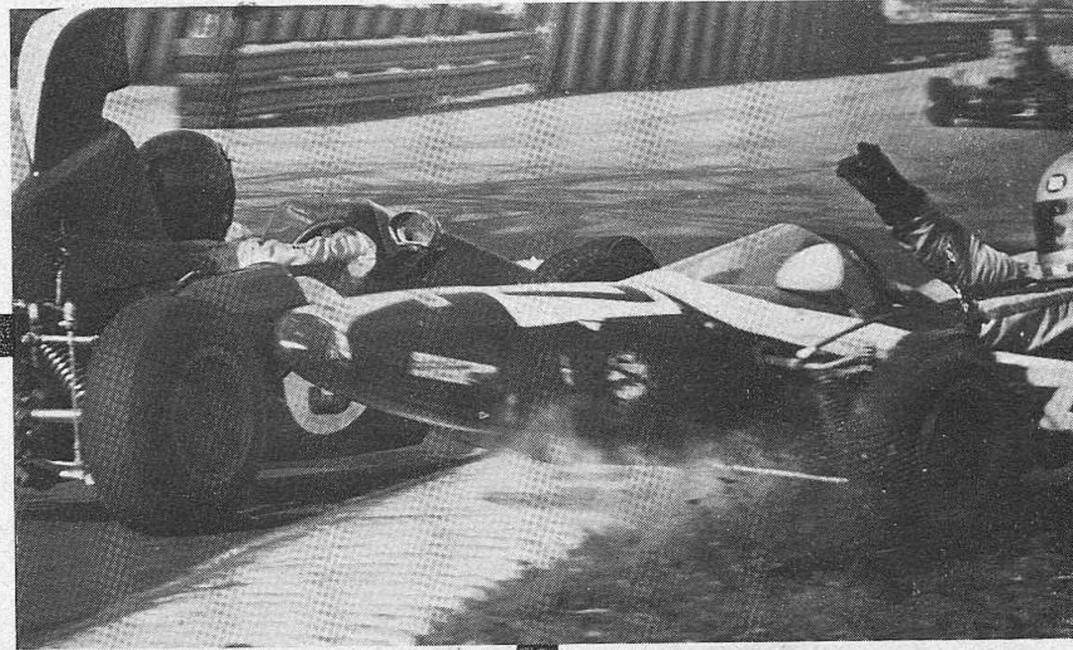
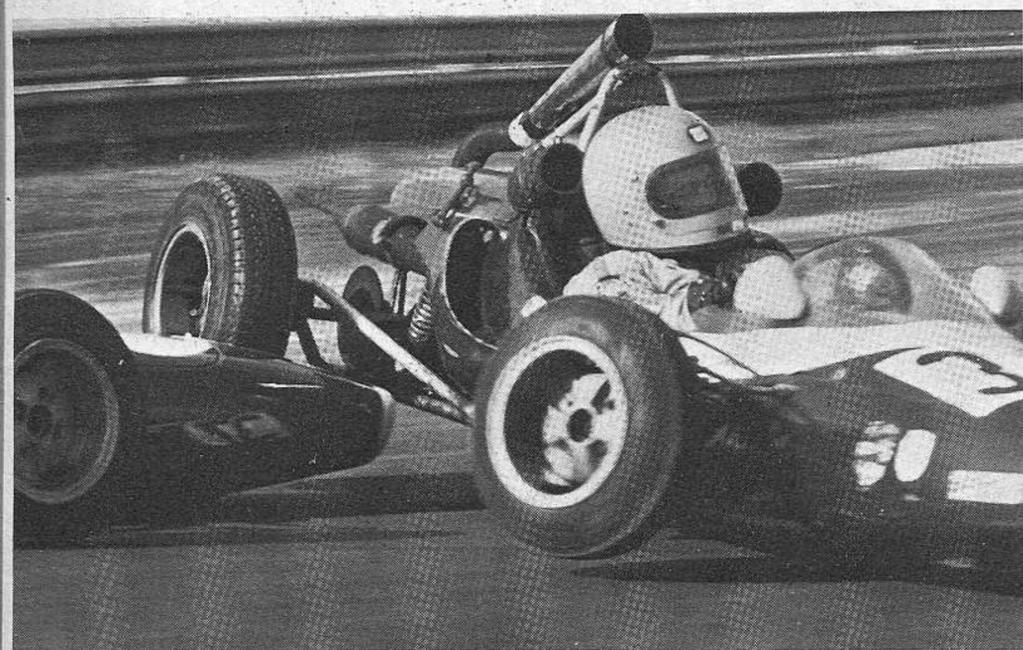
Il primato collettivo di durata è stato battuto invece dai quattordicenni ALBERTO GROSSO, GIOVANNI GROSSO e MARCO SALVAGNO da Lagnano (via Aronnesse 33) che hanno fatto marciare la loro Policar per, udite udite, 72 ORE!!! Come dire ben 24 ore in più di quanto ottenuto dai ragazzi torinesi pionieri nella storia del record, e 20 ore in più del totale fatto registrare dai fratelli fiorentini MARCO e MARIO PELLADI (via Dogali 6) che purtroppo si vedono superare la loro impresa prima ancora che questa sia stata resa nota.

Il tentativo di record dei fratelli Grosso e di Marco Salvagno ha avuto inizio alle ore 12 del giorno 9 settembre ed è terminato, come abbiamo detto dopo 72 ore, alle 12 del 12 settembre. Lo slot usato per la prova era un Policar modificato, cioè della vetturessa originale restavano soltanto telaio e motore che la carrozzeria era stata fabbricata dai ragazzi con legno compensato per alleggerire il tutto e consentire una maggiore velocità; il motore era stato fissato con leggerissimo filo metallico anziché con adesivo. Non era stato tolto l'avantreno perché, dicono i primatisti, questo favorisce l'entrata in curva e tende ad impedire il ribaltamento della slot proprio nelle stesse. Ruote in spugna per favorire l'aderenza e cordoli di spugna nelle curve, specie in quella di tipo parabolico, per permettere alla vetturessa la massima velocità grazie all'assorbimento degli urti della ruota anteriore.

Mentre la costruzione della vetturessa è stata particolarmente curata da Alberto Grosso, gli altri due hanno dedicato la loro attenzione ante prova alla preparazione della pista che è risultata un complesso di parti velocistiche e di curve lente e semilente. Per l'alimentazione



Ultima prova del campionato K.250 a Magione, movimentata da un incidente accaduto proprio davanti ai box. Sabino Losco (n. 3) che poi doveva risultare vincitore della prova, intraversato sulla pista (foto 1) viene urtato da Mario Fadani (n. 37). Il colpo ricevuto, invece di danneggiarlo lo aiuta a raddrizzare la monoposto (foto 2) e dopo avere comunque sbandato sul tratto erboso (foto 3) riesce a riprendere la marcia per gettarsi all'inseguimento



IDER tricolore K

MAGIONE - Dopo un brillante avvio, la stagione '74 del K.250 si è chiusa tristemente in difficoltà per la mancanza di vetture e dei costi che, rasentando quelli della Formula Italia, sono di ostacolo all'espansione della formula stessa. Pur riconoscendo che gli adepti non mancherebbero, l'impossibilità di entrare in possesso di vetture ne frena, sul nascere, qualsiasi entusiasmo. Per il '75 vi sono premesse aleatorie, perché ancora da concretizzare e rendere reali. La Formula K.250 è veramente all'ultima svolta e ci vorrà un massiccio impegno di volontà operativa per ottenere quell'ossigeno tanto necessario.

A Magione si è conclusa la stagione agonistica con la vittoria a sorpresa dell'avelinese Sabino Losco su un Italo Ider che ha lottato sino allo spasimo, proprio per non farsi battere nell'ultima gara dopo avere dominato in tutte le precedenti. Una vittoria, quella di Losco, che non fa una grinza, soprattutto perché il pilota, finalmente in possesso di un mezzo competitivo, ha potuto mettere in evidenza le sue doti di guida e quel senso tattico che possiede ad usura.

Italo Ider, comunque, per la seconda volta si è laureato tricolore K.250 e si può dire che ancora una volta il titolo è nelle mani del più meritevole, un plurivittorioso veramente serio e dotato di tanta classe.

LA CLASSIFICA

1. Losco; 2. Ider; 3. Maiolino; 4. Pasini; 5. Galvagni; 6. La Russa; 7. Sedani.

GABBIANI mattatore

PARMA - Viaggia sulla cresta dell'onda il Trofeo delle Industrie sulla Pista S. Pancrazio, con un gran numero di piloti presenti. Due i motivi che hanno battezzato la seconda prova: quello sportivo che si è estrinsecato con il debutto nelle categorie maggiori di piloti, come Elio e Roberto De Angelis, Felice Rovelli, De Cesaris, Corrado Fabi e Sassi, che hanno voluto anticipare l'esordio impegnativo; l'altro di natura squisitamente tecnica, riflettente la prima uscita dei nuovi propulsori della Sirio, un complesso che è già entrato a vele spiegate nel mondo dei motori kart. Uno scossone per la Iame e la BM costrette ora ad un passo più frenetico e ad impegni più rilevanti. Diciamo, per quanto attiene ai motori della Sirio, che non è possibile per il momento esprimere alcun giudizio dopo la loro prima uscita se non quello, peraltro molto cauto, di una loro innegabile efficienza.

Veniamo all'esordio dei piloti. Spicciativo e brillante quello di Roberto De Angelis che alla prima gara in seconda categoria, si è preso il lusso di battere avversari del calibro di Bernazzoli, Masini ed altri, piloti cioè che nell'annata hanno ottenuto buoni risultati e che sono in procinto di passare alla prima categoria. Meno brillante, invece, l'esordio di Corrado Fabi che indubbiamente ha bisogno di ambientarsi per esprimere le sue infinite possibilità agonistiche.

Elio De Angelis e Felice Rovelli alla loro prima gara in prima categoria, hanno cozzato contro la coppia BM formata da Gabbiani e Necchi entrambi in forma spettacolare per cui non v'è stato spazio agonistico per i debuttanti. Gabbiani che si avvia ad essere il pilota più interessante al vertice, ha vinto in modo categorico e senza problemi a bordo di un mezzo della massima efficienza. Per il duo Rovelli, De Angelis non sarà facile l'inserimento, come del resto avviene ancora per Cheever.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. Gabbiani; 2. Necchi; 3. E. De Angelis; 4. Santini; 5. Campani.

Classe 100 - 2. cat.: 1. R. De Angelis; 2. Bernazzoli; 3. Sassi; 4. A. De Cesaris; 5. Zani.

Classe 100 - 3. cat.: 1. T. Fabi; 2. Bandinelli; 3. A. De Angelis; 4. Borella; 5. Cavalieri.

Classe 125 - 1. cat.: 1. Cavecchi; 2. Pavesi; 3. Cavaciuti; 4. De Biasi; 5. Vitali.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Biagini; 3. Corradini; 4. Viani; 5. Belli.

ROVELLI scacco matto

PARMA - Due offensive, ad alto titolo esplosivo, hanno scatenato i giovani leoni del karting nazionale nella terza prova del Trofeo delle Industrie, ancora una volta sommerso da una vera massa di piloti.

Già nella mattinata il tempo record di Rovelli con il nuovo propulsore Sirio, aveva destato sorpresa ed accese rivalità. Quando poi il campione mondiale dei giovani, fermata la fuga di Gabbiani da una avaria, ha assunto il diritto di salire in cattedra e dettare legge, a nulla sono valsi i tentativi di Necchi per riprendere l'uccello di bosco.

Si arriva alla seconda finale ed è presto tempesta. Rovelli parte come un fulmine e Necchi è pronto a svolgere il suo mestiere di scudiero, impegnando il fuggitivo (Gabbiani fuori causa) in un duello di raro valore. Due sorpassi a vicenda da manuale e quando Necchi è in testa rallenta l'andatura permettendo il reinserimento di Elio De Angelis. I tre sono in un fazzoletto e un piccolo scarto da artista di Necchi, manda De Angelis in testa. Da quel momento Necchi è un muro e Rovelli nella morsa non riesce nel sorpasso. Finisce con i tre piloti a pari punti, ma il vincitore morale deve essere indicato nel valoroso Rovelli.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. E. De Angelis; 2. Necchi; 3. Rovelli; 4. Santini; 5. Giugni.

Classe 100 - 2. cat.: 1. C. Fabi; 2. R. De Angelis; 3. Scarabelli; 4. Masini; 5. Sassi.

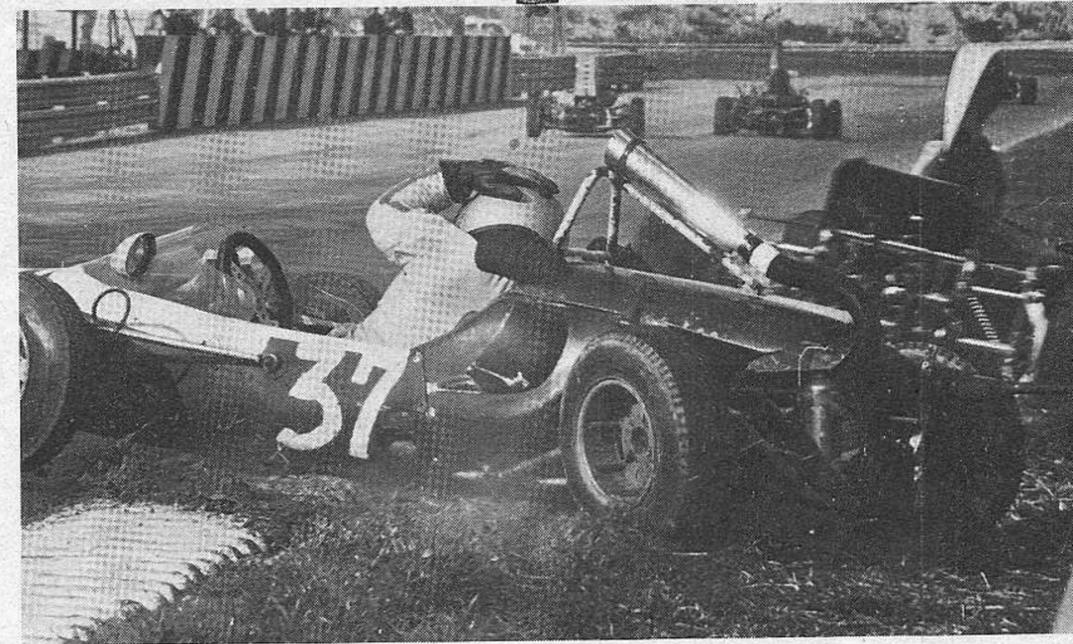
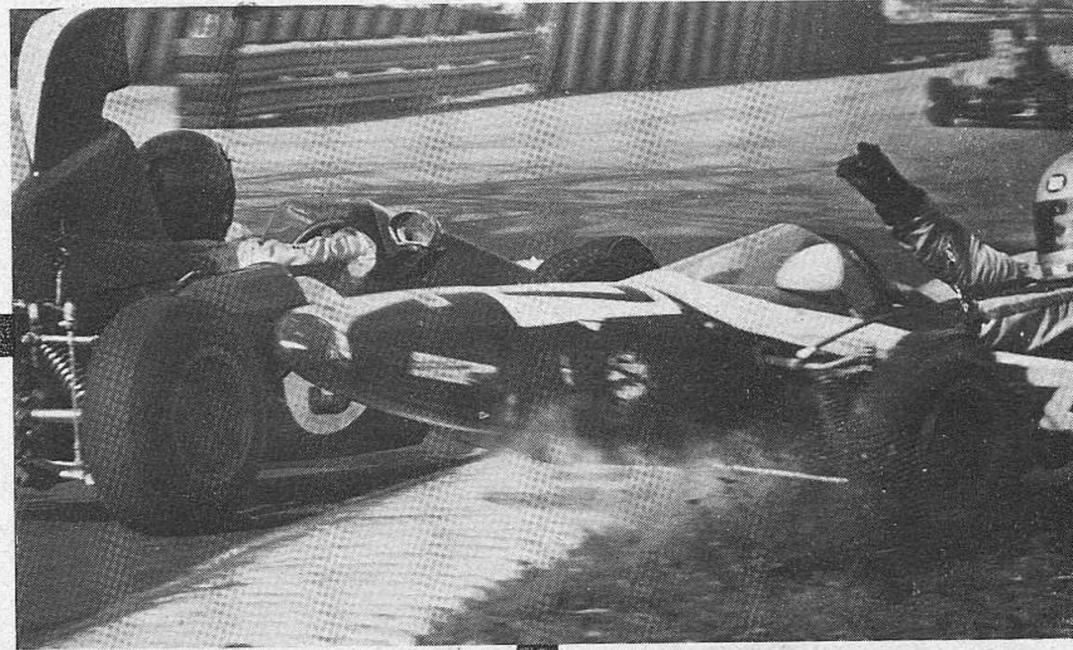
Classe 100 - 3. cat.: 1. T. Fabi; 2. Bandinelli; 3. Borella; 4. Sisti; 5. Raisi.

Classe 125 - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Campana; 3. Zucchelli; 4. Barilli; 5. Vitali.

LE PROSSIME CORSE

17 novembre, BOLOGNA - Albero Garden, ore 10: Formazione Calendario Nazionale ed Internazionale delle Industrie;

17 novembre, BOLOGNA - Albero Garden, ore 10: Formazione Calendario Nazionale ed Internazionale della gara naz. cl. 100 e 125 cc, ultima prova Torneo delle Industrie;



Di moda gli scudieri

PARMA - Dopo due giornate da autunno romano, la pioggia ha ostacolato la quarta prova del Trofeo delle Industrie; naturalmente con pista bagnata i risultati sono quasi sempre non rispondenti alle forze in campo. Un fatto importante è emerso in queste prove e pensiamo, almeno a nostro parere, assolutamente negativo per non dire anche antisportivo: la comparsa, cioè, all'apice dei valori, della figura dello scudiero, cioè un pilota che rinuncia in anticipo alla sua chance agonistica per mettersi di volta in volta al servizio di altri agevolandone la marcia, naturalmente a danno di altri. C'è stato modo di osservarlo in queste gare, ma già da qualche tempo si poteva notar, sia pure meno vistosamente ed allo stato latente. Le autorità sportive, e la FIK principalmente, farebbero cosa saggia a stroncare il fenomeno sul nascere. Il karting nelle gare individuali non deve aver bisogno delle famose spalle come per i grandi attori comici. Altro discorso per le gare a squadre. E veniamo alle gare.

Pioggia abbiamo detto e tempi falsati. Gare però più o meno regolari con qualche capovolgimento di classifica, specie nella prima categoria della classe cento, dove un redivo Santini ha vinto in modo indiscusso su Piero Necchi ed Elio De Angelis che già si è inserito molto bene fra i cannoni. Corrado Fabi, nella seconda categoria, come già nella terza, è già sul ritmo di una vittoria per corsa. E' un modello di precisione il piccolo Fabi dotato di tanta classe e di tanta modestia da lasciare sorpresi. Alle sue spalle Bernazzoli ed Andrea De Cesaris, che migliora di gara in gara, mentre è scomparso Roberto De Angelis per una serie di avarie.

Teodorico Fabi è stato ancora una volta il mattatore della terza categoria. Questa volta però, è stato veramente impegnato da Cavalleri giunto secondo.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 - 1. cat.: 1. Santini; 2. Necchi; 3. E. De Angelis; 4. Rovelli; 5. Campani.

Classe 100 - 2. cat.: 1. C. Fabi; 2. Bernazzoli; 3. A. De Cesaris; 4. Bianchi; 5. Zani.

Classe 100 - 3. cat.: 1. T. Fabi; 2. Cavalieri; 3. Sisti; 4. Bandinelli; 5. Borella.

Classe 125 - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Baroni; 3. Giardinieri; 4. Vitali; 5. Monti.

Classe 125 - 2. cat.: 1. Cavagni; 2. Zullo; 3. Spada; 4. Biancalani; 5. Verdese.

NOTIZIE SCUDERIE

PIACENZA dalle vittorie a una STORIA

PIACENZA - Un bilancio particolarmente attivo può essere presentato, a fine stagione 1974, dall'automobilismo piacentino. I velocisti Aurelio Pezzola, Sandro Bianti e Piero Biselli sono al vertice della graduatoria potendo sfoderare, ciascuno di essi, un discreto palmares di vittorie. Pezzola, classe 600 gr. 2, con le sue quattro affermazioni a Varano de' Melegari e gli altri piazzamenti d'onore a Vallelunga, Monza e alla Fornovo-Montecassio, si è aggiudicato anche il titolo di campione sociale della «Piacenza Corse», seguito da Bianti (tre vittorie a Casale e Varano) e da Piero Biselli già detentore di tale titolo.

Pure nel campo rallistico i piacentini hanno ottenuto brillanti risultati che varano dalla vittoria di Bianti-Attilio Rossi nella classe 2000 gr. 3 nell'Autogiro, ai successi ottenuti dai giovani Conti-Rancati vincitori di classe a Modena, Omega e Torriglia e alle ottime prestazioni, anche se sfortunate, di Dimroci-Coppolino, Toscani-Carini, Pighi-Savelli, Fornaciari-Marcomini, Ferrari-Dallavalle e Zucchi-Negri.

Piacenza si è distinta anche in campo organizzativo e letterario, con la realizzazione del 1. Trofeo AC Piacenza a Varano, con la preparazione delle «Valli Piacentine» finale TRN che si effettuerà il 7-8 dicembre, e la pubblicazione di una Storia dell'Automobilismo piacentino.