

La Corsa dei Campioni ha "caricato" TOM PRYCE, ma ora SILVER- STONE dovrà dire come sono stati risolti i problemi dai «big» F. 1

LAUDA preferito per il 13

FIORANO - E' ormai deciso che sarà Lauda a rappresentare la Ferrari nella gara non di campionato di Silverstone, il 13 aprile prossimo. E' stata in questo modo ufficializzata la miglior propensione dell'austriaco non solo ai collaudi, visto che il velocissimo tracciato inglese ben si presta ad evidenziare gli sperabili progressi fatti ultimamente dalla 312 T in questo campo, dato che in velocità pura la Ferrari T (vedi Kyalami) non è certo che brillasse. A questo proposito, nei recenti test a Fiorano è stato provato un altro modello di alettone, che ha già dato buoni risultati in quel tracciato poco veloce, quindi si ripone molta fiducia in esso nei circuiti da 200 all'ora tipo Silverstone che è il più veloce d'Europa e dove si correrà il G. P. inglese a luglio.

Nei lunghi tests della scorsa settimana, a Fiorano, Niki e Clay (che sarà «consolato» comunque con la partecipazione al rinato G.P. Svizzera — non mondiale — a Digione a fine agosto, prima di Monza) hanno percorso ben 250 giri su una pista resa ancora più difficile da chicane supplementari. Lo scopo di collaudare sospensioni, cambi e freni per i tracciati «lenti» tipo Montjuich e Montecarlo è evidente. Particolarmente i cambi sono stati rinforzati per le peggiori sollecitazioni. E i piloti si sono dichiarati molto soddisfatti.

Le tre chicanes, una sul rettilineo dei box, una sull'altro allungo sopraelevato, e la terza circa 50 metri dopo la partenza, hanno ovviamente rallentato di molto i tempi di percorrenza, ed i due hanno girato in circa 1'17". Ad ogni modo, oltre al fatto che si tratta di tempi non indicativi, c'è la novità inaugurata recentemente alla Ferrari di non comunicare più i tempi dei propri tests privati... Così si è risolto il noto problema delle (piccole) differenze...

Mentre Lauda sarà a Silverstone, il 13 aprile contemporaneamente Regazzoni andrà a Zolder (sede del GP del Belgio del 25 maggio) per una serie di prove con nuovi pneumatici Goodyear.

● Sembra che la parola «Special» sarà omessa sulle vetture nere e oro della Lotus in alcune iscrizioni durante la stagione. Parte della politica del tabacco, pare. John Player va bene, è un nome di una società come Marlboro ed Embassy, ma John Player Special è una specifica marca di sigarette e alcune società televisive tremano all'idea di reclamizzare cose simili...

LONDRA - Verso le 14.30 del 16 marzo Emerson Fittipaldi se ne stava nel sentiero dei boxes a Brands Hatch con espressione incredula. D'accordo, si fece le ossa nelle corse europee in quel posto, ma questo era troppo. Neve e vetture da grand prix non vanno bene insieme...

Tre quarti d'ora dopo la corsa era avviata e sotto un bel sole Emerson avrebbe potuto trovare la situazione più normale. Se non che, dentro il casco, il suo viso aveva forse ancora l'espressione incredula perché, anche se non poteva vederla bene nel suo specchietto retrovisore, i segnali dal suo box gli dicevano che l'affare che lo seguiva era una BRM! Una BRM? E' stata forse una delle cose più strane di quella strana manifestazione di tre giorni.

Non c'è ombra di dubbio, si è trattato della giornata di Tom Pryce. Si aveva la sensazione che anche se la Ferrari e la Brabham fossero state presenti, Pryce avrebbe comunque vinto. Ha lanciato in giro sul circuito la Shadow in modo addirittura spensierato — mai imprudente però — e si sentiva che godeva profondamente nello sfruttare la vettura al limite. Se ogni tanto ha sfiorato l'erba, non se n'è preoccupato; per due volte ha uguagliato il record sul giro su una pista che in teoria è nuova e «grezza» e ha bisogno di assestarsi, prima che siano possibili velocità da record. Forse è stata proprio l'iniziazione di cui Pryce aveva bisogno, prima dell'inizio della stagione europea, e la gara è servita senz'altro a portare in alto il morale del team UOP Shadow. Don Nichols riprendeva gioiosamente la scena con una macchina fotografica, durante la premiazione, mentre si suonava l'inno nazionale americano.

Dal punto di vista della corsa, c'è stata una cosa che l'ha un poco sciupata: il ritiro di Scheckter. Pryce lo tallonava quando è accaduto all'improvviso e così una domanda interessante è rimasta senza risposta: Pryce sarebbe passato, Scheckter si sarebbe difeso? Pryce avrebbe resistito, dato che verso la fine il suo motore surriscaldava malamente? E che dire di Watson? C'è stato un accenno a un rinverdire delle sorti di Surtees e la TS16 ha fatto una gara veramente competitiva. Le due Lotus prendevano le cose abbastanza seriamente e fino alla conclusione Peterson ha continuato a cercare di risalire, con la vettura blu e gialla. E, a metà gara, Watson in fatto di tempi si è messo in mezzo alla sequenza del «giro più veloce di Scheckter» e «del giro più veloce di Pryce». Non vogliamo dire che una TS16 vincerà un grande premio quest'anno, ma per lo meno l'immagine un poco offuscata di Surtees potrebbe brillare un poco di più.

Williams ha avuto poca fortuna, e questo dovrebbe turbare un poco i suoi nuovi patrocinatori. Il fatto è che in Inghilterra è poca la gente che prima conosceva l'abbigliamento infantile Chicco, ma può darsi che alla Chicco il mercato inglese interessi poco. Potrebbe invece interessarsi alla Spagna o alla Francia, o a qualsiasi altro paese ove correranno le vetture di Frank. E, in fondo, il patrocinio non ha appunto questo sco-

Gambe rotte per il d.s. LOTUS

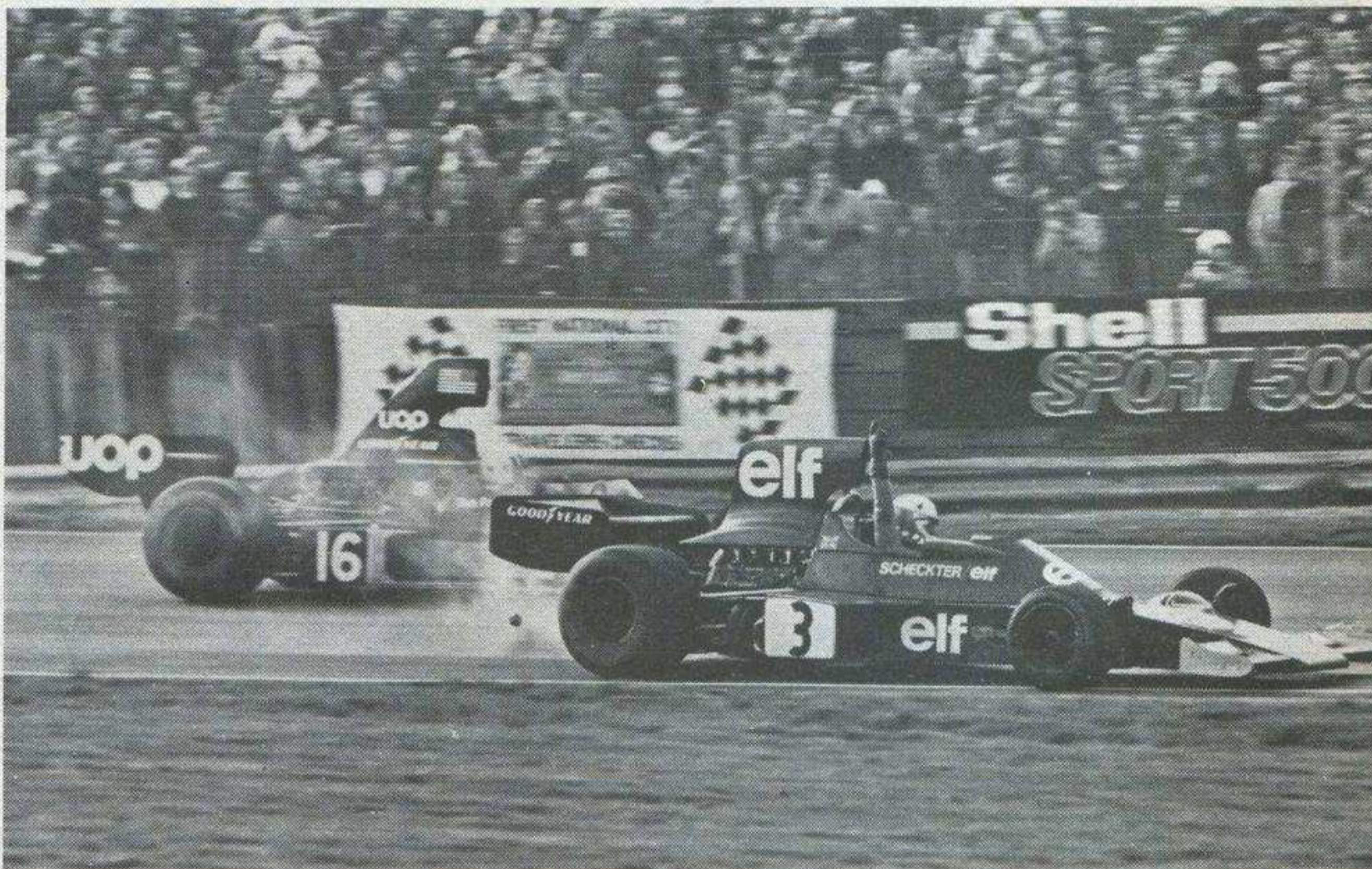
LONDRA - Abbastanza drammatiche le preprove a Silverstone che hanno già viste menomate alcune delle più qualificate squadre inglesi. Particolarmente colpita l'equipe Lotus, che non potrà valersi del direttore sportivo Peter Varr, coinvolto in un incidente stradale nel quale si è fratturato entrambe le gambe. In questi giorni, è stato operato e i medici hanno detto che le sue condizioni sono soddisfacenti, ma che dovrà restare inattivo per un certo tempo. Ralph Bellamy, che era anche lui in macchina con Varr, è invece rimasto illeso.

Il giorno successivo Jim Crawford che stava provando la 72 di Ickx, ha urtato violentemente all'uscita della curva Abbey nel circuito di Silverstone. E' stato molto fortunato a cavarsela con pochi danni, dato che la vettura si è rovesciata ed alcune parti sono volate oltre il ponte che attraversa la pista. Si sospetta un guasto ai pneumatici, che potrebbe aver provocato l'incidente, verificatosi in un punto molto veloce del circuito: Crawford in quel momento pare stesse girando veramente molto forte.

LONDRA - Dal momento che le iscrizioni all'International Trophy sono così soddisfacenti, il circuito di Silverstone ha annunciato che la corsa sarà riservata alle vetture di F. 1: niente F. 5000. Verrà poi aggiunta al calendario un'altra gara di F. 5000 più avanti nell'anno, ferma restando s'intende quella del 12 aprile. Fra gli iscritti già ultra confermati a Silverstone, Fittipaldi su McLaren, Andretti su Parnelli, Reutemann su Brabham, Hunt su Hesketh, Peterson e Ickx su Lotus, Pryce o Jarier su Shadow, Lauda su Ferrari, Donohue su Penske, Merzario su Williams, Watson su Surtees, Lella Lombardi su March, Graham Hill su Lola, Evans su BRM, Trimmer su Safir, Wunderinck su Ensign e Nicholson su Lyncar. Si parla anche di Flammini sempre su Williams, ma iscritta direttamente.



La prima delle due importanti gare extra campionato, quella di Brands Hatch del 16 marzo fu vinta, com'è noto, da Pryce. Lo vediamo ascoltare la fanfara in suo onore e (sotto) passare la Tyrrel fumante di Scheckter



po? Si è provato compassione per Flammini, che si è trovato un po' in alto mare... a Brands Hatch in pieno inverno! Poveraccio. Subito dopo la reazione di Williams è stata la seguente: «Be', è uscito di pista sul rettilineo, mi pare!». Dopo è stato un poco più comprensivo, ma viene fatto di dubitare che il signor Flammini sia invitato a gareggiare all'International Trophy a Silverstone. Williams, a proposito, ricostruirà la vettura, ma deve avere perso un bel po' di quattrini in quella gara.

Pieno inverno? A parte le sventola-

te di neve il giorno della gara (compensate da un poco di sole) durante le prove è stato un disastro. I motori erano riluttanti ad avviarsi e a funzionare bene una volta avviati. Purley ha fatto la gara di F. 5000 con guai all'olio per via della temperatura; nella Corsa dei Campioni, non fidandosi del sole il team aveva provveduto e allora il motore surriscaldava. Addirittura nel secondo giorno delle prove i telex della stampa hanno smesso di funzionare perché erano troppo freddi, benché vi si fossero messe davanti delle stufe elettriche!

Strano a dirsi, il pubblico era accorso numeroso. Gli organizzatori non hanno diramato cifre, ma devono essere stati contenti che tanta gente fosse disposta a starsene in piedi in mezzo al fango. Tutto questo però non deve probabilmente avere molto impressionato i costruttori di F. 1, che sono contrarissimi a queste «frivolezze» non di campionato. Forse queste due gare inglesi, oltre a quelle di Brasilia dello scorso anno e di Dijon dopo sono anacronistiche e forse ci vorrebbe una seconda divisione di F. 1, potrebbero gareggiare Ensign, Lyncar e Safir e nelle quali potrebbero «giocare» anche i grandi piloti, ammesso che i loro patrocinatori lo desiderassero. Queste gare andrebbero molto bene con la F. 5000 e le vetture sarebbero a buona parità. Il numero di spettatori immersi nel fango a Brands dimostra che nulla quanto l'ululato della monoposto tre litri attira gli appassionati.

F. 2 francese
anche
a THRUXTON

domenica **SPRINT**

THRUXTON - Parliamo prima del tempo, dato che durante la Pasqua sono proprio state le condizioni meteorologiche a condizionare tutto. In poche parole, in Inghilterra è arrivato l'inverno. Andando a Thruxton, da un motel sulla strada proveniente da Oulton Park, le condizioni erano più adatte a un rally che a una corsa in pista. Si doveva stare attenti ai tratti ghiacciati, guidare in mezzo a improvvise folate di neve, ma poi, per miracolo, per le prime sessioni di prove a Thruxton è spuntato il sole, anche se il freddo era polare.

Ci rimettono COLOMBO (polso) e LEONI nella carambola provocata da PETERSON

LAFFITE l'aveva detto: «*Vinco io!*»

THRUXTON - Il mattino della gara il tempo era soleggiato, quasi caldo, e nessuna delle squadre principali ha dovuto svolgere lavori importanti nel giorno fra le prove e la gara. Tra i principali piloti dello schieramento Brambilla era tuttora molto felice e ha detto: «E' un motore fantastico, veramente ottimo» (la sua vettura ha uno Schnitzer che dovrebbe erogare 290 HP). Wentz era, incredibilmente, sulla stessa fila, beato della vita e abbastanza fiducioso per tirare a finire la prima manche fra i primi cinque. Ha anche detto che non avrebbe guardato nel suo specchietto retrovisore (alle sue spalle c'erano su un lato Stuck, sull'altro Peterson) e aggiungiamo che la sua Lola poteva portare soltanto carburante sufficiente per ogni manche di trenta giri. Laffite era fiducioso e ha detto: «Sono molto contento della vettura e credo che vincerò». Quando ha finito il giro di riscaldamento, Brambilla ha fatto urgenti segnali e si è poi saputo che si era rotto un tubo dell'iniezione che è stato sostituito rapidamente.

La miglior partenza l'ha fatta Laffite, davanti a Brambilla e a Jabouille. Al termine del primo giro l'ordine era: Laffite, Brambilla e Jabouille, mentre Peterson era nono e Serblin dodicesimo. Alla tornata successiva Serblin è però arretrato in fondo e i primi italiani erano Martini (undicesimo) e Francia (dodicesimo). Al tempo stesso Henton è passato in quarta posizione e un giro più tardi anche Stuck ha superato Jabouille. Al sesto giro Henton ha superato Wentz, mentre Francia strappava il nono posto a Martini e Stuck andava lentamente al box con una ruota posteriore danneg-

giata. Serblin ha cominciato a risalire in mezzo ai ritardatari, fra i quali c'era Giorgio, e Colombo si è messo a inseguire Martini con foga.

In testa Laffite si è lentamente aperto un varco nei confronti di Brambilla e al decimo giro aveva un vantaggio di 9"; intanto Henton attaccava Brambilla. Peterson è risalito al settimo posto, poi ha fatto un testa-coda alla chicane, al decimo giro; il motore si è spento e il pilota ha perso molte posizioni prima di ripartire. Intanto Serblin aveva raggiunto Truffo. Brambilla ha rallentato col motore che aveva ritorni di fiamma, per cui il secondo posto è stato occupato da Henton. Jabouille ha preso ad arretrare e il suo motore emetteva rumori strani. Martini e Colombo sono diventati settimo e ottavo, fra Tambay e Jabouille.

Non basta a BRAMBILLA una seconda manche vinta bene



Pare, questo, l'anno di Jacques Laffite in Formula 2. Due gare, due convincenti vittorie per il francese e la sua debuttante Martini-Schnitzer

Al quattordicesimo giro si è visto uno spesso fumo azzurrino dietro la vettura di Serblin e d'un tratto Colombo ha perso diverse posizioni. Brambilla è andato al box per fare fissare la scatola dell'accensione.

Al diciannovesimo giro l'ordine era immutato fra i leaders, Laffite precedeva Henton di 9", poi c'era un varco di 7" e mezzo fino a Wentz il quale precedeva Leclère di 3". Rebaque ha superato Martini.

Al ventunesimo giro alla Chevron di Williams si è spento il motore, mentre il pilota arrivava alla chicane, e la macchina si è fermata in testa-coda. Sono passate tre vetture poi è arrivato Peterson e tutti sono d'accordo nel dire che andava troppo forte e che non ha fatto caso alle bandiere gialle. Risultato, la sua March ha urtato la ruota posteriore della Chevron, tre vetture hanno urtato la March, oppure sono entrate in collisione fra loro, una è riuscita a passare, poi Colombo ha urtato la pila di rottami.

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 26

GARA A THRUXTON - Valevole come seconda prova del campionato europeo di F.2 - Thruxton, 31 marzo 1975.

LE CLASSIFICHE

1. Serie: 1. Jaques Laffite (Martini BMW) 36'14" media 188,36 kmh; 2. Henton (March Ford) 36'18"8; 3. Wentz (Lola Ford) 36'39"2; 4. Leclere (March BMW) 36'39"2; 5. Tambay (March BMW) 37'00"; 6. Rebaque (Chevron Ford) a 1 giro; 7. Martini (March BMW) a 1 giro; 8. Francia (Osella BMW) a 1 giro; 9. Vonlanthen (March BMW) a 1 giro; 10. Truffo (Osella BMW) a 1 giro; 13. Siegrist (March BMW) a 2 giri; 14. Kessel (March BMW) a 2 giri; 15. Giorgio (March Ford) a 2 giri; 16. De Dryver (March BMW) a 2 giri. Giro più veloce: Henton e Laffite in 1'11" media 192,25 kmh.

2. Serie: 1. Vittorio Brambilla (March BMW) 36'47"6 media 185,49 kmh; 2. Tambay 36'51"4; 3. Laffite 36'53"8; 4. Martini 37'29"; 5. Jabouille 37'29"; 6. Kuwashima (March BMW) 37'50"4; 7. Rebaque 37'51"4; 8. Ertl (March BMW) 37'57"; 9. Truffo 37'57"4; 10. Deutsch (March BMW) a 1 giro; 11. Vonlanthen a 1 giro; 12. Bourgoignie (March BMW) a 1 giro; 13. Francia a 1 giro; 14. Siegrist a 1 giro; 15. Leclere a 2 giri; 16. Henton a 2 giri.

Giro più veloce: Brambilla 1'11"4 media 191,17 kmh.

Finale per somma di tempi: 1. Laffite 13'07"8 media 186,65 kmh; 2. Tambay 1.13'51"4; 3. Martini a 1 giro; 4. Rebaque; 5. Jabouille; 6. Truffo; 7. Leclere; 8. Henton; 9. Vonlanthen; 10. Francia; 11. Siegrist; 12. Brambilla; 13. Ertl.

MARTINI il migliore (3°) italiano

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Intontito, Peterson sedeva sulla ruota anteriore della sua March, mentre le altre macchine passavano. Colombo è rimasto intrappolato nell'abitacolo perché la monoscocca si era piegata attorno al valante; si strinse la testa, mentre i commissari cercavano di liberarlo, poi è stato portato via in ambulanza. Nulla di fratturato, tuttavia, e pare che abbia riportato soltanto forti ecchimosi, come Peterson. Sono stati coinvolti nell'incidente anche Leoni, Mallock e Binder. Comunque, la colpa non è stata assolutamente di Williams.

I commissari hanno lavorato in fretta per ripulire la pista e la prima manche si è conclusa.



Questa volta Lamberto Leoni non è stato fortunato, finendo la sua corsa a Thruxton nel « mucchio » in cui sono rimasti coinvolti Peterson e Colombo

Henton si è avvicinato moltissimo a Laffite, poi, benché avesse la frizione che non funzionava bene, il francese si è di nuovo staccato. Wentz ha tenuto a bada un attacco di Leclère e così fra i primi tre c'erano due vetture con motore Ford. Era un pezzo che non succedeva in F.2 e la cosa non doveva poi ripetersi nella seconda manche. Martini e Francia erano in buona posizione. Ertl, Brambilla e Hotz hanno concluso, ma avevano coperto meno del 90% della distanza.

I commissari si sono messi a indagare sull'incidente multiplo ed è risultato chiaro che le bandiere gialle erano state sventolate a più riprese, che tre vetture erano passate prima di Peterson e che Ronnie era arrivato con le ruote bloccate e i pneumatici che fumavano.

Lo schieramento per la seconda manche era un poco depauperato. Sono partite 21 vetture

nell'ordine in cui erano arrivate nella prima manche. La frizione di Laffite andava bene, ma sullo schieramento Henton si è accorto che un pneumatico posteriore non era bene incastrato nel cerchione, mentre il motore di Giorgio stentava ad avviarsi e il pilota è partito dai boxes. Questa volta alla prima curva l'ordine era: Henton, Wentz, Tambay e Laffite, ma quando il ritmo si è assestato Laffite è passato in seconda posizione ed ha attaccato Wentz; Martini era quinto, Brambilla sesto, Turizio settimo, Francia ottavo.

Al sesto giro i leaders si sono precipitati tutti molto vicini nella chicane dalla quale Laffite è uscito primo, seguito da Henton, Tambay, Brambilla e Wentz. La situazione è presto cambiata, quando Brambilla ha fatto un testa-coda ad alta velocità mentre stava per occupare il secondo posto. L'ordine a questo punto era dunque: Laffite, Wentz, Henton, Tambay.

Al quattordicesimo giro Brambilla era di nuovo terzo e Henton era al box col muso della vettura ammaccato (gli hanno montato quella della vettura di Stuck,

ma ha perso due giri ed è ripartito diciannovesimo). Il seguente a sostare al box è stato Wentz che ha dovuto ritirarsi perché un sasso gli aveva spaccato il radiatore. Tutta l'attenzione si è spostata su Brambilla, che era ovviamente nello stato d'animo che lo spingeva a volere tagliare il traguardo per primo.

Al ventitreesimo giro ha preso il comando, poi Laffite ha rallentato e Tambay è passato in seconda posizione, ma Laffite lo ha tenuto attentamente d'occhio per garantirsi la vittoria finale. Jabouille ha tentato di avere la meglio sul Martini, ma con giubilo dei meccanici dell'italiano questi ha tenuto duro ed è rimasto al quarto posto.

La posizione di Brambilla in classifica è stata una scarsa ricompensa per le sue belle prestazioni nella seconda manche, ma del resto si può dire altrettanto di Henton.

THRUXTON ostica
già nelle prove

Difficile ambientarsi per i nostri

SPECIALE AUTOSPRINT

THRUXTON - La grande notizia sull'elenco degli iscritti era il ritorno in F. 2 di Peterson, su una March 752, e infatti, eccolo nella prima sessione lanciare in giro la sua nera vettura alla chicane. Ci siamo tutti detti che dava un esempio da seguire, per tutti i giovani piloti. Poi, altra interessante novità per il « New Look » della F. 2, dopo la gara portoghese: c'erano Brambilla e Stuck.

Le March pilotate da Peterson e da Brambilla erano state costruite in fretta e il team è diretto da Ron Dennis, ex della Rondel. I motori erano BMW. La terza March, costruita a rotta di collo, era affidata a Henton e montava motore Hart. Si prevedevano interessanti paragoni coi motori BMW e si sono avuti! Comunque, queste vetture formavano soltanto una piccola parte dello schieramento, altra differenza con la gara portoghese. Oltre alle Osella per Francia e Truffo, sono arrivate dall'Italia al gelido circuito le March per Serblin, Leoni, Colombo, Turizio. Dalla Francia sono giunti Tambay e Leclère con le March ufficiali ed al vincitore di Estoril, Laffite, si era aggiunto nel team Elf, Larrousse che debuttava in F. 2. Stuck disponeva di una March patrocinata dalla Jagermeister, Binder aveva una nuova March 752 e Kuwashima provava la sua per la prima volta, come pure Bourgoignie e de Dryver, il « paio » della Bang & Olufsen.

Nell'elenco degli iscritti c'erano 33 vetture « made in England », cinque costruite fuori di quel paese. Esattamente l'opposto in fatto di conduttori e alcune delle iscrizioni inglesi erano per vetture di Formula Atlantic modificate. Si prevedeva che soltanto Henton sarebbe stato veramente competitivo, anche se esisteva la possibilità

Dopo Hockenheim Cinotti avrà la March di Brambilla

MILANO - Un altro italiano ce l'ha fatta a raggiungere la F.2.: si tratta questa volta di Sandro Cinotti, che già da tempo stava aspettando la conclusione di un certo discorso con la March. E la conclusione è venuta da qualche settimana, sempre grazie alla Scaini che già da diverse stagioni segue il giovane per ora limitatosi a gare di F.3. Sandro Cinotti correrà dunque con una monoposto March 752 con motore EMW Schnitzer guidato sui campi Brambilla, che dopo Thruxton sarà a Ldt. Corre con la stessa vettura Vittorio Hockenheim: tutte le altre gare di campionato la disputerà Sandro Cinotti.

Europeo Formula 2 dopo 2 prove	ESTORIL	THRUXTON	TOTALE
Laffite	9	9	18
Vonlanthen	6	—	6
Tambay	—	6	6
Martini	1	4	5
Leoni	4	—	4
Francia	3	—	3
Rebaque	—	3	3
Truffo	2	1	3
Jabouille	—	2	2

tà che Mallock si mettesse bene in luce con la March 752.

Nessuno pareva dare molto peso all'americano residente a Londra, Wentz, con la Lola T360 modificata (iscritta dalla Wella, che patrocinava anche la corsa). Quanto sbagliato fosse il giudizio si è visto nella prima sessione di prove.

Colombo disponeva della vettura danneggiata a Estoril, alla quale era stata sostituita la monoscocca, e tanto lui che Serblin per le prime prove avevano i motori usati in Portogallo, ma li hanno sostituiti prima della seconda sessione. Con la notevole eccezione di Brambilla, i piloti italiani hanno trovato difficile farsi la mano alla pista (sulla cartina sembra tanto semplice, ma è ingannevole) soprattutto col vento che soffiava e forse anche la temperatura non aiutava molto.

La March utilizzava la vettura di Brambilla come « campione », cioè servendosi di guida per sistemare gli altri italiani su March, perché tutti correvano fra boxes e parco macchine per « sostenere » i loro clienti! ».

Nella prima sessione di prove Brambilla e Laffite hanno segnato tempi uguali, poi sono venute alcune sorprese. Contento, Brambilla ha detto: « Un piccolo problema con la temperatura dell'acqua, ma in complesso va bene. Il muso della mia vettura è a posto » (alludeva alle noie di Peterson). Il loro tempo era stato di 1'11"7, più lenti di soli tre decimi Henton e... Wentz. Questi era stupefatto e felice di essere stato più veloce di Peterson e ha detto: « Adesso mi basta che piova nella seconda sessione, perché se farà più caldo un mucchio di questi piloti mi caccierà in fondo allo schieramento ». Fra le sessioni c'è stata un poco di pioggia, poi nevischio...

Peterson (tempo 1'12"2) non era contento del muso della vettura, che traballava in modo preoccupante, verso la fine della sessione è andato al box col pavimento della macchina coperto di fango ed erba, però rideva con Mosley. Come ai vecchi tempi? 1'12"3 hanno segnato Jabouille e Stuck, poi veniva Tambay 1'13"2, quindi Binder con 1'13"3. Seguivano Mallock (il suo 1'13"7 era forse dovuto alla sua grande conoscenza del circuito) e Rebaque (1'13"8) che aveva l'aria molto più « professionista » di quanto avesse prima, fatto che si deve forse alla sua Opert.

A parte Brambilla, il miglior italiano è stato Serblin (1'13"8) poi veniva Kuwashima (1'14"), quindi Francia che ha girato con l'Osella in 1'14"6. Deutsch ha ottenuto il tempo di 1'14"

COSI' (in 30) al via di THRUXTON

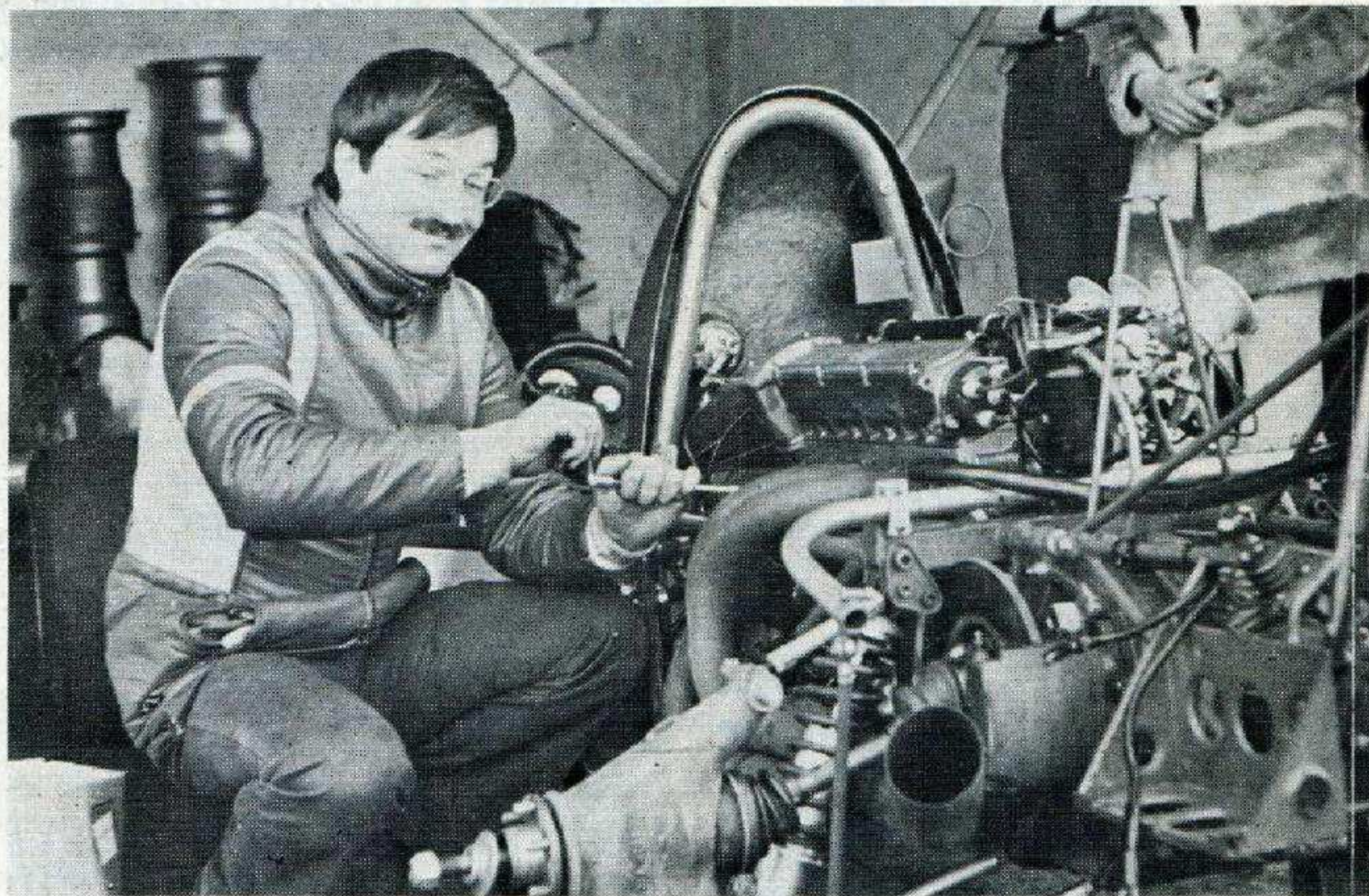
Laffite Martini BMW 1'10"1	Brambilla March BMW 1'10"3	Henton March Ford 1'10"4
Jabouille Elf BMW 1'11"9	Wentz Lola Ford 1'11"9	
Leclère March BMW 1'12"0	Peterson March BMW 1'12"2	Stuck March BMW 1'12"3
Tambay March BMW 1'12"4	Serblin March BMW 1'12"7	
Kuwashima March BMW 1'12"9	Binder March BMW 1'13"0	Colombo March BMW 1'13"2
Francia Osella BMW 1'13"3	Martini March BMW 1'13"5	
Mallock March Ford 1'13"7	Rebaque Chevron Ford 1'13"8	Hetz March BMW 1'13"9
Truffo Osella BMW 1'13"9	Vonlanthen March BMW 1'14"1	
Kessel March BMW 1'14"3	Leoni March BMW 1'14"3	Deutsch March BMW 1'14"7
Bourgoigne March BMW 1'15"2	Ertl March BMW 1'15"7	
Giorgio March Ford 1'16"4	Siegrist March BMW 1'16"6	De Dryver March BMW 1'16"7
Turizio March BMW 1'17"6	Williams Chevron BMW 1'17"7	

Continuano ad aumentare gli «azzurri»

MARAZZI farà squadra con FLAMMINI in F. 2

ROMA - Il più sorpreso della proposta di Frank Williams che lo ha invitato a salire sulla F.1, è stato proprio lui, Maurizio Flammini più che mai con il morale a terra prima di quel fatidico martedì della settimana che ha preceduto la Corsa dei Campioni. Rientrato in Italia poco prima di S. Giuseppe, il pilota romano era ancora sù di giri per le possibili prospettive che si sono aperte e suo vantaggio e non pareva avesse risentito psicologicamente del finale piuttosto brusco che ha interrotto la sua prima esperienza in F.1. «Ho fiducia nel futuro» — ci ha dichiarato l'ex-azzurro incontrato a Vallelunga per la gara di beneficenza —

cora aperto pur se al momento deve pensare a risolvere i suoi problemi con la F.2. «Se non salta fuori uno sponsor al più presto non so proprio come finirà: tra le spese per riparare la macchina che mi ha regalato la CSAI, quelle per rifare il motore BMW-CSAI che si è rotto subito in prova ed i soldi anticipati per la trasferta all'Estoril alla quale ho dovuto rinunciare all'ultimo momento sono piuttosto a terra. Occorre una soluzione ma al momento l'unica possibilità in vista è quella di costituire un team con Roberto Marazzi per poter dimezzare il costo degli spostamenti e degli interventi meccanici».



Forse, fra non molto Maurizio Flammini riuscirà a risolvere i suoi problemi in F. 2 e tornerà ad occuparsi di una vettura sua, non di una altrui...

e 7, quindi seguiva un gruppetto molto vicino formato da Leclère, Martini (1'15"1) e Leoni (1'15"3). Più lenti Truffo (1'18"6), Turizio (1'17"6) e Colombo (1'17"1). Turizio a un certo momento è uscito di pista e Colombo è andato al box con materiale bianco dell'estintore che usciva dall'abitacolo: si era messa in azione la sua attrezzatura anti-incendio!

Non soltanto la pioggia è presto cessata, ma il sole del pomeriggio era addirittura quasi caldo. Per questo i tempi sono scesi decisamente sotto l'esistente record della pista: 1'11"2. Si è bofonciato circa presunti pneumatici da qualificazione sulle vetture di Peterson e di Henton, certamente falso o almeno per il secondo, poi altri bofonchiamenti per la gomma super-soft sulla vettura di Laffite. Quale che fosse la verità, la seconda sessione si è conclusa così: piloti più veloci (quindi in prima fila) Laffite 1'10", Brambilla 1'10"3, Henton 1'10"4.

Peterson aveva apportato mutamenti al muso e non ha fatto che andare e venire dai boxes per regolare gli alettoni; non è però riuscito a migliorare il tempo del mattino. Forse la resisten-

za all'aria centrava poco, però tutti hanno molto ammirato il casco di Truffo... L'AGV dovrebbe riuscire a vendere, in Inghilterra.

Un altro conduttore che ha fatto progressi è stato Serblin, passato a 1'12"7; pilotava con decisione e in un momento spettacolare ha avuto la meglio di Jabouille in frenaggio alla chicane. Meno felice il momento spettacolare toccato a Turizio: il disaccordo fra pneumatico e ruota posteriore si è concluso con il distacco fra i due, in una curva molto veloce, ma per fortuna c'era una vasta zona erbosa che ha accolto la vettura che non è rimasta danneggiata. Stuck non ha migliorato il suo tempo e ha coperto soltanto tre giri prima di fermarsi coi freni grip-pati. I meccanici sono riusciti a fare muovere la vettura per portarla al box, ma Stuck non è più sceso in pista.

Tutti i conduttori italiani hanno migliorato i loro tempi, (salvo il povero Turizio) alcuni in modo notevole: Martini è sceso a 1'13"5, Leoni a 1'14"3, Serblin al competitivo 1'12"7, Colombo a 1'13"2, Giorgio a 1'16"4, Francia a 1'13"3 e Truffo a 1'13"9.

d. h.

«Sebbene Williams non abbia potuto assicurarmi ancora niente di preciso e quantunque non ci sia sotto alcun accordo pubblicitario come qualcuno sostiene, credo di poter salire ancora sulla macchina di Laffite quando quest'ultimo sarà impegnato altrove. Dove e quando non lo so ma la possibilità esiste. Purtroppo il primo contatto con la macchina è stato un po' condizionato dalla pioggia che non ha mai cessato di cadere e la differenza tra la potenza della F.2 e quella della F.1 si sente. Tengo però a sottolineare che nel caso dell'incidente non ritengo avere nessuna colpa perché è accaduto in rettilineo ed è dipeso dal motore che per difetti di accensione si spegneva e si riaccendeva all'improvviso. Rattava, ho dato il gas ed è ripartito di colpo ma a causa del bagnato non ho potuto evitare la barriera: i bracci delle sospensioni erano salvi ma la scocca si è piegata...».

A detta del pilota comunque il discorso con Williams resta an-

Il « Filatelico » avrà la 742 di DEPAILLER

ROMA - La lista degli italiani che concorreranno quest'anno in F. 2 continua ad allungarsi. Questa volta è il caso di Roberto Marazzi che si è deciso soltanto all'ultimo momento a causa di un suo precedente impegno con la nuova Ralt F. 3 costruita da Turanac. In effetti il pilota romano avrebbe dovuto disputare il campionato italiano ed altre gare in Europa con la macchina inglese che però, secondo il contratto, doveva essere a Roma entro il primo marzo. Scaduto questo termine Marazzi ha rifiutato la F. 3 e si è deciso al gran passo, comunque non prima di avere venduto la sua Ensing F. 3 a Corradetti (giovane cognato di Marcello Gallo) ed il suo furgone da trasporto a Luigino Grassi che correrà in F. 3 con la Brabham BT 41 ex-Pavesi. Marazzi invece, forte anche di un accordo con la CBS Nautica che lo sponsorizzerà nell'Euro F. 2, si è recato a Bicester ed ha acquistato la March 742 aggiornata ex-Depailler con la quale debutterà (con motori BMW tipo '74 revisionati dalla March) il 27 aprile al Nurburgring mentre per l'assistenza è probabile — come leggete a parte — che venga formato un team con Flammini. Il filatelico romano sarà dunque molto impegnato nel '75 perché oltre alla F. 2 sarà in lizza in alcune gare del Mondiale Marche con Francisi e disputerà il campionato italiano GT.

buzz.

Dopo il terzo posto a OULTON PARK, il pilota - altruista ha fatto anche vincere a BRANDS HATCH il FORD V-6

PURLEY in testa nelle 5000

GARA DI FORMULA 5000 - Valevole per il campionato Shellsport. Oulton Park, 28 marzo 1975.

LA CLASSIFICA
1. Gordon Spice (Lola T 332) in 1.00'29" media 132,00 kmh; 2. Edwards (Lola T 332) 1.00'53"6; 3. Purley (Chevron B 30) 1.00'54"4; 4. Robinson (McLaren M 19 C) a 1 giro; 5. Twaites (Lola T 330) a 1 giro; 6. Pilette (Lola T 400) a 1 giro; 7. Walker (Chevron B 28) a 2 giri; 8. Leech (Chevron B 24) a 2 giri; 9. Belso (Lola T 330) a 2 giri; 10. Scott (Lola T 400) a 5 giri; 11. Schuppan (Lola T 332) a 5 giri.
Giro più veloce: Walker in 1'06"6, media 143,860 kmh, nuovo record.

Il bagnato favorisce SPICE

OULTON PARK - Al via è andato in testa Purley, davanti a Belso, Ashley, Walker, Schuppan, Pilette e Spice. Al primo passaggio verso i boxes secondo era Belso, terzo Walker. Ashley, ha sfiorato le barriere dei boxes con la Lola, è quasi riuscito a raddrizzare la vettura, ma poi, appena superati i boxes, ha fatto un testa-coda proprio davanti a un gruppo di vetture. Quando si è diradato il fumo provocato dalle gomme, grazie a quanto si potrebbe definire un piccolo miracolo la vettura di Ashley aveva il muso comodamente appoggiato contro la barriera «**Dio, che spavento** — ha ammesso Ashley tornando indietro a piedi — **Non capisco assolutamente che cosa sia successo, la macchina è scattata di colpo di fianco**». (Dopo si è scoperto un guasto all'albero motore).

L'importanza delle gomme

L'ordine di gara pareva ormai ben stabilito con Purley in testa, seguito da Belso, Walker (che ha dato prestazioni coraggiose e brillanti, a volte però pericolose dato che non aveva i pneumatici adatti) Spice, Pilette, Walkinshaw, Robinson, Edwards e Schuppan. Un ordine che doveva però risultare molto provvisorio e il fattore principale, negli avvenuti mutamenti è stato quello dei pneumatici. In teoria su una pista asciutta pneumatici da bagnato dovrebbero avere vita molto breve, su quel particolare circuito asciutto soltanto i pneumatici da bagnato si sono riscaldati abbastanza per funzionare bene. Gli intermedi erano poco soddisfacenti, gli slicks pessimi. Pilette e Spi-

OULTON PARK - La seconda gara del campionato Shellsport di F.5000 è stata vinta da Gordon Spice su Lola, un risultato che pochi avrebbero previsto. Sotto molti aspetti si è trattato di una gara veramente straordinaria; si è disputata sulla pista quasi completamente asciutta, eppure i pneumatici si sono dimostrati un grande handicap e i bordi del circuito anziché essere verdi d'erba erano in gran parte bianchi per la neve che aveva fatto annullare il primo giorno di prove.

Quanto sembrava dovere essere un grosso incidente si è risolto con una sola vettura danneggiata e un altro pilota, cioè Redman, uscito di pista nel tentativo di evitarla, ha dovuto ritirarsi perché fango e neve gli avevano riempito il casco! Per molti giri ha condotto Pilette, che non si aspettava neppure, dato la vettura che aveva, di potere sfidare i leaders, secondo è arrivato Edwards, terzo Purley, con palese felicità di Turner, direttore sportivo della Ford, perché David capeggia ora il campionato.

ce montavano quelli da bagnato, Purley intermedi, mentre quelli del povero Schuppan erano slicks con tre scanalature laterali, infatti Vern non ha fatto che arretrare.

Spice lascia poi riprende

Al sesto giro conduceva Spice, ma due tornate dopo Pilette era in testa (con la vettura che giudicava così poco competitiva!) e ampliava il suo vantaggio. Le due vetture con motore Ford duellavano per la terza posizione, mentre Walker era quinto. A dieci giri tanto Gethin che Schuppan erano stati doppiati. Ben presto Walker ha cominciato a vedere chiaramente nel suo specchietto retrovisore tanto Edward che Robinson e al sedicesimo giro Edward ha superato l'australiano, che rimpiangeva di avere sostituito i pneumatici sullo schieramento. «**Ho visto gli altri tizi montare slicks** — ha poi detto — **e poiché hanno tanta esperienza in F. 5000 ho pensato che avrei fatto bene a seguire il loro esempio!**». A metà gara Walker è arrivato velocissimo al box indicando i pneumatici. Sostituirli con quelli da bagnato gli è costato tre giri, ma dopo è stato il pilota più veloce in pista. Intanto Purley attaccava Edwards ed è riuscito nel suo intento alla trentatreesima tornata. Il leader Pilette ha completato il trentatreesimo giro col motore che emetteva suoni disastrosi, ma una sosta al box due giri dopo non ha rivelato nulla (dopo si è sospettato un guasto alla batteria) e il pilota è tornato in gara in quarta posizione, riuscen-

do a finire la gara però con molta prudenza.

La prima posizione di Spice era ormai salda, ma la seconda era combattuta accanitamente fra Edwards e Purley, il quale per un poco ha avuto il vantaggio di mettersi nella scia di Belso. Al quarantasettesimo giro Edwards è passato in seconda posizione e Purley ha subito contrattaccato, ma, come ha poi detto «**Guy mi ha chiuso la porta in faccia, aveva ragione, la traiettoria era la sua e io ho fatto tre testa-coda**». Non ha urtato per fortuna, ma ha faticato per ripartire in mezzo al miscuglio di erba e neve. L'ordine si è dunque stabilito così e si deve dire che Spice, che sul programma non era neppure stato nominato quale possibile vincitore, ha ottenuto un successo meritato. E' sceso dall'abitacolo con un largo sorriso.

«Perdonato» WALKER

OULTON PARK - Principali «nuovi» della serie Shellsport, dopo la prima gara, erano Richard Scott con una Durex-Lola T400 e Walkinshaw con la Modus con motore Ford (il suo V6 era un poco inferiore al motore di Purley, in fatto di potenza). L'assente di spicco era Wilds (che però non aveva mai previsto di partecipare alla corsa) con la Surtes. TS17; anzi, l'annuncio che avrebbe pilotato questa vettura nelle gare di Pasqua aveva lasciato allibiti tanto lui che Surtes: al primo non risultava di essere stato iscritto, il secondo sapeva benissimo che la vettura non sarebbe stata pronta in tempo.

La posizione al palo è stata

GARA DI F.5000 - Brands Hatch, 31 marzo - Corsa valevole per il campionato Shellsport.

LA CLASSIFICA
1. Purley (Chevron B 30) 49'49"4 media 140,05 kmh; 2. Walker (Chevron B 28) 49'51"4; 3. Dean (Chevron B 28) 50'38"2; 4. Walkinshaw (Modus M5) 58 giri; 5. Edwards (Lola T332) 57 giri; 6. McGuire (Lola T330) 57 giri; 7. Ashley (Lola T400) 57 giri; 8. Hill (March) 55 giri.

Giro più veloce: Walker 48"6 media 147,78 kmh.

MAGEE picchia per resistere

BRANDS HATCH - La gara Shellsport di F. 5000 è stata piuttosto caotica e anche qui il tempo è stato in parte responsabile. Il sale sparso in pista per via del ghiaccio ha combinato mille guai ai pneumatici, sicché si è potuto provare pochissimo. Però la gara se non altro ha dato la prima vittoria in F. 5000 a Purley e al motore Ford V6, vittoria che del resto era prevedibile.

Al via è andato in testa Magee, inesperto da Walker e da Purley il quale all'undicesimo giro ha strappato la seconda posizione all'australiano. Alla tornata successiva si è portato addirittura al comando e Magee ha urtato dopo un testa-coda, sicché la vettura è rimasta ferma all'uscita dalla forcella. Per il resto la gara è stata un duello fra Purley e Walker. Il vincitore ha detto che ancora una volta l'esito di una corsa è dipeso dei pneumatici.

fonte di un'altra sorpresa: l'ha ottenuta la Chevron del noto conduttore «da designare», che è poi risultato Dave Walker, perdonato per quanto era stata giudicata una pecca a Brands Hatch, infatti si è poi scoperto che i pneumatici da bagnato di cui disponeva al momento dell'incidente erano quattro strani «pezzi da museo» Goodyear! Ha segnato un buon tempo, 1'6"6, che ha stabilito lo standard per il «nuovo» circuito di km. 2,65. Accanto a lui c'erano Belso (1'7") e Purley (1'7"2). Seguivano Ashley (1'7"4), Schuppan (1'8"), e Spice (1'9"4) accanto al quale avrebbe dovuto essere Magee, ma in prova questi aveva «acquaplanato»

d. h.

Sgombrata la neve a SPA vince BEURLYS (in salita)

SPA - Naturalmente la neve era stata sgombrata, ma ciò non toglie che la strada è rimasta umida per tutta la giornata della gara, vinta ovviamente da Beurlys. Le condizioni del tempo non hanno dunque facilitato il compito dei piloti partiti in questa terza prova del campionato belga della montagna e, soprattutto, le medie ne hanno risentito.

Eppure, nonostante le condizioni atmosferiche, lo scenario era uguale a quello delle due gare precedenti e Beurlys si è imposto con la sua Lola, per qualche centesimo di secondo, davanti alla Fiat Abarth di Neri. Con questa terza vittoria Beurlys sembra ormai già intoccabile, nella corsa al titolo 1975. E' però vero che ci sono ancora molte prove da disputare e la partita è sempre aperta. Degna di nota la vittoria nel gruppo 3 e nel gruppo 4 delle Alpine di Vanierschoot e di Tarres.

Purtroppo durante la competizione una monoposto è uscita di strada e ha urtato uno dei commissari, che per fortuna non ha però riportato ferite serie.

CORSA DI S.P.A. - 31 marzo - Gara di velocità in salita valevole per il campionato belga.

LA CLASSIFICA

1. Beurlys (Lola) 1'41''67; 2. Neri (Abarth) 1'41''90; 3. Caly (F.5000) 1'43''37; 4. Paulus (GT 40) 1'50''67; 5. Gillet (Viaene) 1'51''55; 6. Tarres (Alpine) 1'52''79; 7. Lebeau (Lotus L) 1'56''71; 8. Dahmen (Porsche) 1'57''25; 9. Theodory (Escort) 1'57''66; 10. Masseur (BLMC Cooper) 1'59''70.

E' bruciata
una BRM
in prova?

3 olandesi
imbattibili
a Zandvoort

LONDRA - Era previsto che il ritorno di Wilds in F. 5000 avvenisse con una Chevron, ma ora pare che si tratterà di una Surtees. La vettura è una TS17, con motore Ford V6 di 3400 cc.

Le tribolazioni della BRM continuano. Provando a Snetterton, Evans ha avuto la paurosa esperienza di perdere il muso della vettura che gli è volato sopra la testa, « sorvolando » anche una Formula Atlantic che seguiva! (i cinici potrebbero alludere alla possibilità che la Chevron F. Atlantic stesse per superare la BRM). Corre poi la voce, non confermata, che nei giorni scorsi una BRM, non pilotata da Evans, sia bruciata per un incidente in prova. Inutile aspettarsi notizie precise dalla BRM... A prescindere da qualsiasi altra cosa, poco prima della Corsa dei Campioni Stanley ha detto che dopo tutte le sciocchezze di Wilds il team utilizzerà soltanto Evans per il resto della stagione. D'altro canto dire la verità è una cosa alla quale Stanley non è molto avvezzo e tanta gente sapeva benissimo che aveva l'intenzione di sottoporre a prove un altro pilota, poco dopo la corsa di Brands Hatch.

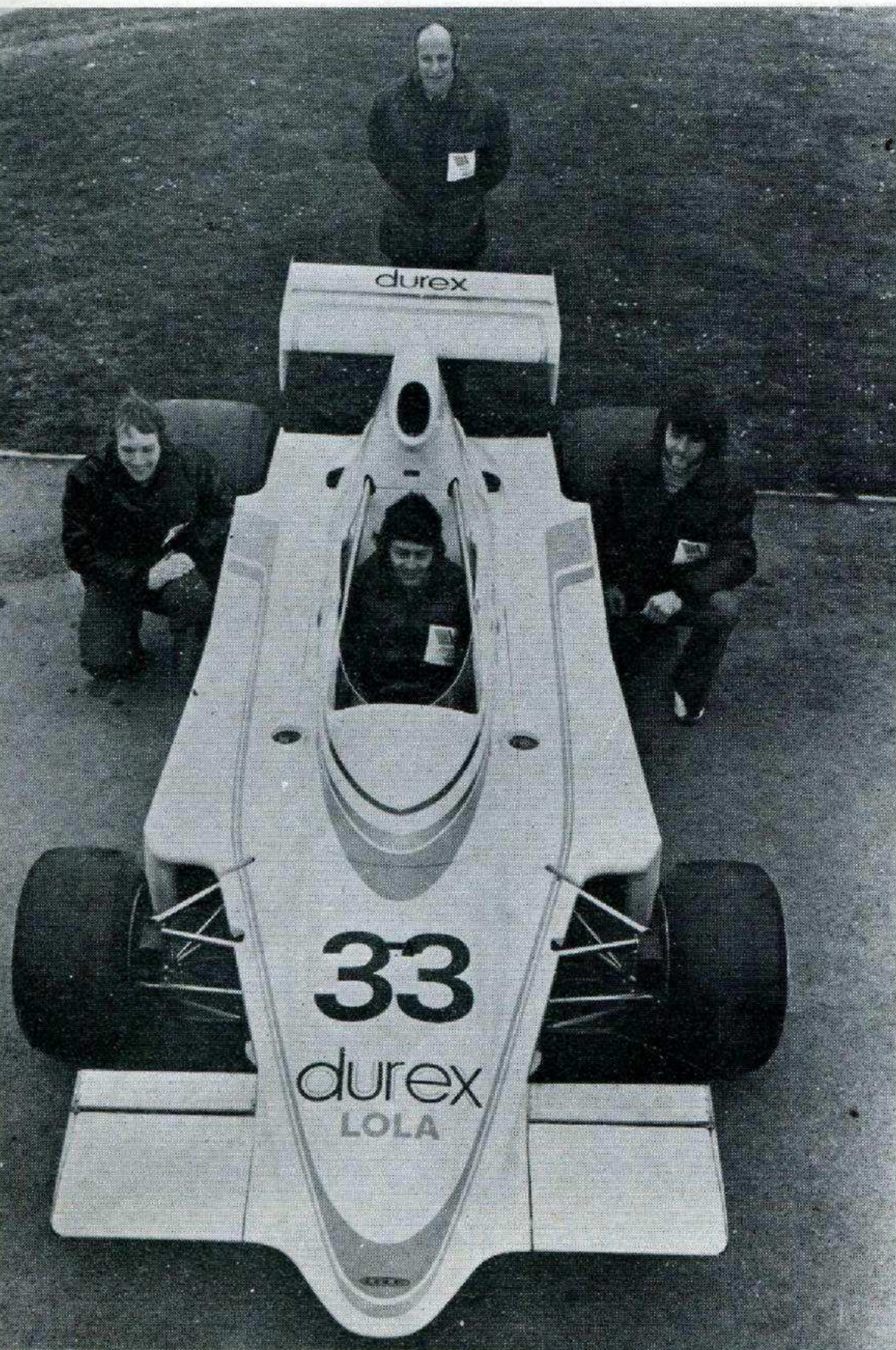
Con la sparizione della gara di Casale, la F. 5000 sta diventando sempre più « nord europea » e potrebbe essere un peccato, se mantiene le promesse che pare dare per il 1975. E' possibile che venga aggiunta una seconda gara a Zolder, nel calendario Shellsport, più una a Magny Cours e una a Hockenheim. Come si sa, quella danese, sempre sospetta su quel piccolo circuito, sarebbe stata annullata.

Come abbiamo già detto, pare che Crawford farà altre prove con la JPS. Si dice che uno dei motivi per cui la Lotus lo aveva « lasciato cadere » consisteva nella disapprovazione per i suoi gesti spiccati pre tutte le cose che divertono i giovani: è possibile che in futuro nei contratti per i piloti venga inserita una clausola che richiede di vivere in un monastero?

L'unico circuito scozzese attivo, la piccola, stretta, pista di Ingliston (km. 1,6), dovrebbe essere allungata a km. 2 durante l'anno. Intanto continua la costruzione dell'altro nuovo circuito scozzese.

d. h.

d. b.



Una delle vetture debuttanti ad Oulton Park era la Lola T 400 Formula 5000 di Scott, curiosamente sponsorizzata da una marca di contraccettivi...

Fidarsi... dello sponsor

LONDRA - Il nome Richard Scott è soprattutto ricordato per il coraggioso ma poverissimo in fatto di finanze, tentativo del pilota di porre piede in F. 2, più che altro al volante della sua Scott RS1. Forse hanno più rilievo i suoi precedenti successi in F. 3 (allora era soltanto parte di un gruppo di conduttori passati per le mani sapienti di Frank Williams) e anche il ricordo che, mentre Stewart svolgeva ancora la sua attività di pilota, Scott era ritenuto « il più giovane promettente conduttore della Scozia ».

Ora Scott si è combinato un patrocinio che probabilmente accetterebbe volentieri anche... Williams, quello della London Rubber i cui prodotti vanno dai guanti di gomma per chirurgia ai... contraccettivi! La vettura porterà proprio il nome di uno di questi ultimi prodotti, però i patrocinatori sono decisamente nervosi al pensiero della reazione del pubblico. D'altro canto, avendo studiato vari patrocini sportivi, ritengono che le corse offrano le migliori possibilità.

La vettura è una Lola T400 di F. 5000 verniciata in bianco, lilla e oro; se ne occupa il McKechnie Racing Team, un complesso molto professionale che l'anno scorso curò la F. 5000 di campionato di Evans.

Anche Lafosse in F.5000

PARIGI - Dopo l'infelice tentativo di René Arnoux, l'anno scorso, un secondo pilota francese si cimenterà comunque in F. 5000 in questa stagione. Si tratta di Jean-Louis Lafosse. Per questo conduttore, che fu uno degli animatori del Criterium nazionale di Formula Renault, prima di esibirsi brillantemente in F. 3 nel team Antar-Fittipaldi, sarà un grande ritorno alla monoposto. Avendo trentaquattro anni, non si può certamente più definirlo « una speranza », però Jean-Louis sa che può aspettarsi ancora bei momenti, soprattutto negli Stati Uniti ove la F. 5000 continua ad espandersi e non parliamo, naturalmente, della possibilità di giungere un giorno alla F. 1.

Lafosse piloterà la Lola-Chevrolet T440 della scuderia dell'inglese Edwards con il quale era già stato in rapporti, quan-

do entrambi disputarono il campionato europeo due litri su Lola. Edwards sarà di nuovo al via di questo campionato, al quale ha addirittura dato la precedenza nel suo programma, sicché Lafosse correrà in F. 5000 ogni volta in cui Edwards non sarà libero. Il francese dovrebbe dunque partecipare a sei gare e questo, salvo imprevisti, dovrebbe consentirgli di svolgere una stagione molto interessante perché, grazie a Ligier, potrà anche restare fedele a una categoria che gli è cara, la sport.

E' infatti noto che due Ligier saranno regolarmente iscritte nel campionato mondiale marche.

Si prepara dunque per Lafosse una stagione piena.

Chiel van der Heyden

PETTY batte anche un incantesimo

ATLANTA - Sulla pista dove non aveva mai vinto, nonostante i suoi 160 trionfi nella categoria Stock, Richard Petty, con la sua Dodge rossoblù, ha strappato l'alloro battendo nettamente di circa 100 metri Buddy Baker.

A tre giri dalla fine Lenny Ponde compiva una scivolata spettacolare per fortuna senza conseguenze seguita da altre due, nelle retrovie, costringendo il direttore di gara ad esporre la bandiera gialla. Quando il verde riapriva la corsa, a Petty non restava che un giro che compiva a tutta forza invano inseguito da Baker e da David Pearson, il quale a 15 giri dal finale perdeva la seconda poltrona per cambiare due pneumatici e fare il pieno. Il tutto in tempo record di 12 secondi.

All'inizio, Foyt, Pearson e Allison, quest'ultimo su Matador, dovevano abbandonare per noie alla trasmissione. I 40 mila spettatori applaudivano il vincitore alla sua terza vittoria in appena cinque gare in programma, valedoli per il campionato NASCAR 1975.

500 MIGLIA ATLANTA STOCK CAR, 23 marzo 1975.

LA CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) che gira alla media di 201,00 kmh; 2. Buddy Baker (Ford); 3. David Pearson (Mercury); 4. Richard Brooks (Chevy); 5. Richard Waltrip (Chevy).

● In precedenza Richard Petty aveva vinto anche a Bristol con sei giri di vantaggio sul diretto avversario Benny Parson che con la sua Chevrolet 1974 ha tentato disperatamente di mettersi sulla scia dell'allampanato asso della Carolina senza peraltro riuscirci. Petty è schizzato via dopo l'ultimo rifornimento a circa 100 km dalla fine e con una progressione eccezionale ha lasciato il grosso nel quale si trovavano anche Buddy Baker e Cecil Gordon, tutti arretrati da noie meccaniche. Al vincitore sono andati 4 milioni e mezzo di lire. Egli ha tenuto lontano avversari del calibro di Cale Yarborough e David Pearson, ma la corsa, tuttavia ha fatto registrare momenti di interesse soprattutto verso il primo arco di gara quando il grosso dei partecipanti era ancora compatto. Poi i pneumatici hanno risentito del fondo non troppo levigato, i radiatori, per il caldo, hanno cominciato a riscaldarsi e la Dodge rosso azzurra di Petty ha preso il sopravvento ed ha cominciato a far aumentare il distacco.

Vittoria meritata che concede a Petty un più ampio respiro nelle alte sfere della classifica. «Se continuerò per un altro po' di tempo così», ha detto Petty dopo la 500 miglia del Tennessee, «un altro titolo nazionale non me lo toglierà nessuno».

Un giornale del Tennessee ha indetto un grande concorso tra i suoi lettori ed ha avuto quale risultato che il miglior pilota delle stock cars è Richard Petty, seguito da David Pearson.

500 MIGLIA GRAND NATIONAL - Gara per stock cars - Bristol.

CLASSIFICA GENERALE

1. Richard Petty (Dodge) alla media di 155,97 kmh; 2. Parson (Chevy) a 6 giri; 3. Baker (Ford) a 7 giri; 4. Gordon (Chevy) a 14 giri; 5. Hilton (Chevy); 6. Waltrip (Chevy); 7. Sisco (Chevy); 8. Marcis (Dodge); 9. Childress (Chevy); 10. Rudd (Chevy).



SEBRING - Flash back dalla 12 Ore di Sebring, che ha visto la vittoria della BMW pilotata da Redman (qui sopra) e Moffat. A destra, una sosta della vettura di Stuck-Posey ed un'inquadratura della BMW vincente



In ARGENTINA si annunciano curiosi problemi per dar vita alle corse con benzina ad «ottano» ribassato

Serbatoi a doppio fondo?

BUENOS AIRES - Un serio problema si presenta per le corse delle varie categorie argentine in quanto la YPF - Yacimientos Petroliferos Fiscales - l'ente petrolifero statale, ha deciso di non consegnare più per le corse automobilistiche la benzina avio a 130 ottani. La misura coercitiva è stata presa in quanto detta benzina non viene prodotta dalle locali raffinerie e quindi è tutta importata e il salasso in dollari è alquanto forte per cui, considerando che le corse non hanno... tanta importanza per lo sviluppo tecnico si decide drasticamente che dal 1.º giugno non vi sarà più a disposizione detta benzina.

Una decisione del genere significa mozzare il capo soprattutto alle Turismo de Carretera, che si nutrono di benzina avio. Anche le preparazioni saranno sconvolte, poiché con 130 ottani si arriva a 12,5 di compressione, mentre con gli 80 ottani ci si dovrà fermare a 9 e forse meno.

Meno soffriranno certamente i preparatori della classica categoria turismo nazionale: le vetture Renault 12, Fiat 128, Peugeot 504 e Fiat 125 già viaggiano con benzina che si avvicina molto a quella dei comuni distributori e dato che i motori non sono tanto sofisticati tecnicamente la cosa sarà più facile e in un certo senso più logica perché le macchine in corsa saranno quindi uguali a quelle che l'utente usa giornalmente e con performances che saranno molto vicine a quelle di macchine di serie. Certamente ne saranno agevolati i Peugeot rispetto alle Fiat in quanto già corrono con i motori quasi di serie e non si dovranno effettuare così cambi costosi. Vi sarà certamente una diminuzione di potenza che si può calcolare in poco meno del cinque per cento, ma questo andrà a vantaggio del cliente che potrà avere una idea più esatta dell'automobile da comperare.

Nelle formule uno, due e quattro il problema si presenta sotto aspetti diversi la più danneggiata sarà certamente la più piccola perché i suoi motori fino a 850 cc impongono l'uso della avio, mentre a 1000 cc l'uso della benzina super è quasi attuale quindi il problema sarà minore e meno sentito. Nella F2 direttamente si dovrà parlare di cambio di motori perché gli attuali non si possono usare se non con detta benzina e quindi non si adatteranno facilmente alla nuova situazione. Ma vi saranno poche corse nell'anno, e poche sono le macchine che fanno parte del parco competizione quindi i danni saranno minori e forse questo potrà significare anche la morte della categoria e la nascita di una nuova con altri regolamenti.

Il problema che invece sorge a al quale si pensa istantaneamente al solo leggere la nuova disposizione della YPF e quello dei «trucchi» che si faranno per poter far andare i motori con additivi non molto ortodossi.

I trucchi già sussurrati con voce quieta da parecchi piloti si conoscono: doppio serbatoio, o serbatoio con doppi fondi e tanti altri, perché certamente chi può usare simile arma lo farà per avere la possibilità di vincere anche se sa di poter essere oggetto di pesanti penalità e di potere quindi vincere con il cuore in gola in previsione di eventuali spiace che renderanno la vita difficile a tutti o quasi tutti. Quindi grande lavoro per i direttori di corsa specialmente in TC dove, per i lunghi percorsi, non sarà difficile fare un rifornimento segreto fuori dal controllo di tutti.

Augusto C. Bonzi

Si uccide MENDEZ col dragster «rivoluzionario»

GAINESVILLE (Florida) - Il mondo delle dragsters è stato funestato da un luttuoso incidente occorso al 35enne pilota Russel Mendez. Mendez durante una «passata» d'esibizione a bordo del suo «drag» che marciava alla velocità di 459 kmh, è andato ad urtare il guard rail. Il bolide è tornato sullo «strip» ha compiuto una serie di piroette ed è finito nuovamente contro il guard rail.

Il pilota, nativo di Tampa, nella Florida è deceduto sull'istante. Aveva appena terminato di compiere il quarto di miglio in 4"8, un record della categoria, quando il paracadute non si apriva. Il pilota effettuava una frenata troppo secca che faceva sbandare la macchina la quale terminava contro il guard rail.

Mendez con il suo nuovo bolide avrebbe toccato il record mondiale della categoria la prossima settimana. Numerose innovazioni erano state apportate tanto che i tecnici avevano definito il mezzo «il modello rivoluzionario per il 1975».

2 ORE PORSCHE a LE MANS

PARIGI - Anche se le prove preliminari delle 24 Ore di Le Mans e la corsa di quattro ore hanno dovuto essere annullate, l'AC de l'Ouest aveva ugualmente conservato, per i piloti francesi, la gara di due ore.

Valevole per il campionato francese, con un coefficiente importante, questa competizione aveva richiamato numerosi conduttori, tanto più che vi erano ammessi quattro gruppi: turismo speciale, GT di serie, GT speciale e sport. In quest'ultima categoria spiccava in effetti una sola vettura: una Lola T292, che d'altronde non era favorita essendo il suo pilota, Pierre Marie Painvii, poco veloce. I favoriti erano dunque fra i conduttori delle Porsche Carrera gruppo 4 che hanno infatti preso il largo fin dall'inizio, nell'ordine seguente: Striebig, Chateau, Pigeon-Bourdillat. Seguivano le Ford Capri di Geurie e di Fornage. La minaccia Lola spariva ben presto, dato che la vettura usciva di scena al ventitreesimo giro. A questo punto si è assistito a una bella rimonta di Borrás su Carrera, che ha ben presto superato le due Capri. I due uomini di testa, Striebig e Chateau, si sono però creati un giro di vantaggio, a metà gara, sferrandosi un duello spettacolare durante il quale entrambi hanno migliorato il record sul giro

delle GT. Dopo, quando al cinquantatreesimo giro un guasto ha eliminato Striebig, Chateau non è più stato infastidito, nonostante gli sforzi dell'equipaggio Borrás-Moisson. Le due Capri di Geurie e di Fornage sembravano partite bene per disputarsi la vittoria nella turismo speciale, ma i due piloti sono stati fermati dalla bandiera nera, non avendo rispettato il «semaforo» all'uscita della pista di decelerazione. Soltanto dopo essere stati ammoniti dai commissari sportivi sono potuti tornare in pista.

2 ORE DI LE MANS - 23 marzo - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato di Francia.

1. Chateau (Porsche Carrera RSR) 290,15 kmh; 2. Borrás-Moisson (Porsche Carrera) 288,038; 3. Bourdillat-Pigeon (Porsche Carrera) 276,324; 4. Aubriet-Depnic (BMW 3.3 CSL) 270,159 (primo nella Turismo Speciale); 5. Touroul-Meo (Porsche Carrera 3) 269,268 (primo nella G.T. di Serie); 6. Cayeux (Porsche Carrera 2.7L) 267,479; 7. Geurie (Ford Capri RS) 266,631; 8. Fornage (Ford Capri RS) 263,434; 9. Guichard-Giran (Chrysler Hemicuda) 258,793; 10. Nageotte (Porsche Carrera) 258,547.

COPPA AUTRODOMO CASALE F.3 - Gara internazionale valevole come prima prova del campionato italiano - Casale Monferato, 31 marzo 1975.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Gaudenzio Mantova (March 753 Nova) 19'14"4 media 122,744 kmh; 2. Spreafico (GRD 372 Nova) 19'26"6; 3. Zampatti (March 743 Nova) 19'35"2; 4. Ghislotti (GRD 374 Nova) 20'0"2; 5. « Gimax » (March 743) 20'11"; 6. Rosei (March Lancia Repetto) 20'12"6; 7. Fadini (Mazzilli) 20'13"8; 8. Ragaiolo (Brabham BT 41) 20'15"6; 9. Scarpenti (Brabham BT 35) a 1 giro; 10. Riva (March 753) a 1 giro; 11. Holy (March 743) a 1 giro; 12. Cappellotto (March 713) a 1 giro; 13. Ghinzani (CRS) a 7 giri; 14. Sala (March 733) a 10 giri; 15. Verrelli (Brabham) a 11 giri. Giro più veloce: Mantova (March 753) 1'09" media 128,348 kmh.

2. batteria: 1. Luciano Pavesi (Brabham BT 41 Nova) 17'40"5 media 133,612 kmh; 2. Pesenti Rossi (March 743 Nova) 17'42"5; 3. Grassi (Brabham BT 41) 18'17"1; 4. Albertin (March 743) 18'18"1; 5. Daccò (Brabham BT 41) 18'30"3; 6. Bertaccini (March 743) 18'31"6; 7. Rampinini (March 753) 18'45"6; 8. Comazzi (GRD 372) a 1 giro; 9. Rosso (Lola) a 1 giro; 10. Bergami (Mazzilli) a 1 giro; 11. Giudici (GRD Lancia Repetto) a 1 giro; 12. Beccaro (Branca) a 1 giro; 13. « Victor » (Martini) a 1 giro; 14. Witz (Brabham BT 41) a 1 giro; 15. Avanzini (Brabham BT 41) a 2 giri; 16. Pozzoli (Tecno) a 2 giri; 17. Zorzi (GRD) a 8 giri. Giro più veloce: Pavesi (Brabham BT 41) 1'04"4 media 137,516.

Finale: 1. Luciano Pavesi (Brabham BT 41) 28'35"4 media 134,229 kmh; 2. Spreafico (GRD 372) 28'44"6; 3. Mantova (March 753) 28'47"5; 4. Rosei (March Lancia Repetto) 28'50"3; 5. Grassi (Brabham BT 41) 29'05"8; 6. Ragaiolo (Brabham BT 41) 29'29"1; 7. Daccò (Brabham BT 41) 29'32"8; 8. Bertaccini (March 743) a 1 giro; 9. Bergami (Mazzilli) a 1 giro; 10. Comazzi (GRD 372) a 1 giro; 11. Riva (March 743) a 1 giro; 12. Ghislotti (GRD) a 2 giri; 13. « Gimax » (March) a 2 giri; 14. Scarpenti (Brabham BT 35) a 2 giri; 15. Rosso (Lotus) a 4 giri; 16. Fadini (Mazzilli) a 10 giri. Giro più veloce: il 19. di Rosei (March Lancia Repetto) in 1'4"3 media 137,729.

F.FORD

1. batteria: 1. Guido Pardini (Pirola) 15'20"1 media 96,250 kmh; 2. « Lucas » (Lola) 15'21"4; 3. Magni (BWA) 15'21"5; 4. Chiriotti (Lotus) 15'38"6; 5. « Mac Tob » (Dulon) 15'54"8; 6. Avati (Dulon) 16'11"4; 7. Sellani (Delta) 16'15"1; 8. Panavranussis (Gozzoli) 16'21"; 9. Fassi (BWA) 16'27"7; 10. Lari (Quasar) 16'37"3; 11. Traini (Pirola) a 1 giro; 12. Apokitis (BWA) a 1 giro; 13. Maggiore (BWA) a 2 giri; 14. Belotti (Tecno) a 8 giri. Giro più veloce: Pardini (Pirola) 1'27"2 media 101,560.

2. batteria: 1. Stefano Nisibi (Delta) 15'02"2 media 98,170 kmh; 2. Verrelli (Pirola) 15'05"1; 3. Vairani (Matta) 15'09"9; 4. Palazzo (BWA) 15'12"1; 5. Mondini (Pirola) 15'26"3; 6. Fossati (BWA) 15'37"4; 7. Lodola (Delta) 15'40"; 8. Benusiglio R. (Tecno) 15'43"6; 9. Guazzo (Brabham) 15'52"3; 10. Vigezzi (Tecno) 15'51"1; 11. Fava (Dulon) 16'08"3; 12. Mezzini (Tecno) 16'25"1; 13. Manzi (Tecno) a 1 giro; 14. Revello P. (BWA) a 9 giri. Giro più veloce: Verrelli (Pirola) 1'27"1 media 101,676 kmh.

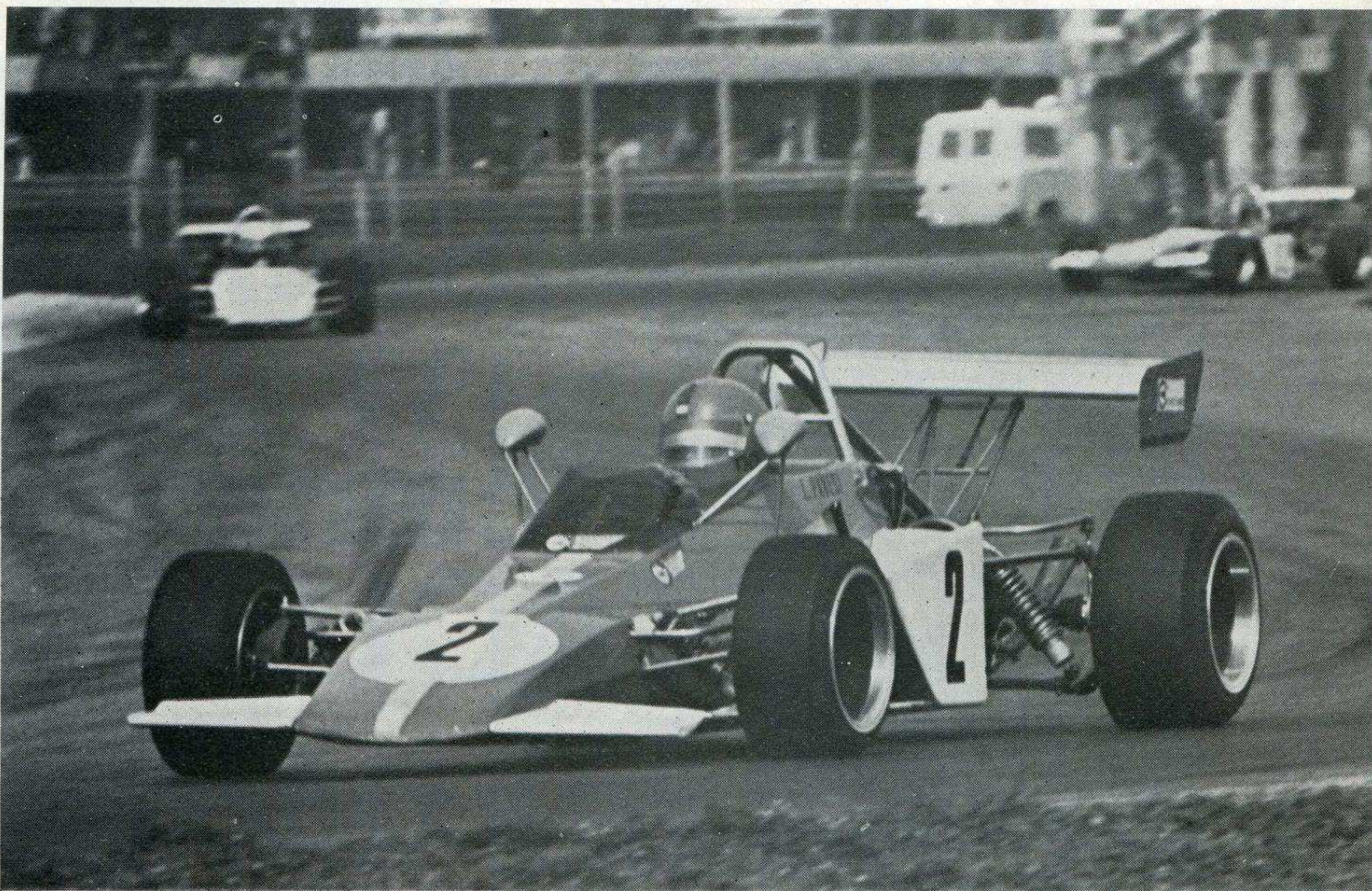
Finale: 1. Stefano Nisibi (Delta) 24'17"7 media 121,506 kmh; 2. Verrelli (Pirola) 24'19"7; 3. « Lucas » (Lola) 24'32"9; 4. Pardini (Pirola) 24'41"1; 5. Vairani (Matta) 24'01"3; 6. Fossati (BWA) 25'11"7; 7. Avati (Dulon) 25'12"; 8. Palazzo (BWA) 25'17"7; 9. Lodola (Delta) 25'19"; 10. « Mac Tob » (Dulon) 25'19"3; 11. Guazzo (Brabham) a 1 giro; 12. Benusiglio R. (Tecno) a 1 giro; 13. Lari (Quasar) a 1 giro; 14. Fassi (BWA) a 1 giro; 15. Magni (BWA) a 2 giri; 16. Papavranussis (Gozzoli) a 2 giri; 17. Mondini (Pirola) a 3 giri; 18. Sellani (Delta) a 5 giri; 19. Chiriotti (Lotus) a 16 giri; 20. Vigezzi (Tecno) a 19 giri. Giro più veloce: Nisibi (Delta) 1'11"3 media 124,208 kmh.

FORD MEXICO

1. batteria: 1. Mario Benusiglio 16'04" media 91,867 kmh; 2. Presenzini 16'04"6; 3. Tacus 16'26"; 4. Braga 16'33"; 5. Beluardo 16'35"6; 6. « Gimax » 16'40"2; 7. Locher 16'59"8; 8. Benusiglio R. a 1 giro. Giro più veloce: Tacus 1'33"5 media 94,717 kmh.

2. batteria: 1. Franco Negro 15'59"6; 2. Coscera 15'59"7; 3. Drovandi 16'03"6; 4. Pini 16'23"2; 5. Aldrovandi 16'32"6; 6. Alvisi 17'08"7; 7. Notaro a 1 giro. Giro più veloce: Negro 1'33"1 media 95,124 kmh.

Finale: 1. Luciano Tacus 28'09"5 media 104,836 kmh; 2. Negro 28'10"2; 3. Presenzini 28'13"2; 4. Drovandi 28'13"5; 5. Benusiglio 28'29"2; 6. Braga 28'29"3; 7. Pini 28'32"4; 8. « Gimax » 28'38"5; 9. Aldrovandi 28'42"6; 10. Beluardo 28'50"; 11. Notaro 29'11"3; 12. Benusiglio R. a 1 giro; 13. Alvisi a 1 giro; 14. Locher a 5 giri; 15. Coscera a 12 giri. Giro più veloce: Tacus 1'23"2 media 106,442 kmh.



Al volante dell'unica Brabham BT 41 veramente efficiente mossa dal solito Novamotor, Luciani Pavesi l'ha spuntata ancora una volta sui due litiganti Pesenti e Mantova che hanno finito coll'urtarsi e mettersi fuori gara

Gran PAVESI in F. 3

CASALE - Inizio folgorante del campionato di F-3 a Casale sin dalle prove (su pista asciutta) dominato dalla lotta, piena di suspense per il miglior tempo sul giro. Protagonisti oltre ai piloti (soliti noti) naturalmente i motori visto che i telai sono per lo più quelli già visti, se si escludono la nuova « Nautical » March 753 del sempre deciso Mantova e quella dell'esordiente Rampinini, oltre all'efficace CRS di Ghinzani e qualche estemporanea alchimia di carrozzeria, vedi le Brabham-Mazzilli di Bergami e Fadini e la Tecno « Ferrari B 3 » di Pozzoli.

Per quanto riguarda i piloti dopo il decollo in F-2 di alcuni dei protagonisti del '74 il livello non è affatto scaduto, anzi il miraggio della categoria superiore ha eccitato le ire guidatorie di tutti i vecchi e nuovi leoni. E lo dimostrano le prestazioni di Pavesi, bravissimo e sicuro che ha conquistato la sua seconda vittoria in F-3 sempre a Casale, circuito sul quale è di casa e che gli porta fortuna, di Spreafico sempre costante nel rendimento e oggi assai combattivo, di Ghinzani promettente e sfortunato con la sua esordiente CRS, di Pesenti-Rossi che già nella F. 2 combatte ancora volentieri in F-3, questa volta purtroppo fermato da una collisione da « moviola » con Mantova, quest'ultimo finalmente con un mezzo competitivo, e di Zorzi che nonostante la sfortuna dovrebbe aver convinto lo sponsor « brevetti Gabbiani » dei



Sopra Luciano Pavesi abbraccia Spreafico, secondo classificato: sotto fino Brambilla assiste Zampatti



suoi meriti.

Il binomio Rosei-Lancia Repetto con la March Renieri merita un discorso a parte per la magnifica prestazione che ha dimostrato la maturità del pilota milanese e il potenziale del motore che ne fanno un serio outsider nella lotta per il titolo.

Degli esordienti assai buono il comportamento di Ragaiolo con la BT 41 Brabham Toyota ex Manzoni che avrebbe potuto fare meglio senza un testa-coda in parabolica; ottimo anche Grassi che ha sostituito la sua BT 35 con la BT 41 Twin Cam di Pesenti Rossi con la quale ha conquistato un promettente quinto posto. Bravo anche Daccò con la BT 41 ex Francisci e discreto Riva che proviene dalla F-Italia ed ha acquistato la « fatidica » March di Colombo con la quale si è esibito in molte divagazioni. In luce anche Bertaccini con la March di Cerulli che in gara ha rischiato di essere fermato per la perdita del flap dell'alettone providenzialmente staccatosi da solo e Ghislotti che proviene dal Turismo con la GRD ex Pesenti.

Giorgio Rossotto

La **JAN SPEED** invita i propri clienti alla presentazione della nuova **DULON MP 17** che avverrà a Casale il 12 aprile 1975. Possibilità di prova

CASALE - Exploit nella prima batteria F. Ford del giovanissimo lucchese Perdini che su Pirola va velocissimo sul bagnato e si permette di superare anche «Lucas». Truci e Maggiori intanto si agganciano e sono fuori subito in una azione confusa al tornantino. Nella seconda batteria l'allievo di Morrogh, Nisini su Delta Spizzichini regola Verrelli su Dulon Pirola che è protagonista di un bellissimo recupero dopo un testacoda e conquista il secondo posto per un'incertezza di Vairani. Il ritmo è assai più veloce della prima batteria.

Finale incandescente: alla parabolica nella mischia escono in tre, «Lucas» alla corda agganciato da Vairani e Avati. Lucas punto nell'orgoglio si esibisce in un meraviglioso inseguimento aiutato dalla sua perfetta Lola 3à0 della Tanarauto risale dal 17° al terzo posto, mentre si registrano alcune uscite di strada assai brutte, tra cui quella di Chiriotti e Vigezzi senza danni per fortuna. Al comando intanto è andato Nisini che vince alla grande dopo che per un po' lo aveva infastidito Verrelli rallentato successivamente dal tanto olio in pista che se-

L'olio fa caos in F. FORD sportellate in MEXICO

mina una discreta confusione. All'ultimo, Pardini puntato da «Lucas» in parabolica si scompone e cede il terzo posto mentre Vairani è quinto dopo un rabbioso inseguimento.

Duello affascinante nella finale tra Franco Negro sulla Mexico preparata dalla Gea e Tacus su Mexico della Tanarauto di Alessandria. Dopo quindici giri percorsi incollati l'uno all'altro con Negro leggermente più veloce sul dritto e Tacus leggermente più veloce in curva, finalmente al tornantino in staccata Tacus guadagna i centimetri necessari a superare il coriaceo astigiano e a vincere. Qualche botta senza troppi

danni si era verificata in partenza e lo stesso Tacus si era fatto una fiancata con Presenzini. Bellissimo anche il duello che si svolge alle spalle dei due battistrada tra Presenzini e Drovandi con sorpassi ripetuti tra i due mentre Benusiglio vincitore della seconda batteria cede lentamente posizioni e si deve accontentare solo del quinto posto.

g. r.

Due piloti vogliono riaprire Mont Tremblaut

TORONTO - Con l'avvicinarsi della primavera ritorna anche quest'anno d'attualità l'apertura della ormai defunta pista di Mont Tremblant S.te Jovite e questa volta per opera di due piloti che fino all'anno scorso svolgevano qui la loro opera di scuola pilotaggio: Jacques Couture e Dave McConnell. «Le possibilità di riaprire la pista al pubblico sono molto buone — ha detto Couture — nonostante ci sia molto lavoro da fare. Legalmente però abbiamo la cooperazione della proprietà, la signorina Jaqueline Paradis».

Se le trattative andranno in porto entro la fine di marzo, oltre che a continuare con la scuola di pilotaggio si tenterà di avere anche su questo tracciato una gara di F. Atlantic nella serie del campionato canadese.

Capriole e LEPORATTI nella «prima» a EMPOLI

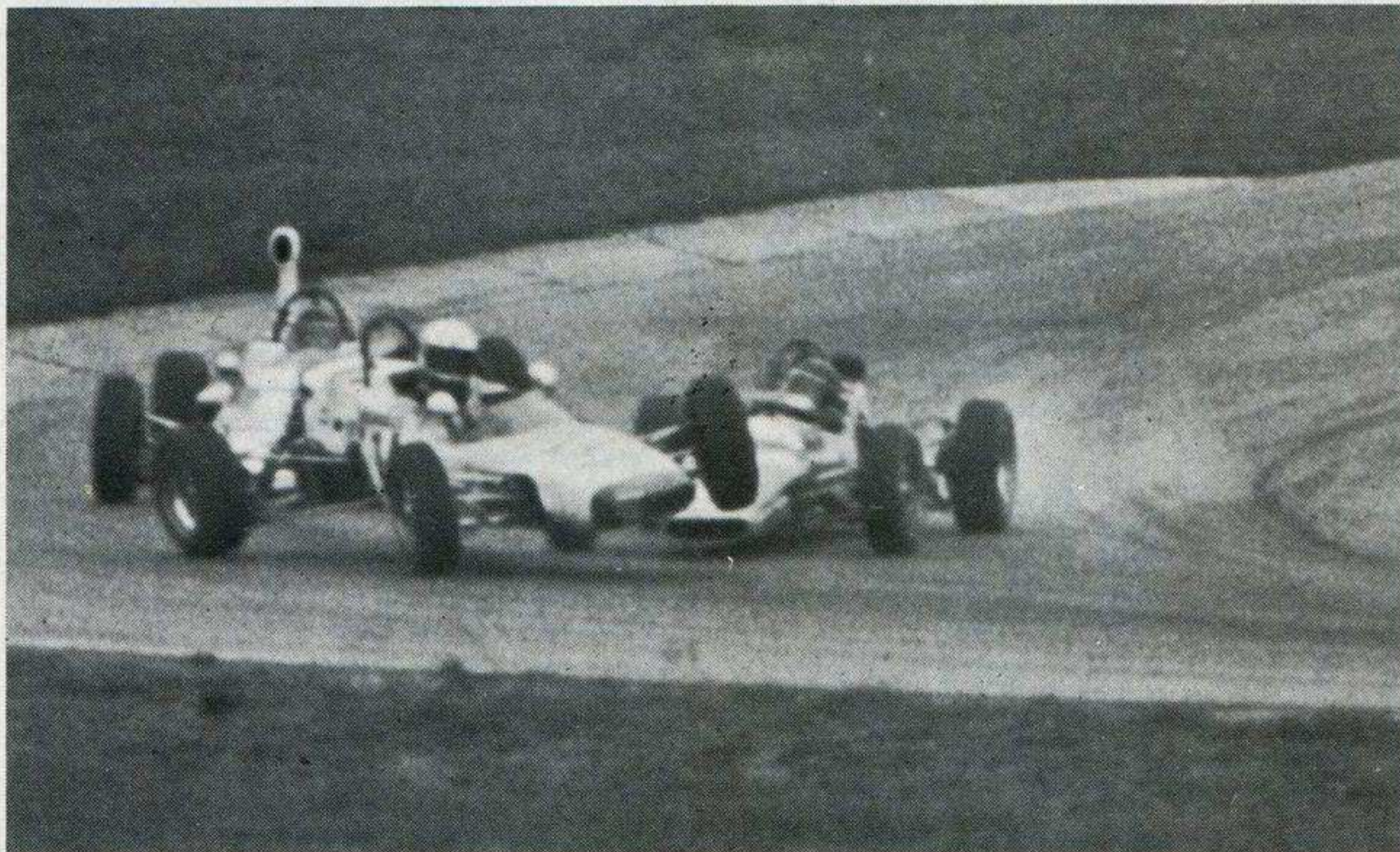
La FIAT 1500 si conferma Stock ideale

EMPOLI - Alla pista «Arno» di Empoli è iniziata la seconda stagione degli Stock Car all'italiana che si articolerà su ben altre 19 gare sull'ex-impianto kartistico toscano. Come è noto la specialità è stata importata dall'Inghilterra dalla FISCAR e sue caratteristiche sono la spettacolarità ed il brivido, il tutto — vedere per credere — in completa sicurezza. Per correre ci vuole una vettura vecchia di almeno 10 anni, il che rende lo Stock-Car la formula a quattro ruote più economica, spogliata di ogni accessorio: resta il motore, la carrozzeria, col roll bar, un sedile e via a rincorrersi sulla corta pista di kart.

Alla prima prova stagionale — quest'anno il trofeo Stock Car è sponsorizzato dalla ANSA Marmite e dalla Del Monte alimentari — hanno preso parte 25 piloti, in quanto molte macchine non sono state ultimate in tempo; per la prossima gara ad Empoli, il 13 aprile, saranno più di quaranta i piloti, mentre scenderanno in pista anche le Super Stock Car. Favorito d'obbligo era Salvatore Dimitrio, vincitore del trofeo '74, ma nel corso della prima batteria è stato tradito da un semiasse della sua Fiat 1500 uscendo subito di gara. Fra i piloti distinti l'anno scorso hanno gareggiato



Sfortunato il debutto della CSR di Ghinzani: qui sopra il pilota se ne torna ai box dopo che la macchina ha perso il musetto. A destra è la volta di Palazzo a offrire un po' di brivido agli spettatori con questo piccolo volo. Sotto dove va Mario Benusiglio? La direzione giusta è quella di Tacus (n. 2) che vincerà agevolmente la prima gara per Ford Mexico.



(Foto ATTUALFOTO)



...ma PESENTI ha fatto perdere MANTOVA

CASALE - Dopo alcuni dubbi sulla scelta dei pneumatici per la pista bagnata, subito al comando Mantova, seguito da Ghinzani che deve però abbandonare presto con la sua esordiente CRS avviluppata nelle reti, dopo un testacoda provocato dalla salita su un cordolo. Molto più semplice e lineare la seconda batteria, che si corre sull'asciutto: scatta Pavesi seguito da Pesenti e Zorzi e poi da un plotoncino che comprende Bertaccini, Grassi, Albertini e Daccò. Bloccata l'azione di Pesenti, che perde tempo ai

boxe per una ruota sgonfia, nessun problema per Pavesi che conclude vittorioso.

Elettrizzante la *finale*: al comando subito Mantova, seguito da Pavesi, Pesenti, Spreafico e Grassi. Rosei rallentato si comincia intanto ad esibire in una rimonta molto bella. L'episodio culminante si è verificato alla parabolica: Pesenti tocca duro Mantova e si solleva perdendo il musetto. Per lui la gara è terminata, mentre Mantova pur uscendo danneggiato, riuscirà a cedere solo a Spreafico, mentre Pavesi indisturbato se ne va verso il traguardo.

ad Empoli Innocenti e Terreni: da notare che i migliori dell'anno scorso hanno il tetto della vettura rosso.

La giornata di gara è iniziata con la prima batteria sulla distanza di 30 giri. Fermo Dimitrio, la lotta fra Innocenti e Diazi si risolve a favore del primo. Nella seconda batteria, fermato Funi in partenza, il successo è un discorso fra Buccelli e Degli Innocenti: al termine dei trenta giri prevale il secondo.

Nella batteria di recupero, su 20 giri, affermazione di Parri su Poli e Lotti. Quindi la finale su 40 giri.

Se le sbandate, le sportellate, gli equilibri smi avevano già scaldato il folto pubblico, il piatto forte è stato servito — come vuole lo Stock Car — da Latini che si è esibito in un «salto mortale» poco dopo metà gara: dopo il ribaltamento era perfettamente illeso, ma fuori causa. Nella finale, accanita è stata la lotta per la vittoria tanto che i primi tre hanno terminato tutti a pieni giri: alla fine ha prevalso Leporatti davanti a Diazi e Terreni, tutti su Fiat 1500, la vettura dimostratasi per ora più adatta a questo tipo di gare. Quarto è terminato Lotti (BMW 1500) ad un giro, seguito alle spalle da Degli Innocenti (Giulia 1600) e A. Parri (Giulietta Sprint). Seguono nell'ordine Buccelli a due giri, Parri L. a due giri (entrambi su Fiat 1500); Lari su Alfa GT, Poli e Latini su Fiat 1500. Innocenti su Alfa GT, si ritira per guasto meccanico.

Nessun incidente ha ritardato la gara, mentre la FISCAR ha avuto la omologazione della pista per tutto l'anno a conferma della sicurezza della nuova specialità, che già vede la presenza di scuderie, come la «Solgomma» e «Le Ombre» che disputeranno tutto il campionato che, quest'anno, prevede anche quattro prove in notturna.

m. g.

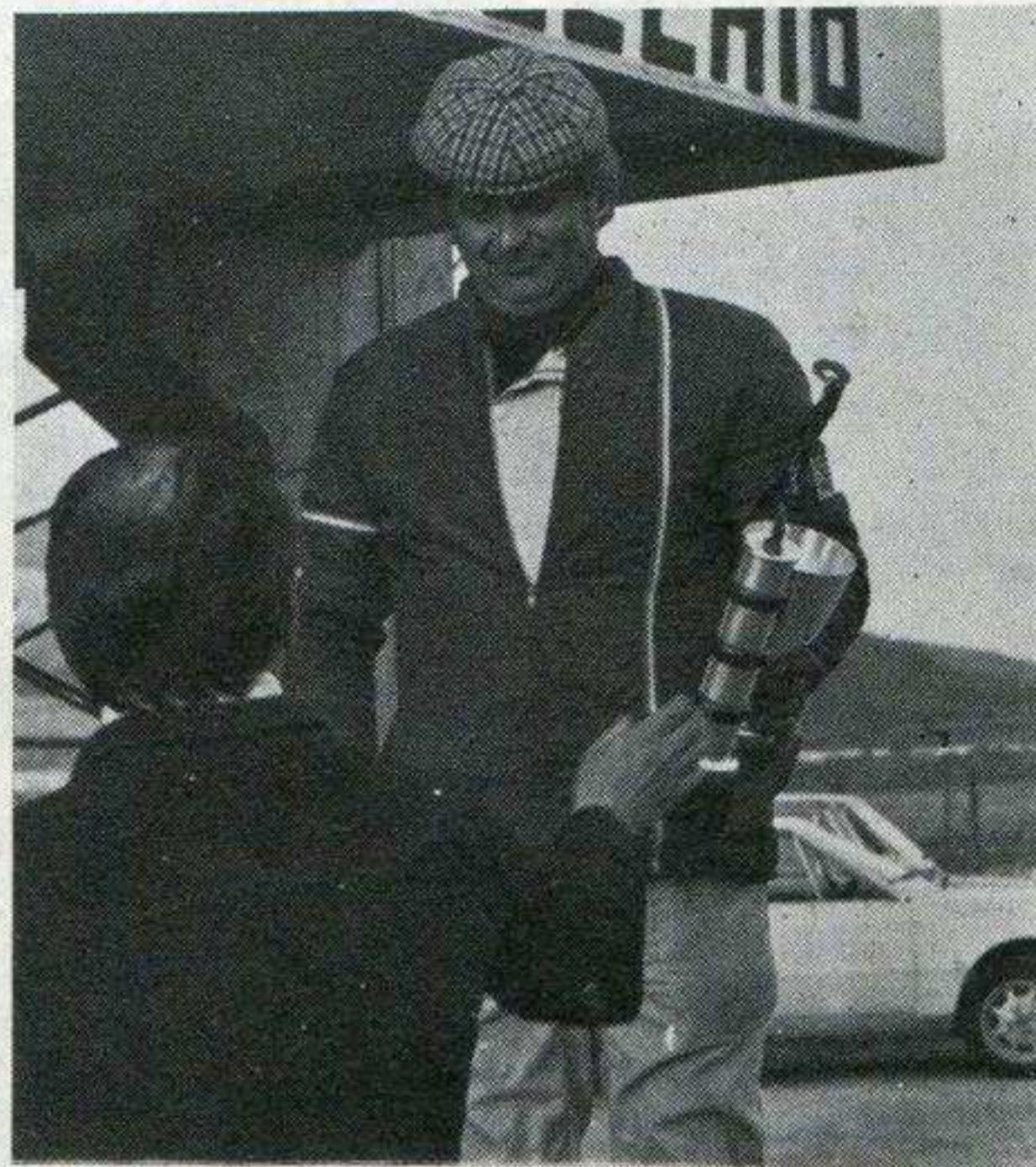


Mauro Nesti, vincitore assoluto, riceve il Trofeo Cinquetti a Varano

Spettacolare incidente: una Osella si disintegra contro il muretto-box



Il toscano Paganucci se l'è cavata bene, dopo l'urto della sua Osella contro il muretto box, che ne reca gli evidenti segni. Ha ricevuto alla fine anche una coppa (f. a destra)



NESTI senza strafare

SPECIALE AUTOSPRINT

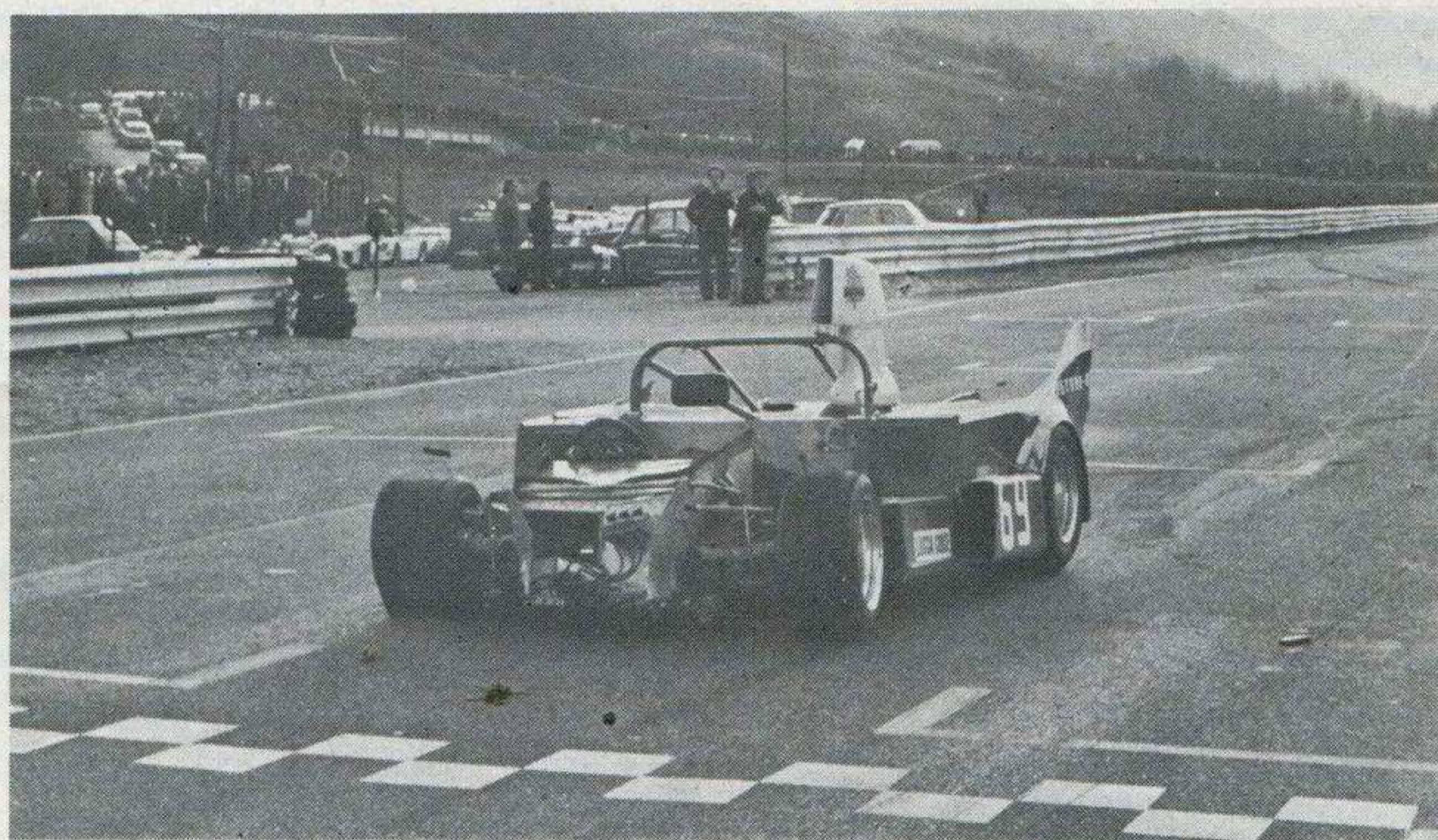
VARANO - Doveva essere una gara di apertura in grande stile, ma le assenze di « Pam », Marzi e « Gianfranco » che avevano iscritte tre nuove Osella PA3, hanno tolto a questa manifestazione varanese alcuni dei suoi motivi principali. La vittoria assoluta è andata al toscano Mauro Nesti che, alla sua prima apparizione sul tracciato parmense, non ha dovuto faticare molto per aggiudicarsi il trofeo « Ceramiche Guidetti ».

Da Nesti ci si attendeva una prestazione d'alto livello, una corsa contro il record di « Gianfranco », ma il portacolori della « Cebora » non ha voluto spingere fino in fondo, rimanendo in tal modo molto lontano dal limite stabilito lo scorso anno dal pilota marchigiano che aveva ottenuto un magnifico 49"5. Nesti nelle prove, svoltesi in mattinata, aveva staccato un buon 50"2, ma nel pomeriggio, vuoi per l'assenza di avversari in grado di contrastarlo degnamente, vuoi per la presenza di molto olio in pista, non è riuscito, o non ha voluto scendere sotto i 50"8 che rappresenta un tempo di ordinaria amministrazione.

Comunque la gara, che era valida per il campionato italiano sport, si è svolta alla presenza del solito numeroso pubblico, nonostante la giornata piovosa della vigilia.

Ci sono stati, è vero, vittime illustri: il campione italiano di categoria il reggiano « Bramen », per esempio ha dovuto abbandonare la corsa delle 1300 al 18.º giro, Filannino si è dovuto ritirare per la rottura del motore e con loro anche l'esordiente Pezzali ha dovuto abbandonare la gara, ma non tutte le corse si sono risolte in noiosi monologhi da parte dei vincitori.

La classe 1000 ha dato per prima spettacolo, e suspense. Le Ferraris di Serattini e Guidetti, infatti, dopo essere partite in testa dovevano abbandonare il campo al-



le Dallara che hanno fatto il pieno con il primo e secondo posto ottenuti da « Ragastas » e da Siliprandi. Nella classe 1300 Claudio Francisci dopo una cattiva partenza, e dopo aver controllato in scioltezza Piazzini, se ne è andato a superare di forza « Bramen » ed a tagliare il traguardo in solitudine facendo segnare, fra l'altro, un giro veloce di tutto rispetto: 51"9 a soli tre decimi del record di Merzario.

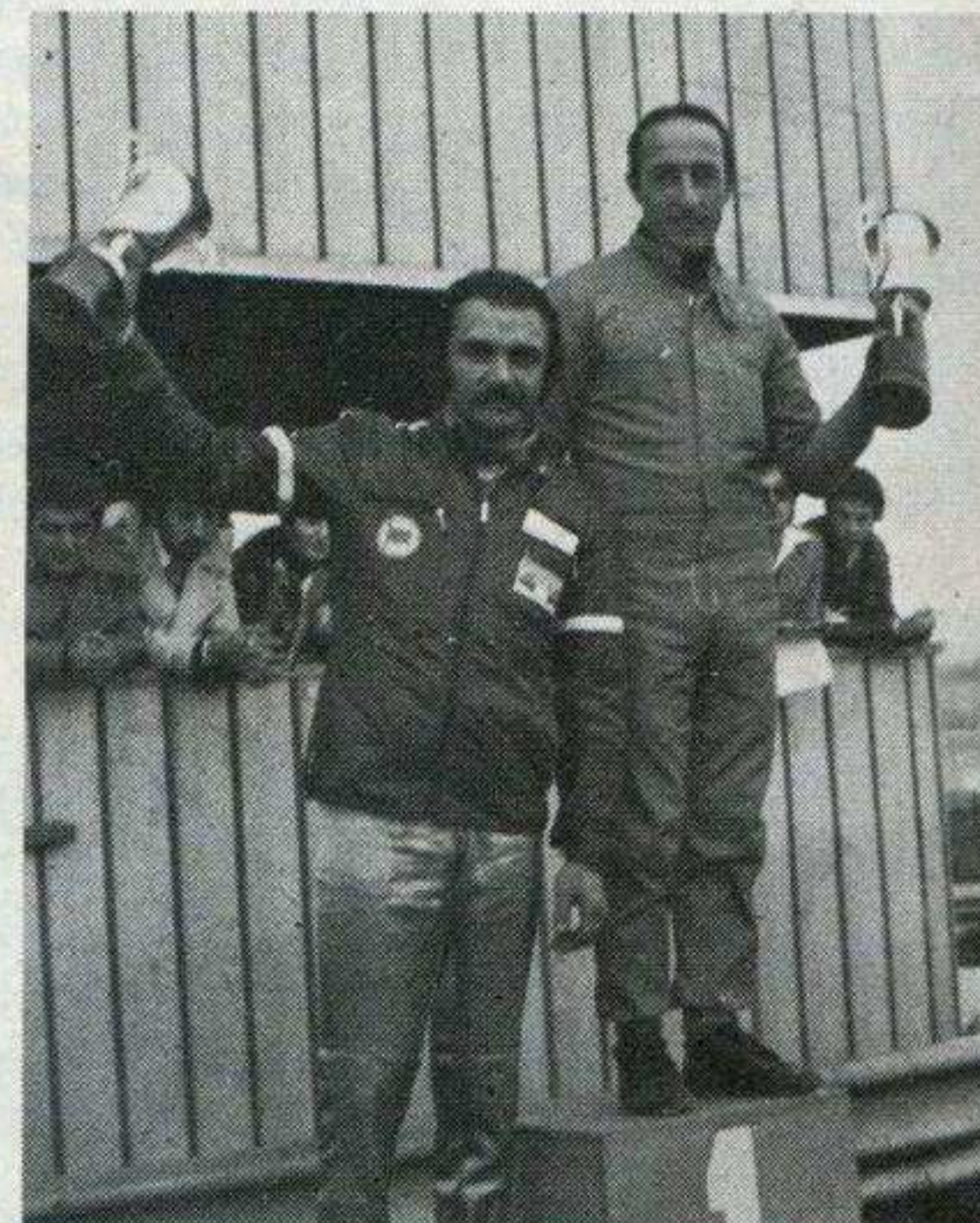
Nella classe 1600 Zampolli con la sua GRD ha infilato Filannino in partenza ed ha mantenuto questa posizione fino al termine, mentre il torinese ha dovuto abbandonare la seconda piazza e la corsa a causa della rottura del motore. Zampolli, tanto per dare un'idea di come sia an-

data in effetti la corsa, ha doppiato tutti ad eccezione di « Manolo » che al termine dei 30 minuti di gara e solo sulla linea d'arrivo è riuscito a mantenere i giri pieni.

Nella classe 2000 Nesti non ha avuto problemi. La sua classe e la sua vettura erano davvero di un altro mondo. Dopo due soli giri di corsa il toscano aveva qualcosa come 200 metri di vantaggio nei confronti di Anastasio che ha avuto il merito di mantenere la seconda posizione.

Da segnalare uno spettacolare incidente accaduto a Paganucci, alla sua prima gara su una 2000, finito in testa-coda contro il muretto dei box. La sua Osella si è disintegrata, ma il pilota toscano non ha subi-

MAGIONE - Brillante inizio della stagione agonistica a Magione dove la scuderia Carpine-Ruffo ha avuto la conferma che la « Pasqua del Pilota » ha ormai l'etichetta della manifestazione classica. Alcune precedenti gare di questa stagione avevano fatto suonare il campanello di allarme a causa della rarefazione dei piloti ma questa gara magionese ha confermato che anche nel '75 probabilmente non si parlerà di crisi.

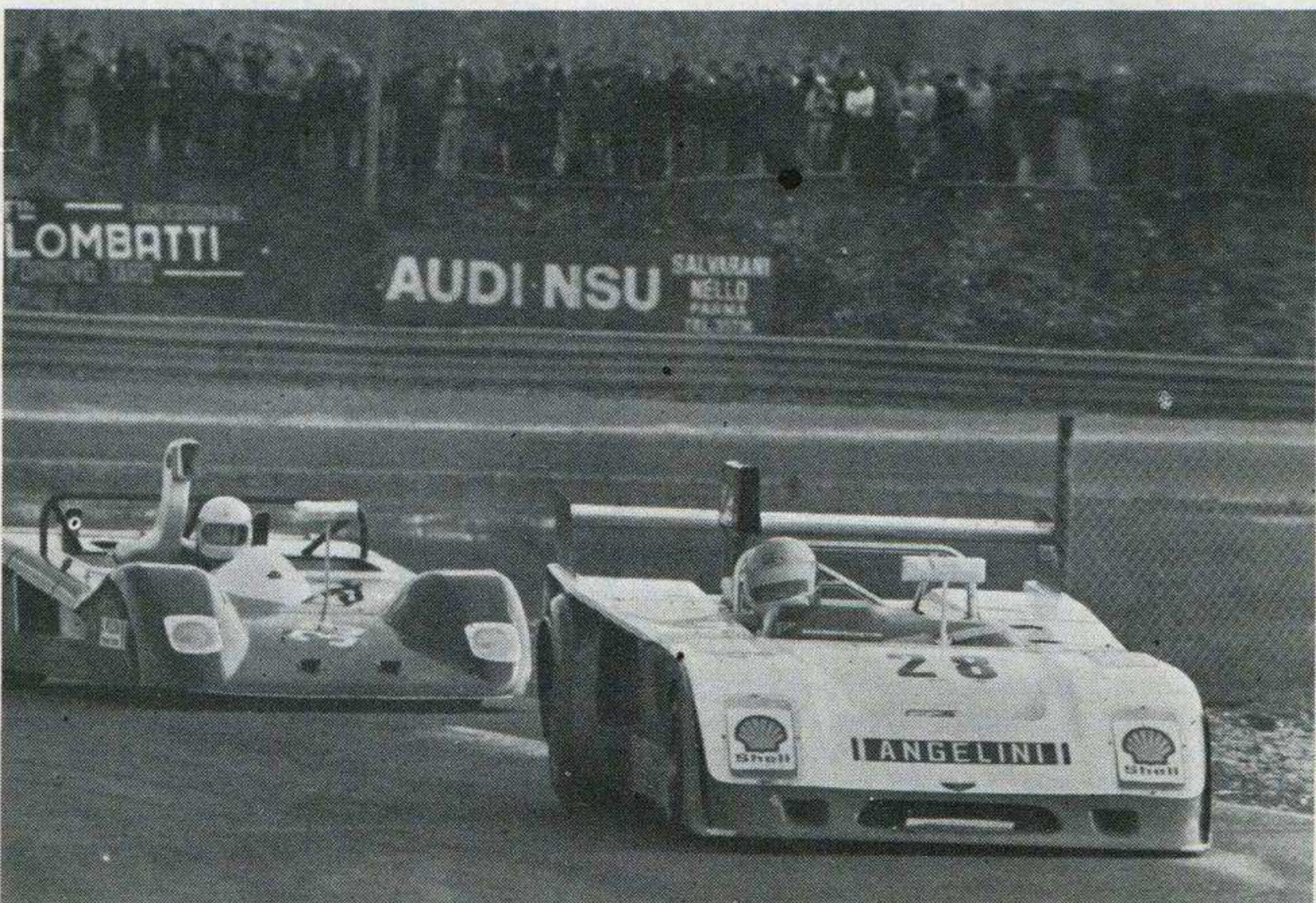


Sul podio delle GT, Dino Govoni. Con lui il 2º, De Lucia. A destra, la pioggia non ha favorito il debutto delle F. Italia a Magione. Qui Beppe Bossoni svicola fra i piloti che sono in testa-coda

to nemmeno un graffio. Sembra che a causare questo incidente sia stato una menomazione di una sospensione subita dalla vettura di Paganucci in precedenza in un contatto con un avversario.

Nella classe 3000 il solo Tondelli ha passeggiato, tranquillo e pacifico (ha preso cinque giri da Nesti anche se si è fermato ai box) sicuro di una vittoria di classe.

Gian Luca Bacchi Modena



Francisci, con la Chevron-Armaroli in attesa di debuttare con i propulsori Angelini, ha dovuto fare un po' a gomitate per risalire dopo una cattiva partenza nella 1300. Eccolo precedere il debuttante (in gruppo 5) Pezzali

TROFEO CERAMICHE ARTISTICHE GUIDETTI - Coppa Angelo Cinguetti - Campionato Italiano Sport. Gr. 5. Varano Malegari (Parma) - 31 marzo 1975.

LE CLASSIFICHE

Classe 1000 - 1. « Ragastas » (Dallara) 30'56" 9 media di kmh. 111,670; 2. Siliprandi (Dallara) 31'26"5; 3. Pain (Abarth) 31'34"5; 4. Bianucci (Fiat Abarth) a 1 giro; 5. Gonfiotti (AMS) a 1 giro; 6. Rampino (Ferraris) a 1 giro; 7. Stefanelli (AMS) a 2 giri; 8. Hanny (Abarth) a 2 giri; 9. Campedelli (AMS) a 2 giri; Giro più veloce: Guiletti e Siliprandi in 56"6 media di kmh. 114,487.

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (Chevron) 30'38"7 media di kmh. 119,824; 2. Piazzini (Dallara) 31'08"8; 3. Ceraolo (Chevron) a 1 giro; 4. Gallo (Lola) a 1 giro; 5. « Lucien » (AMS) a 2 giri; 6. « Mici » (Osella) a 3 giri; 7. Comegna (Osella) a 6 giri; 8. « Bramen » (Chevron) a 16 giri; Giro più veloce: Francisci in 51"9 media di kmh. 124,855.

Classe 1600: 1. Ledy Zampolli (GRD 74) 30'25"2 media di kmh. 120,710; 2. « Manolo » (Dallara) 30'25"8; 3. Pellegrini (Chevron) a 3 giri; 4. Giovannelli (Lola 290) a 3 giri; 5. De Angeli (AMS) a 13 giri; Giro più veloce: Zampolli e Filannino 52"2 media di kmh. 124,138.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Cebora BMW) 30'03"5 media di kmh. 122,162; 2. Anastasio (Chevron) 30'30"8; 3. « Alval » (Osella) a 1 giro; 4. Soria (Abarth) a 1 giro; 5. Tesini (Osella) a 3 giri; 6. Paganucci (Osella) a 11 giri; Giro più veloce: Nesti in 50"8 media di kmh. 127,559.

Classe 3000: 1. Eris Tondelli (Chevron B 27) 30'20"1 media di kmh. 103,247; Giro più veloce: Tondelli in 54"9 media di kmh. 118,033.

GRUPPO 1

Bruno trova il buco

MAGIONE - Aprono il programma di questa Pasqua dedicata al motore le classi 850 e 1150 del Gr. 1. Tra le «grosse» sono soltanto tre le 128 ed il reggiano Bottazzi non fatica a guadagnare subito una manciata di metri che gli permettono di viaggiare tranquillo. Al settimo giro però Bottazzi è costretto a fermarsi con guai al motore lasciando a Picco e Tuzii il campo libero. Sarà quest'ultimo a superare il rivale ed a vincere di poco. Simpatica la lotta nella classe inferiore, dove Bonechi, Ghini, «Clubar» e Mani hanno

viaggiato di conserva per molti giri: nel finale era quindi Ghini ad osare di più alla Dureher ed a vincere in volata. Numerose come al solito le A 112 Abarth nella classe 1000 ma gara tutto sommato monotona con macchine subito incolonnate e senza scambio di posizioni. Cappellini comunque vinceva indisturbato.

Sicuramente più brillante la gara della 1300 dove le Simca di Raditti e Bruno davano subito spettacolo in lotta tra loro. A metà gara il savonese Bruno trovava il buco giusto al tornante e riusciva a condurre fino al termine. L'ultima gara è per le classi 1600, 2000 e 3000: subito prendono il comando le tre Opel Commodore di Ferlito, Zanucoli e «Nainfe» che procederanno sempre nell'ordine fino al termine.

GRUPPO 3

Sotto tono la Bagheera

Con una Porsche Carrera aggiornata secondo l'incredibile fiche presentata dalla casa di Stoccarda, il mestrino Vannini non doveva certo faticare ad andarsene indisturbato mentre più vivace tra la lotta nella 1600 e 2000: Bergamaschi faceva sua la classe inferiore regolando un Valdina un po' giù di tono mentre Ferrante che pareva sicuro nella «2 litri» si girava alla Dreher a vantaggio di Alibardi. Interessante infine la gara della 1300 dove la Lancia HF di Salamina faticava non poco a contenere l'analoga vettura di Bruschet-

GRUPPO 2

Le nuove scarpe di Riccitelli

Al «rientro» pomeridiano non molte emozioni nella classe 500, dove Baldanzi (Giacomelli) assumeva il comando delle operazioni in fondo al rettilineo lugo e teneva sempre a debita distanza Simonini (Moriconi). Più pepata la kermesse delle 600 e 700 per merito soprattutto di «Roby» (Gattafoni), Gattafoni (Gattafoni) e Scarinzi (Giacomelli). A lungo procedevano nell'ordine poi Gattafoni riusciva a superare il suo cliente (comunque primo della 600) alla Dreher e la stessa manovra riusciva poco dopo anche a Scarinzi al «Traliccio». Il toscano però sarà in seguito costretto a fermarsi con una gomma bucata e la gara non aveva più storia.

Passaggiata invece di Pera (Abarth 1000 Baistrocchi) nella gara successiva che era movimentata dal duello tra le Abarth 850 di Pacetta (Terminiello) e Biliardi (Biliardi) che però nel finale si ritiravano entrambe favorendo la vittoria di Friso (Fren). Nell'ultima gara, uscito di scena Galmozzi (Fiat 128/1300 Galmozzi) per noie al cambio prendeva il comando la guizzante Simca Rally di Riccitelli (Riccitelli) che, calzata con le gomme Kleber da poco messe in commercio, non faticava a tenere sempre a debita distanza le due Escort-Carlini di Tarpani e Marioli, primo e secondo della 1600. Nella 1150 infine non aveva problemi nemmeno Bommartini (Fiat 128 autopreparata).

GRUPPO 4

Govoni di gran Carrera

Il programma della giornata era chiuso da una gara del Gr. 4 che vedeva riunite tutte le classi ad eccezione della 1000 che aveva corso assieme alle Gr. 2 ed aveva visto la supremazia dell'Abarth OTS (Baistrocchi) di Campani, davanti alla Fiat 903 spider del pilota-preparatore Pischedda. Tra le «grosse» Govoni (Porsche Carrera-Sportwagen), mai stanco di gareggiare e di vincere, segnava la media più alta della giornata mentre nella 1600 er maiuscola la corsa di «Carter» (Alpine-Terrosi) che non sfigurava di fronte alla Carrera mentre Rampa (Alpine-Terrosi) faceva sua la 2000 nonostante guai al cambio ed il salernitano Alfano (Lancia Z-Calabrese) riusciva a spuntarla nella 1300

FORMULA ITALIA

Coloni, cinque mesi dopo

Piove, purtroppo, quando si schierano le macchine della prima delle tre batterie (44 sono i verificati) che vede subito al comando Sottanelli che si trascina Pizzi, «Hego», Ponzone e Pratese. Dopo tre giri l'asfalto viscido della curva Dreher tradisce Pizzi ed «Hego» che, girati, sono costretti a rimontare. Il problema veniva risolto subito da «Hego» che non tardava ad infilare un deconcentrato Pratese che, a causa della corona di campione del mondo di Karting, aveva su di sé gli occhi di tutti.

Nella seconda batteria prendeva subito la testa l'idolo locale Coloni che però già al secondo giro si intraversava al tornante e nello stesso punto Campominosi (urtato dal rientrante Coloni, sostiene il diretto interessato) perdeva una ruota ed abbandonava. Sembrava dunque tranquillo Giacomelli ma il pilota di Brescia con l'avantreno non del tutto in ordine doveva ben presto cedere di fronte ad uno scatenato Coloni che era autore di una rapida rimonta mentre tranquilli nelle posizioni di rincalzo viaggiavano Prossliner e Bocalero.

Al palo della terza batteria c'è la sorpresa Squarise che dopo il titolo della 500 Gr. 2, è al debutto in F. Italia. Non avrà problemi e condurrà a suo piacimento dall'inizio alla fine mentre alle sue spalle Pedersoli, più volte girato, faceva di tutto per perdere la seconda posizione per poi riguadagnarla con le unghie.

Finale poco emozionante per quanto riguarda la lotta per il primo posto che era subito appannaggio di Coloni che, dopo aver vinto l'ultima gara del '74, si è ripetuto brillantemente (grazie anche ad un lungo allenamento nei giorni precedenti) nella prima gara di quest'anno.

Daniele Buzzonetti

La Pasqua di COLONI



PASQUA DEL PILOTA - Gare nazionali organizzate dalla scuderia Carpine - Magione 31 marzo 1975

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Giovanni Ghini 19'18"7 media 76,873; 2. Boneghi 19'19"7; 3. Mani 19'25"7; 4. «Clubar» 19'25"7; 5. Dini a 1 giro (tutti su Fiat 850). Giro più veloce: Ghini e Bonechi 1'16"3 media 77,850.
Classe 1000: 1. Sanzio Cappellini 18'34"4 media 79,942; 2. Coppi 18'36"1; 3. Bagliardi 18'36"6; 4. Danesi 18'41"0; 5. Brenti 18'42"2; 6. Poponi 18'59"4; 7. Riganti.
Giro più veloce: Cappellini e Coppi: 1'13"3, media 81,036.
Classe 1150: 1. Enrico Tuzii 18'46"6 media non comunicata; 2. Picco 18'47"9; (tutti su Fiat 128). Giro più veloce: Bottazzi 1'13"5, media 80,816.
Classe 1300: 1. Elio Bruno 17'55"3, media 82,870; 2. Raditti 17'55"9; 3. Torelli 18'01"8; 4. Ragozzino 18'05"4; 5. Chianucci 18'06"0; 6. De Santis 18'14"0; 7. Pierantoni 18'18"1; 8. «Scorpione» 18'26"9; 9. Bararelli 18'29"5; 10. Di Pasquale 18'35"0; 11. Fani 18'42"0; 12. Conti 18'43"1; 13. Cimmino 18'50"5; 14. «Wintrop» 18'53"0; 15. Busscarini a 1 giro; 16. Cochetti a 4 giri (tutti su simca Rally). Giro più veloce: 1'10"5, media 84,135.
Classe 1600: 1. Nino Campani 17'59"4, media 82,937; 2. Menichetti 18'28"3; 3. Brocchi 18'31"5; 4. Bruscolotti a 1 giro (tutti su Alfa Romeo). Giro più veloce: 1'11"2, media 83,426.
Classe 2000: 1. Massimo Aglietti 18'03"3, media 82,246; 2. Boari 18'05"5; 3. Carrotta 18'25"2 (tutti su Alfa Romeo). Giro più veloce: Boari: 1'10"9, media 83,779.
Classe 3000: 1. Salvatore Ferlito 17'30"8, media 84,791; 2. Zanucoli 17'33"7; 3. «Nainfe» 17'57"6 (tutti su Opel Commodore). Giro più veloce: Zanucoli e Ferlito: 1'09"1, media 85,962.
GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia HF) 17'01"1, media 81,441; 2. Bruschetti (Lancia HF) 17'01"9; 3. Pesce (Bagheera) 17'06"4; 4. Coscioni (Lancia Montecarlo) 17'11"5; 5. Casula (Lancia Montecarlo) a 1 giro. Giro più veloce: Bruschetti 1'11"5, media 83,076.
Classe 1600: 1. G. Paolo Bergamaschi 16'58"1, media 87,513; 2. Valdina 17'09"1; 3. Richi a 1 giro; 4. Dal Prà a 1 giro (tutti

su Alpine). Giro più veloce: Valdina: 1'06"1, media 89,863.
Classe 2000: 1. Mario Alibrandi (Alpine) 17'16"1, media 85,993; 2. Ferrante (Alpine) 17'20"8; 3. Carisdeo (124 Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: Ferrante 1'06"9, media 88,789.
Classe oltre 2000: 1. Gilberto Vannini (Porsche Carrera) 16'30"7, media 89,934; 2. Bianchi (Porsche carrera) a 1 giro. Giro più veloce: Vannini 1'05"2.
GRUPPO 2
Classe 500: 1. Pierfranco Baldanzi (Giannini) 19'04"1, media 77,865; 2. Simonini (Giannini) 19'07"6; 3. Angelucci (Giannini) 19'19"3; 4. Sistelli (Giannini) 19'24"9; 5. Bisuchi (Giannini) 19'29"2; 6. Lapi (Giannini) 20'11"5; 7. Rosati (Fiat) a 3 giri. Giro più veloce: Simonini: 1'15"1, media 79,094.
Classe 600: 1. «Roby» (Giannini) 18'00"8, media 78,101; 2. Naldini (Giannini) 18'07"3; 3. Bartolini (Giannini) 18'28"1; 4. Cesarini (Abarth) 18'32"3; 5. Peroni (Abarth) 19'08"4; 6. Pelogucci (Abarth) a 1 giro; 7. Castagnini (Abarth) a 5 giri. Giro più veloce: «Roby» 1'10"0, media 84,857.
Classe 700: 1. Vincenzo Gattafoni (Giannini) 18'00"8, media 78,101; 2. Buccolo (Giannini) a 1 giro; 3. Giardinieri (Giannini) a 6 giri. Giro più veloce: 1'09"1, media 85,926.
Classe 850: 1. Paolo Friso 17'10"9, media 80,665; 2. Frozzetti a 1 giro; 3. Pacetta a 2 giri; 4. Biliardi a 5 giri (tutti su Abarth). Giro più veloce: Biliardi: 1'07"3, media 88,291.
Classe 1000: 1. Francesco Pera 17'01"2, media 87,243; 2. Meniconi a 2 giri; 3. Mannocci a 4 giri (tutti su Abarth). Giro più veloce: Pera: 1'06"6, media 89,189.
Classe 1150: Vincenzo Bommartini 17'31"5, media 83,863; 2. Cappellini 17'35"5; 3. Vecchione a 4 giri; 4. Ghilardi a 7 giri (tutti su Fiat 128). Giro più veloce: Bommartini: 1'05"7, media 90,410.
Classe 1300: 1. Sandro Riccitelli (Simca Rally) 16'26"9, media 90,263; 2. Bocolucci (NSU-TT) a 1 giro; 3. «Pipino» (Morriscooper) a 1 giro; 4. Brogioni (Fiat 128 C) a 6 giri. Giro più veloce: Galmozzi 1'02"9, media 94,435.
Classe 1600: Giuseppe Tarpani (Ford Escort) 16'31"2, media 89,889; 2. Marioli (Ford Escort) 16'32"1. Giro più veloce: Marioli: 1'05"0, media 91,384.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Bettino Campani (Abarth OTS) 17'37"5, media 84,253; 2. Pischedda (Fiat 903 S) 17'42"1; 3. Boggiato (Abarth OTS) 18'11"7; 4. «Pikimos» (Fiat 903 S) a 1 giro. Giro più veloce: Pischedda e Campani: 1'09"3, media 85,714.
Classe 1300: 1. Luigi Alfano (Lancia Z) 15'26"4, media 83,354; 2. Milano (Alpine) a 1 giro. Giro più veloce: Milano: 1'05"4, media 90,825.
Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine) 15'28"4, media 95,970; 2. Citterio (Alfa GTA) 15'56"2; 3. Gasole (Lancia HF) a 1 giro. Giro più veloce: «Carter»: 1'00"0, media 99,000.
Classe 2000: 1. Luigi Rampa (Alpine) 15'48"6, media 93,926; 2. Capozzo (Alpine) 15'59"3. Giro più veloce: Rampa: 1'01"1, media 97,217.
Classe oltre 2000: 1. Govoni Odoardo (Porsche Carrera) 15'14"6, media 97,418; 2. De Lucia (Stratos) a 2 giri. Giro più veloce: Govoni 59"5, media 99,831.
F. ITALIA
III Batteria: 1. Franco Squarise 24'11"1, media 81,699; 2. Pedersoli 24'18"4; 3. Lenderson 24'28"4; 4. Campaci 24'30"6; 5. Micangeli 24'31"4; 6. Bossoni 24'32"0; 7. Crugnola 24'42"6; 8. Cozzari 24'43"0; 9. Uncini 24'14"4; 10. Abate a 1 giro; 11. Monti a 10 giri. Giro più veloce: Pedersoli: 1'09"8, media 85,100.
II Batteria: 1. Enzo Coloni 23'52"9, media 82,908; 2. Giacomelli 24'11"5; 3. Prossliner 24'43"6; 4. Bocalero a 1 giro; 5. Messini a 1 giro; 6. Giordano a 1 giro; 7. Albertini a 1 giro; 8. Plevani a 1 giro; 9. Calvano a 2 giri; 10. Loino a 2 giri. Giro più veloce: 1'10"1, media 84,736.
I Batteria: 1. Corrado Sottanelli 24'26"5, media 81,011; 2. Ponzone 24'48"9; 3. Pizzi 25'01"4; 4. Pratese 25'40"5; 5. Piccin a 1 giro; 6. Viola a 1 giro; 7. Ministi a 1 giro; 8. Franco a 1 giro; 9. Betti a 2 giri; 10. «Hego» a 2 giri; 11. Tricerri a 6 giri. Giro più veloce: Sottsuelli 1'12"0, media 82,500.
FINALE
1. Enzo Coloni 3'00"72, media 85,463; 2. Sottanelli 30'19"6; 3. Ponzone 30'22"6; 4. Pizzi 30'23"3; 5. Bossoni 30'33"1; 6. Pedersoli 30'59"1; 7. Squarise 31'07"7; 8. Lenardon 31'11"6; 9. Piccin 31'13"5; 10. Bocalero a 1 giro; 11. Campaci a 1 giro; 12. Pratese a 1 giro; 13. Messini a 1 giro; 14. Giordano a 1 giro. Giro più veloce: Sottanelli: 1'08"1, media 87,224.

PINTO e BERNACCHINI hanno però tirato un sospiro quando è sparita la PORSCHE di CAMBIAGHI



Arnaldo Bernacchini e Raffaele Pinto, vincitori con la Lancia Stratos Alitalia del 4° rally di Sicilia, festeggiati all'arrivo. A destra, la Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocci, ritirati quando erano secondi assoluti e minacciosi



Poker LANCIA in Sicilia

SPECIALE AUTOSPRINT

CEFALU' - La Lancia, sulle strade siciliane, in questo periodo è imbattibile, come lo era anni addietro, sul medesimo scenario delle Madonie, della indimenticabile Targa Florio, la Porsche. Quattro edizioni del rally di Sicilia, e altrettanti attestati, oltre all'exploit conseguito da Munari-Ballestrieri, con la Stratos, a Cerda. Insomma, un curriculum di tutto rispetto.

La Stratos-Alitalia, ha passeggiato, con l'affiatatissimo equipaggio Pinto-Bernacchini, dimostrandosi ancora una volta, vettura omogenea, dalla invidiabile tenuta di strada, praticamente indistruttibile. Oltre alla cavalcata vittoriosa della vettura favorita, si è registrato l'acuto, perfettamente intonato, della Beta Coupé-Alitalia, con a bordo il rientrante, ma scatenato Pregliasco, assistito dal dinamico Sodano, un en plein, stuzzicante.

Pinto-Bernacchini hanno recitato un

Temevano la neve, ma c'era scirocco

● PALERMO - Altro che neve e pioggia, come nell'immediata vigilia. E' arrivato perfino lo scirocco. Sono rimasti così inutilizzati, all'interno dei furgoni di assistenza, gli innumerevoli pneumatici chiodati da utilizzarsi addirittura su fondo ghiacciato.

● Bonamico aveva un diavolo per capello: si lamentava per avere ricevuto poca assistenza dalla Opel.

● Un concorrente di Ragusa ha prenotato per lui e il suo seguito di meccanici ben undici camere in un hotel di Cefalù. A fine gara, nell'albergo, non si era presentato nessuno della affollata comitiva.

● Efficiente e rapido il servizio conome-traggio, caposervizio Walter Barraja. Non è mancata la contestazione per un tempo, quello di Pregliasco, nella prima prova speciale.

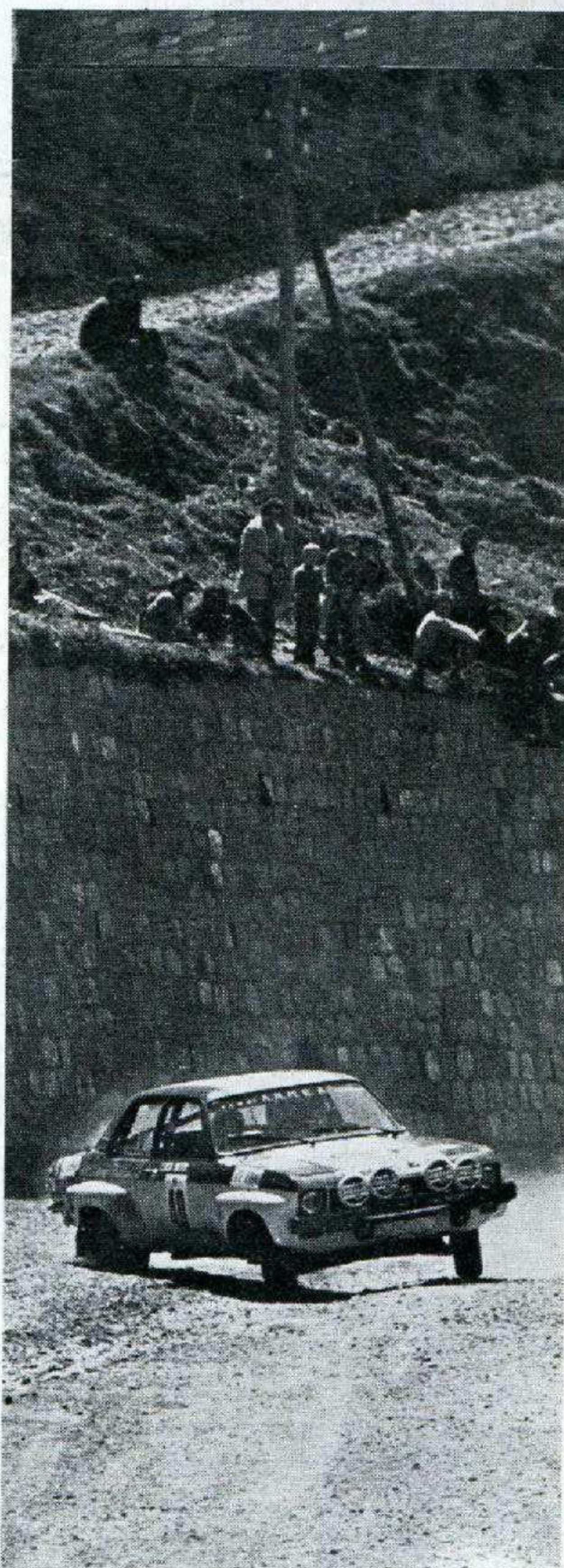
ruolo preminente, aggiudicandosi ben quindici delle diciotto prove speciali, meritando all'unanimità l'alloro: con oltre 5 minuti di vantaggio nel responso cronometrico finale.

E' piaciuto questo rally, perfino ai piloti di gruppo uno, perché le strade siciliane, sembrano fatte su misura, per corse di tale genere: invogliano, stimolando chiunque. Se non fosse per la difficoltà di reperire sterrati, il rally meriterebbe un occhio di riguardo dalla FIA, circa la ventilata assegnazione della validità europea alla manifestazione organizzata dall'Automobile Club Palermo.

Vaccarella uomo PR

L'unico appunto da muovere riguarda l'eccessivo squilibrio in percentuale fra prove speciali su asfalto e prove speciali su sterrato: rapporto di 9 a 2, per essere precisi. Vaccarella, non si stancava di sottolineare la validità tecnica del rally: «Trovatevi un solo pilota che abbia da ridire sulla gara(!)». Anche l'avvocato Aleffi ha espresso elogi: «E' finita l'era del rally-scassamacchine. La formula del rally siciliano, entusiasmo perché, fra l'altro, è molto veloce. Poi, devo aggiungere, di non avere mai visto tanta gente, in partenza, o lungo il percorso. Il pubblico ha fatto ala alle vetture, per svariati chilometri. Per non parlare, poi, dei paesi attraversati. Tutti in piazza, ad assistere al carosello».

Molto atteso il debutto italiano delle Alfette coupé, dopo le gare all'estero. Senza alcuni fattori imprevedibili, l'equipaggio di Ballestrieri-Gigli, calcolando cioè il tempo sprecato, avrebbe potuto concludere la gara in un posto migliore, affrettan-



La guida piuttosto decisa che vediamo in questa foto ha portato l'Ascona gruppo 2 dei fratelli Betti al decimo posto (foto Cavicchi)

do così l'escalation nel settore rallystico. Purtroppo l'Alfetta, ancora in verde età, si è piazzata soltanto quarta, pronta, comunque, per spiccare il volo, nelle prossime uscite, preceduta dalla Lancia Stratos di De Echer-Breggion. Al quinto posto, Svizzero-Masetto, sempre su Alfetta Coupé. L'oscar della sfortuna spetta alla Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocci, tradita da una galeotta valvola, subito dopo la conclusione della prova di Lascari. Per buona parte della gara, si era, infatti, mantenuta nelle immediate posizioni di rincalzo, mettendo in mostra una regolarità encomiabile. Autentica rivelazione la coppia «Teo»-Bocca (ma «Teo» non è che lo pseudonimo di un noto pilota veneto attualmente militare) su Porsche Carrera, emersi nel finale, con piglio deciso. La simpatica e temibile coppia Presotto-Perissinot, entrambi di Pordenone, hanno avuto il merito di piazzare al settimo posto assoluto, l'Opel Commodore, fra l'altro prima vettura del gruppo uno, a conferma di una duttilità non comune.

Un premio alla prudenza

Dopo il delineamento delle posizioni di testa, si è sviluppata una lotta accesa e incertissima fra Presotto, Brai e Fagnola, lotta che con il trascorrere delle ore è svanita del tutto a causa del ritiro di Brai dovuto a un guasto meccanico, a Polizzi e successivamente di Fagnola. Uscendo in molti dalla scena, si sono fatti avanti gli equipaggi più lenti e prudenti.

Il rally, è andato avanti, senza stanchezza, verso la più logica delle conclusioni: un nuovo successo delle Lancia Stratos.

LA CRONACA

Nemmeno alla TARGA tanta folla!

CEFALU' - Secondo una affrettata stima della polizia stradale al Rally di Sicilia, considerando anche i diversi centri abitati attraversati dai settanta equipaggi partecipanti, hanno fatto da cornice, decine di migliaia di spettatori. Tenendo, poi, presente l'enorme folla entusiasta di Palermo, si può azzardare, senza esagerare troppo, che questo 4.º Rally ha avuto più spettatori (anche se occasionali), di qualsiasi altra competizione motoristica disputata in Sicilia, Targa Florio degli anni d'oro compresa. Vale a dire, di gran migliaia oltre il mezzo milione di spettatori.

Non si presentano alla via, la Lancia Beta Coupè di Bagna-Rossi e la Stratos di Pelganta-Garzoglio. In piazza Politeama, la partenza si svolge in un clima caotico; ma i vigili urbani e le forze dell'ordine non potevano certo immaginarsi una simile «invasione». Per una notte, il paragone con le partite di calcio negli stadi siciliani è tutto a favore dell'automobilismo.

La Lancia Stratos-Alitalia di Pinto-Bernacchini figurerà sempre al comando, ammassando progressivamente vantaggio rispetto agli immediati equipaggi inseguitori.

Nelle prime due prove speciali (Termini e Montemaggiore), si trova in seconda posizione l'Alfetta coupè ufficiale di Ballestrieri-Gigli, quindi la Porsche-Carrera di Cambiaghi-Bertocci (questa fase iniziale si dimostra tremendamente selettiva tan-

vay che si orienterà per qualche impurità, presente nelle pompa della benzina. Foratura del pneumatico posteriore destro, con inevitabile toccatina. Questi in sintesi i guai. Roba di poco conto che non scalfisce minimamente i pregi della vettura milanese.

Al termine della terza prova, le rimanenti Pantere De Tomaso, quella di Pittoni-Zanetti e di «Apache»-De Luca, a causa dell'elevatissima temperatura raggiunta dall'acqua (si parla di 300°), rompono entrambe il motore. Per la precisione, la vettura di «Apache» era il muletto impiegato da Polese per gli allenamenti e in più ha lamentato noie alle gomme.

rientravano al centro-classifiche. Erano in diciassettesima posizione.

Per guasti meccanici, gettano la spugna De Stefano-Grasso (Beta Coupè), «Pablos»-Composto (Fulvia HF). Spatafora-Salamone (Renault R 12 Gordini) e i signori Fatta (A 110 P).

Nella prova della Ferla, dopo 384 Km. esce fuori strada, l'Alfetta Coupè di Dall'Ava-Maiga, sino a quel momento assai regolari (tredicesima posizione). Tony Carrello (Beta Coupè) seguono medesima sorte.

A Finale, dopo 406 Km., nuovi ritiri da segnalare: Bonamico-Murcia (Opel Ascona), comportatosi sino a quel momento con il massimo onore, Picciurro-Ribaudo (Simca Rally 2).

Da questo momento il vantaggio di Pinto-Bernacchini assume caratteri vistosi: circa 6'30". Per una valvola, la Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocci inizia a perdere potenza. Dapprima retrocede in quarta posizione per poi arrestarsi definitivamente dopo 574 Km. di gara. La posizione viene così presa dall'Alfetta Coupè di Ballestrieri-Gigli.

Sfortunati Fagnola-Novarese, per il motore fuori uso, abbandonano la lotta. L'unica BMW 2002 TI quella di Piraino-Li Castri si ritira a Lasciari, così pure la Fiat 128 Coupè di Punzo-Salamone.

A causa dello scirocco la temperatura sale vertiginosamente e intorno a mezzogiorno si registrano punte di 25-28 gradi. Ormai, siamo nell'epilogo, e la posi-

4º RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA PROVA VALIDA PER IL CAMPIONATO ITALIANO PALERMO-CEFALU' 28-29 MARZO 1975 CLASSIFICA GENERALE

1. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 3.12'39";
2. Pregliasco-Sodano (Lancia Beta coupé) 3.17'50";
3. De Eccher-Breggion (Lancia Stratos) 3.19'17";
4. Ballestrieri-Gigli (A.R. Alfetta GT) 3.20'48 (1º G. 2);
5. Svizzero-Masetto (A.R. Alfetta GT) 3.23'35";
6. «Teo»-Bocca (Porsche Carrera) 3.24'28";
7. Presotto-Peresinot (Opel Commodore) 3.26'22" (1º G. 1);
8. Bianchi-Silva (Porsche Carrera) 3.27'52" (1º G. 3);
9. Brambilla-Mosconi (A.R. GTV) 3.28'27";
10. Betti-Betti (Opel Ascona) 3.31'36";
11. «Lucky»-«Fred» (Opel Ascona) 3.33'44";
12. Ormezzano-Cartotto (A.R. Alfesud TI) 3.33'47";
13. Barraja-Barbato (Porsche Carrera) 3.38'40";
14. Di Lorenzo-Schermi (Alpine A 110) 3.51'49";
15. Dell'Aira-Piraino (Fiat 128 coupé) 3.53'50";
16. Crescimanno-Cinà (Simca Rally 2) 3.56'02";
17. Bordonaro-Marino (Renault R 12 Gord.) 3.56'08";
18. Sganzzetta-Piasentà (A.R. Alfetta) 3.57'24";
19. Schininà-Monaco (Fiat 128 coupé) 3.57'53";
20. Sajeve-Bertolini (Lancia Fulvia HF) 4.00'35";
21. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128 sport) 4.01'17";
22. Martorana-Prisinzano (Fiat 124 Spider) 4.01'54";
23. Pericò-Anselmi (Ford Mexico) 4.05'50";
24. «Joker»-«Che» (Lancia Fulvia HF) 4.10'32";
25. Fatta-Fatta (Alpine A 110 SP) 4.12'35";
26. Veninata-Cassi (A. 112) 4.22'28";
27. Pensabene-Picone (A.R. Alfesud TI) 4.24'29";
28. Arezzi-Schembari (Innoc. Mini cooper) 4.25'03";
29. Cuttello-Rizzone (Fiat 127) 4.27'09";
30. Leo-Galati (Lancia Fulvia HF) 4.27'09";
31. Cappello-Prestipino (Fiat 128 coupé) 4.27'57";
32. Martines-Currieri (Fiat 128 coupé) 4.31'53";
33. Piazza-Montalto (Fiat 128 coupé) 4.36'01";
34. Campisi-Bellomare (Fiat 124 spider) 4.51'48";
35. Mazzola-D'Amico (Fiat X 1/9) 5.16'48".

16 speciali per PINTO

- (A) - 1. Pinto 7'52"; 2. Ballestrieri 7'58"; 3. Cambiaghi 8'00"; 4. Dall'Ava 8'08"; 5. De Eccher 8'07".
- (B) - 1. Pinto 13'43"; 2. Pregliasco 13'53"; 3. Ballestrieri 13'57"; 4. De Eccher 14'04"; 5. Svizzero 14'33".
- (C) - 1. Pinto 5'58"; 2. De Eccher 6'03"; 3. Cambiaghi R. 6'04"; 4. Pregliasco 6'08"; 5. Svizzero 6'17".
- (D) - 1. Cambiaghi R. 12'07"; 2. Pregliasco 12'08"; 3. Pinto 12'26"; 4. Svizzero 12'44"; 5. «Teo» 12'46".
- (E) - 1. Pinto 12'; 2. Pregliasco 12'14"; 3. Cambiaghi R. 12'38"; 4. Ballestrieri 12'43"; 5. De Eccher 12'52".
- (F) - 1. Pinto 18'06"; 2. Pregliasco 18'21"; 3. Cambiaghi R. 18'44"; 4. De Eccher 19'08"; 5. Ballestrieri 19'05".
- (G) - 1. Pinto 6'21"; 2. Pregliasco 6'30"; 3. Ballestrieri 6'31"; 4. De Eccher 6'33"; 5. Cambiaghi R. 6'39".
- (H) - 1. Pregliasco 12'59"; 2. Pinto 13'; 3. De Eccher 13'13"; 4. Cambiaghi R. 13'14"; 5. Ballestrieri 13'33".
- (I) - 1. Pinto 7'15"; 2. De Eccher 7'18"; 3. Pregliasco 7'18"; 4. Cambiaghi R. 7'35"; 5. Dall'Ava 7'38".
- (L) - 1. Pinto 6'; 2. Pregliasco 6'05"; 3. Ballestrieri 6'13"; 4. Cambiaghi R. 6'14"; 5. De Eccher 6'16".
- (M) - 1. Pinto 8'18"; 2. Pregliasco 8'30"; 3. De Eccher 8'31"; 4. Ballestrieri 8'36"; 5. Cambiaghi R. 8'45".
- (N) - 1. Pinto 14'20"; 2. De Eccher 14'24"; 3. Pregliasco 14'32"; 4. Ballestrieri 14'52"; 5. Cambiaghi 14'53".
- (O) - 1. Pinto 11'58"; 2. Pregliasco 11'58"; 3. Cambiaghi R. 12'21"; 4. Ballestrieri 12'32"; 5. «Teo» 12'38".
- (P) - 1. Pinto 11'58"; 2. Pregliasco 12'07"; 3. De Eccher 12'25"; 4. Ballestrieri 12'41"; 5. Presotto 12'44".
- (Q) - 1. Pinto 22'08"; 2. Ballestrieri 23'11"; 3. Svizzero 23'30"; 4. Presotto 23'33"; 5. De Eccher 23'44".
- (R) - 1. Pinto 7'07"; 2. Pregliasco 7'16"; 3. De Eccher 7'43"; 4. Ballestrieri 7'45"; 5. Svizzero 7'50".
- (S) - ANNULLATA
- (T) - 1. Pinto 6'27"; 2. Pregliasco 6'38"; 3. De Eccher 6'42"; 4. Ballestrieri 7'13"; 5. Svizzero 7'14".
- (U) - 1. Pinto 6'12"; 2. Pregliasco 6'14"; 3. De Eccher 6'17"; 4. Ballestrieri 6'18"; 5. Svizzero 6'34".

Si era persa una STRATOS...

● La prova di Piano Zucchi è stata annullata perché la vettura chiudi-pista, una Stratos, si è smarrita lungo la marcia di avvicinamento. I radioamatori hanno girato subito alla direzione corse le lamentele dei piloti per la snerante attesa.



Qui sopra, la Beta di Pregliasco, seconda. A destra Ballestrieri quarto con l'Alfetta e De Eccher terzo con la Lancia Stratos del Jolly Club



to che nove vetture sono costrette al ritiro. L'equipaggio femminile Anna Cambiaghi-Luana Vanzi (AR Alfetta Coupè) per noie meccaniche, prima ancora di effettuare la prova «A», «Iccudrac»-Cislighi (la fiammante Porsche-Carrera esce fuori strada, danneggiando il cofano e rimanendo senza la fanaleria supplementare). Prima della gara, questa vettura disponeva di un cambio non perfettamente inquadro, motivo per il quale il noto ingegnere palermitano, si era recato nell'officina della Lancia per ovviare, in tutta fretta, al guasto.

Poi ancora, Tabaton-Fornari (Fulvia HF per incidente), Brunetta-Bisol (Opel Commodore) in seguito ad un'uscita prima di arrivare alla prova speciale, Achilli-Pelli (Opel Ascona), Ambrogetti-Torriani (Beta Coupè), Magnani-Defendenti (Beta Coupè), Marino-Lo Jacono (Fulvia HF). (Inizia subito dopo la serie nera della De Tomaso Pantera, con l'abbandono forzato di Polese-Bonamigo con il motore che prende fuoco. Inoltre lo spoiler anteriore appare vistosamente danneggiato nella parte centrale.

Nella prova di Sclafani, retrocedono al quarto posto Ballestrieri-Gigli per una serie di contrattamenti che, nel proseguo della gara rallenteranno purtroppo la marcia, fenomeno di surriscaldamento di natura imprecisata. Un mistero per Sal-

A Polizzi, sull'unica prova su sterrato, s'impongono Cambiaghi-Bertocci precedendo Pregliasco-Sodano e i prudenti Pinto-Bernacchini. Dà forfait la Fulvia HF di Morreale-Miclei, A Collesano, si fa acanita la lotta fra Presotto-Peresinot (Opel Commodore), Brai-Rudy (Opel Commodore), Fagnola-Novarese (AR GTV), Bianchi-Silva (Porsche Carrera), e Brambilla-Mosconi (AR GTV).

Abbandonano la gara Cuttitta-Della Vedova (Beta Coupè), Bruno-Attardi (Fiat 128 Rally), Lo Jacono-Carducci (Opel Ascona), Carabillò-Mitra (Fiat 128 Special).

Si sale ancora sul livello del mare, per effettuare la prova di Piano Zucchi al termine della quale si assestano le posizioni di testa nella graduatoria provvisoria, posizioni che rimarranno invariate per le nove prove successive: Pinto-Bernacchini, Pregliasco-Sodano, Cambiaghi-Bertocci e De Eccher-Breggion. Nel tratto in discesa, la Porsche Carrera di Runfolà-Miccichè, in seguito ad un derapage non riuscito, esce dalla careggiata volando nel sottostante fossato.

Da segnalare l'ottimo comportamento degli avvocati palermitani Restivo-Ajala (debuttante ma promettente) su Fiat 124 ST. Poi a Collesano si rompeva il tappo dell'olio del differenziale e quindi

zioni sono abbastanza delineate nei vari gruppi e nelle varie classi e nelle ultime due prove speciali non avvengono mutamenti sostanziali. Pregliasco-Sodano, si concedono il lusso di aggiudicarsi l'ultima prova.

Nel gruppo 3 si avvia a un meritato successo la Porsche Carrera dei bravi Bianchi-Silva, inseguita a debita distanza da analoga vettura, quella di Barrapa (presidente della scuderia Ateneo, sodalizio con il maggiore numero di vetture schierate in partenza)-Barbato. Nella classe fino a 1600 prosegue lo show dell'Alpine A-110 con Di Lorenzo-Schermi.

Nel gruppo due oltre 1600 supremazia evidente delle Alfa Romeo: l'Alfetta Coupè di Ballestrieri-Gigli e l'AR GT di Svizzero-Masetto, si apprestano a concludere nel migliore dei modi la gara.

L'Opel Commodore di Presotto-Peresinot tiene largamente sotto controllo l'Alfa Romeo GTV di Brambilla-Mosconi nel gruppo uno. Schiacciante affermazione dell'Alfasud TI di Ormezzano-Cartotto nella classe da 1151 a 1300, e dodicesimi assoluti. Nella classe fino a 1150, in evidenza la A 112 di Veninata-Cassi. Il rally si avvia quindi alla conclusione in maniera scontata, con circa un'ora di ritardo.

Vincenzo Bajardi

GROPELLO - Starter d'eccezione alla « prima » stagionale il 19 marzo, (sotto), Mario Mannucci che aveva come secondo qui il proprio figlio. La pista di Gropello edizione '75 con intelligente alchimia è perfettamente bivalente per auto e rallycross: 830 metri tutti sterrati per l'autocross e poi con rapidi e semplici spostamenti di barriere elastiche ingloba chicanes e tracciati alternativi con fondo asfaltato per un totale di un chilometro per il rally-cross.



In prima fila alla gara di Gropello la Beta di De Stefano e la HF di Perazio

Da scongiuri certe prove a GROPELLO

GROPELLO - Un tempo primaverile, freddo e variabile con qualche timido sprazzo di sole ha accompagnato il battesimo stagionale auto e rally crossistico della Super Pista di Gropello, presente un numerosissimo pubblico, oltre 5.000 persone, che ha seguito attentamente con tifo calcistico le evoluzioni di una nutrita schiera di piloti assai combattivi e preparati all'esordio stagionale, il che fa assai ben sperare per le future gare valide per il Campionato Italiano e conferma il successo della formula neoregolamentata. L'unica nota un po' curiosamente stonata è stata quella della sponsorizzazione di alcune gare da una nota agenzia locale di pompe funebri: figuratevi la corale reazione « cornifuga » di pubblico e piloti agli annunci degli altoparlanti!

Vincitore assoluto (per la categoria vetture gruppo C.S.A.I.) il « Grifone » ligure Osvaldo Galatini su Fulvia HF 1600 Gr. 3 preparata da Nello di Albisola. Un abitudine di Gropello che in assenza dell'Alpine di Goi, ha due volte regolate sia in semi-finale che in finale l'Alpine di Crestani. Particolarmente pregevole il coraggioso sorpasso con cui Galatini ha prima affiancato e dopo una serie di curve in coppia da brivido, infilato Crestani in finale sollevando gli applausi dei lancisti e non. Tra gli applausi lo stesso simpatico Speedy Perazio vincitore alla grande e senza forzare del Gr. 2-4 su HF preparata da Bosato che subito scopre di essere battuto per l'assoluto da Galatini di soli 7" e pur non riuscendo a celare il dolore continua sportivamente ad applaudire.

Presente anche Pippo De Stefano con la sua Beta Coupè in allenamento per la Sicilia e il testa-coda di cui è vittima, mentre lotta con Perazio e che lo relega indietro, è certo frutto di un ancora poca confidenza con il mezzo; avrà certo tempo di rifarsi più avanti.

Una parola ora per Franco Negro e per la sua super bomba 500-DKW 1200 cc. con oltre 100 CV. preparata dal gruppo di elaboratori astigiani che nella classe delle vetture elaborate non ha avversari se non nel quasi altrettanto bravo Paolo Brusaschetto anch'egli su 500-DKW autopreparata.

L'accelerazione missilistica e il rumore pauroso e i voli incredibili delle « schizovetture » ne fanno una vera attrazione esaltante anche in assenza di lotta. Bello in finale il recupero bruciante di Negro sul coriaceo Cambiaghi al via con impertinenza è scattato al comando.

Quasi senza storia la finale dei prototipi tubolari ancora povera di concorrenti, ma sono in molti che costruiscono in segreto compreso lo stesso Montagna. Ponetti su tubolare 128 con motore 1600 piuttosto cattivo, al via è primo con rabbia, ma sciupa tutto ribaltandosi subito e approfitta inesorabile Caputo del tubolare Porsche 1600 che con un mezzo più a punto si dimostra imprevedibile.

Bella la lotta di De Vito con la sua vettura che fa di tutto per scavare buchi in ogni argine e termina la gara con un intero cespuglio fiorito sul cofano.

g. r.

GP D'APERTURA - Gara nazionale di Rallycross - Pista S. Spirito, 19 marzo 1975

LE CLASSIFICHE

Rally Cross gr. 1-3 (8 giri)

1. Osvaldo Galatini (Lancia HF 1600) 7'55"8; 2. Crestani (Alpine 1600) 8'5"7; 3. Del Prete (Fulvia HF) 8'9"1; 4. Castagnola (Fiat 124 Special T) 8'40"6; 5. Vecchi (Opel Ascona) 8'42"2; 6. Cerrato (Fulvia HF) 8'54"1.

Autocross vetture Elaborate (5 giri)

1. Franco Negro (500 DKW 1200) 4'37"8; 2. Brusaschetto (500 DKW 850) 4'37"8; 3. Gnani (Fiat 128 Rally) 4'52"1; 4. Guidetti (500 DKW 870) 4'53"4; 5. Cambiaghi (Opel Ascona) 4'53"9; 6. Cenni (Lancia HF 1600) 4'54"8; 7. Malaterra (Fiat 2300) 5'17"5; 8. Leporace (Fiat 128 Coupè) 5'31"3; 9. Soriani (Primula).

Prototipi Tubolari (5 giri)

1. Michele Caputo (Tubolare Porsche 1600) 4'37"5; 2. Poletti (Tubolare Fiat 128 1600) 5'14"1; 3. De Vito (Fiat 2300).

Finale Rally Cross Gr. 2 e 4 (8 giri)

1. « Speedy » Perazio (Fulvia HF 1600) 8'2"6; 2. Cambiaghi (Opel Ascona) 8'11"2; 3. Azzolari (Lancia HF 1600) 8'14"5; 4. Leporace (Fiat 128 Coupè) 8'15"7; 5. De Stefano (Lancia Z Coupè) 8'16"9; 6. Sidoli (A 112) 8'26"4; 7. Tadone (R 12 Gordini) 8'31"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA Gr. 1-2-3-4

1. Galatini (Lancia HF) 7'55"8; 2. Perazio (Lancia HF) 8'02"6; 3. Crestani (Alpine)

Il Rally - Amicizia

Le « nonne » in anticipo al traguardo!

FIRENZE - Di tutto gli organizzatori del primo Rally dell'Amicizia per vetture d'epoca — col patrocinio AUTOSPRINT e Marlboro — si aspettavano fuorché gli anticipi ai controlli orari. Ed invece le gagliarde nonne sono andate più forte del previsto: qualcuno ha scambiato addirittura il rally per una gara di velocità, mettendo insieme quasi 20.000 penalità.

Quarantacinque le vetture al via per i 70 chilometri della gara, organizzata dal comune di Carmignano in collaborazione con quelli del Chianti, nel segno dell'amicizia e del buon vino: non per nulla la tabella era costituita da una etichetta destinata a divenire una rarità per i collezionisti. Naturalmente la manifestazione, coordinata da Agostino Barlacchi, si è risolta lungo la prova speciale — 22 chilometri — seguita da moltissimi spettatori, così come lungo i centri attraversati dal tracciato. E poi l'assalto finale nella piazza di Greve in Chianti. Non una macchina d'epoca ha accusato noie, ma anzi è stata una vettura preparata, da corsa, a fermarsi... forse perché andava troppo piano.

Al termine della manifestazione — preceduta il giorno prima da un raduno — la vittoria è andata al romagnolo Giorgio Picchi su una Balilla del 1935; che ha preceduto per due sole penalità Tabucchi, su una « giovane » Siata del 1949. Terza posizione divisa fra due ex-aequo, Bresaola (Fiat 508), e Sartoretto

Cronosprint in piazza a S. DONATO

MILANO - Domenica 6 aprile, sul piazzale Cortemaggiore di San Donato Milanese, avrà inizio il Trofeo Tchen Agopuntura, con la disputa della prima prova ad iniziare dalle ore 10. Come è noto, si tratta di una prova sprint a cronometro individuale, per partecipare alla quale è sufficiente essere in possesso della patente di guida. Le iscrizioni avverranno in loco e la scuderia organizzatrice, la Sporturismo, concederà uno sconto di lire 1000 sulla prima iscrizione a tutti i soci del Club AUTOSPRINT, dietro presentazione della tessera valida per l'anno in corso. Sono previste le classi fino a 800, fino a 1250, oltre 1250, Mini-112, Prototipi, formula ed una classe assoluta femminile.

(Fiat 1500 A). In gara anche due equipaggi femminili: Elena Di Tocco si è classificata settima assoluta alla guida della monumentale Fiat 2 de 1910; ancora meglio Emilia Bresaola, sesta assoluta, su una scattante Ermini sport del 1948, che non ha certo i problemi di guida della grossa Fiat.

Curiosità in chiave energetica: in gara anche una Moretti 350 del 1945 di Bronzini, dal consumo dichiarato di un litro di benzina per 28 chilometri. Dopo trent'anni questa caratteristica è attualissima. La manifestazione si è conclusa con la sfilata delle vetture d'epoca e con la consegna dei premi, tra i quali il Trofeo Autosprint al vincitore assoluto.

m.g.

1° RALLY DELL'AMICIZIA - Gara per veteran cars - Greve in Chianti (Firenze) 30-31 marzo 1975 - La classifica:

1. Picchi (Balilla 1935), penalità 7; 2. Tabucchi (Siata 1949) pen. 9; 3. Bresaola A. (Fiat 508) pen. 11; 3. Sartoretto (Fiat 1500 A) pen. 11; 5. Biselli (Augusta 1934) pen. 13; 6. Bresaola E. (Ermini 48) pen. 14; 6. Di Tocco Elena (Fiat 2 1910) pen. 14; 8. Ercoli (Alfa RL SS 1926) pen. 18; 9. Rousseau (Fiat 514 1930) pen. 21; 9. Novarese (Augusta) pen. 21; 11. Mandini (Fiat 1500 1939) pen. 22; 12. Brusa (Fiat 509 1920) pen. 24; 13. Marciani (Aurelia B 24) pen. 27; 14. Tucci (Bianchi 1937) pen. 32; 15. Paoletti (Ermini 48) pen. 34; 16. Semprucci (Fiat 508) pen. 36; 17. Dal Porto (Fiat 508) pen. 39; 18. Bardelli (Ardea 39) pen. 40; 19. Bronzini (Moretti 1945) pen. 49; 20. Fartini (Fiat 508) pen. 117.

SEDDONE precede una 126 in BARBAGIA

NUORO - Pier Paolo Seddone alla guida di una Mini Cooper 1300 si è aggiudicato il 1. Trofeo Carlettu-Corsu — gara di regolarità valida per il Campionato Provinciale della specialità. Alla competizione organizzata dall'Automobile Club di Nuoro, hanno partecipato 25 equipaggi.

Già al primo giro si verificavano ritiri ed incidenti. Amatori fondeva, mentre Marongiu andava a cozzare con la sua HF contro una 500 lasciata imprudentemente a lato della strada, lungo la sede della prova speciale. Al controllo orario di Poni passavano tutti, meno Ganzola e Gia che per la mancata segnalazione della esatta obbligazione del controllo stesso, saltavano e venivano squalificati. Alle spalle del vincitore scatenatissimo e forse l'unico che abbia provato a lungo il percorso, si piazzava Palmas della Scuderia Grifone Erg, che al volante di una Fiat 126 ha fatto cose egregie lungo i sei chilometri di sterrato che portano fuori dall'abitato di Pratobello.

1. TROFEO CARLETTU-CORSU - Gara nazionale di regolarità - Nuoro, 23 marzo 1975.

CLASSIFICA GENERALE

1. Pier Paolo Seddone (Mini Cooper 1300) penalità 52,9; 2. Palmas (Fiat 126) 135,8; 3. Fratini Franco (Lancia Fulvia Coupé) 152,4; 4. Cocco Mariano (Fiat 128 Coupé) 185,3; 5. Ditel (Fiat 128 Giannini) 186,6; 6. Cossu (Alfa Sud) 203,1; 7. Costa (A 112 Abarth) 233,8; 8. Cossu Paolino (Fiat 128) 248,3; 9. Sanna (Fiat 128) 258; 10. Podda (Fiat 128) 272; 11. Satta (Mini Minor) 396,4; 12. Buttista (Volkswagen) 558,1; 13. Spanu (Mini Minor) 638,4; 14. Marongiu (Lancia Fulvia HF) 677; 15. Desselis (Fiat 128) 1059,2;

La vera crisi dell'auto

36 milioni l'attivo FIAT '75

TORINO - La crisi dell'auto si è fatta adulta. All'assemblea degli azionisti FIAT, a fine aprile, spetta il compito di prenderne atto e di « costituzionalizzare » i mezzi per affrontarla. Le prospettive sono tutt'altro che incoraggianti. Nei giorni scorsi il consiglio di amministrazione della società, riunitosi sotto la presidenza dell'avvocato Giovanni Agnelli, ha esaminato ed approvato i risultati del bilancio al 31 dicembre 1974. L'eccedenza attiva è modesta, quasi irrilevante: 36 milioni e 600.000 lire. Un margine esiguo che riflette il disagio di una azienda alle prese con una crisi che si va facendo pericolosamente « caratteriale ».

Nonostante l'andamento negativo dell'annata il consiglio di amministrazione ha deciso di proporre alla assemblea degli azionisti la corresponsione di un dividendo di 100 lire a tutte le azioni, sia privilegiate che ordinarie, con ricorso al prelievo dalle riserve patrimoniali. L'operazione comporta una spesa non inferiore ai 30 miliardi (quasi un terzo dell'onere aggiuntivo che l'azienda si è dovuta accollare con il contratto integrativo dell'8 marzo 1974).

La storia si ripete e si aggrava. L'anno scorso il dividendo agli azionisti Fiat era stato, come quest'anno, di 100 lire. Ma allora si era potuto evitare il ricorso a prelievi straordinari con un artificio finanziario che prevedeva la distribuzione di tre azioni SAI per ogni mille azioni Fiat. Un artificio che testimoniava anche di una certa mobilità operativa Fiat che, ad un anno di distanza, sembra scomparsa. La distribuzione di un dividendo agli azionisti è ritenuto indispensabile non solo per « compensare coloro che hanno dato credito alla società » ma anche perché un riconoscimento (sia pure simbolico) può giustificare l'impegno in investimenti costosi varati per andare incontro alle richieste dei sindacati.

Ora molti di questi impegni sono risultati improduttivi e catastrofici (le « isole » di montaggio, ad esempio) e determinanti nell'aggravare l'oggettivo stato di crisi. Si tratta quindi di adottare una vera e propria « strategia » del dividendo per frenare eventuali reazioni secessionistiche da parte degli azionisti. Un anno fa la situazione era radicalmente diversa. Il 14 aprile era stato Umberto Agnelli ad esporsi in prima persona per dare in assemblea il senso della crisi, della sua gravità. Aveva indubbiamente ragione.

Ora qualche cosa è cambiato (anche il panorama politico) e la Fiat segue la strada inversa. Il modesto dividendo potrebbe essere un espediente per « calmierare » una situazione capace di degenerare in psicosi, una psicosi d'altra parte che l'esame dell'andamento dell'esercizio 74 sembra ampiamente giustificare. La flessione nel settore auto, iniziata già nel '73, è stata quasi costante. Solo la diversificazione produttiva ha evitato all'azienda torinese di chiudere « in rosso » il bilancio.

Un rischio tutt'ora presente per la PIRELLI. L'industria dei pneumatici riflette puntualmente le difficoltà di quella dell'auto. Nell'ultima « verifica » con la parte sindacale sono stati chiesti ed ottenuti altri quattro giorni di cassa integrazione per i 2900 lavoratori dello stabilimento pneumatici ed altri sette per il reparto cui è affidata la produzione di accessori industriali in gomma.

Difficile anche la situazione alla MICHELIN, una società che ha, dislocati in Piemonte, quattro stabilimenti per un totale di 14.000 dipendenti. Oggi la « Michelin » dispone di un magazzino di due milioni di pneumatici per autovettura e di 60.000 pneumatici « giganti ». La necessità di provvedere a spostamenti di lavoratori da un settore all'altro è evidente.

Ma l'espediente, ancora una volta non in contrasto l'approvazione dei sindacati, per i quali « il recupero della mobilità della mano d'opera da parte della fabbrica » è considerato come un attentato alle libertà dei lavoratori. Poco importa, evidentemente, se un provvedimento come quello proposto dalla casa francese è in grado di far scendere a fine anno gli stocaggi di pneumatici per auto da due milioni ad un milione e 200.000 e di raddoppiare allo stesso tempo la produzione di quelli per veicoli pesanti. Proprio nel settore dei « giganti » infatti, sembrano aprirsi interessanti prospettive grazie a nuove commesse ricevute dalla Cina, dall'Unione Sovietica e da alcuni paesi del Medio Oriente.

Infine c'è da registrare che, seguendo ormai le abitudini generali (cioè quando una macchina « tira », aumentiamo i prezzi) l'Alfasud ritoccherà i suoi listini da lunedì prossimo 7 aprile. Si parla di aumenti del 7-8%.

m.c.

Una lezione per l'industria italiana la COPPA RENAULT (ma per essa c'è qualche grana)

FIRENZE - La pubblicità è l'anima del commercio dice un vecchio adagio nazionale ora però abbastanza dimenticato in casa nostra, ma in compenso ripreso dalla concorrenza straniera, in questo caso francese, ed ancora più specificatamente della Renault. Questa casa, già al primo posto per le esportazioni in Italia ed altri paesi europei, annusando già fin dall'anno scorso la crisi dell'automobile, decise il varo europeo della sua sperimentata formula nazionale, individuando nelle corse un efficacissimo strumento promozionale. Facilitata anche da una gamma di modelli adatti alla situazione, la Régie sta vendendo tutt'ora forte mentre i concessionari aspettano i sicuri incrementi con l'avvio della Coppa 5; si ripeterà, a meno di altre misure contro l'auto, quanto già avvenne col lancio del Rallycross Ford che tanti ordini portò per più di due anni a questa marca.

Da noi intanto niente di tutto questo e l'unico, travagliato, parto è stato quello della Formula Italia, mentre non è il caso di riaprire nemmeno il discorso sui giovani viste le vicende della squadra azzurra CSAI di Formula 2.

Durante le prove della Coppa Renault sul Mugello un ex-pilota Alfa ha detto parlando con piloti e meccanici «Ma ci pensate se l'avesse fatta l'Alfa Romeo un gara come questa, magari con un Trofeo riservato alle Alfasud Ti, vetture certo più corsaiole — con tutto il rispetto e l'ammirazione per le piccole francesi — delle R 5 1300?». E' una domanda che non può ovviamente trovare risposta ma che certo può suscitare amari ripensamenti. Qualcuno ha anche rilanciato l'idea nel corso della inaugurazione della nuova commissionaria per il Mugello dell'Alfa a Borgo San Lorenzo, (dove era stata allestita l'assistenza al team di Kauhsen), ma ha strappato solo qualche tiepido sorriso.

Gli stranieri ci stanno insegnando anche a fare pubblicità: la scorsa settimana il Mugello sembrava quasi che si trovasse in Francia e non in Toscana: in un turbinio di bandiere e colori dell'Alpine Renault, della Elf, della Ligier, della Gitanes, della Michelin si sentiva parlare più francese che italiano, gra-

zie alla presenza massiccia d'oltralpe. E l'italiano era accoppiato — questa volta — al tedesco.

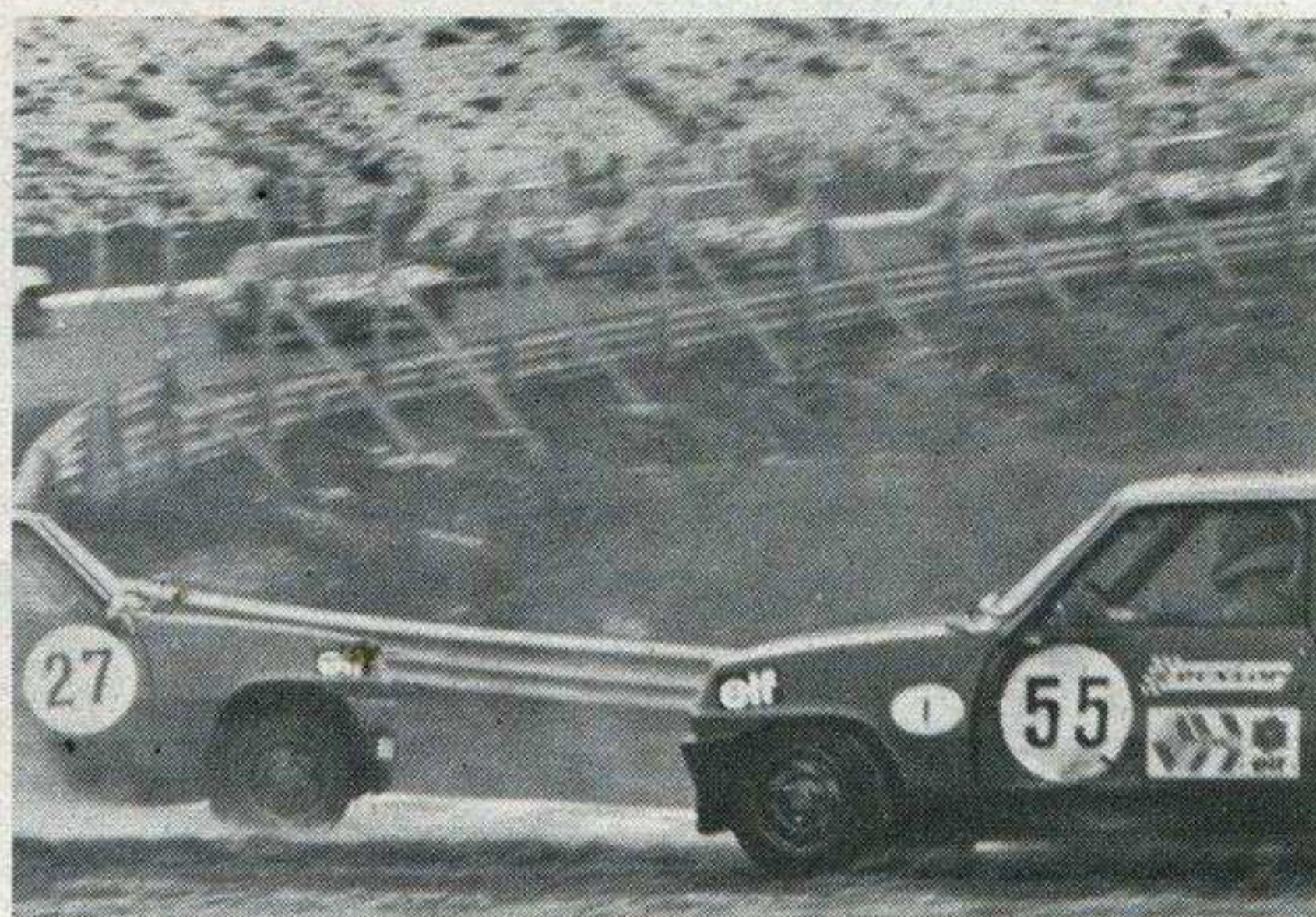
Migliaia di persone hanno assistito alle prove di qualificazione della R 5 ed altrettante hanno sfidato i rigori della invernale domenica di marzo, facendo il tifo per le vetture francesi.

La sapiente regio pubblicitaria della Renault ha fatto il resto, portando al Mugello un folto gruppo di giornalisti francesi e cineoperatori: il successo nel mondiale marche ha concluso alla perfezione il grande battage. La pubblicità, da tempo, ha scoperto la donna, magari facendo arrabbiare le femministe, che però sono donne in fin dei conti e consumatrici. Ed ecco al centro del battage pubblicitario due donne: la nostra Lella Lombardi e Marie Claude Beaumont sulla Alpine Renault 2000. A loro sono state dedicate colonne di piombo sulla terza pagina di un quotidiano nazionale, per loro la Elf aveva invitato dieci fra le più note giornaliste francesi, in rappresentanza delle testate più prestigiose, ospiti per alcuni giorni all'Hotel Villa Medici di Firenze.

Per alcune settimane le due «pilotesse» della vettura francese appariranno sulla stampa: al resto ci penseranno i commissionari.

Ma questa «lezione» non è proprio assimilabile dai nostri costruttori? Perché si rifiutano attività come quelle realizzate dalla Ford, dalla Renault ed altri? Alcuni ritengono che alla casa francese l'organizzazione della Coppa Renault in Italia costi più o meno la cifra che la Fiat o la Lancia spendono per partecipare ad un rally mondiale, senza contare che sono state 115 le «5» vendute, per un fatturato di circa 300 milioni. Non sarebbe davvero il caso di pensare concretamente ad un campionato di marca italiana? E pensare che sono disponibili vetture quasi fatte apposta per una «promozione sportiva»: ogni riferimento all'Abarth 112 ed all'Alfasud TI ci pare superfluo.

Marco Grandini



In queste foto, la sequenza di uno dei tanti incidenti — evitabili — che hanno costellato il debutto mugellano delle berline della Coppa Renault 5 Elf. Siamo al via della finale, alla prima curva dopo il rettilineo, e sono coinvolti in questa tamponata generale Salvatori (27), Baldi (55) e Rampino (81)



Per sportellate così, ROSSELLI primo forfait

Firenze - Primo vincitore, primo squalificato (il GHIGO che dice già di aver messo in vendita la sua vettura) ed ora prima rinuncia alla Coppa Renault 5: il forfait è stato annunciato da Alberto Rosselli dopo essersi ritirato per protesta in seguito al caotico — secondo lui — svolgimento della prima prova Renault. Per il bravo pilota toscano non ci sono dubbi ed infatti ha già messo in vendita la sua «5», che sul Mugello è stata una delle più veloci, con buona pace del preparatore Marcello che si è visto così troncato all'inizio l'annata sportiva. L'ha rilevata la Giada-Auto, che la darà a Bordonaro.

Rossetti smette di correre la Coppa 5 per protesta e prima che avvenga qualche

incidente grave, secondo lui inevitabile visto come si sono svolte le corse sul Mugello dove la pista è larga, ci sono le reti e le vie di fuga. «Non è questo il modo di correre — sbotta il fiorentino — e basta guardare in che condizioni erano le vetture al parco chiuso: quasi tutte con evidenti segni di sportellate e altri vari «accorgimenti», per non parlare di chi è stato buttato fuori pista o di chi, (Gonzi, n.d.r.) si è ribaltato due volte dopo un «contatto» posteriore. E tutto questo sotto gli occhi dei commissari — continua Rosselli — e del direttore di corsa che ha ignorato la bandiera nera troppe volte pur se certi spettacoli accadevano anche sul rettilineo dei box!».

Lo sfogo di Rosselli è violentissimo, condiviso da altri piloti, ridimensionato da altri ancora: c'è forse anche il fatto che un conto è correre con i piloti delle sport ed un altro in una gara come la Coppa Renault. Tuttavia riteniamo sia nell'interesse degli organizzatori dare subito qualche bella lezione — ed al Mugello obiettivamente le occasioni non sono mancate — al fine di evitare incresciosi fatti come il pugilato a fine gara.

L'ALFASUD ci prova, ma in AUSTRIA!...

GRAZ - Una nuova formula da corsa in Austria è l'Alfasud: l'idea è nata dal campione europeo della montagna, Hans Ortner, attualmente concessionario Alfa a Villach. E' lui che ha preparato le vetture e ha ottenuto l'appoggio dell'Alfa Romeo austriaca. Ortner ha preparato venti vetture montando roll-bars, estintori e così via, per soddisfare i regolamenti dell'OSK.

Il lavoro è costato fra 20.000-25.000 scellini, ma per incoraggiare lo sport motoristico austriaco una vettura del genere può essere acquista-

ta per 85.000 scellini, normale prezzo in Austria per l'Alfasud TI. La differenza verrà versata a Ortner dall'Alfa austriaca, però l'acquirente della vettura sarà costretto a prendere la partenza in tutte le nove gare valevoli per la Coppa Alfasud 1975.

Il carburante è fornito dall'Agip e la Pirelli concederà i pneumatici al 50% del loro prezzo normale. La vettura è registrata come una «stradale» e in pista il pilota dovrà soltanto cambiare i normali tubi di scarico con altri regolamentari. In origine Ortner aveva in programma la costruzione di venti vetture, ma avendole vendute tutte entro due ore si può presumere che nel prossimo futuro ne appariranno altre.

La «prima» dell'Alfasud si avrà il 6 aprile ad Aspern, Vienna, poi il 27 la squadra sarà a Dobratsch per partecipare all'unica prova in salita valevole per la coppa.

h.s.

E' cominciata l'ultima stagione dei supermostri Turismo dei quali pochi potranno approdare alla spiaggia-silhouette

il passo d'addio

Le Turismo gruppo 2 «da campionato» hanno iniziato, la scorsa settimana a Monza, la loro stagione d'addio. In effetti, non vi sono ragioni per dichiarare che non saranno più le vetture gruppo 2 le protagoniste del campionato europeo turismo. Solo che le gruppo 2 non saranno più le stesse dal 1° gennaio 1976. Il nuovo Annesso J, che entrerà appunto in vigore quest'altro anno, spaccherà in due la categoria: da una parte, le silhouettes, dall'altra un nuovo gruppo 2 con regole più ristrette delle attuali.

L'euroturismo semplificato

Niente più 4 valvole per cilindro, niente più assetti speciali. Dal punto di vista dell'euroturismo, le cose potrebbero essere semplificate, con il presumibile minor costo della nuova preparazione e lo sperato ritorno di un certo numero di vetture private. Di certo, il campionato europeo Turismo si farà con le gruppo 2, poiché è tramontata l'idea (tedesca) di unificare i campionati continentali delle derivate di serie, cioè fare correre assieme le Turismo e le Gran Turismo. In effetti, T e GT hanno già corso assieme in varie occasioni, oltre che nel Mondiale Marche anche in molte gare tedesche per derivate di serie, e sarebbero tutto sommato compatibili tecnicamente ed agonisticamente.

I due campionati resteranno però divisi, con la facoltà, per chi lo vorrà, di unificarne una prova in una stessa giornata, con classifiche separate. Se un organizzatore vuole, insomma, nel 1976 potrà organizzare nella stessa occasione una prova per l'europeo Turismo ed una per l'europeo Gran Turismo, con prove e gara comuni ma senza concorrenza diretta, in pratica. Soluzione francamente assurda, pensiamo.

Resta il fatto che T e GT sentiranno, forse ancor più di ora, la concorrenza del futuro gruppo 5 (non solo a livello di Mondiale Marche, è bene chiarirlo) e della nuova «formula Spa», cioè le gruppo 1 e mezzo della «Coppa dell'Avvenire», un ciclo di gare dal nome emblematico che di avvenire paiono averne effettivamente parecchio. La concorrenza si paleserà non solo in uno spezzettamento delle non moltissime

forze in campo, ma anche in un disorientamento del pubblico, cui occorreranno parecchie stagioni di gare per riuscire a «realizzare» che diavolo di vetture è andato a veder correre. L'attuale regolamentazione, molto semplificata rispetto a quella che era cinque stagioni fa, con l'esistenza di tre categorie Turismo (cioè la 1, la 2 e la 5 Turismo Speciale), lascerà nuovamente il posto ad una complicazione anche più assurda. Nel 1976 le categorie che si potranno identificare con l'ormai inflazionata definizione di «Turismo» saranno quattro: il gruppo 1, più o meno quello che è ora. Il gruppo 1,5, cioè la formula Spa, che concede

SCHNITZER ci prova con il 2002 Turbo

All'ormai noto preparatore tedesco Schnitzer il campionato Turismo sta molto a cuore. In pratica, lui ed i suoi fratelli sono ora il «reparto corse» della BMW, con molte supervisioni ufficiali, fra cui quella di Neerpasch. Schnitzer, ora, si appresta ad usare un'altra «arma» dopo le sue 6 cilindri coupé 3 litri e mezzo: si tratta di una 2002 «turbo» dalla quale pare si siano tratti 510 CV. Forse Quester l'avrà già a Salisburgo, il 13 aprile.

molte libertà di assetto ed aerodinamiche. Il gruppo 2, una semplificazione (ma non troppo) del gruppo 2 attuale. Il gruppo 5, nel quale confluiranno anche le Turismo, con modifiche tanto profonde da renderle dei veri prototipi.

In questa selva di categorie e di vari stadi di preparazione, il campionato Turismo dovrà trovare la sua credibilità unicamente facendo leva sullo spettacolo, magari utilizzando piloti di richiamo come ai suoi tempi migliori. Fortunatamente, le grosse Turismo di spettacolo ne offrono sempre. Sono già vetture impegnative da guidare, che offrono ai piloti migliori la chance di mettersi in mostra, ed al pubblico il piacere di vedere «lavorare»

i piloti stessi in maniera sicuramente più palese che non su una sport o su una formula 1.

Monza, poi, con tutti i suoi difetti, sembra il teatro ideale per certi saggi di alta guida. Vetture Brambilla lottare, al curvone, contro la tonnellata di acciaio, alluminio, plastica e gomma della sua BMW lanciata a 230 kmh è un'esperienza sempre eccitante; come lo è lo spettacolo offerto da Heyer in parabolica, con la Escort-Zakspeed dall'incredibile assetto «piatto», buttata qua e là con incredibile disinvoltura e spesso provocata dal sovrasterzo a metà curva con sapienti colpi di freno, dati evidentemente con il piede sinistro, posto che a tener spalancate le ghigliottine ci deve essere il destro, a meno che Heyer non usasse il freno a mano...

Ora, la troupe dell'euroturismo si sposta a Salisburgo, dove Schnitzer, come leggete nel riquadro, dovrebbe far debuttare una 2002 «turbo». L'ingresso, anche nel gruppo 2, dell'ormai onnipresente sovralimentazione è stato propiziato un anno fa dalla BMW, che costruì ed omologò una versione sovralimentata della sua berlina 2002 proprio in funzione dell'euroturismo. Anticiparne il rendimento sarebbe azardato, ma certamente gli oltre 500 CV visti a Freilassing dovrebbero farsi valere negli allunghi del Salzburgring, mentre dal punto di vista della tenuta le esperienze di Schnitzer sui 4 valvole sovralimentati per le vetture sport dovrebbero risultare preziose.

Solo l'ombra delle Camaro

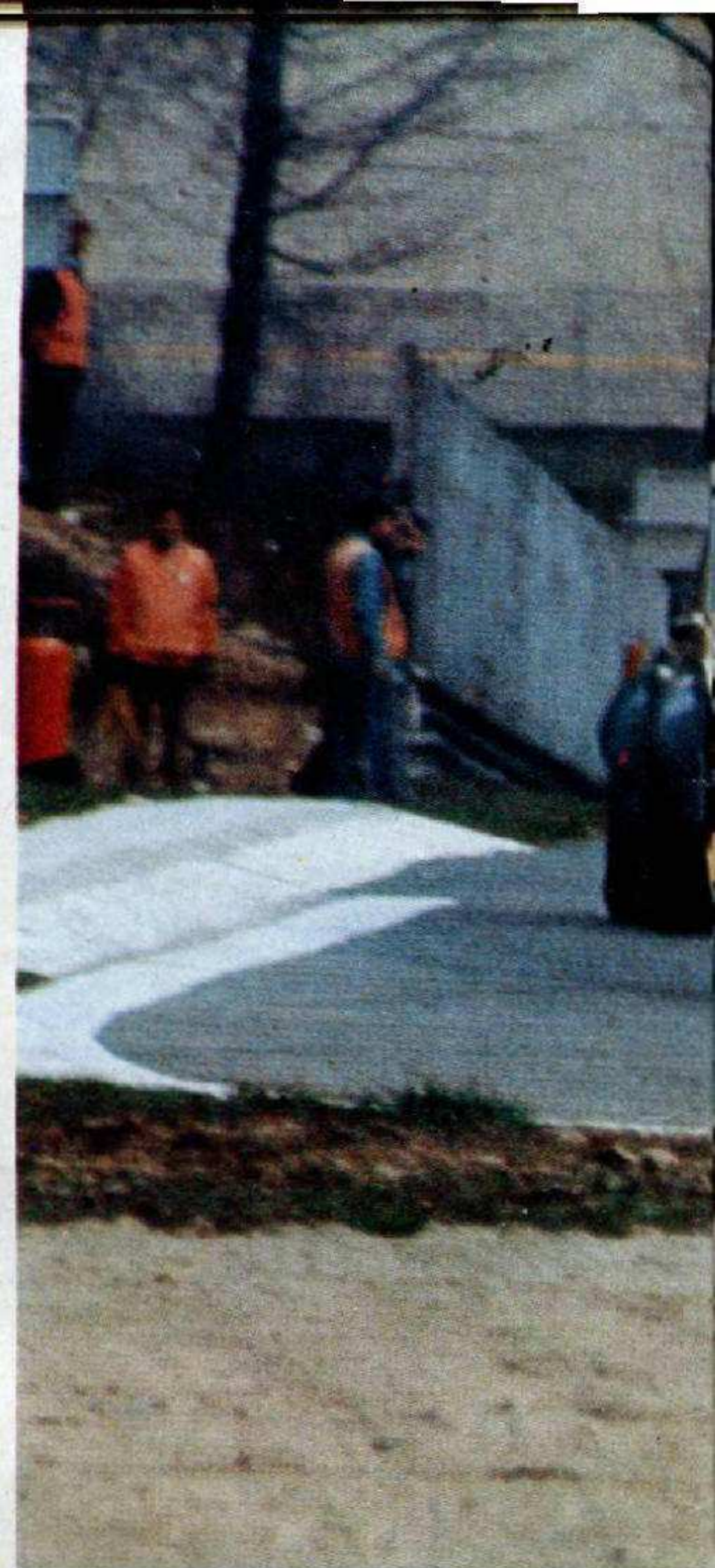
Questo inserimento dovrebbe anche vivacizzare un po' l'interesse delle prossime gare, cosa che non faranno certamente le due Chevrolet Camaro viste a Monza, che sono parse l'ombra dell'agile bestione con cui Frank Gardner diede spettacolo persino a Vallelunga, tenendo a bada, in un circuito ad esso non certo congeniale, tutte le BMW coupé migliori.

A Monza, le Camaro si sono fatte notare una per aver inzuppato d'olio la pista nel primo turno di sabato, l'altra per aver fatto un solo giro in corsa, la domenica.



All'uscita dalla chicane Mirabello, le BMW del vincitore Peltier, iscritta dalla Alpina Faltz di Essen, e quella della Memphis di Quester. Sotto, la Escort-Broadspeed vincitrice del 1300 di «Pal-Joe» e Gagliardi, seguita dalla Alfa GTV di Rossi





A sinistra, un'immagine « volante » della BMW Alpina 2 valvole di Peter Arm e Cox Cocher, qui alla guida. Sotto, Heyer e la Escort-Zakspeed



Tutti nuovi i records della 4 ore

Oltre al record assoluto per le gruppo 2, ottenuto al 33.mo giro da Vittorio Brambilla con la BMW-Schnitzer in 1'41"3, alla media di 205,054 kmh., alla 4 ore di Monza della scorsa settimana sono crollati anche altri record delle classi superiori.

Nel 2000, Hans Heyer (Escort Ford Zakspeed) ha ottenuto all'11.o passaggio il tempo di 1'49"8, media 189,180 kmh., mentre il record delle 1300 è stato battuto al 56.o giro da « Pal Joe » (Ford Escort Broadspeed) con il tempo di 2'02"4, media 169,805. Il giro più veloce delle 1600 è stato il 34.o di Giorgio Francia (Alfa Ro-

meo GTV), in 2'04"1, media 167,381, che ha battuto di 2/10 di secondo il record precedente detenuto dal suo coequipier Chiapparini.

« Chiacchierata » l'avaria di BATTISTINI

A completamento della cronaca delle gare nazionali di Monza, corse* al mattino, dobbiamo parlare della gara delle 128-1150. Già all'inizio della gara, che prevedeva le classi 850, 1000 e 1150, le tre Fiat berlina di Battistini, Pezzella e « Gilna » si erano intruppate, battagliando aspramente — quasi sempre nell'ordine — fra loro oltre che con l'Abarth 1000 di Binati. Poco prima della fine, dopo aver ot-

tenuto anche il giro più veloce, Battistini mollava inspiegabilmente, lasciando via libera a Pezzella e « Gilna ». Quest'ultimo, dopo essere riuscito per un giro a sopravanzare il rivale, finiva poi con il girarsi all'ultima parabolica, nel disperato tentativo di raggiungerlo ma riusciva a ripartire subito ed a mantenere il secondo posto. Dopo la corsa, molte voci (noi riferiamo solo) sulla regolarità della vettura (auto-preparata) di Battistini, e sulla sua strana « avaria » poco prima della fine, dopo aver tranquillamente tenuto a bada i rivali. Per dovere di cronaca dobbiamo dire che Battistini ha già avuto la ventura di capitare sotto le ire dei verificatori, ma altrettanto obiettivamente dobbiamo ricordare che, in mancanza di certezze, conviene stare zitti.

Un equipaggio male assortito

Il piccolo mistero del cambio di equipaggi, dopo le prove fra le BMW-Schnitzer, ha una spiegazione piuttosto singolare. Dovete sapere che le due macchine tedesche sono sponsorizzate dalla Memphis, che è lo sponsor di Quester, mentre lo svizzero Zondler per entrare nel team ha pagato di tasca sua. Poiché lo scorso anno al Salzburgring Quester e Zondler ebbero uno scontro piuttosto violento, con le vetture e con le... mani ecco che si è pensato che i due era meglio non metterli sulla stessa macchina.

Dopo le prove, poiché Vittorio Bram-



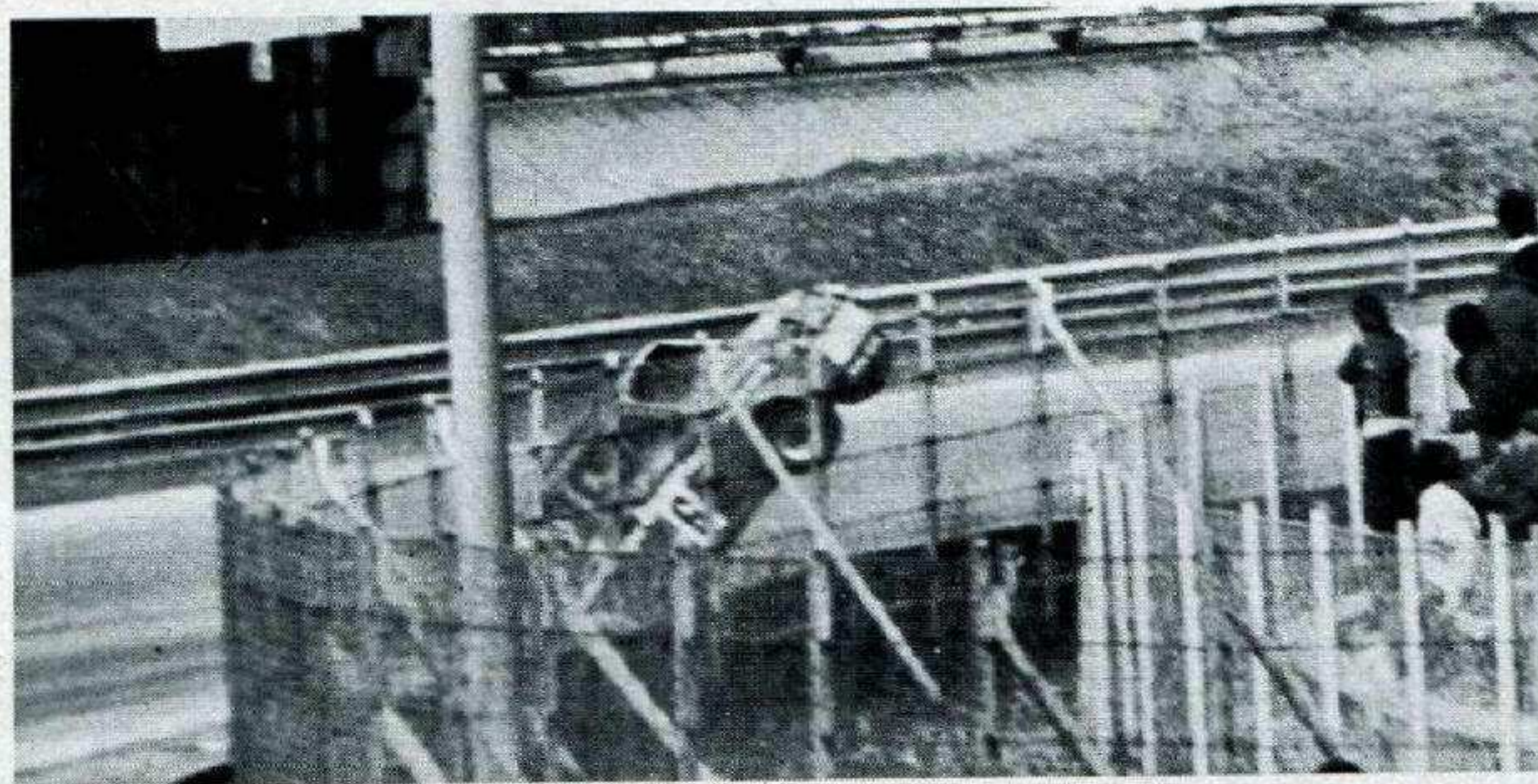
Qui sopra, vediamo entrare nella nuova e spettacolare variante Mirabello, divenuta in breve tempo uno dei punti caratteristici di Monza, un gruppo di macchine guidato dalla Ford Escort (preparata a Formigine) che « Alval » ha diviso con Pesenti Rossi. Seguono la BMW 2 litri di Herman-Denzel, la Ford Escort 1800 di Ruoso-De Leonibus, terza assoluta, e l'Alfetta Berlina 4 valvole di Carlo Giorgio, purtroppo fermatasi contro i guard-rail a Lesmo. Sotto, la BMW di Brambilla in uscita dalla variante. Il fumo è provocato da una perdita d'olio probabilmente dal coperchio camme sugli scarichi.



billa aveva provato su entrambe le vetture, è stato facile « passarlo » in coppia con Zondler, mandando Brun con Quester. Nelle qualificazioni Vittorio aveva provato il venerdì con la n. 3 ottenendo l'1'43"3 con cui si è allineato, mentre il sabato, con la n. 4, aveva girato in 1'42"6.

Hezemans promette due Ford Capri

Può darsi che nell'Euroturismo arrivino presto, a vivacizzare le gare nella seconda divisione, le due Ford Capri ex-ufficiali che la Ford Colonia ha dato in gestione ad Hezemans. Toine dovrebbe buttarle nella mischia quanto prima, almeno a partire dalla



Nel corso della seconda gara di contorno, al mattino delle 4 Ore, l'Abarth 595 di « Tibeli » entrava troppo veloce in parabolica e finiva con l'accarezzare la sabbia all'esterno. Tanto bastava per farla ribaltare più volte in pista, senza fortunatamente danni fisici al bravo pilota veronese

gara di Nivelles. Uno dei piloti è per ora l'olandese Akersloot, mentre Hezemans dice che lui non ci salirà.

Un cavo sgambetta BELLINA

Dopo un'ora e mezza di gara, quando era in lotta per la seconda posizione nel 2 litri, la GTAm di Bellina (preparazione Bruzese) è stata urtata, a Lesmo, dalla BMW numero 3. Per colmo di sfortuna, i commissari che la rimettevano in pista le hanno attorcigliato un cavo di recupero attorno alla sospensione. Infine, è giunta ai box con una gomma squarciata. In totale, una decina di giri persi.