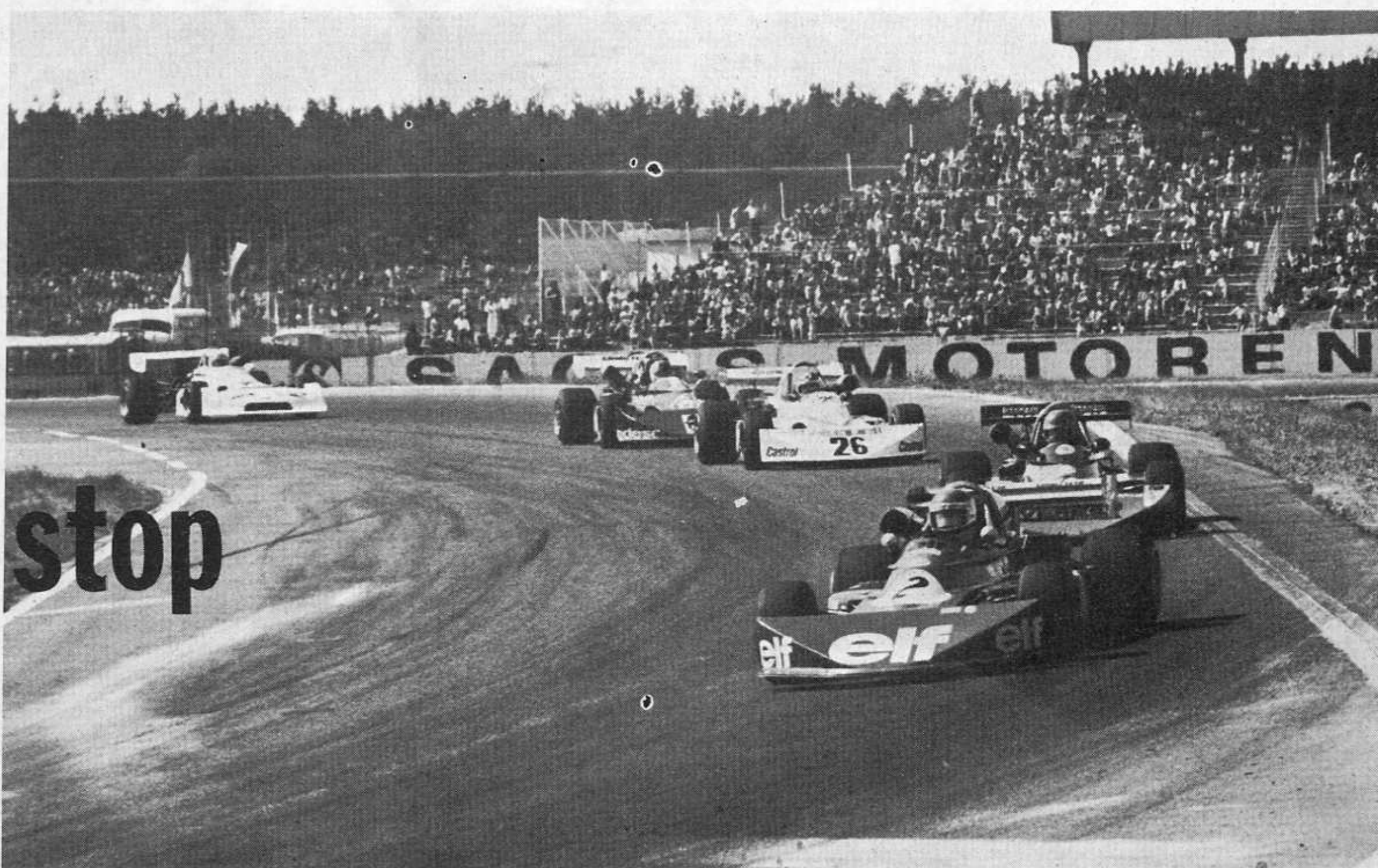


La fortuna a SALISBURGO ha girato per JABOUILLE

LAFFITE - stop

A Salisburgo, sembrava che finalmente ce la facesse una March a vincere, specie dopo le belle prestazioni di Leclere in prova, ma ancora una volta la vittoria è andata ad un motore Schnitzer. Nella foto a destra, Leclere precede la March-Everest dell'italiano Martini



e SERBLIN ringrazia... BRAMBILLA (che l'ha frenato)

SALISBURGO - L'avevamo detto la settimana dopo Hockenheim che Salisburgo avrebbe rappresentato per molti una occasione di «rivincita» e così puntualmente è stato. Infatti questa volta in Austria a vincere senza problemi è stato l'eterno «sfortunato» Jabouille. Per Jean Pierre che si è ora finalmente deciso tra la F.2 e i Prototipi naturalmente a favore delle monoposto, Salisburgo ha voluto dire la fine di un incubo, cioè quello di avere tra le mani sempre una vettura fondamentalmente indovinata come la «Elf» e di non riuscire mai per motivi banalissimi a portare a termine una corsa. La vera «fortuna» di Jabouille però è stata a Salisburgo nel fatto che nel giorno stesso in cui la buona sorte ha dimenticato di guardarlo con occhio malevolo, non ha altrettanto fatto nei riguardi del suo nemico «amico» Laffite.

La solita jella di LECLERE

Quasi a compensare un recente passato in cui il «fantino» della Martini ha spesso avuto dalla sua parte la «buona sorte» a Salisburgo la situazione si è completamente rovesciata con Laffite costretto a marcare il passo, mentre era alle costole di Jabouille, da uno dei tanti «stupidi» inconvenienti delle corse. In pratica da un rottore distaccatosi del distributore della corrente. La «sfortuna» occasionale di Laffite è andata comunque a fare «pendant» con la «solita» sfortuna di Leclere che ancora una volta da protagonista nelle fasi iniziali ha dovuto poi subire il «castigo» del ritiro per rottura del motore, mancando così ancora una volta per causa non sua quel «riscatto» che alla March ormai sta sembrando sempre più «l'araba fenice».

Accanto a Jabouille sul podio nel ringraziare la «sfortuna» di essersi una volta tanto voluta disinteressare era però anche «Lele» Serblin. Il vicentino ha finalmente rotto il ghiaccio dell'in-

credibile «digiuno» iniziato a fine stagione, conquistando un importantissimo terzo posto alle spalle di Jabouille e dell'austriaco Hans Binder favorito dal fatto di correre «in casa». Per Serblin, che il terzo posto lo ha strameritato senza regali della sorte ma solo in virtù di una corsa maiuscola per intelligenza, agilità e abilità, Salisburgo almeno sul piano psicologico rappresenta un «trampolino» importante. La sicurezza con cui stavolta Serblin ha sempre mantenuto alle sue spalle gente del «calibro» di Brambilla, Tambay, Henton ha fatto capire che se le cose funzioneranno sempre a dovere le «zone alte delle classifiche» non dovrebbero essere più «tabù» come d'altronde si era pronosticato fin dall'inizio della stagione.

Dopo Serblin la classifica finale però ha anche altri motivi di soddisfazione per noi italiani. Infatti dopo un regolare Bourgoignie al quinto, sesto, settimo e ottavo posto troviamo nell'ordine Francia, Flammini, Colombo e Cinotti. Francia si è difeso bene nonostante una vettura non al meglio per le vicissitudini delle prove, confermando come la «regolarità» del suo apprendistato sia ormai al termine per consentirgli traguardi più importanti.

Flammini, dopo aver onorato nelle fasi iniziali della corsa il magnifico tempo in prova, ha dovuto rallentare la marcia, ma in definitiva si è difeso con intelligenza puntando ad arrivare senza strafare. Colombo e Cinotti, il primo con

il motore «fuori tono» per circa metà gara e il secondo con una vettura non regolata hanno a loro volta scelto intelligentemente la tattica dell'«arrivare in fondo» e tutto sommato un premio lo hanno trovato.

Nell'ordine di arrivo manca Martini che fino a pochi giri dal termine era saldamente in quinta posizione e che senza la rottura del motore avrebbe potuto essere comodamente quarto, considerato che anche Tambay, incollato per tutta la gara alle spalle di Serblin, a due giri dalla fine aveva esploso il propulsore. Ritirato Truffo al secondo giro per rottura del motore, il discorso infine merita un'appendice per Vittorio Brambilla.

Si rende utile BRAMBILLA

Vittorio, nonostante avesse una vettura con il motore insufficiente era riuscito all'inizio a stare alle spalle dei migliori. Poi prima il calo del motore e successivamente un testa-coda per la rottura della barra di torsione posteriore hanno reso vano ogni suo sforzo. In ogni caso l'utilità di Brambilla in pista si è capita e l'ha capita prima di tutti Serblin che ha dichiarato: «Vittorio prima di farmi passare nelle fasi iniziali della gara mi ha frenato per un paio di giri. Devo dirgli grazie perché se no mi trovavo subito dietro Binder e considerato che l'austriaco aveva una vettura più a punto della mia andava a finire che magari nella «foga» di passarlo facevo qualche errore. Vittorio a fine corsa mi ha detto che aveva frenato deliberatamente perché aveva visto che mi stavo «gassando» e non voleva che sciupassi quanto di buono avevo fatto fino allora. Perciò sinceramente per il mio terzo posto odierno ringrazio Brambilla». Speriamo perciò che con una «chioccia» così i nostri «pulcini» possano fra non molto arrivare a quel successo che a questo punto in tutta franchezza può essere nell'aria per chiunque, rimane solo da vedere quando.

La classifica EURO F.2 dopo sette prove

1. Laffite, punti 45; 2. Jabouille, 20;
3. Larrousse, 13; 4. Tambay, 12; 5. Bourgoignie, 12; 6. Francia, 11; 7. Kessel, 7; 8. Vonlanthen, 6; 9. Henton, 6; 10. Truffo, 6; 11. Binder, 6; 12. Martini, 5; 13. Flammini, 5; 14. Leoni, 4; 15. Ertl, 4; 16. Serblin, 4; 17. Rebaque, 3; 18. Leclere, 3; 19. Cinotti, 2; 20. Pesenti, 1.

COSI' (in 23) AL VIA

Leclere (March) 1'10"54	Jabouille (ELF) 1'10"61
Laffite (Martini) 1'11"00	Flammini (March) 1'11"24
Brambilla (March) 1'11"39	Martini (March) 1'11"44
Serblin (March) 1'11"51	Binder H. (March) 1'11"53
Henton (March Ford) 1'11"61	Ertl (Chevron) 1'11"64
Tambay (March) 1'11"72	Larrousse (Elf) 1'11"95
Bourgoignie (March) 1'12"28	Colombo (March) 1'12"36
Braun (March) 1'12"73	Francia (Osella) 1'12"75
Vonlanthen (March) 1'12"83	De Dryver (March) 1'12"40
Bonin (March) 1'13"99	Truffo (Osella) 1'14"26
Binder R. (March) 1'14"67	Cinotti (March) 1'14"70
Bietcheler (Surtees) 1'16"32	

PREMIO SALISBURGO - Gara internazionale - Valevole come 7. prova del campionato europeo di F.2 - Circuito del Salzburgring, 15 giugno 1975.

LA CLASSIFICA
 1. Jean Pierre Jabouille (Elf) 1.06'23"48, media 210,67 kmh; 2. Hans Binder (March) 1.06'28"24; 3. Serblin (March) 1.06'45"93; 4. Bourgoignie (March) 1.07'01"46; 5. Francia (Osella) 1.07'29"87; 6. Flammini (March) 1.07'29"87; 7. Colombo (March) a 1 giro; 8. Cinotti (March) a 1 giro; 9. Vonlanthen (March) a 1 giro; 10. Roland Binder (March) a 1 giro; 11. Ertl (Chevron) a 1 giro; 12. Brambilla (March) a 1 giro; 13. Braun (March) a 2 giri; 14. Henton (March) a 2 giri. Giro più veloce: Jabouille in 1.10'97, media 214,97 kmh.

Tito Zogli

Un testacoda attarda VITTORIO



● Laffite ha detto di non aver potuto fare i tempi in prova perché anche se la macchina andava bene, lui personalmente non era a posto. Il motivo proveniva dal nervosismo provocatogli dall'incapacità dei commissari di percorso. «Salisburgo è già una pista superpericolosa» diceva il leader della classifica europea di F. 2, ma se poi i commissari ci si mettono diventa impossibile. Pensate che Kessel ha rotto il cambio e i commissari invece di spostare la sua vettura a lato, l'hanno lasciata al centro di un curvone da quinta piena. Cose da manicomio».

inizio. Nel frattempo Brambilla a cui si è rotta la barra di torsione posteriore, fa un testa-coda e cede la posizione a Martini che è pressato da Burgoigne e Francia.

Al 45. giro il belga riesce a passare il pilota della Everest e pertanto la posizione vede Jabouille, Binder al primo e secondo posto indisturbati seguiti da Serblin e Tambay sempre in bagarre fra di loro

Al 50. giro a cinque giri dal termine nuovo colpo di scena. A fermarsi con il motore rotto sul percorso è Martini, e non si fa nemmeno in tempo a registrare il ritiro dell'italiano che si nota l'assenza alle spalle di Serblin anche di Tambay che lascia una lunga striscia d'olio sul percorso, perciò a tre giri dal termine le posizioni sono le seguenti: Jabouille, Binder, Serblin, Bourgogne, Francia, Flammini e Colombo e Cinotti. Nei restanti tre giri, ormai tutti paghi della posizione raggiunta, tendono solo ad arrivare al traguardo.

LE PROVE

FLAMMINI: una conferma quel 4° tempo

SALISBURGO - Ritorno alla consuetudine a Salisburgo con due giorni di prove a disposizione. Sono iscritte 25 vetture ma venerdì ne scendono in pista soltanto 22. Fra i sicuri assenti il nostro Leoni, la cui BMW non ha fatto in tempo a riparare il motore rotto ad Hockenheim. In ritardo invece le vetture di Brambilla, Kessel e Yerancic. Brambilla comunque fa qualche giro sulla vettura di Cinotti. Il migliore è subito Leclere con la March ufficiale che gira in 1'11"51, poi Laffite 1'11"57, Hans Bin-

100 metri subito decisivi tra QUESTER e PELTIER

SALISBURGO - Gli organizzatori recuperano in occasione della data del F.2 la gara dell'Euro Turismo rimandata a Pasqua per la neve. L'elenco degli iscritti rimane molto misero e al via delle prove ci sono pochissime vetture. Il più veloce è il rientrante Quester che con la BMW 3.0 CSL di Schnitzer gira in 1'19"92 davanti alla vettura analoga preparata Alpina condotta dal belga Peltier accreditata di 1'23"40; largamente staccata segue l'unica Camaro presente. Fra le due litri il primato va alla BMW 2002 Alpina di Busch-Herlitz che precedono la vettura analoga preparata però da Schnitzer di Herman-May.

Per riempire il veramente misero elenco di partecipanti alla gara dell'Euro Turismo ridotta dalle originali «4 Ore» ad una «500 Km.» vengono ammesse alla partenza con le vetture gruppo 2 anche tre «GT», una Porsche e due Mazda. Così al via riescono ad essere presenti quindici vetture comprese le GT e le tre divisioni della Turismo. La superiorità della BMW tre litri Schnitzer di Quester-Zondler è fuori discussione fin dalle

prove e già dal primo giro quando Zondler ha un vantaggio di circa un centinaio di metri sulla vettura gemella di Peltier-Müller preparata Alpina si capisce che la corsa è segnata nel suo svolgimento. Più lotta invece c'è fra le due litri dove Alpina e Schnitzer ripetono il loro scontro questa volta però con più favore all'inizio per la prima con la vettura di Busch-Herlitz. Sfortunatamente questi ultimi a metà corsa debbono abbandonare per la rottura del motore e così Hermann-May possono conquistare il successo di classe

500 KM DI SALISBURGO - Valevole come 3. prova dell'Euroturismo.

Classe 3000: 1. Quester-Zondler (BMW 3.0 CSL) 120 giri pari a km. 508 in 2.47'47"30, media 181,850; 2. Müller (BMW 3.0 CSL) a 7 giri; 3. Werginz-Hinteregger (BMW) a 30 giri.

Classe 2000: 1. Hermann-May (BMW 2002) 101 giri in 2.48'09"10, media 152,73; 2. Kramer-Tauchner (Alfa Romeo GTV) a 8 giri; 3. Siller-Reiner (Triumph «Dolomite») a 12 giri; 4. Ochs-Tibon (BMW 2002) a 20 giri; 5. Busch-Herlitz (BMW) a 32 giri.

Classe 1300: 1. Zeh-Sahl (Fiat 128) 86 giri.

L'avviso di sciopero risolve...

● Leewinger, il «patron» di Salisburgo aveva tentato il colpo. Per le spese di trasferta aveva detto ai piloti «Siccome voi arrivate tutti da Hockenheim, io vi pago solo il trasferimento dalla Germania all'Austria e non come previsto dal regolamento, dal luogo d'origine a Salisburgo». Una carta sottoscritta da tutti i concorrenti con minaccia di sciopero immediato nel caso non fossero stati rispettati gli accordi, internazionali, ha però fatto rientrare subito il progetto «economizzatore» dell'organizzazione.

● Henton dopo aver provato nella scorsa settimana a Silverstone debutterà in F.1 al prossimo Gran Premio d'Inghilterra. Il giovane collaudatore della March avrà a disposizione la terza monoposto del team Lotus. Henton ha già definito «terribile» la tenuta di strada della vettura, ma Chapman ha assicurato che verranno apportate modifiche importanti per la gara inglese. Secondo un programma già molto avanzato Henton dovrebbe entrare stabilmente alla Lotus nel 1976 in sostituzione di Jacky Ickx.

● Contemporaneamente a Serblin, anche Ugo Clauden, il giovane tecnico della «Trivellato team» è diventato padre di una splendida bambina a cui è stato imposto il nome di Serena.

der 1'11"77, Tambay 1'11"91, Jabouille 1'12"33, Serblin (primo degli italiani) 1'12"57. Degli altri italiani Martini ha 1'12"71, Brambilla 1'12"88, Colombo 1'12"97, Flammini 1'13"19. Francia invece ha dei problemi con le gomme e ottiene solo 1'13"83. Truffo dopo un paio di giri appena invece slitta sull'olio perso dalla Elf di Larrousse a cui è esploso il motore e finisce contro le barriere.

Al secondo giorno di prove il caldo che grava sul circuito non impedisce a tutti i piloti d'impegnarsi a fondo. Per tutti rimane il problema delle gomme che hanno nella miscela tenera «G 50» la tendenza a dechapparsi.

Il più veloce della giornata in assoluto rimane Leclere che con 1'10"54 media kmh 216,280 precede Jabouille 1'10"61 e Laffite 1'11"00. In quarta posizione Flammini che con 1'11"24 conferma che il terzo posto di Hockenheim non era dovuto solo alle circostanze ma anche ad una sua precisa condizione. Il romano precede quindi nello schieramento di partenza Bram-

billa 1'11"39 alle prese come Laffite con un motore Schnitzer recalcitrante (troppo lavoro dopo Hockenheim per il preparatore tedesco), Martini 1'11"44, Serblin 1'11"51 e Binder 1'11"53. Seguono Henton, Erth, Tambay; Colombo è quattordicesimo con 1'12"36 mentre Francia con 1'12"75 è due posti dopo anche perché il milanese Osella ha avuto dei problemi con il motore al pari del suo compagno Truffo che dopo aver prima rotto un giunto in seguito alla rottura del motore non riesce quindi a completare che pochi giri di prova in 1'14"26.

Non si qualificano Kessel che sulla vettura avuta soltanto nella mattinata della seconda giornata di prove, rompe subito il cambio e lo jugoslavo Yerancic. Cinotti invece avvisato tardivamente dell'anticipato orario delle prove, riesce in fretta e furia negli ultimi cinque minuti a fare qualche giro ed a qualificarsi con il tempo di 1'14"70.

Prima sconfitta (frizione rotta al via)
a MALLORY PARK: vince CRAWFORD

Anche BRISE-stop in F. ATLANTIC

MALLORY PARK. Il circuito londinese ha posto l'unico «stop» nel dominio di Tony Brise del campionato John Player F. Atlantic di quest'anno. Il giovane ha vinto tutte le corse salvo quella disputata su questo circuito. Nella corsa del 15 giugno, ha fatto una partenza difficile perché quando la bandiera è stata abbassata la sua Mods non è partita per niente dal suo posto nella seconda fila dello schieramento di partenza, dato che un semiasse si era rotto quando Brise staccava la frizione. Vincitore della corsa è stato il solito sfidante di Brise nella F. Atlantic, Jim Crawford, che è partito dalla seconda fila, e che ha preso il comando seguito da Ray Mallock nella seconda metà della corsa. Val Musetti ha piazzato la sua March al quarto posto, dietro Nick May, che sta cominciando a dimostrare risultati inaspettati in questa classe.

GP d'Inghilterra significa che non si sono rivelate vere le recenti voci secondo le quali Henton avrebbe pilotato una March in quella corsa (la terza March della corsa sarà naturalmente la macchina della Lombardi, nel suo nuovo «vestito semi-casa»). Conoscendo la situazione alla Lotus si può immaginare che siano impazienti che Henton si unisca al loro team, al posto di Ickx (supponendo che il divorzio Ickx-Lotus avvenga in reciproco consenso), anche se la March stima molto Henton e sarà riluttante a perderlo. Un'ulteriore supposizione naturale è che, offrendo a Stuck un posto nel team per il resto dell'anno, la March mette in gioco il diritto prioritario di ottenere come prima l'uso del motore BMW F. 1 — quando uscirà, se uscirà —. Per inciso, il tempo di Henton sulla Lotus è stato più lento di quello che aveva ottenuto con la March 751 precedentemente quest'anno.

GARA A MALLORY PARK - Corsa valevole per il campionato John Player F. Atlantic - Mallory Park 15 giugno 1975

1. Crawford (Chevron B29), 29'30"4 media 172,68 kmh; 2. Mallock (March 75B); 3. May (Lola T60B); 4. Musetti (March 74B); 5. Riley (Chevron B29); 6. Williams (Brabham BT40). **Giro più veloce:** Crawford e Mallock, 43"2 media 181,01 kmh.

PRYCE record a SILVERSTONE (ed HENTON al posto di ICKX?)

SILVERSTONE. Nelle giornate di prova fissate dalla Goodyear sulla pista inglese (la Ferrari era assente) Tom Pryce su Shadow DN5 ha fatto segnare il giro più veloce mai registrato su questo circuito, in 1 minuto 16"2 (222,49 kmh); il miglior tempo precedente era di 1'16"3, detenuto da Peterson dal 1973 durante le prove del GP britannico. Anche il record ufficiale sul giro durante la corsa è detenuto da Peterson dal 1973, in 1'17"5. Ironicamente nelle prove Goodyear del 1975 Peterson è solamente nono con 1'18"52.

Il secondo più veloce è stato Brambilla, che ha uguagliato il tempo di 1'16"7 sul giro che aveva ottenuto in prove private una settimana prima. Il tempo della March 751 è stato stabilito nella prima sessione dell'11 giugno, dato che la macchina è stata danneggiata in un incidente alla curva Stowe e poi ritirata (il danno era limitato alla carrozzeria e al radiatore).

I più veloci dopo Brambilla sono stati: Fittipaldi 1'16"98, Jarier 1'17"23, Laffite 1'17"65, Scheckter 1'17"91 e Brise 1'18"06. Il più lento è stato W. Fittipaldi 1'19"86.

Un nuovo arrivato era Brian Henton sulla seconda Lotus 72, che è stato l'11. con 1'18"78 di giro. L'esperienza precedente in F. 1 di Henton si riduceva a prove private su una March, ma il fatto che Stuck guiderà la seconda March nel

Ancora NILSSON e ancora RIBEIRO in incidente F. 3

SNETTERTON. Gunnar Nilsson ha preso una chiara posizione di comando ora nel campionato della Formula 3 vincendo una corsa in condizioni atmosferiche che lasciavano a desiderare ed afflitto da diversi guai, mentre il suo rivale più pericoloso, Patrick Neve ha terminato al 5. posto. Ancora una volta Alex Ribeiro ha dimostrato la sua abilità quando si trovava solo sulla pista, ottenendo la pole position con la sua March-Toyota ufficiale. Ma ancora una volta era implicato in un'incidente di corsa, questa volta al primo giro, in seguito al quale ha abbandonato la corsa in compagnia di South (Ray-Novamotor) e Roberts (March-Novamotor).

Il suo compagno Ingo Hoffman sembra affiatarsi bene in F. 3, d'altra parte, malgrado abbia relativamente poca esperienza con le monoposto, è riuscito ad ottenere un buon 3. posto dietro Pierre Dieudonne (per inciso, primo dei tre piloti belgi nei primi sei posti). Danny Sullivan (Modus), che era partito in prima fila è stato ritardato da un incidente ed ha terminato in nona posizione. Anche Ian Taylor e Tony Rouff sono stati ritardati ed hanno finito in settima e ottava posizione, ma nel loro sforzo di risalire hanno diviso il giro più veloce con Nilsson.

David Hodges

Gara a SNETTERTON - Corsa valevole per il campionato F. 3 BP.

1. Gunnar Nilsson (March-Toyota) in 32'26"8 alla media di 142,59 kmh; 2. Dieudonne (March-BMW); 3. Hoffman (March-Novamotor); 4. Barnett (March-BMW) 5. Neve (Safir-Holbay) 6. Regout (March-BMW).

Giro più veloce: Nilsson, Taylor (GRD) e Rouff (Ehrlich), in 1'46"6 alla media di 148,85 kmh.



Si sono dovuti arrampicare in questa maniera i ragazzi per riuscire a vedere cosa succedeva al Santamanica: il questore di Forlì ha negato l'ingresso accampando scuse che come al solito puniscono gli organizzatori di Misano

Sempre più calde le «notturne» AGIP

Già 100 i cadetti

MONZA - Giro di boa per il Trofeo Cadetti Agip undicesimo della serie per monoposto di Formula Monza. Con la disputa della prima gara in programma si è quindi giunti a metà cammino e dal momento che la situazione in testa alla classifica è ancora abbastanza fluida, toccherà alle restanti cinque gare indicare il giovane che si fregerà del titolo di «Cadetto 1975». Per il momento è lo studente milanese Ricky Calegari che domina la classifica grazie a due vittorie e a un terzo posto, segue il brianzolo Pier Emilio Barlassina a quota 19 (una volta primo, due volte terzo e una volta quinto), quindi Giuseppe Bianchi con 13 punti messi insieme con l'ultimo successo e il terzo posto nella terza gara.

Tutti e tre appartengono alla scuderia Salvati e tutti e tre sono al volante di una vettura costruita da Sergio Melesi anche se curata da preparatori diversi.

E veniamo alla gara. Il successo come si accennava è arriso al milanese Giuseppe Bianchi, 27 anni (è nato il 30 maggio 1948), di professione rappresentante, da tre anni sulla scena del trofeo. E' questa la prima vittoria della sua carriera agonistica e l'ha conseguita al volante di una Melesi preparata da uno dei maghi della Formula Monza: Romano Bertoli.

I giri del finale, a causa della pista bagnata, erano stati ridotti: 12 anziché 20. Quindi appena 28,860 chilometri nel corso dei quali c'era poco tempo per studiare una qualunque tattica. Per otto giri le sei vetture — cinque Melesi e la RGB di Lugli — hanno viaggiato strette in un fazzoletto. Al giro successivo Maestri e Calegari escono alla parabolica e vedono così sfumare ogni possibilità di disputare la finale. Subito dopo si ritira anche la Melesi di Barlassina e così al comando restano solo in tre Bianchi, Maccarrone e Lugli, quest'ultimo leggermente staccato. Sul traguardo ha la meglio la maggior esperienza di Bianchi e così al irriducibile Maccarrone, di Barlassina che aveva la piazza d'onore.

Le quattro batterie in precedenza avevano registrato il successo di Calegari davanti all'irriducibile Maccarrone, di Barlassina che aveva la meglio sul sempre più valido anche se incostante Sonvico, di Teli su Maestri e del bravo Quartero sul sorprendente Secchi.

C'era anche Vittorio Brambilla a seguire le fasi della gara. Ecco il suo commento: «Era da tempo che non assistevo ad una gara di Formula Monza. Da quello che ho visto, ho avuto la sensazione che ci siano parecchi giovani dotati. Sarà bene seguirli ed assisterli».

TROFEO CADETTI AGIP - 5. prova - Circuito Junior di Monza, 12 giugno 1975.

LE CLASSIFICHE

1. **Batteria** - 1. Riccardo Calegari (Melesi) in 16'21" alla media di 105,908 kmh; 2. Maccarrone (Melesi) 16'36"4; 3. Mercatelli (Mig) 16'59"5; 4. Cappellotto (Repetto) 17'00"2; 5. Rosso (Repetto) 17'10"2; 6. Chiriotti (Santandrea) a 1 giro; 7. Brusadelli (MGB) a 1 giro; 8. Martini (Repetto) a 1 giro; 9. Crema (Geo) a 1 giro; 10. Cazzaniga (Gatti) a 1 giro.

2. **Batteria** - 1. Pieremilio Barlassina (Melesi) in 16'51" alla media di 102,765 kmh; 2. Sonvico (Lab) 16'57"2; 3. Pluderi (Moroni) 16'57"3; 4. Pavesio (Pavesio) 17'32"5; 5. Valvassori (Moroni) 17'35"1; 6. Ceria (Repetto) 17'52"5; 7. Re (Lab) 18'08"8; 8. Gazzola (Moroni) 18'14"5; 9. Minellono (Lab) a 1 giro; 10. Bissoli (Melesi) a 1 giro.

3. **Batteria** - 1. Giovanni Teli (Frimar) in 16'33" alla media di 104,638 kmh; 2. Maestri (Melesi) 16'36"5; 3. Lugli (RGB) 16'48"8; 4. Bianchi (Melesi) 16'49"1; 5. Sofia (Sofia) 16'59"5; 6. Boschini (Caleffi) 17'07"8; 7. Lazzarini (Repetto) 17'21"3; 8. Bellesia (Santandrea) 17'31"6; 9. Bosio (Lab) a 1 giro; 10. Barolo (Thiele) a 1 giro.

4. **Batteria** - 1. Adriano Quartero (Repetto) in 16'58" alla media di 102,058 kmh; 2. Secchi (CRM) 17'05"2; 3. Filippini (Lab) 17'06"4; 4. Airolti (Repetto) 16'08"2; 5. Ozzello (Santandrea) 17'16"6; 6. Valvassori (Repetto) 17'30"7; 7. Tralogo (Callegari) 17'46"7; 8. Lucchini (Santandrea) 18'02"3; 9. Casarini (Santandrea) 18'09"9; 10. Facci (CRM) 18'28"5.

Finale - 1. Giuseppe Bianchi (Melesi) in 16'24"1 alla media di 105,574 kmh; 2. Maccarrone (Melesi) 16'24"3; 3. Lugli (RGB) 16'25"4; 4. Pluderi (Moroni) 16'33"4; 5. Pavesio (Pavesio) 16'48"8; 6. Sofia (Sofia) 16'48"3; 7. Mercatelli (MIG) 16'50"2; 8. Lazzarini (Repetto) 16'58"6; 9. Valvassori (Moroni) 17'09"9; 10. Boschini (Caleffi) 16'58"6; 11. Sonvico (Lab) 17'20"4; 12. Ozzello (Santandrea) 17'23"5; 3. Airolti (Repetto) 17'24"7; 14. Teli (Frimar) 17'30"7; 15. Barlassina (Melesi) a 3 giri; 16. Quartero (Repetto) a 3 giri; 17. Maestri (Melesi) a 4 giri; 18. Calegari (Melesi) a 4 giri; 19. Pilippini (Lab) a 11 giri; 20. Cappellotto (Repetto) a 12 giri; 21. Secchi (CRM) a 12 giri; 22. Rosso (Repetto) a 12 giri.

CLASSIFICA TROFEO CADETTI AGIP (dopo la quinta prova)
Caligari punti 22; Barlassina 19; Bianchi 13; Cavallini 10; Maestri 9; Cappellotto, Maccarrone, Macchi, Savico 6; Lugli, Mercatelli, Quartero e Pluderi 4; Pessina 3; Boschini, Crema, Filippini e Pavesio 2; Sofia 1.

CLASSIFICA SCUDERIE
Salvati punti 45; Sesto Corse 12; Meneghina 10; Lario 9; Nord Ovest 6; Moroni 4.

Roberto Andreis

Vengon buone anche le elezioni a MISANO
per ostacolare le corse: svizzeri in gabbia

Il questore non vuole

MISANO - Solo gli svizzeri si possono permettere di correre il loro campionato a porte chiuse, con un autodromo tutto per loro e senza il minimo spettatore pagante. Abbiamo dovuto assistere anche a questa farsa, e per questa corsa che certamente avrebbe attratto non la folla di Le Mans ma qualche migliaio di spettatori (non sapete in quanti hanno telefonato per poter entrare e in quanti, increduli, si sono presentati ai cancelli purtroppo sbarrati) e dobbiamo dire grazie al questore di Forlì che pur essendo al corrente dal primo di marzo della cosa (e avendo autorizzato la manifestazione da quella data) per motivi non chiari ha permesso lo svolgimento della manifestazione purché «senza pubblico» e non a fini di lucro.

La pseudomotivazione sarebbe la scarsità di forza pubblica a disposizione a causa della concomitanza con le votazioni: ragione che chiaramente fatica a stare in piedi dal momento che il dott. Mario Tizzani questore di Forlì era al corrente da tempo della gara, e che sarebbero bastati sette (dico sette) uomini per «controlla-

re» l'afflusso di qualche centinaio di persone (l'autodromo è omologato per quarantamila spettatori, che tra l'altro sono tutti in posizione oltremodo sicura) mentre ne sono stati impiegati ben di più, nella stessa giornata ad esempio, per controllare il campo di calcio di Rimini dove si giocava un importante incontro. Ma tutto fa comodo (a Forlì) per mettere i bastoni fra le ruote alle corse d'auto e così, se si voleva fare la gara (tra l'altro gli svizzeri erano già al mare con le loro macchine, e come si faceva a mandarli a casa) si doveva farla a porte chiuse, cosa che naturalmente è stata fatta, nel solo nome dello sport.

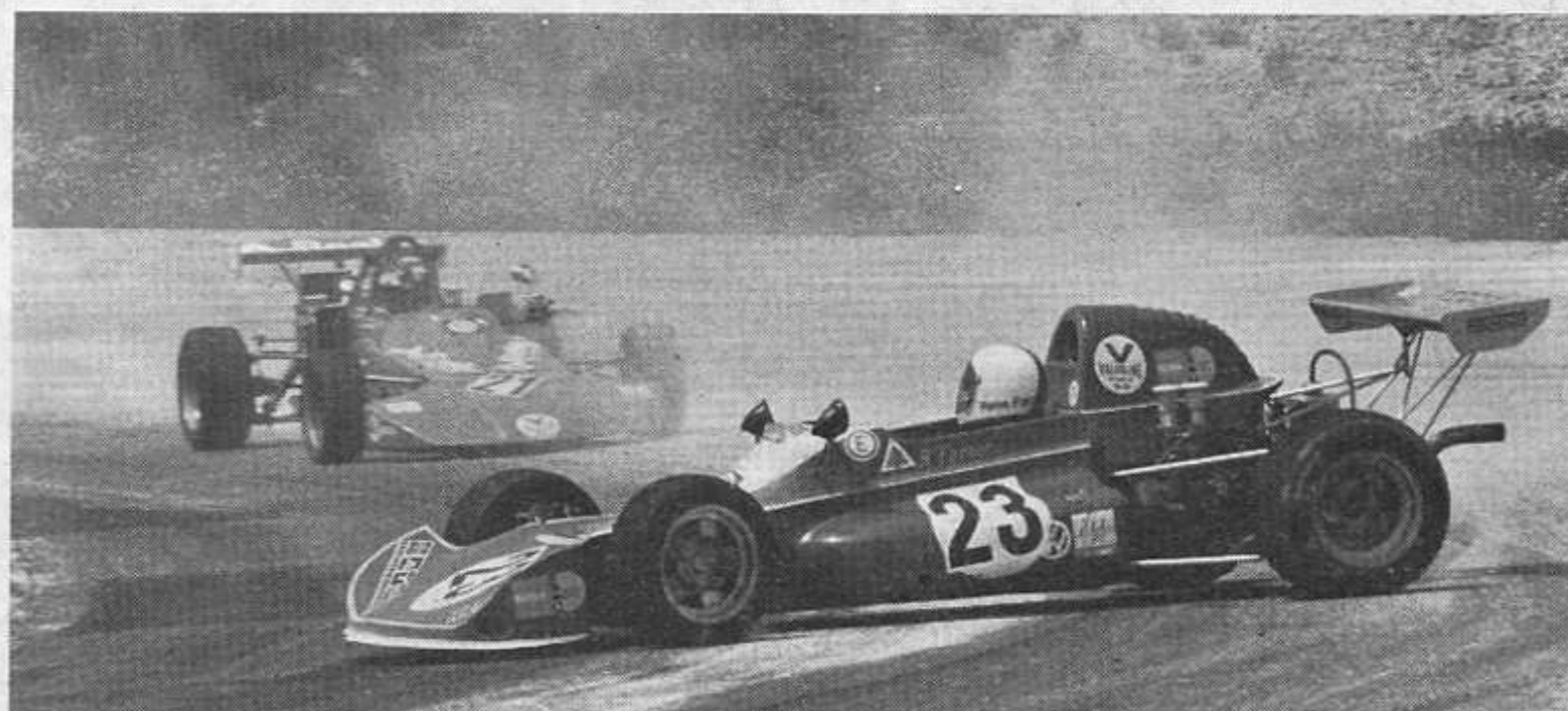
Di questo dobbiamo rendere merito agli organizzatori e ai gestori dell'impianto, che in una Italia così rinunciataria e con recenti esempi di forfaits ben meno motivati, si sono accollati una gara dove l'insuccesso economico e la mancanza del pubblico erano garantiti dal signor questore di Forlì che forse dovrebbe cominciare col rileggersi la Costituzione Italiana.

GIANFRANCO ospite incomodo

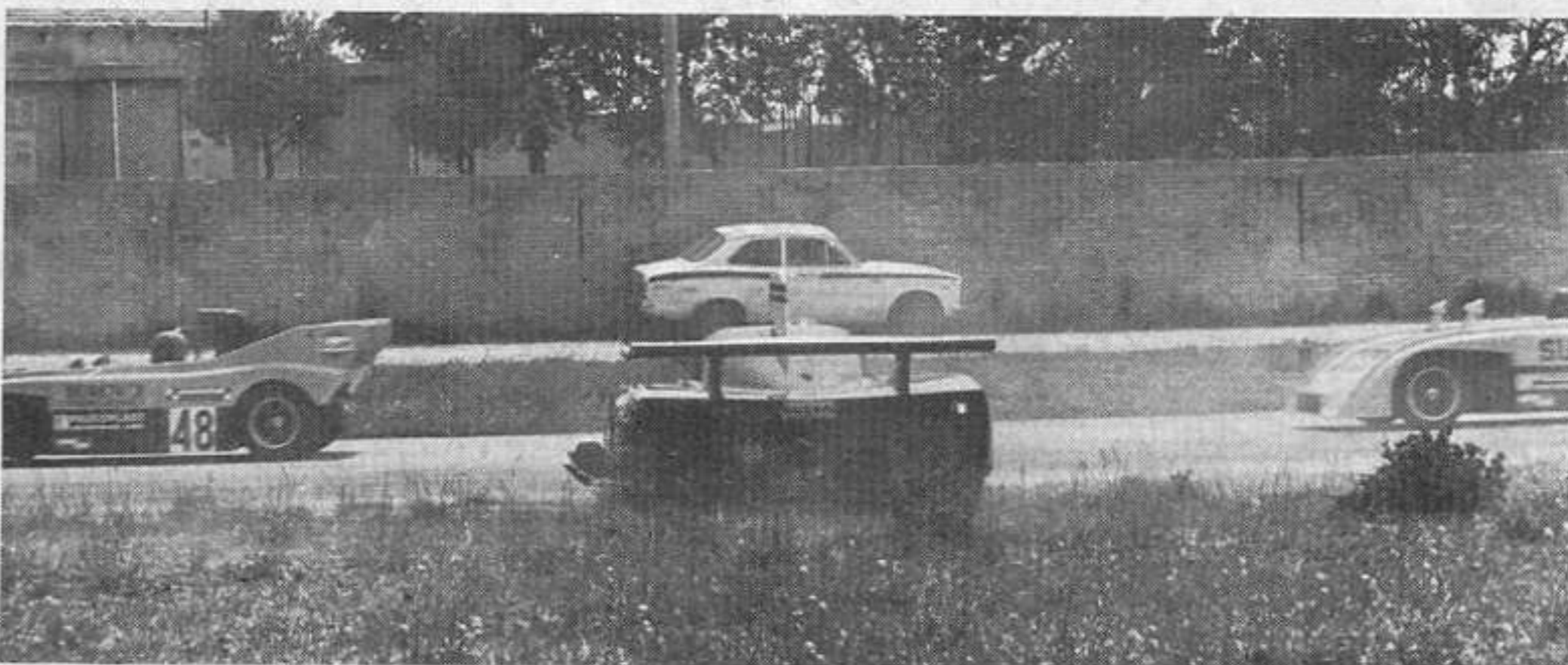
Le gare valevoli per il campionato svizzero erano cominciate già il sabato sera con la corsa delle turismo gruppo 1: 18 macchine al via, niente da fare per la grossa Camaro di Wasserman e vittoria della Opel Commodore di Guenin, davanti ad altre due macchine analoghe. Tra le Simca Rally 2 era Della Piana a regolare tutti mentre Hollinger vinceva tra le Alfa GTV. In precedenza si erano svolte altre tre gare per piloti «debuttanti» con licenza C (in Svizzera ci sono tre tipi di licenze, delle quali la prima a essere rilasciata è la C, con la quale si debbono disputare almeno 15 gare per passare alla B) non valide per il campionato.

La domenica si iniziava con una corsa di gran turismo: 6 Porsche, 7 Alpine, 1 Pantera e una Opel GT. Dominio chiaro delle Porsche gr. 4 di Kofel e Bernhard, che facevano tutta la gara assieme fino a un giro dalla fine, quando il secondo che probabilmente aveva la certezza del successo (era stato anche nettamente il più veloce in prova) si portava al comando e vinceva senza problemi. Tra le Alpine era Bubeck con una aggiornatissima 1860 a fare il vuoto tra le 1600 e le 1300, delle quali alcune erano preparate e altre no. Dopo questa corsa sono partite le turismo gruppo 2, con una strepitosa BMW 3,5 Alpine pilotata da Peter Arm che ha ucciso la gara doppiando tutti in sette giri; sono apparse in secondo piano quindi le belle lotte tra le due Alfa GTA 1300 di Franz e Lips che hanno gareggiato ruota a ruota per tutti i 15 giri e quelle dei due italiani Fornera e Ghislotti che d'altronde non disponevano di vere e proprie gr. 2 ma delle GTV delle Coppe dell'Avvenire.

La settima gara, quella per le sport è stata certamente la più entusiasmante, con belle macchine in campo e conduttori di primo piano. In prima fila «Gianfranco» con la Osella reduce da un test particolarmente proficuo al Mugello, dove pare abbia risolto diversi problemi di assetto, affiancata dalla nuova March 75 di Lienhard. «Gianfranco» scatta bene e si mette subito al riparo, mentre fa le spese della troppa foga dei concorrenti svizzeri il povero Niccolini, tamponato e malamente messo fuori strada alla prima curva. Non ci sono problemi per la Osella PA 3 di



Le super Vau hanno monopolizzato la gara delle monoposto «miste» fino a 1600: sopra Farner in testa coda alla Quercia se la cava senza danni mentre sopraggiunge Graf. Sotto, Niccolini di traverso dopo la botta rimediata dopo cento metri di gara da un irruento svizzero che lo metterà fuori causa



«Gianfranco» che aumenta il ritmo e se ne va: molto bene risale alle sue spalle Bilotti, che acchiappa la March di Lienhard e si classifica secondo, mentre il debuttante Camathias per la prima volta al volante della March ex Ragnotti, piazzato in buona posizione, perde tempo con una testa coda.

Segue una gara di monoposto «varie» fino a 1600: nel lotto delle Super Vau Super Renault, F. Italia e F. Ford la spunta Vau di Fischer, che dal primo giro era andata indisturbata al comando.

Chiusura con le monoposto più grosse: nella F.3 la spunta Trisconi (che a onor del vero aveva una F.3 con motore senza strozzatura e per niente conforme alle norme internazionali) davanti a «Gimax» e a Ghislotti, mentre tra le F.2 dopo alcuni giri di dominio di Amweg, di stretta

misura su Hotz, si registra l'avanzata di quest'ultimo, che disponeva di una March ultimo modello, che non aveva problemi ad aggiudicarsi la gara.

can.

● Al Santamonica, dopo la stagione delle moto, sta iniziando quella delle auto che correranno a tamburo battente nelle prossime settimane e nel mese di agosto. Domenica prossima si disputerà il **TROFEO METALARREDO - COPPA BULLIT JEANS** con una formula nuova, che vedrà mescolate vetture di diversi gruppi in gara (ci saranno anche le gr. 1). Poi si sta parlando con insistenza di una eventuale gara di sport (potrebbe essere una 200 Miglia da disputarsi in due conduttori) in programma in luglio, oltre che della gara di F. 2 che vedrà tutti gli italiani e qualche grosso nome.

PER MOTIVI DI ORDINE PUBBLICO
NON SONO AMMESSI SPETTATORI
alla manifestazione del 14 e 15 Giugno

LA DIREZIONE

Questo cartello affisso ai cancelli ha frenato l'afflusso degli sportivi che volevano vedere la gara degli svizzeri obbligandoli a cambiare idea.

● **CORRERE ALLA SVIZZERA!** C'è da imparare molte cose, come la puntualità e l'organizzazione prettamente teutonica, mentre altre ci hanno fatto sorridere. Come l'invenzione della bandiera rossa, che serve a segnalare al pilota in pista per le prove ufficiali il momento in cui verranno presi i tempi valevoli per lo schieramento, e le partenze a handicap (avete letto bene) per le vetture chiaramente svantaggiate, che con 30" di anticipo prendevano il via sulle altre.

● Entro il mese di luglio si terrà una importante riunione al vertice tra gli **AZIONISTI DEL SANTAMONICA S.p.A.** per decidere un aumento di capitale di qualche centinaio di milioni. Bisogna assolutamente allungare la pista di un migliaio di metri e sistemare alcune cosette: bisogna solamente vedere chi comincerà a sottoscrivere la grossa cifra, e potrebbe darsi che questo movimento possa modificare alcune cariche al vertice.

GARA AL SANTAMONICA - Organizzata da Former Rennsport di Zurigo - Valevole come 8. prova del campionato svizzero - Autodromo Santamonica, 15 giugno 1975.

GRUPPO 1
Classe 1300 (tutti su Simca Rally 2)
1. Claudio Della Piana, 14 giri, 25'32"7
2. Kamm 25'48"3; 3. Strasser 26'57"7; 4. Conti a 1 giro; 5. Mayer a 1 giro.
Classe 2000: 1. René Hollinger (Alfa Romeo SR) 15 giri, 26'06"4; 2. Kieber (Ford Escort RS) 26'32"1; 3. Dietrich (Alfa GTV) 26'33"0
4. Uelliger (Alfa GTV) 26'40"4;
Classe 3000 (tutti su Opel Commodore)
1. Charly Guenin, 15 giri, 25'25"8; 2. Appenzeller 25'29"1; 3. Eberhard 25'36"4.
Classe oltre 3000: 1. Wolfgang Wassermann (Chevrolet RD Camaro) 15 giri, 26'03"9.

GRUPPO 3
Classe 1600 (tutti su Alpine Renault):
1. Hans-Jörg Appenzeller, 14 giri, 23'33"1; 2. Steck 23'36"4; 3. Bleiker 23'36"9;
Classe oltre 1600 (tutti su Porsche Carrera):
1. Fritz Straumann, 15 giri, 23'10"8; 2. Bossard a 1 giro; 3. Comolli a 1 giro.

GRUPPO 4
Classe 2000: 1. Oskar Bubeck (Alpine Renault 1860) 14 giri, 22'51"6; 2. Büchi (Opel GT Irmscher) 23'10"3.
Classe oltre 2000 (tutti su Porsche Carrera):
1. Peter Bernhard, 15 giri, 22'04"1; 2. Kofel 22'05"9; 4. Brandenberger 22'34"7.

GRUPPO 2
Classe 1000: 1. Jakob Schaufelberger (NSU TTS) 14 giri, 24'17"7; 2. Hintermann (NSU TTS) 24'23"2; 3. Nüssli (Datsun 100 A) 24'44"0.
Classe 1300: 1. Rudolf Franz (Alfa Monzeglio GTA) 14 giri, 23'16"9; 2. Lips (Alfa Romeo 1300 GTA) 23'34"9.
Classe 2000: 1. Armin König (BMW 1602) 14 giri, 23'43"0; 2. Bordogna (BMW 2002) 24'01"1; 3. Fornera (Alfa Romeo 2000) 24'16"5; 4. Ghislotti (Alfa GTV) a 1 giro.
Classe oltre 2000: 1. Peter Arm (BMW 3,5 CSL) 15 giri, 23'06"3.

GRUPPO 5
Classe 1600: 1. André Chevalley (Lola T 290) 15 giri, 21'37"8; 2. Ihle (Spartan 721 B) a 1 giro; 3. Huber (Mungo 13) a 1 giro;
Classe 2000: 1. «Gianfranco» (Osella PA 3) 15 giri, 20'19"3; 2. Billotti (Osella PA 3) 20'52"8; 3. Lienhard (March 75 S) 20'58"4;

MONOPOSTO
Classe 1000: 1. Heinrich (ID Tecno) 15 giri, 22'55"4; 2. Pierroz (March 743) 22'57"0; 3. Kunz (Brabham-Hart BT 28) a 1 giro.
Classe 1300, 1600: 1. Hanspeter Fischer (Lola T 324) 15 giri, 21'38"0; 2. Christen (LCR) 21'40"6; 3. Vogt (ATS-Lola) 22'00"6; 4. (Lola) 22'02"0;
F. 3: 1. François Trisconi (March 722) 14 giri, 19'25"1; 2. «Gimax» (March) 19'37"7; 3. Ghislotti (GRD F 3) 19'46"0;
F. 2: 1. Markus Hotz (Horag-March 752) 15 giri, 19'19"7; 2. Amweg (March BMW 742 A) 19'26"3; 3. Walther (March BMW 742) 20'04"7.

Tengono banco le RENAULT-5 RICCI rischiatutto (e spunta Nardelli)

CASALE - « Anche il giro più veloce hai fatto », diceva il vincitore « Baronio » a Gianfranco Ricci dopo la pioggia di champagne che ha rinfrescato il terzetto dei premiati sul traguardo. « Se non vinci prendi sempre il massimo possibile, anche il punto del giro! ». Contento per essere tornato protagonista dopo due battute d'arresto il romano faceva una considerazione in un certo senso amara.

siamo dir che i risultati sportivi sono una realtà: se un pilota come Ragaiolo, partito al palo e senza una battuta d'arresto può arrivare solo settimo pur correndo splendidamente perché la battaglia è grossa, significa che correre qui serve davvero. Nella cronaca della finale c'è da parlare anche di Gonzi, e «Camaleo» tornato a prendere punti, seppure pochi, e del forte Schermi che da ultimo è salito fino al decimo posto con una gara superba.

re per finir soddisfatti e senza amarezze. Ci sono riusciti in pieno dando una dimostrazione del valore di una scuola che ha già dato più di un risultato.

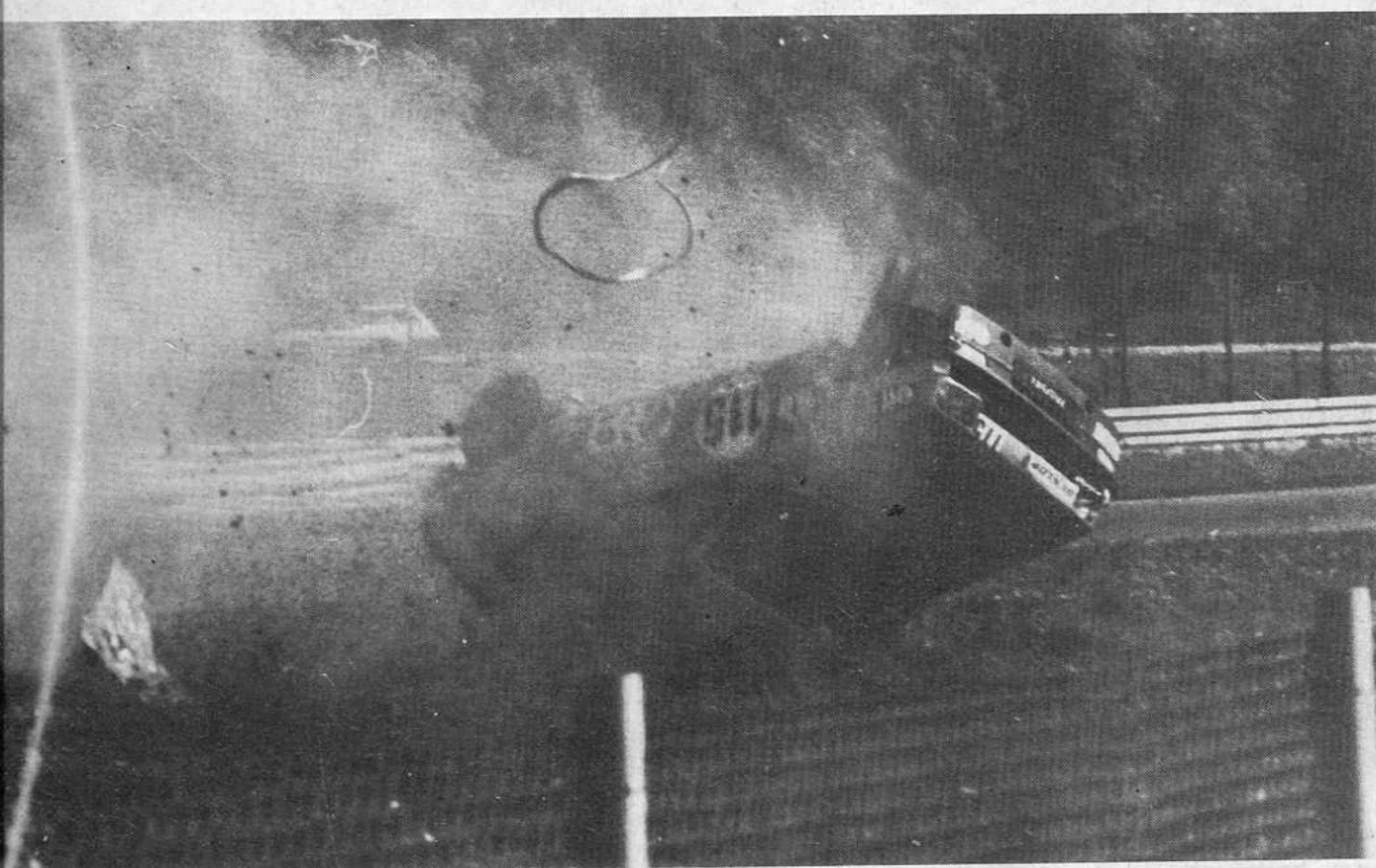
Le altre gare

CLASSE 500 - Al via c'è lotta fra Amighini e Piroli (che ha la macchina di Baistrocchi) ma col passare dei minuti la macchina di Amighini prende a fumare e si ferma. Piroli è così solo e tranquillo e compie metà corsa da trionfatore infliggendo oltre mezzo minuto al secondo classificato, Capri. Tra Capri, Aimaro, Motta, Zadotti e Laganà c'è stata infatti una autentica battaglia durante la quale Laganà ha avuto quasi sempre la meglio. Poi, proprio sul finire, il fumo lasciato da Laganà e i sorpassi in serie degli altri hanno sconvolto tutto.
600-700 - E' lo schieramento più nutrito e con belle promesse di guerra anche se le sofisticate e costosissime super Gr. 2 determinano distacchi netti nei tempi. Basti pensare che tra Galluzzo e Carena, in prima fila, correva oltre un secondo. Al via Galluzzo (Saccone) se ne va con

rinzi e poi si congiungono per dar vita a un finale elettrizzante. Arrivano infatti appaiati con «Tibeli» che dà l'impressione netta di avercela fatta. Invece i cronometristi confermano Ciardi vincitore al di là di tutte le proteste, sia dello stesso direttore di corsa che del delegato CSAI. Dietro ai protagonisti citati il vuoto: ben sei motori rotti su nove nelle 600 e tre su dieci nelle 700 con quattro arrivati doppiati e tossicanti. E' proprio vero che il Gr. 2 così come è non ha più molto senso.

CLASSE 850 e 1000 - Le vecchie, care, Abarth 850 e 1000, una volta piatto forte delle manifestazioni turistiche, sembrano un po' offese a dover correre il mattino. L'offesa si manifesta soprattutto con le rotture. «Pad» va in testa col 1000 e rompe subito. Via libera a Binati, miglior tempo in prova che con la macchina di Garavello non è più impegnato da Savoia, e Piacentini. Quando Savoia rompe, tutto sembra risolto e invece anche Binati, al 16. dei 18 giri, si ferma lasciando la vittoria a Piacentini.

Nelle 850 le cose vanno meglio e dopo un dominio iniziale di Biselli tocca a Campani, con la macchina di Baistrocchi, una chiara vittoria. Sfortunato Amighini risalito fino al 2. posto e poi fermato a tre giri dal termine.
1150-1300 - Ben due donne al via di que-



A sinistra, l'impressionante volo della R5 di Giuseppe Serattini. Vediamo il pilota, qui sotto, svenuto in barella. Le sue condizioni sono buone



E' vero: Ricci non lascia nulla a nessuno in questa gara, la più bella forse della stagione, ha guidato in un modo superbo recuperando ben 5 posizioni ad avversari durissimi come Ripani, Nardelli, Corti e Ragaiolo. In questa rincorsa rabbiosa Ricci ha rischiato tutto, è finito sul prato perdendo due posti già conquistati ed ha ricominciato da capo arrivando fino alla portata di «Baronio». A portata, ma non abbastanza da batterlo, perché «Baronio» non era battibile, questa volta. Ma tanto avanti da mettere a profitto un bottino di punti eccezionale.

La bellezza di questa corsa di Casale è stata merito di tutti i piloti a conferma di quanto sia importante correre insieme, con la mentalità da professionisti e con l'esperienza che si accresce di domenica in domenica. Il terzo posto di Nardelli è la conferma di quanto diciamo: 23 anni, con molte cose ancora da imparare, questo pilota sale sempre più in alto ad ogni gara e la coppa conquistata a Casale è solo la prima. Stesso discorso per un formidabile Corti, a lungo in testa e poi sceso quarto nel succedersi di avvenimenti, e per Ripani, a punti ad ogni corsa o per il più esperto ma solitamente meno fortunato 'Fibo'.

Seguendo tutte le gare ormai pos-

Un casco male allacciato e bandiere nere discutibili

CASALE - Nelle prove e nelle batterie si sono avute cose spiacevoli. La prima, gravissima, è l'incidente di Pino Serattini, 35 anni, fratello maggiore di Tiziano. Dopo le prime prove Tiziano era detentore del miglior tempo assoluto e durante il turno pomeridiano ha detto al fratello, esordiente in Coppa, ma già esperto pilota, di seguirlo per fare i tempi. Il famigerato cordolo della curva a sinistra di fronte ai box, già causa di tanti incidenti e straordinariamente sempre presente nella sua pericolosità, è stato iniziatore di un rovesciamento nel corso del quale Pino Serattini ha strappato letteralmente le cinture, è stato proiettato dall'auto ed è caduto al suolo senza casco. Si teme che il casco fosse male allacciato, fattostà che il ricovero in sala di rianimazione all'ospedale di Casale faceva temere il peggio. Per fortuna domenica c'è stata una ripresa anche se la prognosi resta riservata.

L'altro problema è quello degli interventi con bandiera nera sui piloti in corsa. Noi, esortati anche dai responsabili Renault, abbiamo sempre chiesto decisione e fermezza da parte dei direttori di corsa. Ora ci troviamo a dire che le bandiere esposte a Casale sono state discutibili. Si sono fermati Muccio e Sigala quando Muccio prima di essere investito è stato investito e quando Slim ha dichiarato di essere lui l'investitore della macchina di Taddeu e non l'altro giallo, Sigala.

Non è una critica, è la constatazione che fare il direttore di gara è difficile e fare i commissari di professione, per una precisa ragione: il loro stipendio dovrebbe essere altissimo se raffrontato alle loro responsabilità e capacità.

E per concludere un'altra cosa: abbiamo parlato troppo, anche noi, di sportellate. Stavolta nella finale non c'è ne sono state e, anzi, la bellezza della corsa è stata anche dovuta alla capacità dei piloti di valutare cosa fa-

Carena (Garavello) in coda e la gara dei due leaders non cambia più per 18 giri tanti quanti se ne percorrono nei 25 minuti della gara basata sul tempo. Dietro Nocchi (Falessi) deve guardarsi alle spalle dai due scatenati seicentisti Ciardi (Bacci) e «Tibeli» (Garavello) che per un pezzo rimangono divisi dal settecento di Sca-

sto raggruppamento anche se per averle davanti si sarebbe dovuto capovolgere lo schieramento! Fra l'altro si capisce perché possono partire, visto i tempi lentissimi fatti. Non è femminismo. Davanti «Pal Joe» promette bufera con la sua Escort BDA 1300, invece bufera la fanno gli altri a lui con una carambola alla prima curva da cui esce solo e staccatissimo Faraldi con l'Alfa.

Il direttore di corsa non ritiene di dover mettere bandiera nera e, visto come la carambola è stata innestata, proviamo un senso di pena per i corretti della Renault 5. Dal mucchio esce bene anche il futuro vincitore della 1150, che guida senza problemi la sua 128 Gianni, tanto da doppiare tutti gli avversari. Al secondo passaggio la situazione si è un po' ricomposta con le Alfa di Faraldi, Rossi e Galimberti che precedono le 1300 seguiti da Battistini e «Gilena» con i 1150 e del futuro vincitore Confortola. La rimonta di quest'ultimo è straordinaria e a ritmo di uno o due sorpassi al giro va fino in testa. A questo punto Faraldi si scuote, tenta di ripassare ma è un fuoco di paglia, gli resta la consolazione del giro più veloce.

1600 - 2000 oltre 2000 - Schieramento scarso ma di alto valore «economico» con macchine da 20 milioni o quasi come le migliori BMW, Escort BDA. Finotto, come previsto, non ha avversari e viene inseguito vanamente da Ruoso e «Alval» che non cambiano mai di posizione durante una gara noiosissima. Qualche palpito nella 1600 dove Ciro Nappi, con una fantastica BMW riesce a sopravvivere e regolare durante l'intera gara la Escort di Gilardini. Movimentata la lotta per il terzo posto con Brunner che porta la sua BMW tra le Alfa di Chiapparini e Giulio Rossi. Nella oltre 2000 solitario Daniele dopo il ritiro del «Ragno».

Gabriela Noris

Una RONDE in tono minore se l'è aggiudicata l'ALPINE 310 di THERIER: ALFA subito stop

E' durata solo un chilometro la sfida - a - 16 nel Cevenole

LE VIGAN - Il forfait di Darniche annunciato col prototipo X-1/9, la cui fine carriera sembra imminente, e l'assenza di una Lancia Stratos ha senza dubbio tolto un po' del solito interesse alla 9. Ronde Cevenole, che non di meno rimane una delle più belle e più probanti corse su strada.

Tuttavia sussisteva un dubbio fra l'equipe Alpine-Renault al gran completo e l'Alfetta GT-16 valvole (230 cavalli) di Jean-Claude Andruet: « Quando ho montato i nuovi pneumatici Michelin, è stato veramente fantastico — ha detto Andruet — credevo di scendere sotto i 26' e potevo disputare l'assoluto all'Alpine... Certamente avrei potuto partire col motore normale a due valvole per cilindro e avrei vinto il gruppo 2, ma ho preferito rischiare e vedere il tempo che è capace fare questa macchina... ».

Malgrado prove ridotte per una uscita di strada, sembrava effettivamente che l'Alfetta potesse rimanere nella scia delle Alpine. Ma Jean-Claude Andruet ha avuto solo il tempo di fare un chilometro prima che il suo motore si bloccasse!

Si presentava allora una occasione eccellente all'Alpine-Renault, che tuttavia non poteva già più contare su Jacques Henry, vittima di una uscita di strada in seguito alla rottura del triangolo della sospensione posteriore. Eppure si sfiorava la catastrofe nel campo giallo e nero, per il quale, d'altra parte, le cose non erano cominciate molto bene. Jean-Pierre Nicolas, che pilotava il prototipo Renault 17 a motore a iniezione, 16 valvole (207 cavalli sul banco), aveva rotto un primo motore, poi un secondo: la causa, un carter d'olio male progettato in funzione dell'aderenza della macchina, che era diventata eccellente, e l'olio si centrifugava. Malgrado un buon tempo di qualificazione, si era deciso di far partire Nicolas con un classico e ben collaudato prototipo alleggerito A 110-1800. Era un modo di puntare sulla sicurezza.

A metà corsa, Nicolas sorpreso da una manciata di ghiaia, è uscito di strada in modo molto violento, e in seguito Vincent che aveva fatto una bellissima rimonta, dopo aver bucato due volte all'inizio del-

la corsa (« Per colpa mia! » ammetteva) tornando al terzo posto, ha dovuto rinunciare a causa della rottura del semiasse. Anche due ottimi piloti locali Guimi e Noquin, hanno dovuto abbandonare per noie meccaniche o uscita di strada, e così Jean-Luc Thérier è rimasto solo di fronte a una coalizione Porsche, con un modello che non mancava certo di qualità, ma che si trova ancora in fase sperimentale.

Ci fu, d'altra parte, un certo allarme quando lo speaker annunciò che l'A 310 di Thérier era immobilizzata sul tracciato. La spiegazione: l'estintore si era acceso da solo, sommergendo i carburatori, e Jean-Luc li asciugava col fazzoletto per poter ripartire! Rimane nondimeno il fatto che, Jean-Luc Thérier, che si era prestissimo trovato solo, senza avversari, girava rego-

d'oro e una reputazione nelle gare in circuito dopo che nei rallyes.

E' certo che l'A 310 dotata di motore a quattro valvole per cilindro ha ancora bisogno di messa a punto, ma appare nondimeno, riferendosi anche al recente risultato di Warmbold al Rally Essen, che l'A 310, soprattutto nel suo comportamento su strada, presenta qualcosa in più della berlinetta, e che non debba più tardare a prendere questo delicato rimpiazzo.

Acquisita a priori mediante eliminazione, ma di fatto mediante una costante lotta contro il cronometro, questa vittoria della A 310 non deve mettere in ombra le prestazioni registrate nei diversi gruppi dove gli scontri erano stati altrettanto vivaci della classifica generale.

Così in Turismo di Serie dove la lotta rimane più aperta in questa stagione, Fréquelin, che aveva attaccato a oltranza, è riuscito a realizzare un tempo eccezionale sin dal primo giro, impadronendosi del comando. Dirand (BMW) aveva portato dei contrattacchi nel giro seguente, ma la perdita di una ruota anteriore poneva fine alle sue speranze. Lo stesso dicasi per Lefebvre, che prima ha bucato e poi si è trovato alle prese con una barra stabilizzatrice staccata! Si è tornati dunque ad un duello « fratricida » fra le due Alfa Romeo 2000 di Fréquelin e Béguin che doveva oltretutto venire a patti con un'influenza tenace. Tutto sembrava andare verso il meglio per Fréquelin che colmava poco a poco lo scarto quando si doveva fermare a due giri dall'arrivo.

Dopo l'abbandono di Jean-Claude Andruet, era nell'aria una vittoria dell'Opel-BP-Marsiglia con Chasseuil o Clarr in Turismo gruppo 2: ma decisamente la fortuna non era venuta all'appuntamento! Prima senza freni, poi un motore che girava su tre cilindri (inietttore), Chasseuil ha dovuto abbandonare, ma non senza aver dato delle notevoli prestazioni che gli avrebbero valso un bel quinto posto assoluto. Clarr, che era rimasto molto vicino al leader della scuderia BP, aveva prima noie elettriche, poi la rottura di un tubo del radiatore dell'olio ha rovinato le sue speranze; e finalmente c'è Sainpy che certamente avrebbe potuto fare meglio con la sua Escort RS, ma ha avuto il merito di condurre una corsa molto regolare, che è importante.

In Gran Turismo di Serie, Mas, malgrado il fatto che non conosceva il tracciato, il che conferma il suo talento, ha preso il comando sin dalla partenza, distanziando JM Alméras prima del suo abbandono (cardano), Lunel, Plancher e Lalage, per terminare finalmente con un eccellente 3. posto « scratch ». E' evidente che ormai le Alpine-Renault 1600 non possono più fare niente contro le Porsche Carrera, ma la battaglia che si sono dati Michèle Mouton e Desille non è passata inosservata; la pilotessa di Grasse si è finalmente imposta, il che le permette di continuare a lottare gomito a gomito per il titolo di campione di Francia con Jean-François Mas, due rilevazioni che meriterebbero di continuare sulla loro strada.

Ben inteso Michèle Mouton vince la coppa delle dame, tanto più facilmente in quanto Marianne Hoepfner aveva noie di guida della sua Peugeot 304 speciale, e la signora Corio non ha rappresentato un ostacolo.

Jacques R. Jaubert

Nella regolarità del NUORESE fa il bis SEDDONE

NUORO - E due! Pier Paolo Seddone, al volante di una Mini Cooper 1300, si è aggiudicato il « 1. Trofeo Autortobene », gara di regolarità valida quale seconda prova del Campionato Provinciale della specialità. Il bravo pilota nuorese, ha così bissato il successo ottenuto poco più di un mese fa nel « 1. Trofeo Carletto Cossu », confermandosi conduttore veramente capace nel difficile campo della regolarità.

Il percorso di gara, in totale circa 270 chilometri, si snodava in lungo e in largo attraverso le difficili strade della provincia, risultando particolarmente selettivo, tanto da mietere subito le prime vittime illustri: Tore Meloni e Vittorio Pisano, nomi ben noti ai competenti in materia di automobilismo agonistico, erano costretti al ritiro sin dalle prime battute, traditi forse dalla scarsa conoscenza del percorso.

Ottimo secondo, dietro il vincitore, Francesco Frattini, su Lancia Fulvia, il quale, solo per un banale errore, non è riuscito

9. RONDE CEVENOLE - Gara internazionale di velocità - Le Vigan, 7-8 giugno 1975.

LA CLASSIFICA

1. Jean Luc Thérier (Alpine-Renault A 310) 3.31'59"2, 1. dei gruppi 4-5; 2. J. Alméras (Porsche Carrera RSR) 3.37'48"7; 3. Mas (Porsche Carrera 2,7 l) 3.40'51"3, 1. del gruppo 3; 4. Lunel (Porsche Carrera 2,7 l) 3.42'37"7; 5. Bec-Plancher (Porsche Carrera 2,7 l) 3.47'05"1; 6. Sainpy (Ford Escort RS) 3.49'21"6, 1. del gruppo 2; 7. Béguin (Alfa Romeo 2000) 3.50'43"8, 1. del gruppo 1; 8. Michèle Mouton (Alpine-Renault 1600) 3.51'15"1, Coppa della Signore; 9. Vaucard (Simca proto.) 3.51'31"4; 10. Desille (Alpine-Renault 1600) 3.52'21"0.

larmente in meno di 26' — un tempo eccellente — ha dato la prima vittoria a questo prototipo A 310 a motore quattro valvole per cilindro, che deve prendere il posto della leggendaria berlinetta. Questa vittoria senza discussioni costituisce certamente un prezioso incoraggiamento per le officine di Dieppe e di Viry-Chatillon, che sembravano attraversare un periodo nero, e questa vittoria arriva ugualmente a proposito per ricordare che l'Alpine-Renault, malgrado una concorrenza sempre più vivace continua a costruirsi un albo

a strappare la palma della vittoria allo scatenatissimo Seddone. Bisognerà attendere, quindi, la terza ed ultima prova, per conoscere il nome del campione provinciale; resta certo che la vittoria finale non potrà che essere un discorso privato tra i due mattatori di oggi.

1. TROFEO AUTORTOBENE - Gara di regolarità, Nuoro 8 giugno 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. Pier Paolo Seddone (Mini Cooper) pen. 179,7; 2. Frattini (Lancia Fulvia) 247,9; 3. Pellegrini (Fiat 128) 265,4; 4. Cadoni (Fiat 128) 430,2; 5. Cocco (Fiat 128) 432,9; 6. Secci (R 5) 745,0; 7. Casula (Lancia Fulvia) 820,7; 8. Satta (Mini Minor) 940,9; 9. Sanna (Dyane 6) 944,7; 10. Cossu (Alfasud) 1.179,7; 11. Ditel (Fiat 128) 1.354,6; 12. Cambedda (A 112) 1.605,0; 13. Costa (A 112) 1.776,7; 14. Sittzia (Fiat 127) 2.066,3; 15. Ferrari (Fiat 128) 2.435,2; 16. Buttitta (VW 1600) 2.703,4; 17. Sulas (A 112) 2.803,2; 18. Dadea (Peugeot 104) 3.534,0; 19. Cossu (Fiat 128) 3.935,5; 20. Dessolis (Fiat 128) 5.920,7; 21. Graziano (Fiat 126) 5.964,0; 22. Serra (Fiat 128) 6.051,5; 23. Podda (AR 1300) 6.460,7; 24. Puddu (Fiat 128) 12.310,1.

5. COPPA SPORT, gara nazionale di velocità in circuito per vetture gruppo 2 - Casale Monferrato, 15 giugno 1975

Classe 500 (tutti su Fiat Giannini): 1. Franco Piroli 25'28"5, media kmh 98,497; 2. Capri 26'01"3 giri 17; 3. Aimaro 26'03"5 giri 17; 4. Motta 26'04"7; 5. Zadotti 26'05"1; 6. Laganà 26'12"3; 7. Binati 26'16"3; Giro più veloce: Piroli e Amighini in 1'28"8, alla media di kmh 99,730.

Classe 600: 1. Rolando Ciardi (Giannini 590) 25'53", media di kmh 102,645; 2. « Tibeli » (Abarth) 25'53"1; 3. « Helsa Popping » (Giannini) giri 17. Giro più veloce: « Tibeli » in 1'24"9, media di kmh 104,311.

Classe 700: 1. Luciano Galluzzi (Abarth) 25'06"7 giri 18, media kmh 105,799; 2. Carena (Giannini) 25'12"7; 3. Nocci (Abarth) 25'49"1; 4. Calza (Giannini) giri 17; 5. Segalini (Giannini) giri 17; 6. Longobucco (Giannini) giri 16; 7. Facchetti (Giannini) giri 16. Giro più veloce: Galluzzo in 1'22"4 alla media di kmh 107,476.

Classe 850 (tutti su Fiat Abarth): 1. Nino Campani 26'10"7 giri 19, media kmh 107,127; 2. Biselli 26'32"5; 3. Fruzzetti giri 18; 4. Foroni giri 15. Giro più veloce: Amighini in 1'20"5 alla media di kmh 110,012.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Abarth) 26'16"5, media kmh 101,115; 2. Binati (Abarth) giri 16. Giro più veloce: Binati in 1'18", alla media di kmh 113,538.

Classe 1150: 1. Giuliano Battistini (Giannini) 26'47"1, media kmh 110,211; 2. « Gilena » (Fiat 128) giri 19; 3. Nappi (Fiat 128) giri 19; 4. Frasson (Giannini) giri 19; 5. Vailati (Daf 66) giri 19; 6. Fogliano (Fit 128) giri 17. Giro più veloce: Battistini e « Gilena » in 1'18"4 alla media di kmh 112,959.

Classe 1300: 1. Giuseppe Confortola (Alfa Romeo) 25'55"8 giri 20, media kmh 113,845; 2. Faraldi (Alfa Romeo) 25'57"4; 3. Braga (Alfa Romeo) giri 19; 4. Tali (Alfa Romeo) giri 19; 5. Pacifico (Ford Escort) giri 17; 6. Perego (Alfa Romeo) giri 16; 7. Arata (Simca Rally) giri 16; 8. « Pal Joe » (Ford Escort) giri 14. Giro più veloce: Faraldi in 1'14"7 alla media di kmh 118,554.

Classe 1600: 1. Ciro Nappi (BMW) 26'00"2, media kmh 107,848; 2. Gilardini (Ford Escort) 26'04"3; 3. Chiapparini (Alfa Romeo) 26'21"7; 4. Brunner (BMW) 26'25"6; 5. Rossi (Alfa Romeo) 26'35"9; 6. Bruzese (Alfa Romeo) giri 18. Giro più veloce: Nappi e Gilardini in 1'16"3 alla media di kmh 116,068.

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort 25'49"8, media kmh 119,999; 2. Ruoso (Ford Escort) 26'00"3; 3. « Al Val » (Ford Escort) 27'05"3; 4. Pusceddu (Alfa Romeo) giri 15. Giro più veloce: Finotto in 1'12"3 alla media di kmh 122,490.

Classe 3000: 1. Emanuele Daniele (Opel Commodore) 26'49"5, media di kmh 104,544. Giro più veloce: Daniele in 1'17"6 alla media di kmh 114,124.

54. COPPA AUTODROMO CASALE, valevole per la Coppa Renault-Elf - Casale, 15 giugno 1975

1. Batteria
1. Ragaiolo 14 giri in 20'37", media kmh 101,626; 2. Ricci 20'38"2; 3. « Pibo » 20'54"8; 4. Galmozzi 20'55"7; 5. Pietromarchi 21'08"; 6. Conti 21'11"9; 7. Rafanelli 21'51"3. Giro più veloce: Ricci in 1'27"2 alla media di kmh 101,560.

2. Batteria
1. Corti 14 giri in 20'39"8, media kmh 100,003; 2. Gonzi 20'47"; 3. Quarti 20'54"3; 4. Cecconi 20'56"9; 5. Schermi 21'03"; 6. Carlo 21'03"4; 7. Vitale 21'35"9; 8. Pagliani 21'36"5. Giro più veloce: Corti in 1'27"8 alla media di kmh 100,867.

3. Batteria
1. « Baronio » 14 giri in 20'40", media kmh 99,987; 2. Ripani 20'41"8; 3. Ponzone 20'50"7; 4. Senni 20'54"3; 5. Biti 20'56"4; 6. Rampino 21'04"6; 7. Canè 21'06"6; 8. Xella 21'16"8; 9. Gianoli 21'20"7; 10. Busi 21'22"2; 11. Blanc 21'42"2. Giro più veloce: « Baronio » in 1'27"5 alla media di kmh 101,211.

4. Batteria
1. Nardelli 14 giri in 20'41"1, media kmh 99,898; 2. Salvatori 20'44"2; 3. « Camaleo » 20'52"1; 4. Lodolini 21'01"6; 5. Micangeli 21'03"2; 6. « Aligi » 21'03"7; 7. Larini 21'08"8; 8. Jannacci 21'53"4. Giro più veloce: Salvatori e Nardelli in 1'27"8 alla media di kmh 100,866.

Finale
1. « Baronio » 22 giri in 32'22"3, media 104,387; 2. Ricci 32'25"9; 3. Nardelli 32'27"4; 4. Corti 32'29"1; 5. Ripani 32'31"6; 6. « Pibo » 32'32"5; 7. Ragaiolo 32'37"0; 8. Gonzi 32'38"4; 9. « Camaleo » 32'43"9; Giro più veloce: Ricci in 1'27"4, media 101,327 kmh.

CLASSIFICA COMPIONATO

COPPA RENAULT 5

1. Gianfranco Ricci 67 punti; 2. « Baronio » p. 39; 3. « Camaleo » p. 32; 4. Ponzone p. 28; 5. Galmozzi 25 p.; 6. Ripani 22 p.; 7. Nardelli 20 p.; 8. Bocconi 12 p.; 9. Triggiani 11 p.; 10. Aligi 10 p.; 11. Corti 8 p.; Ragaiolo 8 p.; Nuccio 8 p.; 14. Fabiani 6 p.; 15. Martino 6 p.

«Rivoluzioni» ai vertici
Sportivi LANCIA-FIAT

AUDETTO intanto va in MAROCCO

TORINO - Non c'è che dire, Daniele Audetto aveva ragione di dormire sonni tranquilli (Ampiamenti documentati dalle foto di Cavicchi, pubblicate nel numero scorso di «AUTOSPRINT») durante il Rally dell'Acropoli. La battuta d'arresto del «compressore stratos», tutto sommato, apre la strada ad interessanti prospettive per quello che riguarda la sua posizione all'interno del «gruppo». Intanto (la notizia è ormai ufficiale) Audetto dirigerà la squadra Fiat al Rally del Marocco. Il fatto è significativo e l'inesperienza di Farinetti nel campo della prova africana è solo una delle motivazioni del provvedimento.

E' vero che Audetto è particolarmente qualificato per questo impegno (per lui la corsa è una vecchia conoscenza) ed è altrettanto vero che la Lancia e Fiat (per colpa della Opel) sta attraversando un momento particolarmente delicato nella corsa al «mondiale». Tutti elementi che vanno tenuti ben presenti per delineare un quadro preciso della situazione. Ma c'è anche dell'altro.

La nuova politica di gruppo sembra prossima a determinare importanti capovolgimenti all'interno dell'organizzazione Lan-

cia. La posizione di Cesare Fiorio, in particolare non è ancora ben determinata. Direttore del «marketing»? super-d. s.? Per ora queste due attività hanno proseguito parallelamente. C'è un mondiale a sottolineare l'impegno e la competenza di Cesare Fiorio nelle gare, c'è la «HPE» a confermare la sua vena anche nel campo della produzione.

Forse qualcuno si è sorpreso di tanta flessibilità. Una flessibilità che ha sconvolto i piani di chi, attraverso un incarico «difficile», sperava di poter mettere in difficoltà lo scomodo personaggio. Per ora non c'è riuscito, ma la battaglia continua. Per Cesare Fiorio, a quanto pare, il futuro dovrebbe riservare un posto di P.R. (ormai vacante perché suo padre, l'ingegner Sandro Fiorio, sembra prossimo ad abbandonare). Un nuovo incarico, quindi, che sembra fatto apposta per tenere sotto controllo certe capacità anche troppo evidenti. Ecco allora che tutta l'organizzazione risente di questo spostamento al vertice.

Daniele Audetto super ds Lancia-Fiat (c'è da aspettarsi, infatti, che l'esperienza con la casa di Corso Marconi non si esaurisca con il rally del Marocco) è solo uno degli aspetti di questa «rivoluzione», ed è un aspetto gradito anche dagli appassionati. Qualcuno, al «vertice», si è finalmente accorto delle sue capacità. Ci sono due titoli mondiali a farne fede.

E per le prove del campionato italiano? Niente paura non vi dovrebbero essere indesiderati disimpegni. C'è Nick Bianchi (responsabile dell'assistenza Lancia ai piloti privati) che ha già dimostrato di potersi assumere la pesante responsabilità. A Pavia, al «Quattro Regioni» il tecnico genovese ha saputo far fronte brillantemente a tutta una serie di imprevisti che sembravano condannare già all'inizio l'esito della prova. Ora Nick sarà solo anche ad Udine. L'incarico potrebbe diventare definitivo.

In Africa dubbi per gomme e ricambi

● Che Alcide Paganelli e Ninni Russo non andassero in Marocco lo si supponeva da tempo, da quando cioè si è pensato alla coppia romagnola in funzione del campionato italiano, ma quello che non si poteva immaginare era che al loro posto la Fiat avesse deciso di mandare comunque una macchina a completare quel tris di spider da tempo iscritti. Adesso è invece ufficiale che assieme ad Alen e Darniche ci sarà Waldegaard che farà così il suo rientro in seno alla Fiat Corse per cui avrebbe dovuto correre quest'anno se non fosse intervenuta la Lancia. L'operazione è avvenuta nell'ambito del «Circuito Guida Fiat» per gli affari sportivi. Montezemolo ha convinto Fiorio a questo partito. Waldegaard oltretutto conosce bene gli spiders 124 e proprio nel '73 corse ed arrivò (quinto) in Marocco alla guida di una di queste automobili.

Intanto l'organizzazione-monstre della Fiat è avviata in grande stile. A preparare tutto è stato mandato Russo che comunque al più presto, almeno così dicono a Torino, dovrebbe rientrare in Italia per iniziare le prove del Rally delle Alpi Orientali. Sarà nientemeno che il d. S. Lancia Daniele Audetto a dare il contributo della sua esperienza allo staff Fiat. Sul posto i problemi sono grandissimi: è praticamente impossibile sdoganare pneumatici e pezzi di ricambio (sembra addirittura che una partita di ammortizzatori sia andata in ... fumo) ed i piloti si sono visti costretti a ricorrere a materiale del posto ivi compresi i pneumatici dell'unico tipo in commercio (è proibita l'importazione libera delle gomme), quelli della Pneu General.

Nella annuale guerra per la conquista

degli aerei con cui seguire il rally, invece, le cose si sono messe molto bene per la Fiat, che oltre ad essersi assicurata uno dei migliori aerei da turismo si è garantita nientemeno che un elicottero!

BARBASIO torna a correre a «QUOTA 1000»

● Sergio Barbasio tornerà a correre? La notizia è ancora ufficiosa, ma sembra certo che se «the fox» troverà una vettura di suo gradimento, domenica 22 sarà al via della gara di apertura della nuova pista di autocross e rallycross di Torriglia (in provincia di Genova) da lui giudicata bellissima.

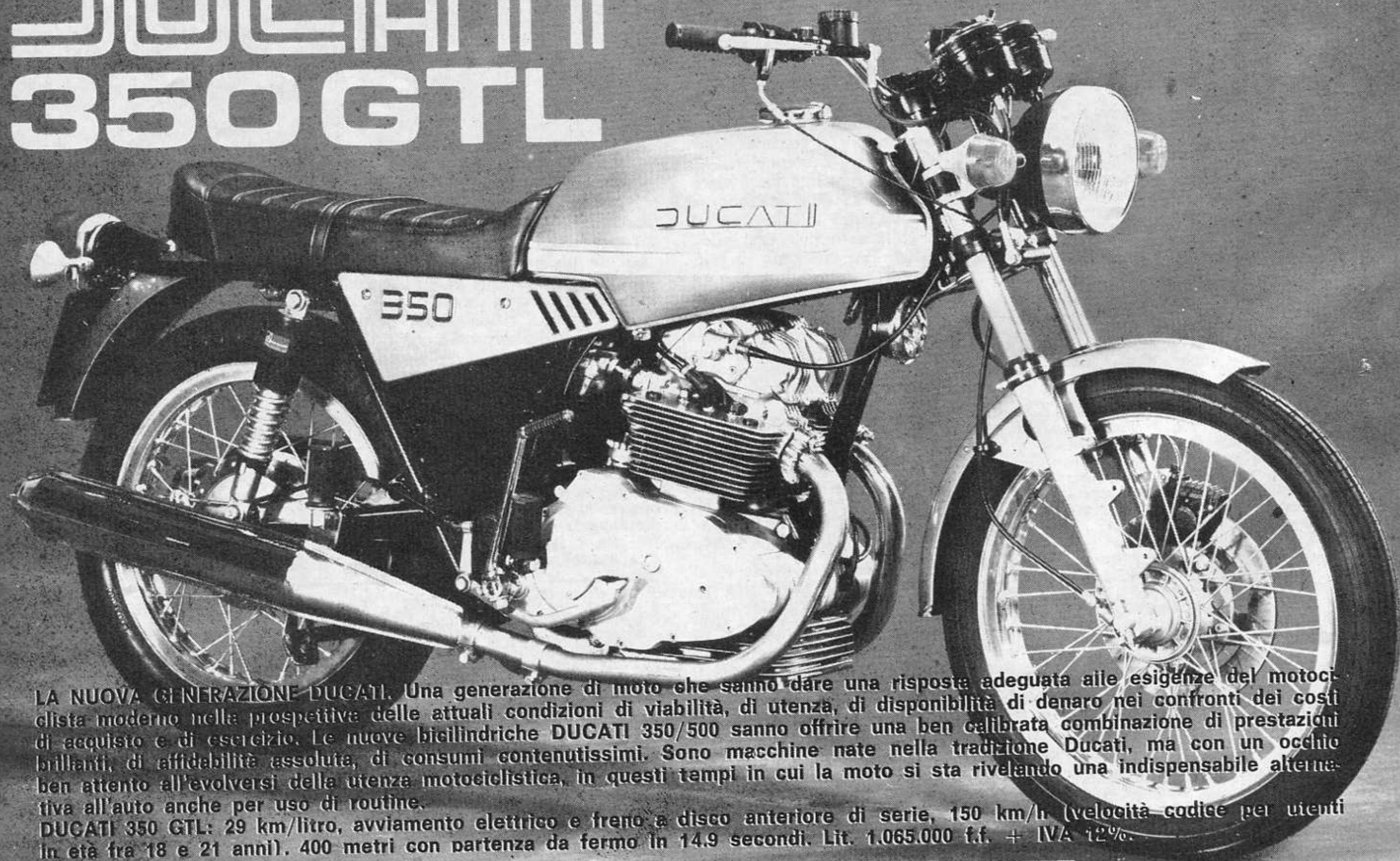
Questo nuovo impianto, il cui nome ufficiale è «Quota 1000», è lungo un chilometro e 200 metri con una larghezza variabile tra gli otto e i dodici metri tutto protetto nella parte esposta da guardrails.

Nella gara di apertura del 22 giugno sono ammesse tutte le vetture da autocross e rallycross e le iscrizioni (L. 5000) si accetteranno sino all'inizio delle prove ufficiali previsto per le 9,00 di domenica.

La gara, che si effettuerà con la collaborazione dell'A.C. di Genova, avrà inizio alle 14,30.

● L'unica possibilità di farsi male al Santamonica è rimasta quella di scontrarsi con un'altra vettura, dopo i recenti ulteriori arretramenti dei guardrails, di oltre 20 mt alla Quercia e alla curva dopo i box. Ma anche questa possibilità è abbastanza remota; i bravissimi commissari hanno ormai raggiunto un tal grado di efficienza e rapidità negli interventi da far invidia a quelli di Imola e Monza!

DUCATI 350 GTL



LA NUOVA GENERAZIONE DUCATI. Una generazione di moto che sanno dare una risposta adeguata alle esigenze del motociclista moderno nella prospettiva delle attuali condizioni di viabilità, di utenza, di disponibilità di denaro nei confronti dei costi di acquisto e di esercizio. Le nuove bicilindriche DUCATI 350/500 sanno offrire una ben calibrata combinazione di prestazioni brillanti, di affidabilità assoluta, di consumi contenutissimi. Sono macchine nate nella tradizione Ducati, ma con un occhio ben attento all'evolversi della utenza motociclistica, in questi tempi in cui la moto si sta rivelando una indispensabile alternativa all'auto anche per uso di routine.

DUCATI 350 GTL: 29 km/litro, avviamento elettrico e freno a disco anteriore di serie, 150 km/h (velocità codice per utenti in età fra 18 e 21 anni). 400 metri con partenza da fermo in 14,9 secondi. Lit. 1.065.000 f.f. + IVA 12%.

DUCATI MECCANICA GRUPPO EFIM

41032 Bolzano - Via A.C. Ducati, 3 - Tel. 405049

V8eBlogScans

Il nuovo TAGLIANDO SCONTO per MONZA



29 giugno '75
VALE 1500
LIRE di SCONTO

GRAN PREMIO DELLA LOTTERIA DI MONZA

GP LOTTERIA del 29 giugno

● Per il «G.P. LOTTERIA DI MONZA F. 3» che si svolgerà domenica 29 giugno 1975, le speciali facilitazioni sono queste:

① ingresso gratuito ai Soci del Club AS di età inferiore agli anni 14, dietro semplice presentazione della tessera sociale (e naturalmente di un documento attestante l'età dell'interessato);

② riduzione di L. 1.500 sul prezzo del biglietto d'ingresso (che costa 2.500 lire) dietro presentazione della tessera sociale da parte dei Soci del Club oppure del tagliando, che trovate qui pubblicato, per i nostri lettori.

Tessere e tagliandi dovranno essere presentati alle biglietterie dell'autodromo per ritirare, quindi, il regolare biglietto d'ingresso. I posti riservati ai Soci del Club ed ai lettori di AUTOSPRINT sono quelli Tribuna ESSO che si trova di fianco alla tribuna centrale. Soci e lettori, se lo preferiranno, potranno seguire le gare da qualsiasi ordine di posti, con esclusione, per il G.P. Lotteria, della Tribuna centrale, Tribuna FIAT (Lesmo) e Tribuna SHELL (parabolica).

● Ricordate però che chi HA COMPRATO il BIGLIETTO della LOTTERIA entra GRATIS.

Anche RIBEIRO a MONZA per il G.P. LOTTERIA F. 3

MONZA — Partita come gara Internazionale di F. 2, approdata alla F. 5000, la gara del Lotteria viene quest'anno rilanciata con una F. 3 Internazionale, tra l'altro valevole oltre che per il campionato Italiano anche per il BP Super Visco inglese. Sarà certamente una gara molto interessante (e non solo per i possessori dei biglietti della Lotteria di Monza, che seguiranno con giustificata apprensione la gara dei loro abbinati) dal momento che è assicurata la partecipazione di quanto di meglio offra questa categoria che, come è noto, avrà un suo campionato internazionale a partire dal 1976. Il primo ad iscriversi è stato Gunnar Nilsson, attuale leader del campionato inglese BP e dopo di lui i migliori del momento, che rispondono ai nomi dell'irruento Ribeiro, pilota ufficiale March, Arnott, Regout, Sullivan, Tyrrell, Taylor, South, Perkins, insomma tutti i piloti che quest'anno hanno gareggiato in gare internazionali. Gli italiani saranno della partita, certamente, e con non poche chances, anche se le loro iscrizioni si vanno perfezionando di giorno in giorno.

La gara come è noto si disputerà sul circuito stradale il giorno 29 giugno e, avrà come gara di contorno una prova del campionato di F. 850.

VALLELUNGA "accelerata" primizia per l'estate

ROMA — Di sicuro non si vedranno in azione i « mostri » americani che riescono a percorrere il quarto di miglio con partenza da fermo in meno di 7" ma la gara di accelerazione che la scuderia Gruppo Piloti Romani intende fare svolgere nel pomeriggio del 5 luglio a Vallelunga risulta ugualmente una iniziativa abbastanza curiosa almeno per l'Italia dove questo tipo di disciplina agonistica è pressoché all'anno zero.

Si tratta in ogni caso dell'ultima idea di Tony Palangio che dopo le gare all'inglese per il periodo invernale (che torneranno in scena in novembre) si è « inventato » le gare all'americana per il periodo estivo, quando Vallelunga vede svanire l'attività agonistica. L'iniziativa ha comunque anche un risvolto un po' polemico con chi pensa che il sole estivo faccia sparire anche gli abitués di Vallelunga e Palangio vuole appunto sfatare questa convinzione.

La gara si svolgerà sul classico percorso del quarto di miglio (402,35 metri) misurato sul rettilineo antistante le tribune: partenza dalla curva Roma e decelerazione nel tratto che porta verso i Cimini. Saranno ammessi tutti i tipi di vetture, dalle turismo di serie a quelle di formula, ed in realtà le gare saranno due perché, abbinato ad una manifestazione principale riservata ai piloti in possesso della licenza, vi sarà un « Incontro con la Pista » per tutti quelli che vorranno provare in forma estemporanea. La tassa di iscrizione è fissata in 10.000 lire mentre il biglietto per il pubblico ne costerà 1.000.

È nato il GUG (anti CSAI)

ROMA — Con tanto di atto notarile è stato recentemente varato a Roma un nuovo Gruppo Ufficiali di Gara (GUG) che intende affiancarsi senza entrare in aperta polemica con il comitato nazionale approvato dalla CSAI nella scorsa primavera. Tutti gli ufficiali licenziati possono farne parte ma il GUG si rivolge soprattutto ai commissari di percorso che con decisione clamorosa erano stati esclusi dalla precedente iniziativa. Il GUG intende appunto rivalutare la figura del commissario di percorso, escludendo perentoriamente gli incapaci ma esigendo anche per quelli in servizio la possibilità di svolgere il delicato compito loro affidato nel migliore dei modi con telefoni di pista, postazioni antincendio ed attrezzatura varia sempre efficiente. Infine un

punto molto importante per il quale il neonato gruppo intende battersi riguarda l'aumento dei massimali assicurativi per i commissari di percorso che attualmente sono esposti con coperture del tutto superate. Potranno dunque essere evitate vicende sconcertanti come quella che vede protagonisti il commissario Paolo Pisciarelli (20 anni) che investito nella primavera del '74 a Vallelunga dalla F. Italia del piacentino Molinari, non si ritrae assicurativo previsto di 5.000. teneva soddisfatto dell'intervento assicurativo previsto di 5.000.000 ed intendeva una causa civile (tuttora in corso) allo sbigottito pilota.

● La segreteria della Federazione Scuderie comunica un cambiamento di validità fra le gare di qualificazione del girone Centro per il Challenge FISA 1975. La gara di Magione del 10 agosto non sarà più valida per la qualificazione; al suo posto entra la cronoscalata « Trofeo Scarfiotti », dell'AC di Macerata, in calendario il 29 giugno.

Per quanto riguarda le finali, la FISA conferma che la finale del girone Nord sarà effettuata a Misano, il giorno 15 agosto, mentre per le altre due si è in attesa di conferma.

Un campionato da non dimenticare FRANCIA punta al tricolore F.2

Anche se alla March dopo anni di predominio assoluto in questo campo si comincia ad intravedere l'incubo di dover chiudere il 1975 addirittura senza nemmeno un successo parziale e infine, ad uso e consumo dei dieci e passa piloti italiani, presenti nell'Europeo, c'è anche l'incognita di chi riuscirà ad aggiudicarsi quel titolo di « Campione Italiano di F.2 » che la CSAI, sia pure con tardiva regolamentazione, si è decisa finalmente a varare. La meccanica di questa classifica particolare, che non è necessariamente ancorata a quella del titolo continentale, prevede che ai piloti con licenza italiana, classificati in una gara di F.2, valevole per il campionato europeo, vengano attribuiti punteggi varianti da 9 a 1, secondo lo schema in uso per il mondiale piloti. L'ordine di assegnazione avviene indipendentemente dalla posizione effettivamente conquistata nella classifica particolare della corsa, ma solo in funzione della posizione occupata nei confronti degli altri piloti italiani. Ad esempio se un pilota nella classifica generale è soltanto decimo ma è comunque il primo degli italiani, a lui spetteranno i nove punti. L'unica condizione che il regolamento prevede per poter conferire i punteggi è che il pilota abbia coperto almeno i 7-10 della corsa.

Attualmente la classifica vede saldamente al comando l'alfiere della Osella, Giorgio Francia. Per il milanese è una dimostrazione lampante della sua costanza di rendimento, ed una conferma che, una volta superate certe « confidenze » dovute all'eccessivo agonismo, la « zona alta » della classifica può diventare il suo territorio ideale non solo nell'ambito del titolo italiano ma anche di quello europeo. Nell'orbita di Francia c'è anche il suo compagno di squadra Duilio Truffo e ciò non può che essere un motivo di soddisfazione per Enzo Osella, il quale, al suo primo anno di esperienza costruttiva di F.2, ha già dimostrato di poter vantare per le sue vetture una dote abbastanza fondamentale come l'affidabilità. La prevalenza momentanea dei due piloti della Osella non chiude comunque ancora la porta alle aspirazioni degli altri piloti, almeno di quelli come Martini, Serblin, Leoni, Colombo, Cinotti, Flammini. L'incentivo rappresentato da questo casco tricolore, in qualsiasi modo vada a finire la battaglia per la sua conquista, è in ogni caso valido perché se non altro spinge i nostri piloti ad impegnarsi sempre al massimo.

La classifica dopo Salzburgring

Francia 37; Truffo 27; Martini 19; Cinotti 17; Colombo 14; Flammini 13; Leoni 12; Serblin 9; Pesenti 6; Brambilla 5; Turizio 4; Cerulli 3.

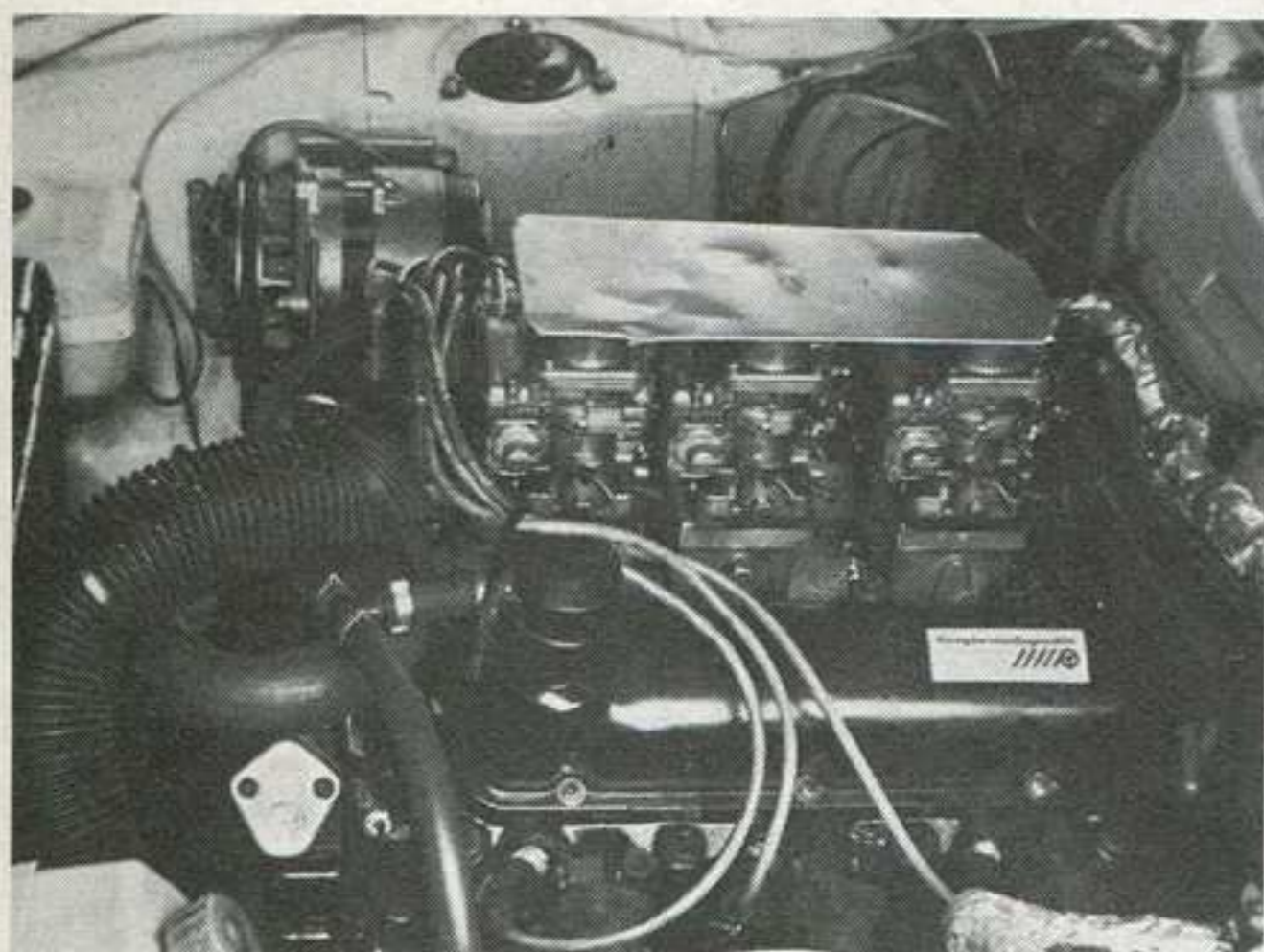
Gara per gara

Estoril - Francia 6; Truffo 4; Martini 3; Leoni 9; Colombo 2; Truxthorn - Francia 4; Truffo 6; Martini 9; Brambilla 3; Turizio 2; Hockenheim - Francia 9; Truffo 4; Martini 2; Pesenti 6; Brambilla 1; Cerulli 3; Nürburgring - Francia 6; Martini 4; Cinotti 9; Leoni 3; Turizio 2; Pau - Truffo 9; Cinotti 4; Colombo 6; Hockenheim - Francia 6; Truffo 4; Cinotti 2; Colombo 3; Martini 1; Flammini 9; Salzburgring - Serblin 9; Francia 6; Flammini 4; Colombo 3; Cinotti 2; Brambilla 1.

● Rotto finalmente l'incantesimo Laffite con la prima vittoria di Jabouille in una prova valida per l'Europeo (aveva già vinto a Magny Cours quest'anno ma la gara era unica non valevole per il campionato) e ancora una volta un italiano nei primi tre posti, un italiano che (anche lui era riuscito a salire sul podio nella gara non valevole di Magny Cours. Ma sull'esito della gara leggere in altra parte del giornale; qui ci preme sottolineare che i nostri finalmente riescono a farsi luce e ci sono motivi nuovi in F.2 ...



Il cambio è l'organo meccanico che maggiormente ha messo in crisi le berline dell'Avvenire: qui stanno cercando di rimediare la Capri di Fitz

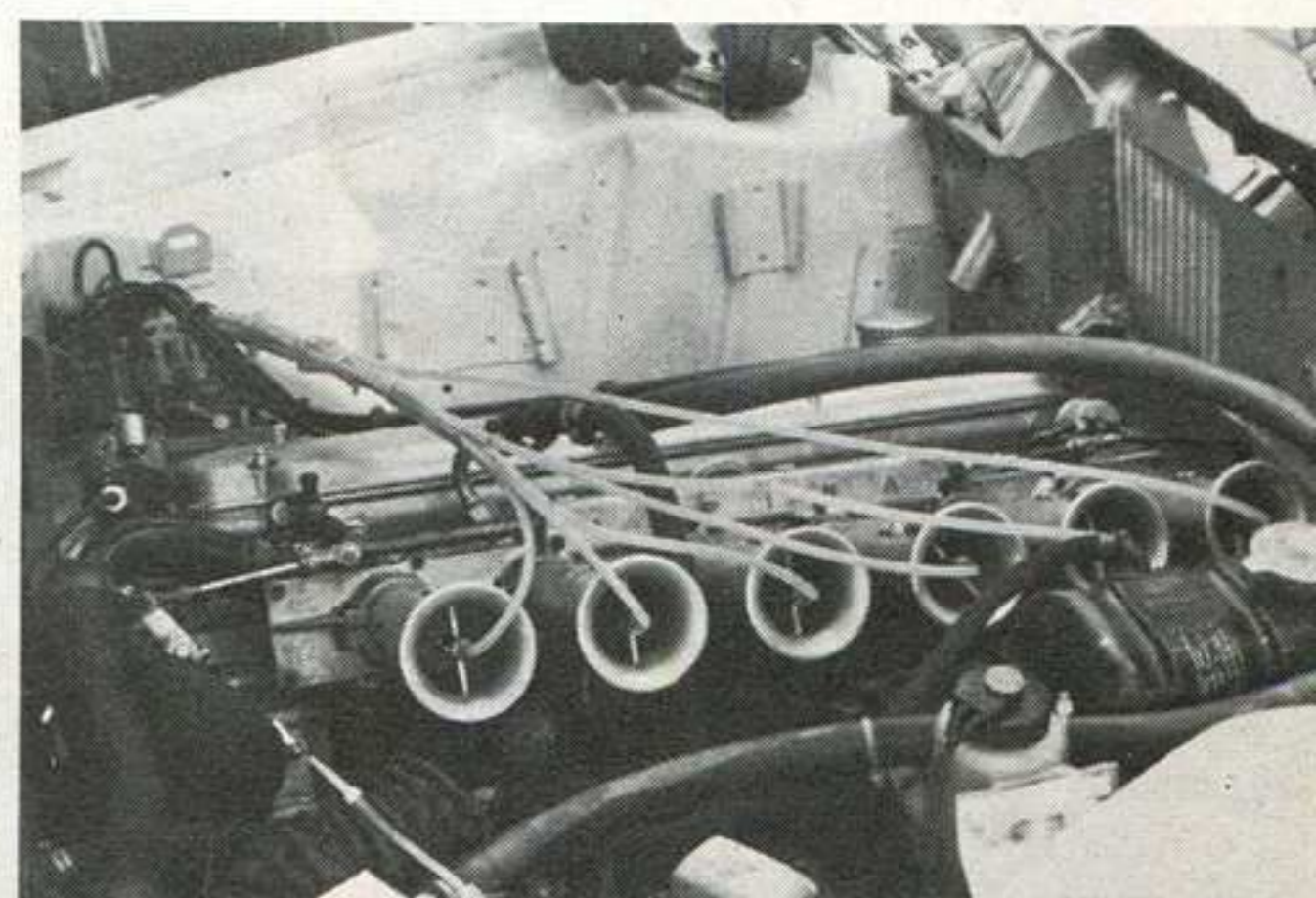


Le due Capri II del team Hermetite montavano motori preparati dalla Racing Service: Fitzpatrick ha confessato che erogavano almeno 215 cv

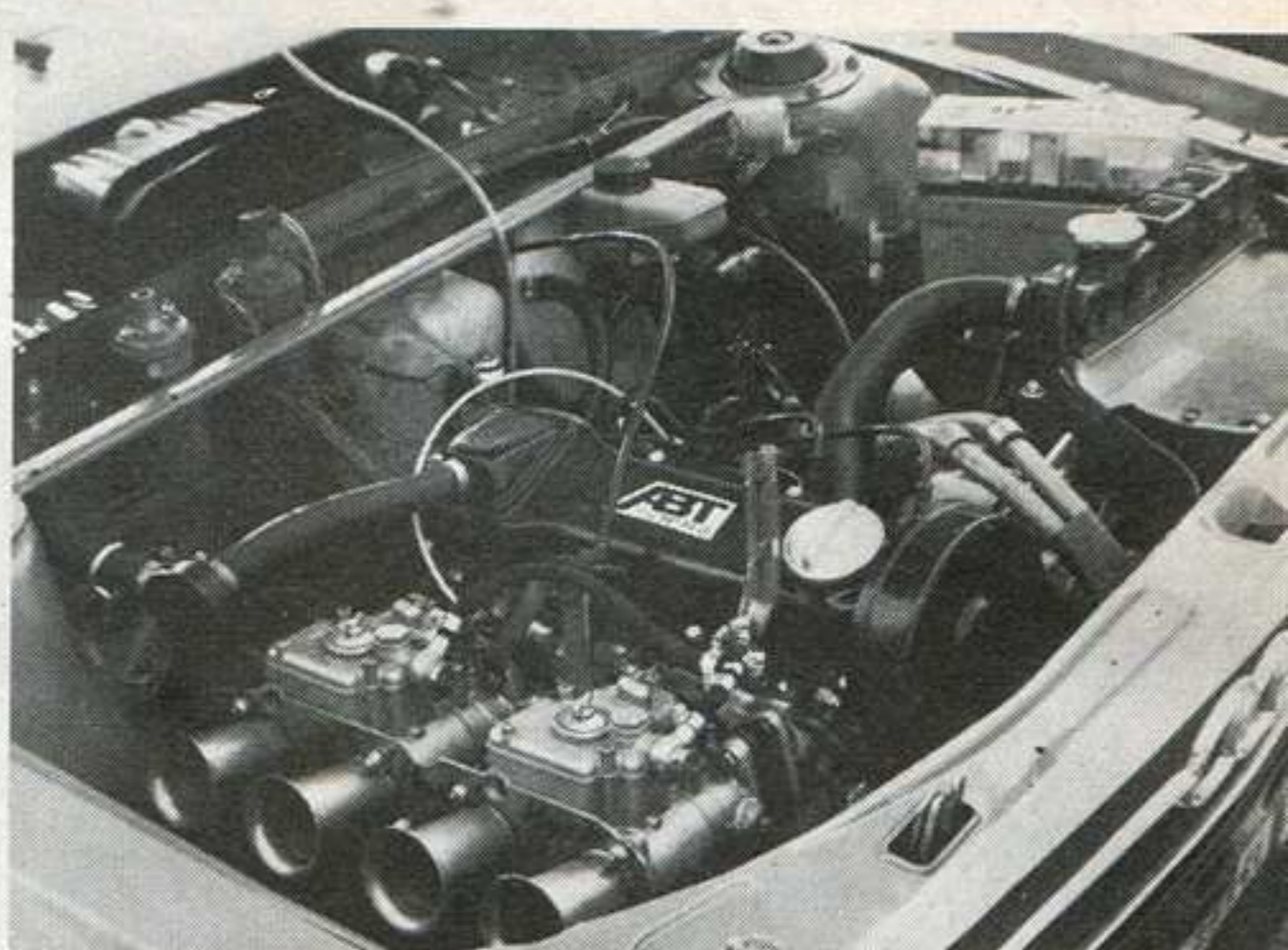
Il turismo Avvenire torna all'ovile per un più valido test

Aspettiamo la 24 ORE di convalida

● Questi i giri più veloci fatti segnare nella 500 miglia di Monza: 3. divisione, fino a 2000, Colzani-Finotto (Alfa Romeo GTV) 2'05"9 media 164,988 kmh; 2. divisione, fino a 1600, De Deyne-Noè (Alfa Romeo GTJ) 2'10"2 media 159,539 kmh; 1. divisione, fino a 1300, Berndston-Melotti (Fiat 128 coupé) 2'18" media 150,521 kmh.



Le due BMW 3.0 del team Luigi, per Peltier e Xhenceval, mantenevano intatto il gruppo aspirazione Alpina, con tanto di iniezione Kugelfischer



Johannes Abt, non dimenticato pilota Abarth prepara e porta in pista questa Audi 80: un motorino da 130 cv, molto resistente e robusto



Se il futuro delle Turismo sarà nel gruppo 1,5 dei Trofei dell'Avvenire lo vedremo presto, già con la gara di Francorchamps, che della serie rappresenterà certamente la gemma più preziosa. Quanto sia seguita in Belgio questa formula, che mescola il carattere della gara di durata alla limitata preparazione del mezzo, e quindi a una certa economia rispetto all'ormai impossibile gruppo 2, è cosa nota. In effetti quest'anno si era partiti con l'idea di fare un gemellaggio Spa-Monza, gemellaggio che poi si è esteso ad altri circuiti che si sono dimostrati molto interessati a questa novità,

che avrebbe attirato pubblico a costi (anche organizzativi) abbastanza avvicinabili. E così è stato, anche per la gara di Monza, dove c'erano certamente più spettatori della precedente Coppa Sport, anche se questa 500 Miglia è stata varata in fretta e furia e poco reclamizzata. Ma un futuro l'avrà certamente: sono in diversi organizzatori che si stanno interessando e con molta probabilità si potrà ottenere per il prossimo anno una specie di challenge a livello europeo molto interessante. Si riuscirà piuttosto a frenare la semplicistica (e molte volte di co-

modo) interpretazione del regolamento tecnico, abbastanza lacunoso ed impreciso. Maffezzoli spera di sì. Non si potrà varare al punto attuale un regolamento nuovo e più restrittivo, se non altro per non mettere fuori gara le macchine già esistenti, ma si cercherà in questi giorni di raggiungere almeno una uniformità sul piano interpretativo. A Spa verranno certamente molte case con squadre ufficiali e interessi di classifica ben precisi. Anche l'Alfa Romeo schiererà una grossa squadra, nell'intento di difendere una posizione di prestigio che ormai ha ritrovato anche in questo settore,

con macchine quasi di serie. Aspettiamo Spa quindi. E certamente prima che le turismo scendano a Imola sapremo quale «avvenire» ha questa interessante formula. ● Sotto accusa i cambi, unico organo che abbia veramente ceduto alla distanza degli 800 km: sia le BMW che le Capri hanno subito questa defaillance non evidenziata nelle gare precedenti che non avevano superato i 500 km. Alla fine la Capri di Fitzpatrick aveva solo la quarta, mentre quella di Walkinshaw, che avrebbe vinto senza l'infortunio alla curva di Lesmo, disponeva di terza e quarta.

Negli STATI UNITI tolgono anche le ruote per sfidarsi a consumare meno

Le corse che non piacciono agli sceicchi



Il percorso di 14 miglia utilizzato per la prova delle vetture «specialissime», negli USA; è stato accuratamente spazzato e ripulito, anti-atrito



LONG BEACH (California) - Non c'è dubbio che in questi tempi, in cui il prezzo per la benzina è irragionevolmente alto, qualsiasi consiglio agli automobilisti per diminuire il consumo, abbia più valore di qualunque resoconto su un nuovo record di velocità o durata. L'industria petrolifera - invece del solito lancio dei suoi prodotti - adesso ci dà consigli come risparmiare denaro alla pompa di benzina, come sia importante che il motore sia messo a punto bene, come avere i pneumatici gonfiati bene, evitare partenze veloci ecc...

Come te la cavi tu a questo riguardo? Ma prima di rispondere a questa domanda leggi questo. E' una storia, cominciata 36 anni fa, ed è diventata adesso un documento che vale la pena di prendere in considerazione, malgrado il fatto che nessuna fabbrica automobilistica è stata coinvolta. Tutto è cominciato nel 1939, quando alcuni impiegati del laboratorio di ricerca della Shell Oil Company in Illinois avevano scommesso chi potrebbe fare più km con 1 litro di benzina con le loro macchine private.

Naturalmente furono elaborati regolamenti per le varie categorie e tipi di veicoli, ma, allo scopo di fare posto alle innovazioni, si sviluppò una categoria chiamata «Divisione Non Limitata». La «Mileage Marathon», recentemente disputata nell'Illinois, vedeva 39 iscrizioni in 5 divisioni, che vanno dalle motociclette ai «Veicoli illimitatamente modificati», che - in un certo modo - somigliano a automobili. Tutte erano guidate da impiegati del laboratorio della compagnia o principali membri della famiglia. Secondo la divisione in cui erano iscritti, i veicoli facevano o una corsa lunga 38 miglia, attraverso la campagna dell'Illinois, o una corsa di 14 miglia lungo la

Great River Road, che è assolutamente piana, con assistenza della Pattuglia Stradale dello Stato di Illinois.

Le divisioni «Modificata» e «Non limitata» permettevano l'uso di tecniche di guida particolari, come il «coasting» (fase di forza viva, cioè guidando in folle) mentre gli altri dovevano mantenere una velocità relativamente stabile. Il chilometraggio viene misurato in due modi per la competizione. Il modo più ovvio, per il pubblico, quello miglia per gallone (circa 3,7 litri). L'altro è miglia-tonnellata per gallone. La seconda è veramente una migliore misurazione di rendimento, perché misura il consumo in funzione del chilometraggio e del peso del veicolo. Se una macchina pesa una tonnellata e fa 20 miglia-gallone, farebbe anche 20 M/G/tonnellata. Ma se un altro veicolo, che pesa due tonnellate, fa anch'esso 20 M/G, vuol dire che il suo rendimento è doppio e che farebbe 40 M/G/tonn.

Diversi record sono caduti quest'anno soprattutto nella «Divisione Non Limitata». L'unico che ha stabilito un nuovo record al di fuori di questa divisione, è stato un anziano tecnico del laboratorio, che è riuscito a fare 124,7 M/G/tonnellata con la sua Plymouth Barracuda 5 litri, anno 1969. Ma la sorpresa più grande è venuta nella Divisione Non Limitata, dove una Chevrolet Corvette modificata di 5,5 litri, anno 1968, ha fatto 332,9 M/G/tonnellata. Questa cifra è presto stata migliorata da una FIAT 600 cc. modificata, anno 1959, che ha registrato 304,17 MPG e dalla fenomenale prestazione di una giardinetta OPEL modificata, anno 1959, preparata e pilotata da Ben Visser, ingegnere registrando 376,59 M/G pari alla fantastica cifra di 106,7 chilometri con un litro di carburante.

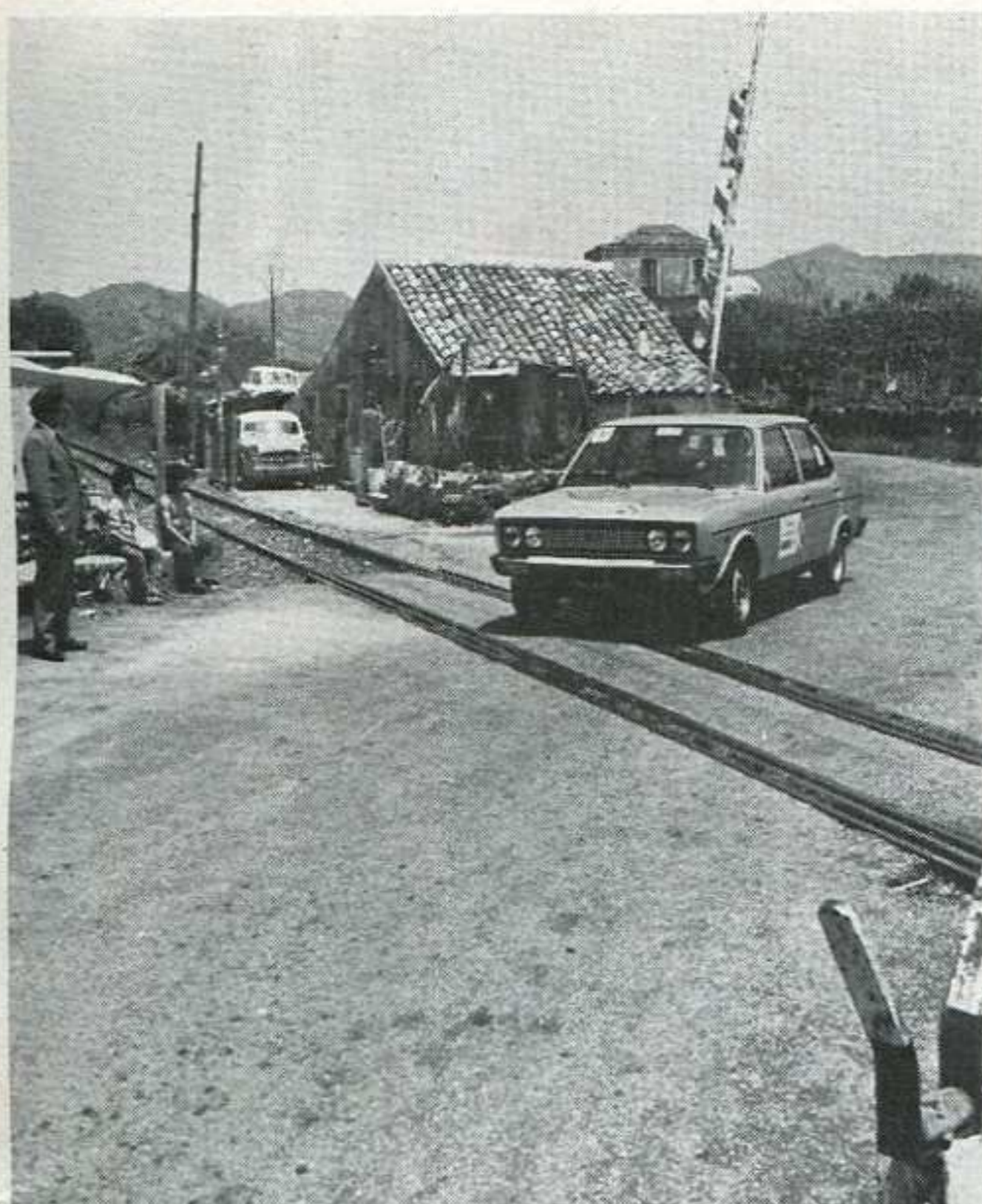
Per eliminare la resistenza del vento e migliorare

così il rendimento, egli ha tolto certe parti. Via con il vetro, gli ammortizzatori, molle, sedili, trasmissione, cruscotto e fari. Poi Visser ha sistemato il motore sopra le ruote posteriori. Ha tolto l'asse posteriore e montato le ruote appaiate al centro del veicolo, comandate da una catena da motocicletta opportunamente rinforzata, escludendo la trasmissione.

Per ridurre l'attrito ha tolto tutti gli anelli parolio e per risparmiare energia calorifica ha avvolto il motore di un isolante. Naturalmente erano necessari anche alcune «tecniche» di guida. Visser accelerava fino a 20 kmh., spegneva il motore e andava a scatto libero (in folle) fino ad una velocità di 4 kmh. Poi riaccendeva il motore e ricominciava. Ammesso che questo non sia il modo più veloce per coprire le 14 miglia del percorso di gara, ma questo ha dimostrato che si può fare una lunga distanza con soltanto un cucchiaino di benzina.

Nelle ultime due stagioni abbiamo avuto una gara interessante, chiamata IROC (International Race Of Champions, Corsa Internazionale dei Campioni), in cui 12 celebrità scelte con cura da ambedue i lati dell'oceano hanno pilotato lo stesso tipo di macchina (nel primo anno Porsche Carrera e nel secondo Chevrolet Camaro), sugli stessi percorsi, per scoprire chi è il miglior pilota economico del mondo. Mentre questo tipo di corse è solo un bel divertimento, sembra che lo sport abbia adesso bisogno di qualcosa di più utile: trovare ad esempio un pilota che possa guidare una macchina per una distanza più lunga di qualsiasi altro dei suoi avversari, con la stessa quantità di benzina. Questo - naturalmente - implicherebbe la collaborazione dell'industria petrolifera.

Charles G. Proche



Per la prima
volta
l'ECONOMY
RUN dei
giornalisti
vinto
dall'ITALIA

I partecipanti al « Mobil Economy Run », a Taormina, hanno dovuto fare i conti anche con i passaggi a livello della ferrovia circumetnea per fortuna sempre aperti... o controllati

Son riusciti anche a capottarsi per consumare meno!

TAORMINA - I giornalisti italiani, memori delle figuracce degli anni passati, volevano proprio farcela, quest'anno, a vincere il « Mobil Economy Run ». La Mobil Italiana e la Fiat avevano predisposto tutto con cura a questo scopo, anticipando la giornata dedicata ai giornalisti italiani che così avrebbero avuto modo di fare un proficuo allenamento in vista della gara internazionale di due giorni dopo, che invece i giornalisti stranieri affrontavano a freddo. Tutto si è svolto secondo il programma. O meglio, « quasi tutto »,

a Taormina, ed è impossibile non accorgersene, c'è l'Etna, sulle pendici del quale c'è una miriade di paesini collegati da una fitta rete di stradine. Paesi che richiamano alla mente eruzioni famose, come Linguaglossa, Zafferana, Giarre. Tutti uguali, pieni di bimbettoni e di cirnechi, strani cani simili a piccoli levrieri che si trovano solo da queste parti.

Qui si svolgeva il 70 per cento del percorso, completato da un paio di tratti autostradali, con dislivelli da 50 a 700 metri s.l.m., e la sua ap-



A sinistra, la vincitrice della gara di consumo in USA è stata questa Opel furgone privata di una ruota posteriore, per maggior scorrevolezza. La seconda arrivata è stata questa vecchia Fiat 600 del 1959 (foto qui sopra)



Il caratteristico paesaggio lunare, alle pendici dell'Etna, creato dalla lava ha fatto da cornice alla settima edizione del « Mobil Economy Run », corso con vetture Fiat 131 « Mirafiori » 1300 Special, a cinque marce



Queste due macchine, una MG ed una Austin-Healey, hanno partecipato alla gara americana nella categoria vetture di serie, su circa 38 miglia

poiché forse il cav. Minotti non aveva messo in preventivo tre 131, ancora odorose delle vernici protettive, rese quasi irrecuperabili. I « nostri », infatti, sono partiti con il coltello fra i denti per i non facili 80 chilometri del percorso di questa edizione. Risultato: una vettura contro un robusto guard-rail, un'altra capottata contro un muretto di pietra lavica, una terza « ghigliottinata » dalla sbarra di un ingresso autostradale, l'unico chiuso su tre, infelicitamente scelto da un concorrente un po' miope.

Ma tutto è bene quel che finisce bene, e danni fisici non ce ne sono stati. Forse danni « morali », ché l'amor proprio professionale è duro da curare, soprattutto quando i colleghi vengono a dare amichevoli pacche sulle spalle che vorrebbero essere incoraggianti ma che fanno più male dei lividi riportati nell'avventura.

Personalmente ero al mio secondo « Mobil », ma non mi è stato difficile accorgermi che quello di quest'anno era un percorso molto più difficile di quello scelto lo scorso anno all'Argentario. Il « Mobil Economy Run » segue tradizionalmente gli itinerari del turismo qualificato, ma gli entroterra delle località più famose variano notevolmente. Dietro

parente selettività aveva spaventato qualcuno, tanto che la signora Barbiana, « factotum » della manifestazione, aveva ritenuto di tranquillizzare i più preoccupati alzando da 1 ora e 24' a 1 ora e 30' il tempo massimo di percorrenza.

Ammaestrato dalla scialba figura dello scorso anno, sono andato a leggermi il voluminoso dossier dei « consigli per risparmiare benzina » che l'efficiente ufficio stampa della Mobil aveva raccolto in base ai pareri dei partecipanti all'edizione scorsa. Ma mi sono dovuto rendere ben presto conto che i miei colleghi più esperti i segreti se li tenevano accuratamente per loro, poiché più in là di « avere la macchina sempre a punto » oppure « evitare brusche accelerazioni e le marce basse », non si andava. Non è andata molto meglio spulciando nei pareri degli stranieri. Almeno sibilino il consiglio di colui che ritenevo il più qualificato ad illuminarmi, cioè il giornalista scozzese Frank Walker, il quale aveva scritto: « Guidare con il piede di una ballerina, le dita di un borsaiolo, la serenità di un fanciullo ». Poetico, ma ero

Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 60

Bosch sui terra.
vacanze sicure in auto.

Prima delle vacanze cambiamo le candele



forti dislivelli e lunghe code affaticano il motore

I lunghi viaggi delle vacanze possono stancare il motore della nostra automobile. Per la velocità costante sui lunghi percorsi. Per le forti pendenze in montagna. E, purtroppo, per le interminabili colonne sotto il sole rovente.

È conveniente far controllare la vettura prima, in modo che il motore sia in grado di sopportare bene questi strapazzi. E cambiare le candele (nuove candele risparmiano anche benzina): con nuove candele Bosch a temperatura - elastica.

Si adattano con estrema elasticità alle diverse temperature di esercizio e garantiscono sempre accensioni sicure, anche dopo lunghi periodi di sovratensione. Candele Bosch, per viaggiare sicuri nelle vacanze e ritornare sicuri a casa.

Cambiamole subito, allora: le troviamo in tutti i migliori punti di servizio auto.



BOSCH

CONTINUAZIONE DA PAG. 57

al punto di partenza, non riconoscendomi in nessuna delle tre citate categorie.

Molto meglio seguire l'istinto, cioè cercare di non perdere mai quel poco di velocità faticosamente raggiunta, infischiosene dei cartelli, degli incroci, degli stop, delle righe per terra, aiutati in questo dagli incoraggianti gesti di poliziotti e vigili piazzati (molto opportunamente) nei punti strategici. Non ostante questo, ho accolto con un brivido l'arrivo, a sirene spiegate, di una «pantera» della stradale alle mie spalle. «E' fatta, mi sono detto, qui Mobil o non Mobil, mi ritirano la patente...».

Invece ho scoperto che la «pantera» era prevista per chiudere la fila delle 131 ad ogni manche, e poiché nel tratto iniziale di autostrada e nel primo tratto in salita mi avevano superato tutti, con la fretta di chi è in ritardo ad un appuntamento, ero diventato l'ultimo e la «pantera» si era accodata a me. La sirena veniva inserita ad ogni attraversamento di paese, onde avvertire abitanti, bambini e — forse — cirnechi, dell'arrivo del

cipo all'arrivo è al solito eccessivo e mi ritrovo a rimpiangere quei 6 minuti in più aggiunti al tempo limite.

Due giorni dopo, scontro internazionale. L'Italia ha due rappresentative, la «nazionale» dello scorso anno (Favia del Core, Matteucci e Lurani), e quella uscita dalla gara di quest'anno, composta da Massagrande, Taruffi e Pippo Simili, che ha preso il mio posto. Questi si installano compatti alla vetta della classifica, migliorando tutti e tre le proprie prestazioni di due giorni prima, compreso Taruffi che ottiene un incredibile 17,98 km. al litro con la Fiat 131, la macchina anti-crisi addosso alla quale il «Mobil Economy Run» sembra tagliato su misura. Gli stranieri sono battuti, ma recriminano inutilmente anche perché, cifre alla mano, hanno comunque fatto peggio dei nostri alla loro prima prova.

Un'ultima annotazione, statistico-tecnica. Grossi esperti in questo genere di cose, quali Massagrande e Taruffi, hanno fatto un'indagine che ha stabilito come fra le quindici Fiat 131 a disposizione (erano tutte 1300 special 5 marce), vi fossero notevoli differenze di rendi-



Una delle Fiat 131 impegnate nella recente «Mobil Economy Run» entra in uno dei tratti autostradali, vicino a Taormina. Il percorso comprendeva anche attraversamenti di centri abitati, lunghe salite e strette discese

«bolide». Il quale si presentava a 15 kmh., in quinta, curvando sul veluto, e la gente non capiva perché il conducente (stavo per scrivere «il pilota») fosse così sudato. Ma non aveva tenuto conto dei finestrini chiusi, per l'aerodinamica.

Finalmente arriva la discesa, ed allora ecco stridere un po' i pneumatici. La stradina è un budello, e l'incrociare ogni tanto qualche automezzo non è rassicurante, anche se si guida con i pollici che martellano ritmicamente il comando delle trombe. Ad un certo punto, come rispondendo ad un richiamo, ecco fare eco alle mie trombe quelle, inconfondibili, di un'autocorriera. L'istinto, il buon senso, l'educazione mi spingerebbero ad alzare il piede destro che sfiora l'acceleratore e pigiarlo sul freno, affrontando una sinistra-cieca; è una sensazione che mi ricorda quando correvo in salita con la 500, quando alleggerire la pressione del piede destro equivaleva spesso alla differenza fra vincere o arrivare molto indietro.

Decido di tenere duro, e vengo premiato da un incrocio millimetrico con un'enorme autocorriera di linea proprio in un breve rettilo. C'è chi è stato meno fortunato di me, dovendo fermarsi e fare retro-marcia ed attendere che la corriera facesse manovra in un tornante...

Finita la discesa, il resto del percorso non ha storia, anche se l'anti-

mento, in base ai risultati con ciascuna di esse ottenuti dai 113 giornalisti presenti in tre giornate. Pare che la migliore (la meglio rodata, la più a punto, la più scorrevole pensate quello che volete), fosse la n. 30. Si spiegherebbe così l'incredibile risultato da me ottenuto, poiché si tratta della vettura che avevo io...

m. m.

7. MOBIL ECONOMY RUN, gara di regolarità e consumo riservata ai giornalisti.

Percorso di km 84 da percorrersi in un tempo massimo di 1.30' - Taormina, 20-21-22 maggio 1975

LE CLASSIFICHE

Pegaso delle Nazioni: 1. Italia (Taruffi, 17,98, Massagrande 17,08, Simili 16,71); 2. Inghilterra (Bladon 16,51, Read 16,35, Lowrey 16,22); 3. Germania (Wiechmann 16,71, Hill 16,37, 15,86); 4. Belgio (De Barys 16,26, De Vassnay 15,86, Dirix 15,46); 5. Inghilterra B (Pocklington 15,97, Courtney 15,70, Setright 15,56).

Gara nazionale: 1. Massagrande 16,69; 2. Magri 16,53; 3. Taruffi 16,42; 4. Rizzo 16,35; 5. Simili 16,29; 6. Villare 16,00; 7. Bellucci 15,95; 8. Lepore 15,92; 9. Cappellini 15,85; 10. D'Ulisse 15,63.

Gara giornalisti siciliani: 1. Morina 16,01; 2. Cannavò 15,96; 3. Cosentino 15,83; 4. Corona 15,76; 5. Volpes 15,72.