

Si spezza la «PASSATORE»: LEONI ha rotto con MINARDI MARTINI si va facendo largo per la B.3

MISANO ADRIATICO - Siamo ad una svolta dal programma ad-destrativo Ferrari-Passatore? Pare di sì, dato che dopo il primo ciclo di prove a tre (c'erano Serblin, Leoni e Martini), Giancarlo Minardi ha ricominciato proprio con Martini quegli «allenamenti» con la Ferrari 312 B3 per i quali prevedere uno sbocco agonistico è ancora prematuro. E' certo comune che Ferrari (Enzo in persona è l'interlocutore abituale del manager faentino) abbia concesso a Minardi di puntare sul suo pupillo, Giancarlo Martini, il quale il giovedì della scorsa settimana ha ricominciato le prove con un motore fresco sulla Formula 1 rossa, dopo che gli allenamenti a tre avevano «spompato» il 12 cilindri precedente.

Martini ha finito con il girare costantemente sotto l'1'14", con punte di l'13"3, e si sente piuttosto a suo agio, ormai, Minardi, comunque, non ha certo ufficializzato questa scelta del «suo»

ventottemme pilota. Anzi, ha lasciato capire che le prove continueranno anche per gli altri, comprendendo in questi altri anche piloti diversi dai soliti tre. Quali? Non ci sarebbe che l'imbarazzo della scelta, stando alle recenti buone prove degli italiani in F2. Un'altra novità: sembra certo che i tests si sposteranno finalmente fuori da Misano, ma non a Fiorano oppure a Monza (sarebbe quest'ultima una coincidenza troppo scoperta, visto che il 7 settembre a Monza c'è il Gran Premio), bensì al Mugello.

Nel frattempo, si è deteriorata la situazione di Leoni, che si è guastato sia con il suo sponsor Liverani che con la scuderia del Passatore, dalla quale si è ormai sganciato. All'origine di ciò c'è il non facile carattere del giovanotto di Argenta, ed anche un certo attrito con il suo (ormai) ex-compagno di squadra Martini. E' improbabile addirittura che Leoni corra in F2 a Misano, domenica.

Nella 4 ore euroturismo di Zandvoort passegiano le Porsche GT STOMMELLEN « schiaccia » HEYER

ZANDVOORT - Le Porsche Carrera di Hezemans-Schenken, Van Lennep-Wollek e Bertrams-Schickentanz hanno ottenuto i primi tre posti alla 4 Ore di Zandvoort, quinta gara valida per il campionato europeo Turismo. In quarta posizione, 5 giri dietro i vincitori, la prima macchina di gr. 2, la BMW CSL di Kellens-Stommel-Grohs, che si sono aggiudicati così il massimo dei punti per l'Euroturismo, dato che la Carrera sono macchine gruppo 4 e non ammesse a questo campionato.

Considerando la scarsa qualità del lotto di partenza nelle precedenti gare dell'anno dell'Euroturismo, a Monza, Brno, Salisburgo e al Nurburgring, gli organizzatori di Zandvoort hanno preso la giusta decisione di invitare 6 macchine GT, per rendere la loro corsa più attraiante.

Queste sei erano, una Zakspeed Datsun 240Z per Tjan-Goronef e cinque Carrera, guidate da Hezemans-Schenken (Gelo), Van Lennep-Wollek (Vaillant-Kremer), Siewertsen-Barth (Wallys-Kremer), Bertrams-Schickentanz e dai giovani olandesi Van Kempen-De Graa-De Salvi (entrambe Teherman) e principali oppositori per queste macchine GT provenienti da BMW CSL, Coupé di Kellens-Stommel-Grohs, de Fierlant-Betzler-Grohs, Peltier-Muller (tutti e tre Faltz-Alpina), dei fratelli Keller (iscritti da Herbert Muller) e da Vermeulen-Frankenhouit (l'importatore olandese BMW).

Possibilità di vincere avevano ugualmente la Ford Capri dell'olandese Kluit-Hayje-Berg e tre Zakspeed Escort (che possono sempre fare delle sorprese) guidate da Heyer-Finotto (modello '75), Mohr-De Madrid (un promettevole pilota spagnolo che correrà per la prima volta fuori del paese) e gli italiani Facetti-Gruo (per i colori del Jolly Club).

Le prove si sono svolte in condizioni atmosferiche calde per 2 ore il venerdì e 3 ore il sabato. Il più veloce è stato sorprendentemente Rolf Stommelen con l'1'35", che stava facendo il suo ben accolto debutto in corso dopo il suo incidente sfortunato al GP di Spagna. Rolf ha usato questa corsa a Zandvoort per riprendere il ritmo e per vedere se le sue gambe, che erano gravemente ferite, fossero abbastanza guarite. 3/10 di secondo più lento è stato Hezemans, mentre Van Lennep è riuscito a ottenere la terza posizione, nello schieramento di partenza con l'1'36". Realmente questa posizione di partenza avrebbe dovuto essere quella della velocissima Zakspeed Escort 2 litri (modello '75) di Hans Heyer, il quale dopo pochi giri fatti il venerdì ha fatto il tempo di 1'34", ma per un incidente non avrebbe potuto migliorare questo tempo se la macchina non fosse uscita violentemente di pista alcuni istanti dopo...

E' successo sul rettilineo, davanti al box, quando Heyer stava passando Stommelen dalla parte destra della pista. Evidentemente Stommelen non ha visto Heyer

e si è spostato più a destra toccando la Escort, che rimase incastrata fra il guardrail del box e la BMW, con il risultato che si è rovesciata diverse volte, fermandosi finalmente circa 70 metri prima della curva Tarzan, completamente distrutta. Fortunatamente Heyer ne è uscito illeso e ha perfino potuto continuare le prove con una Zakspeed Ford '74, che era destinata a Mohr e De Madrid. Per quanto riguarda la corsa Mohr è stato condannato ad essere la riserva, mentre Finotto, che doveva correre con la macchina '75, si è unito al suo compagno Facetti con Grano nella macchina del Jolly Club. Gli altri tempi di partenza erano: Bertrams 1'37"0, Peltier 1'37"0, De Fierlant 1'37"3, Siewertsen 1'37"7, Kluit 1'38"3, Vermeulen 1'38"4, van Kempen 1'38"4, Vilotta 1'39"2, Keller 1'39"3, Heyer 1'39"8, e Facetti 1'41"7.

Sotto un bel caldo con una leggera brezza proveniente dal Mare del Nord, 38 macchine si sono allineate per la partenza, e vi è stato dato alle ore 13.50. Kellens è van Lennep, il quale aveva il comando dalla pole position seguito da Bertrams, van Lennep, Hezemans (ha fatto una brutta partenza), Siewertsen, Peltier, Vermeulen, Kluit, De Fierlant, Heyer, Keller e il resto. Dopo 5 giri Kellens si è distaccato di 30 metri da Hezemans e van Lennep, il quale aveva circa 3 secondi di vantaggio su Bertrams e Siewertsen.

Nel corso del 7. giro Hezemans e van Lennep hanno potuto avvicinarsi a Kellens quando il pilota tedesco della BMW è stato frenato un po' per i primi doppiaggi. Non appena la pista era libera, Kellens ha paio di giri, si è staccato di 3-4 secondi.

Fino alle prime fermate di routine si era formata questa situazione. Kellens tranquillamente al comando davanti al duo Hezemans-van Lennep, che stavano lottando ferocemente, con un grande distacco da Bertrams e Siewertsen, seguiti da Vermeulen, Kluit e De Fierlant. Già ritirati dopo il 7. giri erano Peltier, il quale aveva fermato la sua BMW fuori della curva Tarzan per noie al motore, e van Lennep, il quale aveva fatto testacoda, finendo nelle reti.

Si è avuto un cambio al comando dopo 1 ora e 20 minuti, quando Kellens si è fermato al box per rifornimento e per cedere il volante a Grohs. Tuttavia anche Grohs è tornato al box dopo alcuni giri, lamentando delle vibrazioni: si è cambiata una gomma anteriore e Grohs è partito di nuovo, ma solo per tornare al box un giro dopo, questa volta per cambiare una gomma posteriore per rifornimento e per cedere il volante a Grohs, raggiungendo la corsa con due giri di ritardo, in sesta posizione globale, dietro i rivali di 2 Keller e Kluit.

Nel frattempo Hezemans e van Lennep

hanno continuato la loro lotta, questa volta per il comando. Una lotta che ha trovato fine dopo 1 ora e mezza, quando van Lennep ha fatto la sua prima fermata di routine (impiegando 56 secondi) per rifornimento e per cedere il volante a Wollek e per far cambiare la gomma sinistra posteriore, Wollek è partito dietro la Carrera di Bertrams e Hezemans, che dovevano ancora fermarsi entrambi.

Hezemans lo ha fatto dopo 1 ora e 50 minuti: la fermata ha richiesto più tempo del previsto, dato che oltre al rifornimento doveva essere cambiata la gomma sinistra posteriore (come si è dimostrato più tardi sono state in particolar modo le Zandvoort). Dopo 70 secondi Schenken è ripartito e si è trovato in seconda posizione, circa 14 secondi dietro Wollek. Gomme sinistre posteriori della Carrera che hanno sofferto molto sul circuito.

4 ORE DI ZANDVOORT, gara internazionale valida per il campionato d'Europa Turismo. Zandvoort, 10 agosto 1975.

- La classifica**
1. Hezemans-Schenken (Porsche Carrera) 144 giri media 151,981 kmh; 2. Van Lennep-Wollek (Porsche Carrera) 144 giri; 3. Bertrams-Schickentanz (Porsche Carrera) 143 giri; 4. Kellens-Stommel-Grohs (BMW CSL) 139 giri; 5. Keller-Keller (BMW CSL) 138 giri; 6. Heyer-De Madrid (Escort) 136 giri; 7. Facetti-Finotto-Grano (Escort) 135 giri; 8. Brillat-Sabine (BMW 2002) 129 giri; 9. Pruser-Sieben (BMW 2002) 128 giri; 10. Kluit-Berg-Hayje (Capri) 126 giri; 11. Antones-Boldewij (Datsun 240Z) 122 giri; 12. Schurti-Frey (Toyota Corolla) 121 giri. Giro più veloce: 1'35"77 media 158,969 kmh.

Dato che Wollek girava chiaramente molto più lento del suo compagno van Lennep, ci sono voluti solo 4 giri a Schenken per passare il francese e per poi distaccarsi.

Dopo due ore di corsa la situazione era la seguente:

- 1) Schenken 72 giri, 2) Wollek 72 giri, 3) Schickentanz 71 giri, 4) Hayje in testa alla classifica del gr. 2 davanti a Keller (70 giri), mentre 6) era Stommelen (non sforzando troppo a causa delle vibrazioni ancora presenti) 7) e 8) erano le Escort Zakspeed di Heyer e Finotto (68 giri).

Ritirate la BMW di Vermeulen-Frankenhouit con la sospensione sinistra anteriore rotta, la Carrera di Siewertsen-Barth con un pistone rotto e la BMW di Fierlant-Grohs, la quale uscendo dalla curva Tarzan ha fatto un testacoda toccando il guardrail atterrando alla fine sopra di esso.

Nel corso delle ultime 2 ore la Carrera di Wollek-van Lennep era stata infastidita in modo particolare, da forature: 10 minuti dopo la prima metà Wollek ha

dovuto andare al box per cambiare la gomma sinistra posteriore, mentre era di nuovo al box dopo 30 minuti con un'altra gomma posteriore a terra, quella sinistra. Dopo averla cambiata e fatto rifornimento van Lennep è tornato in corsa, ancora al secondo posto e nello stesso giro del pilota in testa Schenken.

Tuttavia i problemi con le gomme non erano ancora finiti per il duo francese-olandese della Porsche, perché dopo 15 minuti, in cui guidava van Lennep, la macchina ha dovuto tornare al box, adesso per cambiare la gomma destra posteriore. Quando torna in gara, Schenken lo ha doppiato, però la macchina della Gelo deve ancora fare la seconda fermata di routine, che avviene dopo 3 ore e 20 minuti di gara. Dopo una fermata durata 56 secondi che ha permesso a van Lennep di recuperare il giro di ritardo) Hezemans continuava, ma anch'egli non è stato risparmiato dai problemi con i pneumatici, dato che doveva di nuovo fermarsi dopo soli 5 giri per cambiare la solita gomma sinistra posteriore. Dopo 35 secondi Hezemans ha potuto tornare in corsa, avendo ancora un vantaggio di circa 35 secondi su van Lennep, e in quest'ultimo può ridurre a 30 secondi alla fine...

Al 3. posto assoluto, a un giro, si trovava la Carrera di Bertrams-Schickentanz dopo una corsa non spettacolare ma regolare, mentre al 4. posto, a 5 giri, si trovava la BMW di Kellens-Stommel-Grohs che era andata in testa nella tiratura durante le ultime due ore, mentre Keller sulla BMW si trovava al 5. posto.

Come si prevedeva la categoria fino a 2 litri era stata dominata dalle Escort Zakspeed. Dopo una corsa regolare Heyer-De Madrid hanno terminato al 6. posto, a 8 giri, mentre la squadra italiana di Finotto-Facetti-Grano è arrivata al 7. posto assoluto, a 9 giri, malgrado che avessero perso la seconda e la terza marcia.

L'ottavo e il nono posto sono andati ai BMW 2002 dei francesi Brillat-Sabine e dei tedeschi Pruser-Sieben.

La Capri di Kluit-Hayje-Berg si era ritirata dopo 126 giri, con il semiasse rotto, ma si è lo stesso classificata al 10. assoluto e terza della categoria.

Non è cambiato molto nella classifica del Campionato Europeo: la BMW (Div. 2) ha aumentato i suoi punti a un massimo di 100, mentre la Ford (Div. 2) ha adesso 60 punti.

Per quanto riguarda la classifica dei piloti, Peltier e Siegi Muller mantengono il comando con 70 punti e Heyer con 42 punti.

Con solo ancora una corsa da disputare al Jarama, il campionato andrà alla BMW e a Muller-Peltier, perfino se non dovessero gareggiare il.

Chiel van der Heyden

Da Mallory Park a Thruxton

F5000

CORSA AL MALLORY PARK, gara per il campionato Shellsport di F. 5000. 10 agosto 1975.

LA CLASSIFICA

1. Pilette (Lola T400) 50 giri in 35'52"2 media 181,56 kmh; 2. Edwards (Lola T332) 36'21"4; 3. Scott (Lola T400) 36'26"0; 4. Gethin (Lola T400) a 1 giro; 5. Dean (Chevron B28) a 1 giro; 6. Robinson (McLaren M19) e Featherstone (McRae GM1) a 4 giri; 8. Hill (March 74A) a 4 giri. **Giro più veloce:** Pilette 42"0 media 186,18 kmh.

CORSA A THRUXTON, gara valida per il campionato Shellsport di F.5000. 17 agosto 1975.

LA CLASSIFICA

1. Pilette (Lola T400) 30 giri in 36'25"4 media 187,33 kmh; 2. Scott (Lola T400) 37'09"2; 3. Jones (March 75A) 37'34"4; 4. Ashley (Lola T770) a 1 giro; 5. Purley (Chevron B30) a 1 giro; 6. Walkinshaw (March 75A) a 1 giro; 7. McGuire (Lola T332) a 1 giro; 8. Turner (Lola T330) a 2 giri; 9. Leech (Chevron B24) a 2 giri; 10. Hill (March 74A) a 3 giri. **Giro più veloce:** Jones, 1'11"6 190,80 kmh.

accoppiata di PILETTE

SPECIALE AUTOSPRINT

MALLORY PARK - Teddy Pilette si è aggiudicato una convincente vittoria nella corsa Shellsport di F.5000 il 10 agosto a Mallory Park, davanti a Guy Edwards, Richard Scott e Peter Gethin. Tuttavia hanno passato la linea d'arrivo nell'ordine: Scott, Edwards e Gethin, perciò ovviamente non è stata una corsa disputata continuamente dall'inizio alla fine. L'interruzione si è presentata a circa un quarto di distanza sotto forma della bandiera rossa, forzando i piloti ad un intervallo mentre le macchine incorse in incidenti sono state tolte dalla pista.

Il numero delle macchine presenti era già molto ridotto; naturalmente mancava Ashley che si trova ancora all'ospedale, rassegnato a perdere la sua posizione al comando del campionato (ma sperando di essersi abbastanza ripreso per poter partecipare alla corsa a Thruxton, e guadagnare uno o due punti), e ugualmente mancava Walkinshaw, dato che non ha avuto possibilità di provare la sua nuova March, e anche Belso e Hayje erano assenti.

Poi, durante prove non cronometrate, il 9 agosto, Gordon Spice ha avuto un incidente ad alta velocità alla fine del rettilineo principale a Mallory Park, quando la sua Lola improvvisamente non ha girato a destra. Ha picchiato frontalmente contro la barriera, ha fatto un testacoda ed è andato a finire di nuovo contro l'Arco. Si presume che l'incidente sia stato causato dalla rottura della sospensione o da una foratura, ma non si può dirlo con sicurezza prima che Spice sia in grado di discutere l'incidente. È stato ricoverato all'ospedale con diverse ferite alla gamba e alla testa (un aspetto controverso dell'incidente è costituito dal fatto che il suo casco è volato via prima che egli abbia urtato per la seconda volta contro l'Arco).

Pilette ha ottenuto la pole position (41"8) e ha detto contento: «Penso che tutto vada bene questa volta». Una precisa previsione! Un tempo uguale ha raggiunto Alan Jones nella sua March nuova, benché non senza problemi, all'inizio delle prove il motore Cosworth stava spruzzando acqua, più tardi il motore rotava nelle curve di sinistra. «Un po' di nervosi delle macchine nuove», secondo Jones. «Non abbiamo avuto la possibilità di provarla, e la stiamo scoprendo ora».

Edwards (42"0) e Gethin (42"2) si trovavano in seconda fila, Peter non molto contento della sua macchina, che ha indotto il team a cambiare la messa a punto delle sospensioni fra le prove e la corsa, il che si è dimostrato uno sbaglio. Scott e Evans si sono divisi la terza fila, con tempi identici di 42"2. Evans era convinto di aver potuto stabilire un tempo da prima fila, ma non è riuscito ad avere la macchina completamente a suo agio prima della fine delle prove e poi non ha potuto più stabilire un giro molto veloce.

Purley si trovava in quarta fila (42"4), dato che il suo Cosworth V-6 si stava surriscaldando nel corso delle prove e alla fine un pistone si è rotto, in modo tale



Teddy Pilette è ritornato in prima linea, quest'anno, nel campionato Shell Sport di Formula 5000, con la nuova Lola T 400 del suo solito team VDS

da rendere obbligatorio di sostituire il motore con un altro di ricambio di una macchina gruppo 2 prima della corsa. Accanto a lui c'era McGuire (43"2), poi, con un tempo di 43"6, Tony Dean, di ritorno dalle sue «vacanze» delle corse di F.5000 statunitensi; e poi venivano i piloti più lenti che sono poco più che seccatori in una corsa di F.5000.

Pilette ha guidato il gruppo nella prima curva, davanti a Jones, Gethin, Edwards e Evans, e questo è rimasto l'ordine per diversi giri. Dietro Evans, di staccati, Purley e McGuire. Ma 2 giri e mezzo più tardi la Lola di McGuire è andata a finire nella sopraelevazione, nello stesso punto dove Spice aveva avuto l'incidente. «C'era uno sfarfallamento sul rettilineo, suppongo che sia stata una foratura», ha detto il povero australiano. La macchina ha preso fuoco, che è stato subito spento.

Al settimo giro c'erano sei macchine che stavano lottando per i primi sei posti, Pilette sollecitato da Jones in un splendido duello di un 5 litri contro un 3,4 litri, poi Gethin, Edwards, Scott e Dean. Un giro prima Evans aveva attaccato Edwards per un tentativo di pas-

sarlo in una stretta curva non era riuscito e Bob ha dovuto lasciare la sua macchina, uscita di pista.

Al decimo giro Pilette stava per passare una macchina doppiata sulla destra all'entrata nella curva stretta, Jones ha visto la sua occasione tentando di passare la macchina lenta sulla sinistra allo stesso momento. Il pilota doppiato ha visto Pilette, si è spostato nella traiettoria di Jones forzando così l'australiano ad uscire di pista.

Adesso c'erano due macchine ferme nella curva stretta, e benché la Lola di Evans non fosse danneggiata in modo grave, le ruote anteriori erano bloccate e tentativi dei commissari di spingere la macchina da parte sono falliti. Giustamente la corsa fu fermata mentre si toglievano i due ostacoli pericolosi dalla pista.

Anche dalla seconda partenza Pilette si è messo al comando senza essere mai sfidato. Era inizialmente seguito da un trio in lotta, Gethin, Scott e Edwards e distaccato Dean.

Al 21esimo giro Scott è andato al secondo posto, passando Gethin nella curva stretta, poi Edwards si è spinto al terzo posto cominciando a fare duramente pressione su Scott. Per gli ultimi 15 giri Scott ha disperatamente cercato di difendere il suo secondo posto (perché, a causa della somma dei tempi delle due «parti», Edwards si trovava al secondo posto globale finché rimaneva vicino a Scott).

Gethin ha dovuto rallentare per noie all'asta del cambio da aggiungere alla insoddisfacciente maneggevolezza, e i tentativi di Dean di inseguire e sorpassare Peter negli ultimi giri sono rimasti senza esito. Giri dietro di loro c'erano Robinson e Featherstone i quali erano stati accreditati da un colpo di fortuna con lo stesso tempo globale per la corsa complessiva, e perciò c'era una gara alla pari per il sesto posto. Sorprendentemente per Gethin — era stato tutt'altro che contento della sua macchina — egli è riuscito a mettersi al comando del campionato Shellsport.

SPECIALE AUTOSPRINT

THRUXTON - Per quanto riguarda il comando, la corsa di F.5000 di Thruxton è stata una gara di due macchine — per 28 giri e mezzo del 30 essa è stata equamente equilibrata fra due macchine, cioè un duello fra la Lola 5 litri di Pilette e la March 3,4 litri di Jones, con raramente più di due lunghezze di macchina fra loro due. Diverse volte Jones si è portato all'altezza della Lola, ma non era mai in grado di passarla.

17 macchine si sono presentate alle prove — un notevole miglioramento in confronto alla situazione a Mallory Park una settimana prima. Forse la cosa più sorprendente è stata il ritorno del detentore del record di giro, Ian Ashley, specialmente considerando che raccontava sorridente che i medici tedeschi, dopo il suo incidente al Nurburgring, gli avevano detto che ci sarebbero volute almeno otto settimane prima che potesse di nuovo camminare. Ma era deciso di non permettere a Gethin di guadagnare troppi punti per il campionato Shellsport, e sottolineava la sua decisione eduto nel paddock tagliando una parte del gesso alla gamba destra, per poter entrare nell'abitacolo della sua Lola. Questa risolutezza lo ha fatto qualificare in 1'11"2, e poi i suoi meccanici si erano messi a piangere quando il giunto all'albero a gomiti si è rotto nell'ultimo giro di prova e quando sembrava che i suoi sforzi avrebbero potuto essere stati inutili.

La Lola T400S del team di Pilette (1'10"6) e Gethin (1'10"8) hanno occupato la prima fila della griglia di partenza, entrambi sotto il record del giro di 1'11"0. Questo tempo è stato uguagliato da Edwards permettendogli di prendere la prima posizione nella 2. fila, accanto a lui c'era Scott, con un tempo ufficiale di 1'11"2 (benché il team Durex fosse convinto che Scott avesse ottenuto 1'10"6, davanti a Pilette). La 3. fila si sono condivisi Ashley e Alan Jones, molto più contento della sua March, dato che era stata ricostruita dopo l'incidente di Mallory Park, con la sospensione messa a punto bene. Il suo tempo di 1'11"6 lo ha stabilito all'inizio delle prove: poi si è rotto un semiasse, e il capo del team John MacDonald è partito in aereo per la fabbrica della March per procurarsene uno per la sostituzione (forse è stata una fortuna per i clienti della March, nelle corse di F.3 come di quelli della F.5000, che Robin Herd abbia scelto di andare a Thruxton piuttosto che in Austria).

In 4. fila Vern Schuppan, di nuovo nella Lola di Teddy Yip (1'11"6) e il suo compaesano, l'australiano Brian McGuire (anche lui 1'11"6) in una Lola che di nome era la stessa.

Un "socio" per WILLIAMS

LONDRA - Richard Oaten, che è stato per anni il manager di Ian Ashley, appoggerà il team Williams, e sarà un concorrente congiunto delle macchine Williams per il resto della stagione. Si presume che Ashley correrà con la seconda macchina di Williams non appena egli sia ristabilito, presumibilmente a Monza.

LONDRA - C'è un notevole sollievo in Inghilterra, dato che la proposta da parte del governo di limitare la pubblicità delle sigarette non comporta la messa al bando di quella degli sponsors nello sport, come si temeva.



Al Mallory Park la gara di F. 5000 è stata sospesa per poter sgomberare le molte monoposto uscite di strada. Vediamo sopra Jones, sotto Evans



che aveva subito l'incidente a Mallory Park, ma di fatto era virtualmente nuova, a cominciare dal motore. Nella successiva fila Belso (1'12"6), che spiegava di aver trovato il denaro per un'altra corsa, e David Purley (1'13"6). Purley ha fatto 50 giri non cronometrati senza problemi, ma solo sei nelle prove ufficiali. Il team ha avvolto nel mistero il fatto che egli poteva usare solo la terza marcia e che avevano tolto la scatola del cambio prima che risultasse che un bullone non identificato da fuori (presumibilmente perso da una ruota) aveva bloccato la forcella esterna del cambio.

Una fila dietro a lui c'era solo un pilota che avrebbe probabilmente potuto sfidare, Tom Walkinshaw (1'15"4). Su una nuova March a motore V-6 (di fatto una macchina di F.2 adattata) il suo tempo è stato alto a causa di un'estrema pressione di carburante, il che significava che il motore non avrebbe girato a più di 7.400 giri nelle prove (circa 1.500 sotto l'ottimo): è stata inserita una valvola per allentare la pressione prima della corsa. I rimanenti sei piloti erano distanziati di gran lunga.

Il motore di Ashley è stato riparato giusto in tempo. Schuppan è tornato ai box dopo i giri di riscaldamento, essendo preoccupato della maneggevolezza della sua Lola Yip (è stata ricostruita in fretta dopo l'incidente di Evans a Mallory Park): Yip ha dato l'ordine che, se la macchina fosse stata pericolosa Vern avrebbe dovuto ritirarsi dalla corsa.

Pilette è partito per primo quando la bandiera fu abbassata — con un margine che avrebbe potuto cambiare tutto il risultato — seguito da Gethin e Ashley, che ha fatto una partenza scintillante malgrado le

sue gambe. Tuttavia Ashley è stato passato da Edwards sul primo tratto lungo e Edwards sembrava tentato di riprovarle con Gethin. Il risultato: due Lola fuori pista. Gethin è tornato a piedi ai box, Edwards ha continuato per alcuni giri nelle ultime posizioni.

Pilette ha terminato il primo giro con un generoso distacco su Jones, però la March azzurra ha presto superato questo distacco, in modo tale che alla fine del 3. giro gli mancavano 8 decimi di secondo. Scott in terza posizione sfidato da Purley. Schuppan si è dovutamente fermato, il motore di Belso è scoppiato in una nuvola di fumo e Edwards ha rinunciato dopo 5 giri.

Al 6. giro Purley è uscito dalla chicane in testacoda, poi è di nuovo uscito di pista dopo la successiva curva. Questo fatto ha permesso a Scott di condurre una corsa solitaria, e a Ashley di portarsi al 4. posto. A quel momento Jones era proprio dietro a Pilette, attaccandolo ogni volta che si offriva la possibilità. Ma Pilette ha capito che non poteva permettersi il più piccolo errore, in alcune curve non ha rischiato niente guidando leggermente al di sotto del potenziale, ma solo quando era sicuro di poter mantenere la posizione e bloccare Jones.

Dopo i suoi due sbagli Purley ha cominciato a andare di nuovo forte, inseguendo Ashley. Più tardi Ashley ha ammesso che circa in questa fase si è sentito male dallo sforzo e che ha guidato in condizioni di dolore in aumento alla gamba, però deciso a terminare la corsa. Perciò ha fatto segno a Purley, permettendogli di passare di nuovo al quarto posto (14. giro), ma lasciando un grande distacco davanti per Scott.

Stavolta finalmente se n'è andato già al via E' tornato a vincere di forza RIBEIRO

THRUXTON - La principale gara di contorno a Thruxton è stata una corsa valida per il campionato BP di F.3. La maggior parte dei piloti March si sono lamentati di problemi di maneggevolezza — estremo sottosterzo — ma nondimeno i piloti ufficiali Nilsson e Ribeiro sono stati ugualmente i più veloci nelle prove (1'16"6). Il che significava uno schieramento con grandi possibilità. Il terzo in prima fila è stato Sullivan sulla Modus ufficiale (1'17"0). Altri quattro piloti hanno ottenuto questo tempo — il brasiliano Hoffman, il belga Neve, il neozelandese Hawkins, Dick Parsons (March, Safrir, March e Modus). Keegan ha registrato 1'17"4 sulla sua March, poi 4 piloti con 1'17"8 — Cheever (Modus), McLeod (GRD), Tim Brise sulla seconda Modus della casa e South (Ray). Questo prometteva una buona corsa.

Difatti, nel corso dell'intera gara c'è stato un solo cambiamento di posizione fra i primi sei. Ribeiro ha fatto una partenza eccellente, è riuscito a resistere alla sfida di Sullivan per la prima metà della corsa, dopo di che ha potuto distaccarsi, aumentando leggermente il suo vantaggio. Ingo Hoffman è rimasto attaccato a Sullivan nella fase iniziale, dopo era contento di mantenere il terzo posto. Si è accorto di non poter sfidare piloti con molta più esperienza di lui e si è maggiormente interessato di Nilsson che vedeva nello specchio. Nilsson non è stato per niente irresistibile in questa gara, difendendo il quarto posto prima contro gli attacchi da parte di Parsons, poi contro la minaccia perfino più grave di Neve.

Tuttavia il belga non è riuscito a prendere Nilsson nelle frenate (e certamente non ha potuto passarlo, accelerando più di lui, dato che la sua Safrir ha un motore Holbay), e si è dovuto rassegnare a terminare 5. Tim Brise ha finito in nona posizione dopo un testacoda non pericoloso. Nilsson è ancora al comando del campionato BP, secondi, a pari punti sono Neve e Sullivan. Questo meeting ha visto due corse fermate dalla bandiera rossa. La prima una gara di F. Ford, quando la macchina di Woodcock fu lanciata sopra la barriera dopo essere entrata in collisione con un'altra macchina (Woodcock è stato rilasciato presto dall'ospedale) Tiff Needell ha vinto in modo convincente con la Crossle 25 F. La seconda è stata la corsa di vetture storiche, quando macchine incorse in incidenti hanno bloccato la pista alla chicane (nessuno è rimasto ferito, e come al solito in queste gare in Gran Bretagna tutti erano più preoccupati per le preziose macchine antiche). Questa corsa è stata vinta da Willie Green su una Maserati 250 F, con la quale Fangio aveva disputato la sua ultima corsa.

d. h.

GARA DI FORMULA 3 valida per il campionato BP, Thruxton, 17 agosto 1975.

La classifica

1. Ribeiro (March Novamotor Toyota) 15 giri in 19'26"2 media 175,52 kmh; 2. Sullivan (Modus-Ford) 19'27"0; 3. Hoffman (March Novamotor) 19'29"4; 4. Nilsson (March Novamotor Toyota) 19'30"0; 5. Neve (Safrir-Holbay) 19'30"2; 6. Parson (Modus-Ford) 19'30"4. Giro più veloce: Sullivan 1'16"4, 177,63 kmh.

TONY BRISE insiste a vincere in F. Atlantic

SNETTERTON - Il 10 agosto a Snetterton Tony Brise ha riaffermato la sua supremazia nella F. Atlantic, partendo dalla prima fila (secondo più veloce nelle prove, con un tempo di 1'03"2) e rimanendo in testa dalla partenza fino all'arrivo. Al primo giro ha ottenuto un distacco di 2 secondi e poi non è stato mai disturbato. Richard Morgan è partito dalla Pole position (1'03"0), è stato secondo per 8 giri, quando il terzo più veloce pilota nelle prove, Wentz è riuscito a passarlo. Per la maggior parte della corsa Val Musetti ha lottato con Bob Muir, uscendo vittorioso, poi si è calmato al quinto posto dato che l'australiano si è diretto verso i box per ritirare la sua Birrana.

Jones è quasi riuscito a andare in testa al 8. giro, dato che Pilette girava lentamente, si trovava accanto alla Lola alla fine del 22. giro. A questo punto Purley ha giudicato male l'uscita della chicane (ancora) danneggiando il musetto della sua Chevron e forando la gomma anteriore. E ripartito dai box quando tava passando Walkinshaw, ma entro due giri ha riguadagnato il quinto posto al pilota scozzese (il quale aveva condotto una corsa senza causare emozioni presso il pubblico nella sua nuova March).

Al 28. giro i piloti in testa si accingevano a doppiare Ashley, e gli spettatori prevedevano l'ultima sfida di Jones; che non avvenne: invece è crollato l'allettone nella zona di frenaggio per la chicane. La macchina ha fatto dei violenti testacoda sull'erba, Jones stava per uscire, poi si è accorto che avrebbe for-

se ancora potuto terminare la corsa. Ha perso solo una posizione prima di tornare in pista, e con la macchina che trascinava scintille ha terminato il giro, finendo al terzo posto.

Ashley è arrivato quarto, e soffrendo ovviamente molto, dato che rimaneva nell'abitacolo della sua Lola a lungo dopo la fine della corsa. Però il suo sforzo è stato premiato, e per un punto è tornato al comando del campionato Shellsport.

La corsa per il comando aveva ancora mostrato notevoli potenzialità nella F.5000, e forse incoraggerà ulteriormente fazioni tedesche, che stanno considerando sempre di più di inserirla nella Interserie. Un «piccolo» V-6 contro un «grande» V-8 si è ancor una volta mostrato essere una vera occasione...

David Hodges

Problemi di ogni genere alle OSELLA di Arturo MERZARIO e «GIANFRANCO» danno il via alla Porsche turbo del finalese

CASONI in coppa a PERGUSA

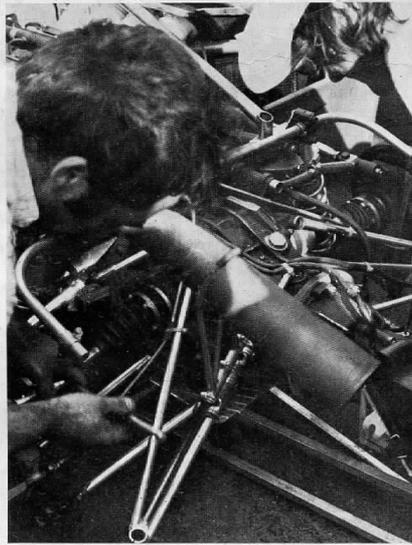
PERGUSA - Bisogna riconoscere che questa quattordicesima edizione della «Coppa città di Enna» nata sotto una cattiva stella dopo il trapasso (quasi) indolore dell'Euromarce 2000, snobbato per necessità di cose da tutti i soliti organizzatori (con l'eccezione di Brands Hatch), ha saputo trovare sul classico filo di lana tanti e tali motivi di interesse da non far rimpiangere le edizioni degli anni passati quando era prova determinante del campionato delle sport due litri.

Se la gara della mattina infatti, quella riservata al gruppo 4, si è protratta stancamente dopo la lunga fermata del bravissimo «Tambauto» e si è ridotta a una monotona passeggiata del regolare «Apache», certamente non in vena di rischiare un risultato sempre prestigioso (ma le cose sarebbero andate di certo in maniera più travagliata se avessero preso il via le tre Carrera di Barraco, del comandante Radicella e di «Iccudrac») la corsa del pomeriggio ha fatto dimenticare a tutti la noia.

Prima di tutti Mario Casoni, e non solo perché alla fine è riuscito a spuntarla su tutti, ma perché questa vittoria se l'è costruita con grande abilità, prima lavorando per mettere a punto al meglio la sua Porsche-Turbo alla quale le escursioni di regime alla variante e alle chicane tanto poco si addicono. Se poi si tiene conto che in prova s'era danneggiata la pompa della lubrificazione del cambio (una normale pompa utilizzata sulle 911 Sportmatic ma che in Sicilia anche per il periodo, non si trovano) e che quindi per raffreddare il cambio si erano utilizzati i convogliatori d'aria dei freni posteriori (che quindi in gara hanno poi cominciato a perdere colpi) e che la sua guida imponeva uno sforzo e una concentrazione eccezionale, si comprende quale sia stato il merito del gentleman di Finale.

Arturo Merzario ha dal canto suo parec-

chie circostanze contingenti su cui recriminare. Dalla grana della tuta che lo ha portato a utilizzare una sola giornata di prove, alla allarmante rottura in rettilineo del portamozzo posteriore sinistro al sabato pomeriggio che gli ha rubato altro tempo prezioso nella messa a punto della macchina. E poi in gara dopo l'infelice partenza della prima manche, forse anche choccato da un «Gianfranco» che se ne era andato di brutto, senza timori reverenziali per nessuno, mentre



Merzario osserva, piuttosto interessato, il cambio del portamozzo rotto nelle prove di sabato

guadagnava secondi su secondi firmando giri veloci a ripetizione, il pilota comasco finiva per danneggiare una gomma sui cordoli delle chicane col risultato di perdere tempo prezioso per cambiarla.

La «frittata» era fatta, e anche nella seconda manche dopo una eccellente partenza, mentre cercava di rosicchiare secondi su secondi al regolarissimo Casoni, era la posteriore sinistra a tradirlo, dechappando pericolosamente e mandando in fumo un risultato che era apparso quanto meno recuperabile in extremis.

La terza splendida realtà della giornata porta il nome di Gianfranco Trombetti, il trentenne pilota di Macerata che bissando l'exploit di Brands Hatch ha sorpreso tutti dimostrando di poter imporre alla corsa il ritmo che più gli piaceva come e quando ha voluto. Ed è stato un vero peccato che la «confidenza» con la March-BMW del catanese Grimaldi abbia tolto di scena sul finire della prima manche il protagonista più spettacolare e incisivo della corsa. E se poi si tiene conto che in pratica con la frizione fuori uso (tanto che per partire ha dovuto utilizzare un crick dal quale è stata fatta scendere di botto la macchina con le ruote già vorticosamente in moto) per tutta la seconda manche ha fatto cose egregie, finendo quarto del raggruppamento, allora l'impresa di «Gianfranco» diventa qualcosa di più di un singolo episodio, ed è la conferma che il baffuto pilota di S. Severino è pronto per qualcosa di più impegnativo (che tra l'altro non dovrebbe tardare ad arrivare...).

Formidabile per aver saputo marciare bene, sfruttando magari senza volerlo le disgrazie altrui, Robin Smith che ha portato in fondo terza assoluta una vetusta Chevron sulla quale, al via, nessuno avrebbe scommesso qualcosa di consistente.

Giulio Mangano

LE GARE

«APACHE» vincitore ma doppiato

PERGUSA - Diciassette macchine vengono schierate al via della prima manche (30 giri) della corsa delle Gran Turismo gruppo 4. Oltre all'Alpine di Torrisi non si presentano infatti le tre Porsche 911 di Barraco (un bicchierino della distribuzione KO), di Radicella (una valvola fuori uso) e di «Iccudrac» (perdita d'olio da un manicotto di raccordo). Così, all'abbassarsi della bandiera il più lesto a scattare è «Tambauto» (1'53"/100 in prova) seguito dalla Porsche di «Apache» e da Caliceti con l'Alpine.

Al secondo giro c'è subito il colpo

di scena che condiziona tutta la corsa. «Tambauto» arriva lentamente al box a motore spento. Anche lui ha una perdita d'olio in un manicotto di raccordo e deve fermarsi per una quindicina di giri per una lunga riparazione. Ripartirà per onore di firma mentre «Apache», comodamente in testa, avrà come unica cura il risparmiare la macchina per non andar incontro a imprevisti che sarebbero solamente balordi.

«Tambauto» dal canto suo avrà solo la soddisfazione di aver fatto segnare il giro più veloce tanto nella prima manche che nella seconda e di aver effettuato una splendida rimonta. Ma il successo non può sfuggire al palermitano «Apache». L'inseparabile compagno di tante corse di Raffaele Restivo, dopo aver vinto a mani basse la prima manche, nella seconda si limiterà a controllare il bravissimo e sportivo avvocato Capra, e finendo secondo, perfino doppiato da «Tambauto» firmerà (quasi contro la sua volontà) il primo assoluto della sua carriera.

Il successo di «Apache» comunque non è stato poi facile come appariva ai (pochi) spettatori presenti in mattinata in tribuna, perché il portaco-

lori dell'Ateneo ha riscontrato per quasi tutta la corsa una serie di antipatiche vibrazioni al retrotreno che già si erano evidenziate in prova. Molto bello nelle retrovie il continuo altalenarsi tra le due Alpine 1800 di Caliceti e del messinese Romano. Alla fine l'ha spuntata il primo per una ventina di secondi ma forse il loro dialogare è stata la cosa più interessante della giornata.

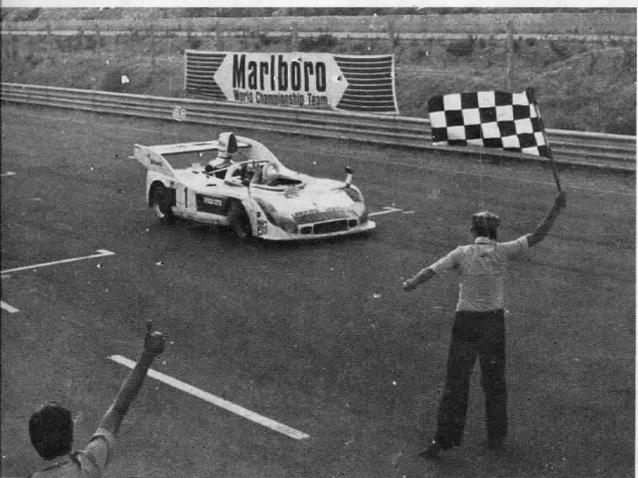
Si riprende nel pomeriggio alle 16 con la gara delle sport che richiama un pubblico leggermente superiore, ma certamente al di sotto delle aspettative. Al via sono schierate solo 23 vetture, con Merzario e «Gianfranco» in prima linea sulle Oselia e dietro la Porsche-Turbo di Casoni, che in nottata è stata riportata come regolazioni di massima (cambio e turbo) alle condizioni del venerdì e l'Oselia di Pasquale Barberio.

All'abbassarsi della bandiera il più lesto a scattare è il bravissimo «Gianfranco» mentre Merzario resta appena più indietro facendo patinare troppo le gomme. Attardato anche Casoni, penalizzato dalle caratteristiche del turbo. La nuova variante per motivi di sicurezza si sal-

ta a piè pari per il primo passaggio e davanti alle tribune passano quindi per la prima volta «Gianfranco», avvantaggiato di una cinquantina di metri su Merzario seguito da Tondelli, Barberio, «Amphicar» e poi gli altri, con Casoni nono. Al secondo passaggio conduce la danza ancora «Gianfranco» ma secondo è Tondelli davanti a Barberio e «Amphicar». Merzario è solo quinto essendosi girato alla seconda chicane... «Gianfranco» ha al terzo giro una buona manciata di secondi di vantaggio davanti ad Arturo che è tornato fortunatamente secondo e, passato Tondelli, agita il pugno. Al quarto passaggio Merzario è a 16 secondi da «Gianfranco» e subito davanti a Casoni.

Si ferma al sesto giro al box Caci con l'AMS 1300: ha il cambio KO, un inconveniente che si era già verificato durante le prove.

Al decimo passaggio la situazione è praticamente immutata con «Gianfranco» in testa seguito da Merzario, Casoni, «Amphicar», Smith e Grimaldi. Al 12. giro colpo di scena: Arturo Merzario si ferma per una ventina di secondi al box per far sostituire la gomma posteriore de-



Il vittorioso arrivo di Mario Casoni e della sua Porsche-Ovoro al termine della seconda manche. In totale, Casoni ha vinto con un giro di vantaggio

Coppa Città di Enna, gara internazionale di velocità in circuito. Pergusa, 10 agosto 1975. LE CLASSIFICHE

GRUPPO 4

Prima manche (30 giri)

1. «Apache» (Porsche RSR) in 1.02'42"3 alla media di 142,097 kmh.; 2. Capra (Porsche RSR) 1.02'50"8; 3. Romano (Alpine A 110) 1.02'54"1; 4. Calciotti (Alpine A110) 1.03'01"0; 5. «King» (Alpine A 110) a 8 giri; 6. Lombardo (Fiat 124 Spy) a 1 giro; 7. Coco (AR GTA) a 2 giri; 8. Rebal (Porsche 914) a 3 giri; 9. Gagliano (AR GTA) a 4 giri; 10. Valenza (Lancia FZ) a 4 giri; 11. Sorce (Abarth OTS) a 5 giri; 12. Corrado (Lancia HF) a 6 giri; 13. Giarratana (Lancia HF) a 7 giri; 14. Casiglia (Alpine R) a 8 giri; 15. «Tambauto» (Porsche RSR) a 15 giri; 16. D'Angelo (AR GTA) a 18 giri; 17. Netti (Fiat 124 Spy) a 18 giri. **Giro più veloce:** il 12. di «Tambauto» in 1'56"4 alla media di kmh. 153,092.

Seconda manche (30 giri)

1. «Tambauto» in 57'26"6 alla media di 157,699 kmh.; 2. «Apache» a 1 giro; 3. Capra a 2 giri; 4. Calciotti a 2 giri; 5. Romano a 2 giri; 6. «King» a 3 giri; 7. Lombardo a 4 giri; 8. Coco a 4 giri; 9. Valenza a 7 giri; 10. Giarratana a 8 giri. **Giro più veloce:** il 28. di «Tambauto» in 1'53"1 alla media di 157,699 kmh.

Classifica assoluta (per somma dei tempi)

1. «Apache» 59 giri alla media di 143,911 kmh.; 2. Capra 58 giri; 3. Calciotti 58 giri; 4. Romano 58 giri; 5. King 56 giri; 6. Lombardo 55 giri; 7. Coco 54 giri; 8. Valenza 49 giri; 9. Giarratana 46 giri; 10. Corrado 46 giri; 11. «Tambauto» 45 giri.

SPORT-GRUPPO 5

Prima manche (30 giri)

1. Casoni (Porsche Ovoro) 51'08"1 alla me-

dia di 174,245 kmh.; 2. Merzario (Osella PA 2) 51'13"3 a 1 giro; 3. Smith (Chevron B 26) 51'20"0 a 2 giri; 5. Grimaldi (March BMW) a 3 giri; 6. Pettiti (Osella BMW) a 3 giri; 7. Anzeloni (Osella PA 3) a 3 giri; 8. Anastasio (Chevron B 23) a 3 giri; 9. Tonelli (Chevron B 27) a 4 giri; 10. «Glen Livet» (Lola) a 4 giri; 11. «Gianfranco» (Osella PA 2) a 5 giri; 12. Pellegrino (Chevron B 23) a 5 giri; 13. Fortuna (Osella PA 2) a 6 giri; 14. «Jumbo» (AMS) a 6 giri; 15. Villa (AMS) a 6 giri; 16. Lisitano (GRD) a 11 giri; 17. Marchiolo (Lola T 290) a 12 giri; 18. Solinas (AMS FD) a 14 giri; 19. Niccolini (Osella PA 2) a 17 giri; 20. Sillipandri (Dallara) a 17 giri. **Giro più veloce:** il 21. di Merzario in 1'39"1 alla media di 180,000 kmh.

Seconda manche (30 giri)

1. Casoni in 51'05"2 alla media di 174,421 kmh.; 2. Merzario 51'43"7; 3. Smith a 1 giro; 4. «Gianfranco» a 1 giro; 5. «Amphicar» a 1 giro; 6. Grimaldi a 2 giri; 7. Pettiti a 2 giri; 8. Anzeloni a 3 giri; 9. Anastasio a 3 giri; 10. Pellegrino a 5 giri; 11. Fortuna a 5 giri; 12. Villa a 5 giri; 13. «Jumbo» a 5 giri; 14. Solinas a 8 giri; 15. Lisitano a 8 giri; 16. Marchiolo a 15 giri; 17. Tonelli a 26 giri. **Giro più veloce:** l'8. di Merzario in 1'38"2 alla media di 181,466 kmh.

Classifica assoluta (per somma dei tempi)

1. Casoni in 1'42'13"3 alla media di kmh. 174,295; 2. Merzario a 1 giro; 3. Smith a 2 giri; 4. «Amphicar» a 3 giri; 5. Grimaldi a 4 giri; 6. Pettiti a 6 giri; 7. «Gianfranco» a 5 giri; 8. Anzeloni a 6 giri; 9. Anastasio a 6 giri; 10. Pellegrino a 10 giri; 11. Fortuna a 11 giri; 12. Villa a 11 giri; 13. «Jumbo» a 11 giri; 14. Lisitano a 18 giri; 15. Solinas a 22 giri; 16. Marchiolo a 27 giri; 17. Tonelli a 30 giri.

nove partenti sono capeggiati da Casoni e Merzario in prima fila, seguiti da Smith e «Amphicar». Dopo il giro di ricognizione parte subito assai bene (forse troppo?) Merzario che va via subito, mentre Casoni ha non pochi problemi a portare in coppia il suo turbo e resta visibilmente indietro. Assai più sfortunato «Gianfranco» che resta al palo con la frizione in disordine. Prima che arrivino gli altri, lo spingono ai box dove finalmente durante il 1. giro, riesce a rimettere in moto e a partire dal cartellino, sportivamente, per una seconda manche che è ormai solo platonica.

Al 17. giro Arturo si ferma ai box e Casoni passa in testa. A questo punto nel box di Osella scoppia il caos. Merzario vuole sostituire la gomma posteriore sinistra che è dechappata e scotta, e i meccanici lo saudiscono. Solo che ci sono problemi a smontare la ruota e si perde oltre un minuto, mentre Arturo non nasconde il suo disappunto; alla fine il pilota comasco può ripartire, evitando d'un soffio di travolgere nella foga della ripartenza il commissario tecnico Assennato.

La CSAI ha perso la faccia con la tuta americana del comasco

MERZARIO - «Scevola» batte il record anti - Fiamma

PERGUSA — Vigilia movimentata per la «polemica» che ha avuto per protagonisti da un lato Arturo Merzario e la sua tuta a tre strati (ma non omologata coi nuovi regolamenti in vigore dal primo giugno sulle nostre piste) e dall'altro tutto lo stato maggiore della CSAI, partendo da Rogano (che è stato spesso in contatto telefonico con l'autodromo siciliano) via via fino ai delegati nazionali Galmanini e Maffezzoli.

In pratica dopo che «AUTOSPRINT» aveva pubblicato le notizie sulla «rampogna» avuta da Arturo in seguito al «caso» delle tute, già scoppio alla Targa Florio, alla CSAI non hanno gradito la pubblicità fatta sull'argomento, e, dopo che a Misano per l'euro GT era stato ottenuto, come già a Fioriopioli, un atteggiamento accomodante (ma pare che sui commissari di Misano incombono fulmini della CSAI), Rogano avrebbe deciso di orientarsi verso la «linea dura»: o Merzario si presenta a Pergusa con una tuta omologata con bollino CSAI o non corre. La lettera esplicita agli organizzatori era un vero ukase, facendo solo il nome di Merzario e ignorando altri piloti eventualmente nelle stesse condizioni.

A far rispettare l'«ukase» milanese è stato coinvolto il bravo Calmanini, affiancato dall'arte diplomatica di Maffezzoli, ma Arturo non è apparso meno flessibile: «Io corro con la mia solita tuta, che è più sicura di quella omologata CSAI» avrebbe detto in sintesi.

Ma a questo punto la situazione aveva avuto un momento di stallo, nonostante un frenetico incrociarsi di telefonate tra Mingrino, Osella, Rogano, Pallastuzzi, Merzario, Maffezzoli e Galmanini.

Così venerdì Merzario non ha provato, ma si è aggirato nei box con la tuta contestata, finché sul tardo pomeriggio, dopo aver rifiutato di provare con una tuta FPT avuta in prestito, organizzava uno show dimostrativo dando fuoco a una manica della tuta (che aveva indossato) dopo averla imbevuta di benzina. Il «rogo» durava per una trentina di secondi poi un colpo di vento (provvidenziale ma non troppo, perché le fiamme spinte dall'aria finivano per lambire pericolosamente il viso di Arturo) spegneva il falò e il pilota, con la manica affumicata tornava in albergo, mentre i «delegati CSAI» si erano rifiutati di presenziare ufficialmente alla dimostrazione.

Il giorno dopo, in seguito anche a interminabili dialoghi con Maffezzoli, il «caso» rientrava. Arturo (anche per venire incontro alle giuste esigenze di Enzo Osella, rimasto a Torino ma assai esposto economicamente per la trasferta siciliana che rischiava di concludersi senza i premi di partenza) indossava una sua «vecchia» FPT che aveva, avendo avuto la garanzia che il lunedì successivo la «sua» tuta americana sarebbe stata sottoposta a Milano a regolare test di omologazione dalla CSAI.

g. m.

stra, rimasta danneggiata ed in via di afflosciamento a forza di passeggiare sui cordoli della chicane durante la rimonta.

La corsa adesso non ha più storia, con Merzario proteso a rimontare (al 20. passaggio è 5. a un giro, preceduto da «Amphicar», Smith e Casoni che a sua volta segue «Gianfranco» a 12"4). Al 21. passaggio Merzario fa registrare il giro record in 1'39" a 180 kmh di media. A quattro giri dalla fine, alla variante, Grimaldi e «Gianfranco» arrivano insieme alla curvata, col risultato che il pilota maceratese resta vittima di un testa coda che lo mette fuori gara.

La bandiera a scacchi si abbassa per prima su uno stanchissimo Casoni, che ha marciato con grande regolarità, nonostante alcuni sorpassi assai difficili e problemi di raffreddamento ai freni posteriori, ma che precede ugualmente Merzario di un giro, Smith, «Amphicar» (anche lui con problemi di frizione) e Grimaldi. Con seri guai di frizione c'è anche Tonelli la cui Chevron aveva accusato anche in prova problemi analoghi.

Per la seconda manche i diciannove

Ma questo test, dopo che si era tentato un procrastinamento approfittando dei giorni caldi di ferie, si è risolto in una vera beffa per la CSAI e i suoi «inflexibili» dirigenti. La «durezza» del Presidente Rogano ha giocato un cattivo scherzo al neo segretario CSAI dr. Morretti che, firmatario dell'ukase iniziale avverso al prossimo campione d'Italia assoluto, si è visto clamorosamente smentito dai risultati di una prova effettuata martedì 12 agosto nel laboratorio degli stabilimenti BIG, riaperti solo perché Merzario ha insistito fino all'ultimo perché gli fosse resa giustizia.

Ed è stato un esperimento minuzioso che ha fatto perdere due volte la faccia alla CSAI: una, perché la tuta Hinchemtre strati (adoperata da tutti i piloti di Indianapolis) ha superato la prova con un Merzario-Muzio Scevola che vi si è presentato personalmente senza personali preventivi test con i termometri da calore, ficcati al posto del braccio del «kamikaze» come si fece per la FTP prima degli show (ripetuti anche in TV) dal sig. Aquati; secondo, perché i risultati di tempo nella resistenza del tessuto americano sono stati clamorosi.

Il vice segretario della CSAI ing. No-setto, che ha fatto da notaio (sportivo) ufficiale all'esperimento, ha dovuto constatare che la tuta americana, presentata

al test per «fatto personale» da Merzario, ha resistito un buon 50% in più nelle due prove (a contatto di fiamma e a bagno di benzina poi infiammata) rispetto ai famosi venti secondi che vennero indicati in TV come un record di sicurezza per la tuta del tipo FPT, che era l'unica finora che la CSAI riconosceva.

Certo che da questo nuovo episodio i dirigenti del nostro sport non escono bene. Le loro ripicche di prestigio, i giochi di potere per imporre ai veri protagonisti del nostro sport certe soluzioni prefabbricate a tavolino, si risolvono in un boomerang. Ed è importante che, come fu Vaccarella nel caso del Premio al Costruttore per Ferrari, così ora sia stato un altro pilota di primo piano come Merzario che ha permesso il ristabilimento della «realtà».

Come si poteva d'altronde pensare che un Merzario volesse ostinarsi a preferire un indumento «insicuro» (secondo la CSAI) quando è la sua pelle che si gioca correndo? E il suo atteggiamento coerente e ostinato fino ad ottenere ragione è anche un insegnamento per gli altri piloti, che ad Enna non sentirono alcun incentivo ad appoggiare questa «battaglia» del campione d'Italia, quasi essa fosse un fatto personale.

m. s.



Arturo Merzario sul podio a Misano. Ci tornerà domenica in Formula 2?



Da sinistra, Drovandi e Zanucchi, secondo e primo del Turismo 3000



Vannini, Betti e Bottazzi, secondo, primo e terzo della Turismo 1150



Da sinistra a destra, Pedersoli, Ponzone e Squarise, i tre alla ribalta questa volta della Formula Italia. Ponzone è l'ultimo, in ordine di tempo, dei nuovi vincitori del Campionato '75 della formula nazionale

Il trofeo «MARE PULITO» a MISANO inquinato da polemiche regolamentari

MERZARIO anche col... singhiozzo

MISANO ADRIATICO. Il ferragosto misanese ha radunato al Santamonica un buon numero di macchine eterogenee, per una serie di gare molto importanti assieme ad altre, diciamo così, puramente spettacolari.

Non possiamo definire altrimenti l'esibizione di Arturo Merzario che con la solita Osella-BMW reduce da Pergusa ha fatto il suo dovere di primattore davanti ad un pubblico insolitamente numeroso, negli 8 brevi giri su cui era prevista la gara Sport. E' mancato chi potesse stimolarlo, poiché, fin dalle prove c'erano quasi 4" fra il suo tempo e quello di «Pam», per l'occasione al volante della Osella-BMW di «Gianfranco».

Molto più combattuta, ed era ovvio, la undicesima prova del campionato di Formula Italia, che per la settima volta ha proposto un nuovo vincitore, a dimostrazione di un equilibrio che renderà questa edizione avvincente fino al termine del calendario. Questa è stata la volta di Ponzone, che così ha ricambiato molto in fretta (il binomio è alla sua seconda uscita) la fiducia che il preparatore Adolfo Romani ha riposto in lui. Nulla è cambiato al vertice della classifica, poiché il leader Giacomelli, bersagliato dalla sorte, ha (come gli accade un po' troppo sovente) voluto strafare proprio quando era riuscito in finale a superare Patrese. E buon per lui che anche il padovano è stato costretto a sbagliare, rimediando un quarto posto che non gli serve a nulla.

La giornata vedeva anche la prima delle tre (previste) finali per il Challenge FISA dei gruppi 1 e 3. Si prevedeva un'affluenza maggiore dei qualificati nei tre gironi, e per di più le corse sono state sfoltite (certune in maniera drastica) prima del via dalla verifica dell'altezza da terra opportunamente svolta dagli aiutanti (umbri) del c.t. Mantovani. Solo che la faccenda ha un paio di aspetti sconcertanti. In primo luogo, l'autodromo di Misano non era attrezzato con una saggia regolamentare, e quindi la ve-

rifica non è stata fatta nel corso dei controlli ante-gara; in secondo luogo la saggia fatta fare in tutta fretta è risultata più larga, più lunga e più alta (anche se di poco) rispetto al dovuto.

Il colmo si è avuto prima dell'ul-

Mantovani era andato a verificare le F. Italia, e Galiani — che era presente — si è schermato dichiarandosi lì «in vacanza»; se n'era andato anche Filippi, che aveva fatto una puntata il venerdì perché almeno non si dicesse che la FISA era ufficialmente

● Finale col botto dopo la prima batteria di F. Italia. In parco chiuso, RUGGERI prima sperona Pizzi, poi lo stende con un diretto da manuale. Pare che la ragione consistesse in scortezze subite in pista. Ad ogni modo, chi ha la peggio è Ruggeri, che si è autoprotetto danni tali alla vettura da non poter prendere il via in finale. Sanzioni disciplinari a parte.



Il via della gara Sport di cilindrata superiore. E' già scattato bene Merzario, che sul finire avrà il brivido di sentire scemare l'accensione del motore della sua Osella per il distacco di un filo dell'alternatore. E' così giunto sul traguardo con il motore che perdeva molti colpi (ATTUALFOTO)

tima corsa, quella per le GT 3 oltre 1600, quando cinque vetture su nove sono state rinviate ai box. A questo punto è scoppiata la «contestazione»: si è visto che in alcuni punti la sagoma eccedeva in altezza di quasi 3 millimetri (ed a volte è più che sufficiente) i 12 cm. previsti; in più, non era posta perfettamente in piano. Per farla breve, quasi tutti gli esclusi si sono riuniti per fare un reclamo, che è stato alla fine respinto per «decorrenza dei termini», solita medicina del potere sportivo buona per tutte le malattie. E' facile far passare il tempo quando si lasciano i piloti senza interlocutori: non c'era il direttore di corsa Ricci, né il delegato CSAI Pasini; il delegato tecnico

assente.

Alla fine, i reclami hanno «trovato» il sig. Montemurro, c.s. dell'AC Rimini, per sentirsi dire che «era tardi». E tutto questo non è molto bello, conveniamone.

Marco Magri

● La famosa casa d'aste CHRISTIE'S e LORD MONTAGU OF BEAULIEU sta organizzando la terza edizione della loro vendita di vetture d'epoca in Europa. La manifestazione, molto attesa dagli esperti ed appassionati del ramo, si terrà in Olanda, a Leidschendam, presso il locale Museo dell'Automobile, nel prossimo novembre.

● Dopo la finale della F. Italia, i primi quattro arrivati sono stati portati alle VERIFICHE d'ufficio, fatte comunque con strumenti un poco troppo rudimentali. Si tratta di Ponzone (Adolfo), Pedersoli (Cevenini), Squarise (Angelino) e Patrese (Giorgio). Tutti OK.

● La seconda delle previste tre FINALI FISA si correrà al Mugello, il 5 ottobre. Un accordo è stato finalmente raggiunto fra la FISA, la Mugello Corse e l'AC di Firenze. Dovrebbe esserci anche una gara di campionato Sport, F. Ford e Mexico.

● Prima clamorosa esclusione dalla Coppa Renault 5. In seguito a verifiche tecniche, è stato tolto dalla classifica (era giunto 3.) della più recente gara di Misano GIANFRANCO RICCI, leader del Trofeo. Nel suo motore sono state riscontrate le valvole della R5 TS, diverse da quelle fornite con il kit di preparazione.



Le ragazze Marlboro hanno fatto gli onori di casa consegnando i trofei



Un bacio per Vittorio Giardi, ancora una volta dominatore della 2000

PONZONE vincitore numero 7

MISANO - La gara di Formula Italia ha avuto un numero notevolissimo di protagonisti. Il miglior tempo in prova (1'28"37) l'aveva Campominosi, che poi in batteria ha compiuto il miracolo di arrivare secondo con il musetto a pezzi. La batteria l'aveva vinto così un sorione Patrese (sempre più lucido di gara in gara), davanti a Campominosi ed a Ponzone.

Nella seconda batteria, era al palo Bossoni, che aveva ottenuto il secondo miglior tempo in una sola sessione, avendo rimediato in extremis ai danni provocatigli dall'urto di un altro concorrente, in prove libere. In una situazione analoga era Giacomelli, che in prove ufficiali si era girato alla «esse» ed era stato centrato da un altro concorrente in testa-coda. Bossoni se n'era andato bene, poi Giacomelli e Pizzi lo sono andati a prendere; poi l'uno si girava sull'acqua sparsa dal radiatore rotto di Giulii alla Quercia, il secondo sbagliava alla «esse», e per Bossoni non sembrava ci

(Senesi), con il quale si era alternato al comando fin dal via. Ai due si era accodato Bottazzi, con lo scarico a penzolini, ma non è mai riuscito ad inserirsi nella lotta per il primo posto. Molto bella la gara delle 1300, nella quale «Winthrop» è la prima vittima della saggoma e non viene fatto partire. Al palo c'è Riccielli, che però sbanda e per tutta la gara insegue Angerer e Torelli, che ne avevano approfittato. Prima Riccielli si libera di Rocca e Chianucci, quindi al settimo giro aggancia i battistrada. Riesce a passare Torelli al penultimo giro ma Angerer (Dolomiti) resiste e vince in volata. Nella 1600 fin dalle prove si prevedeva battaglia grossa fra Campani e Furланetto, che in effetti hanno duellato da pressappoco tutta la corsa. Lo spunta Campani (Tricolore), mentre «El Paso» girandosi all'ultimo giro spreca un probabile terzo posto. La 2000 non ha storia, con Vittorio Giardi (Mugello Corse) che se ne va subito lasciando Caccarrelli ed Aglietti a vederla per il posto d'onore. Stesso discorso nella 3000, dove Zanucoli (Bandinò) si dilancia.

Nel Gran Turismo, vittoria a sorpresa nella 1300 di Rulli (Jolly Club) dopo un lunatima a controllare Drovandini, guo duello con Salamina, dopo che D'Angelo e Gianfoni erano stati fuori gara dalla saggoma. Attesissimo il 1600, dove la prima sorpresa è il foratò di Baso, anche lui vittima della saggoma prima dello schieramento. La gara è però monotona, con un «R.B.» (San

2.0 TROFEO MARE PULITO, gara nazionale di velocità in circuito. Misano Adriatico, 15 agosto 1975.

LE CLASSIFICHE

Turismo di serie

Classe 850: 1. Roberto Percivale, 10 giri in 20'23"5, media 102,630 kmh; 2. «Cloubar», 20'24"3; 3. Lucenti, 20'33"9; 4. Mani, 20'45"8; 5. Cittadini, 20'47"7; 6. Ghini, 21'02"5; 7. Accorsi, 21'15"4; 8. Bartolomeozzi, 21'23"9; 9. Ragazzi, 21'31"1; 10. Schiaroli, 21'37"9; 11. Bonechi a 3 giri; 12. Peponi a 3 giri (tutti su Fiat 850 S). Giro più veloce: il 6.0 di Peponi in 2'00"3, media 104,379 kmh.

Classe 1000: 1. Gianfranco Gonzi, 10 giri in 19'34"0, media 106,957 kmh; 2. «Leo», 19'34"8; 3. Brenti, 19'35"3; 4. Comploi, 19'39"5; 5. Ferrari, 19'56"5; 6. Giachi, 19'57"7; 7. Danesi, 19'57"4; 8. «Bazooka», 19'58"2; 9. Giorgi, 20'03"7; 10. Bagardi, 20'08"7; 11. Masali, 20'24"1; 12. Tregua, 20'30"5; 13. Giorgio a 2 giri; 14. Agosta a 2 giri; 15. Antonelli a 2 giri; 16. Riganti a 3 giri; 17. Guidetti a 4 giri (tutti su Autobianchi a 112 Abarth). Giro più veloce: il 2.0 di «Leo» in 1'55"9, media 108,342 kmh.

Classe 1150: 1. Franco Betti, 10 giri in 19'20"2, media 108,229 kmh; 2. Vannini, 19'20"8; 3. Bottazzi, 19'21"3; 4. Tuzii, 19'30"4; 5. Picco, 19'43"1; 6. Simeone, 19'43"5; 7. Muratore, 19'44"0; 8. Paris, 19'44"9; 9. Drovandini, 19'52"9 (tutti su Fiat 128 coupe). Giro più veloce: il 7.0 di Vannini in 1'54"6, media 108,571 kmh.

Classe 1300: 1. Erik Angerer, 10 giri in 18'40"3, media 112,084 kmh; 2. Riccielli, 18'40"9; 3. Torelli, 18'40"9; 4. Chianucci, 18'53"5; 5. Mozan, 18'54"6; 6. Rodinò, 19'16"9; 7. «Scorpione», 19'22"0; 8. Fani, 19'25"2; 9. Cocchetti, 19'28"3; 10. Accorsi, 19'50"0; 11. Pierantoni, 20'29"3; 12. Casella (Alfa Romeo GTJ) a 1 giro. (Tutti su Simca Rallye 2). Giro più veloce: il 5.0 di Riccielli in 1'50"5, media 113,636 kmh.

Classe 1600: 1. Nino Campani, 10 giri in 18'31"8, media 112,941 kmh; 2. Furланetto, 18'32"4; 3. Lunini, 18'48"8; 4. «El Paso», 19'05"2; 5. Bocchetti, 19'13"4; 6. Loffredo, 19'16"6; 7. Santarsiero, 19'20"8; 8. Menichetti, 19'31"5; 9. Porciatti a 1 giro. (Tutti su Alfa Romeo GTJ). Giro più veloce: il 5.0 di Campani in 1'49"8, media 114,361 kmh.

Classe 2000: 1. Vittorio Ciardi, 10 giri in 18'08"7, media 115,337 kmh; 2. Caccarrelli, 18'30"9; 3. Aglietti, 18'31"6; 4. Mariolini, 18'58"0. (Tutti su Alfa Romeo GTV). Giro più veloce: il 3.0 di Ciardi in 1'47"5, media 116,807 kmh.

Classe 3000: 1. Claudio Zanucoli, 10 giri in 17'44"0, media 118,015 kmh; 2. Drovandini, 17'49"2; 3. Ferlito a 3 giri. (Tutti su Opel Commodore GSE). Giro più veloce: il 7.0 di Zanucoli in 1'45"4, media 119,135 kmh.

Gran Turismo di Serie

Classe 1300: 1. M. Rulli (Lancia Fulvia HF), 10 giri in 19'16"7, media 108,557 kmh; 2. Salamina (Lancia Fulvia HF) 19'18"9; 3. Pesce (Matra Simca Bagheera) 19'19"4; 4. Palmas (Lancia Fulvia HF) a 1 giro; 5. Melandri (Matra Simca Bagheera) a 1 giro; 6. Facco (Fiat X-1/9) a 1 giro; 7. Baron (Fiat X-1/9) a 1 giro. Giro più veloce: l'8. di Rulli in 1'53"8, media 110,341 kmh.

Classe 1600: 1. «R.B.», 10 giri in 17'26"3, media 120,011 kmh; 2. Donà, 17'28"6; 3. Valdina, 17'36"4; 4. Buson, 17'52"7; 5. Goscè, 18'06"1; 6. Di Lorenzo, 18'20"6; 7. Stimamiglio, 18'50"0; 8. Cogaio a 2 giri (Tutti su Alpine Renault). Giro

più veloce: il 9.0 di Valdina in 1'43"2, media 121,674.

Classe 2000: 1. «Archimede» (Alpine) 10 giri in 17'40"8, media 118,371 kmh; 2. «Toby» (Alpine) 17'41"3 (tolto di classifica in seguito a verifica tecnica); 3. Alibrandi (Alpine) 17'43"1; 4. Magri (Fiat Abarth) 18'19"8. Giro più veloce: il 6. di Alibrandi in 1'44"7, media 119,931 kmh.

Gruppo 5

Classe 1000: 1. Fabio Siliprandi, 8 giri in 12'50"5, media 150,375 kmh; 2. sario, 12'51"3; 3. Scannabissi a 1 giro. (Tutti su Dallara). Giro più veloce: l'8. di Siliprandi in 1'34"3, media 133,158 kmh.

Classe 1300: 1. Paolo Pogliano (Osella PA3) 8 giri in 11'26"8, media 146,264 kmh; 2. Cornale (Chevron) 12'46"6; 3. Ronchi (Matra GT) a 1 giro. Giro più veloce: l'8.0 di Pogliano in 1'24"0, media 149,486 kmh.

Classe 1600: 1. Giovanni Anzolini (Osella PA3) 8 giri in 11'26"7, media 146,285 kmh; 2. Niccolini (Osella PA3) 11'28"7; 3. «Mici» (Osella PA3) 11'31"1; 4. Zampolli (GRD) 11'35"1. Giro più veloce: il 5.0 di Niccolini in 1'23"4, media 150,561 kmh.

Classe 2000: 1. Arturo Merzario (Osella PA3) 8 giri in 10'36"3, media 158,413 kmh; 2. Tesini (Osella PA3) 11'00"8; 3. «Gimax» (Chevron) 11'02"8; 4. «Pam» (Osella PA3) 11'06"9; 4. Ranzolin (Osella PA2) 11'23"3; 5. Calicetti (AMS) a 1 giro. Giro più veloce: il 6.0 di Merzario in 1'16"7, media 163,713 kmh.

Gruppo 4

Classe 1600: 1. Ademaro Massa (Alfa GTA) 7 giri in 11'39"3, media 124,801 kmh; 2. Lucini (Alfa GTA) a 2 giri. Giro più veloce: il 4.0 di Massa in 1'38"3, media 127,740 kmh.

Formula Italia

1.a batteria: 1. Riccardo Patrese, 8 giri in 12'06"1, media 138,347 kmh; 2. Campominosi 12'06"4; 3. Ponzone 12'06"7; 4. Pedersoli 12'14"8; 5. Coloni 12'15"5; 6. Prossliner 12'18"2; 7. Beluardo 12'20"5; 8. Bartoli 12'23"4; 9. Paganelli 12'23"8; 10. Abate 12'28"1; 11. Proietti 12'29"5; 12. Trizzino 12'36"6; 13. Lenardon 12'40"7; 14. Ongari 12'49"5; 15. Albertini 12'49"9; 16. Piazzi 13'05"6; 17. Bonami 13'06"7; 18. Veschetti 13'08"9; 19. Schwarz a 1 giro; 20. Romano a 1 giro. Giro più veloce: il 4.0 di Campominosi in 1'29"4, media 140,456 kmh.

2.a batteria: 1. Corradino Sottanelli, 8 giri in 12'08"8, media 137,986 kmh; 2. Squarise 12'08"3; 3. Campaci 12'08"6; 4. Giacomelli 12'11"4; 5. Pizzi 12'15"1; 6. Ruggeri 12'15"8; 7. Sassi 12'16"7; 8. Lelli 12'17"6; 9. Miolo 12'31"2; 10. Viola 12'35"4; 11. Betti 12'37"7; 12. Rivinelli 12'40"1; 13. Gaudioso 12'45"1; 14. Miranti 12'48"9; 15. Guisano 13'10"8; 16. Tricceri 13'15"4; 17. Francescini 13'35"6; 18. Bossoni a 1 giro; 19. Bellini a 3 giri. Giro più veloce: il 5.0 di Pizzi in 1'28"5, media 141,885 kmh.

Finale: 1. Livio Ponzone, 14 giri in 21'10"6, media 138,558 kmh; 2. Pedersoli 21'17"2; 3. Squarise 21'19"3; 4. Patrese 21'21"7; 5. Campominosi 21'23"1; 6. Beluardo 21'25"8; 7. Campaci 21'26"8; 8. Coloni 21'27"7; 9. Giacomelli 21'43"1; 10. Sassi 21'45"3; 11. Pizzi 21'47"0; 12. Prossliner 21'47"0; 13. Proietti 21'57"6; 14. Rivinelli 21'57"8; 15. Trizzino 22'00"5; 16. Gaudioso 22'03"0; 17. Bartoli 22'06"5; 18. Mola 22'28"3; 19. Lelli a 5 giri; 20. Sottanelli a 6 giri. Giro più veloce: il 6.0 di Sottanelli in 1'28"9, media 141,246 kmh.



Sopra, Ponzone, Coloni, Prossliner e Pedersoli nel corso della prima batteria di F. Italia, vinta da Patrese. Sotto, le A 112 di Gonzi e Riganti



fossero problemi quando, all'ultimo giro, il suo motore rimaneva senza corrente. Vincendo così Sottanelli davanti ad un redivivo Squarise.

La finale si prevedeva avvicinate, e così è stata. Dalla terza fila parte benissimo Ponzone (diciamo pure, visto che nessuno lo ha penalizzato, ma certamente altrove non l'avrebbe passata liscia), che al primo giro passa incolato a Patrese. Poi Ponzone va in testa, e ci rimarrà fino al 10.0 giro. Nel frattempo, dietro a lui succede di tutto. Prima si gira Campominosi al tonantissimo, gettando al vento ogni possibilità. Poi Giacomelli risale benissimo, passa Squarise, passa Sottanelli, passa Patrese ma al «Tramonto» si scompone e ritorna dietro a Sottanelli, che alla «esse» tiene duro. Quando Giacomelli finisce il testa-coda nei larghi spazi esterni alla «esse», ricompare all'ottavo posto con il muso e sul radiatore i vistosi segni della ruota posteriore sinistra di Sottanelli. Il quale,

Arriviamo all'undicesimo giro. Campaci, che da qualche giro era in lotta con Patrese per il secondo posto, passa anche Ponzone, e per un paio di giri è primo. Ponzone non si dà per vinto, torna in testa ma Campaci non ha intenzione di mollare il secondo posto a Patrese. All'ultimo giro, i due si ostacolano a vicenda prima alla «esse», poi alla Quercia. Nella prima occasione li passano Pedersoli e Squarise, mentre nella seconda la peggio ce l'ha Campaci che si gira, invece Patrese riesce a non farsi superare da Campominosi.

Per la prima Finale FISA erano previste sei gare. Nella 850, dopo uno spunto iniziale di Peponi (miglior tempo in prova), si danno battaglia «Cloubar», Percivale e Lucenti. I primi due si staccano, ed al quarto giro Percivale (Grifone) prende la testa definitivamente. Nella 1000, si forma subito un bel gruppetto composto da Gonzi (Senesi), «Leo», Brenti e Riganti. Riganti al 6.0 giro è al palo, e gli altri terminano nell'ordine in volata. Nella 1300, il miglior tempo in prova, Vannini si fa sorprendere proprio all'ultimo giro da Betti

Marco) imprevedibile (risulterà il più veloce assoluto sui 10 giri) dietro al quale la lotta viene a mancare prima per la frizione di Cogaio, poi per la terza marcia rotta di Buson. Conclude la prima Finale FISA una gara di quattro macchine, delle nove previste. Non passano la saggoma le due Pantera di Bozzetto e Dazzan, la Porsche di Bianchi, e le Fiat Abarth di Boninsegni e Minore. Si danno battaglia così le tre Alpine 1605 di «Toby», «Archimede» ed Alibrandi. «Toby» è il primo giri in testa, ma all'ultimo giro «Archimede» (Palladio) lo passa al «Tramonto» e vince. Su reclamo di Alibrandi, «Toby» viene tolto dalla classifica perché ha un ponte 8/37 invece che il 9/34 della fiche. A parte il fatto che così i suoi rapporti risultavano più lunghi, ci sembra che sia proprio l'8/37 ad essere montato in serie. Si vedrà in appello, ma certamente se ha ragione lui hanno torto gli altri due.

La giornata comprendeva anche un paio di gare per le classi 1300 e 1000, Pogliano fa il vuoto, anche perché Piazzi è fermo già al secondo giro. Nella 1000, Siliprandi ha il primo giro in testa, dopo che Scannabissi è stato vittima probabilmente della stessa rottura (piattello) subita in prova. Nell'altra corsa, c'era un discreto «piatto», con le Osella di Merzario, «Pam», Tesini, la Chevron di «Gimax», e le 1600 Osella di Anzolini, Niccolini, «Mici» e la 1600 Zampolli. Il vincitore, che comunque ha corso ad un solo decimo di secondo dal record ufficiale delle 2 litri, appartiene alla Officine di Jabouille, c'è da dire che «Pam» è rimasto in folle al via e per un soffio «Gimax» è riuscito ad evitarlo. Al secondo posto si è piazzato saldamente Tesini, che ha contenuto «Gimax», mentre nella 1600 Niccolini ritorna di un cattivo avvio non è riuscito a riprendere Anzolini.

Sulle «scale» di Popoli confermato con Marzi il momento (magico) dei trentasettenni

Soltanto il record tallone d'Achille



Achille Marzi, reggiano, da anni sulla breccia, vincitore assoluto della cronoscalata di Popoli

CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI - gara nazionale di velocità in salita - 15 agosto 1975.

LA CLASSIFICA

1. Achille Marzi (Osella PA3) 3'51"13, media 124,605 kmh; 2. Ciuti (Osella) 3'53"82; 3. Scola (March BMW) 3'55"52; 4. Varese (Osella PA3) 3'58"34; 5. Soria (Osella) 4'01"90; 6. Paganucci (Osella) 4'06"36; 7. Gargano (Alfa Romeo 33tt) 4'06"88; 8. Tommasi (Lola 294) 4'08"00; 9. Bernasconi (AMS) 4'15"96; 10. Runfola (Lancia Stratos) 4'18"71.

GRUPPO 1

Classe 850: 1. Scermino (Fiat 850) 6'24"11, media 74,998; 2. Bisogno (Fiat 850) 6'29"35.

Classe 1000: 1. «Gitan-primò» (A 112) 5'50"11, media 82,228 kmh; 2. Festuccia (A 112) 5'53"62; 3. Garofalo (Innocenti) 5'56"25; 4. Di Gianpiero (A 112) 5'59"37; 5. «Nike» (A 112) 6'08"86.

Classe 1150: 1. Filippi (Fiat) 5'42"57, media 84,070 kmh; 2. Amoroso (Fiat) 5'44"41; 3. Lucà (Fiat) 5'49"86.

Classe 1300: 1. Di Pasquale (Simca) 5'19"77, media 90,262 kmh; 2. D'Alessandro (Simca) 5'30"36; 3. Ponzone (Simca) 5'36"81; 4. Di Bari (Alfa Romeo) 5'52"02; 5. Antonaci (Innocenti) 6'41"26.

Classe 1600: 1. D'Andreamattéo (A.R.) 5'45"85, media 83,263 kmh; 2. Venosi (A.R.) 5'57"91; 3. Bacchetta (A.R.) 6'03"8.

Classe 2000: 1. Marrone (A.R.) 5'16"93; 2. D'Oría (A.R.) 5'20"33; 3. Conte (A.R.) 5'21"97.

Classe oltre 2000: 1. Carnora (Ford) 5'34"42, media 86,119 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Riva (Simca) 5'34"82, media 86,016 kmh; 2. Giammaria (Lancia HF) 5'39"57.

Classe 1600: 1. De Santis (Alpine) 4'57"85, media 96,693 kmh; 2. «Ghibli» (Alpine) 5'19"96; 3. Bosco (Alpine) 5'11"74; 4. Mascari (Lancia HF) 5'39"49.

Classe 2000: 1. Milano (Lancia Beta) 5'22"19, media 89,388 kmh; 2. Conforti (Lancia Beta) 5'27"77; 3. Basile (Porsche) 5'29"80.

Classe oltre 2000: 1. Nardini (Porsche) 4'48"30, media 99,896 kmh; 2. Bianco (De Tomaso) 5'18"89.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Aimaro (Giannini) 5'43"91, media 85,743 kmh; 2. Pezzella (Fiat) 5'45"81; 3. Sistielli (Giannini) 5'46"46; 4. Fortuna (Giannini) 5'48"88; 5. «El Bravo» (Giannini) 5'49"49.

Classe 600: 1. La Pera (Abarth) 5'26"08, media 88,322 kmh; 2. Di Francesco (Giannini) 5'32"72; 3. Dettori (Giannini) 5'36"79; 4. Puglisi (Abarth) 5'38"42; 5. Romoli (Giannini) 5'42"34.

Classe 700: 1. Patrone (Giannini) 5'24"41, media 88,777 kmh; 2. Pezzella (Giannini) 5'26"25; 3. Sabato (Giannini) 5'30"73; 4. Pizzi (Abarth) 5'33"26; 5. Pinton (Abarth) 5'40"92.

Classe 850: 1. Zannoni (Abarth) 5'14"36, media 91,615 kmh; 2. Esposito (Abarth) 5'18"26; 3. Cavallo (Abarth) 5'19"26; 4. Gatti (Abarth) 5'26"66; 5. Scala (Abarth) 5'48"31.

Classe 1000: 1. Turano (Abarth) 5'20"10, media 89,972 kmh; 2. Vacca (Abarth) 5'23"85.

3. Marchese (Cooper) 5'45"41; 4. Tufano (Abarth) 5'45"43; 5. Iumiento (Abarth) 5'50"46.

Classe 1150: 1. «Paperone» (Fiat) 4'59"01, media 96,318 kmh; 2. Pezzella (Fiat) 5'51"42.

Classe 1300: 1. Capponi (A.R.) 4'45"41, media 100,907 kmh; 2. Pagano (A.R.) 4'46"38; 3. Casciaro (Fiat) 4'49"10; 4. Cardone (A.R.) 4'57"70; 5. Pacifico (Ford) 5'17"91.

Classe 1600: 1. La Vecchia (A.R.) 4'54"26, media 97,873 kmh; 2. Alfano (A.R.) 5'00"10; 3. Sale (A.R.) 5'10"12; 4. Potenza (BMW) 5'10"18; 5. Trapani (A.R.) 5'11"35.

Classe 2000: 1. Pavoni (BMW) 5'06"75, media 93,888 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Ferragina (Abarth) 5'30"87, media 87,043 kmh; 2. Brambilla (Abarth) 5'39"26; 3. Di Casimiro (Fiat) 6'10"34.

Classe 1300: 1. Bonventre (Lancia Zagato) 4'50"40, media 89,174 kmh; 2. De Vito (Lancia Zagato) 5'04"53; 3. Liscio (Lancia Zagato) 5'22"37; 4. Lione (Alpine) 5'24"91.

Classe 1600: 1. Brunner (Alpine) 4'36"40, media 104,197 kmh; 2. Palmas (A.R. GTA) 4'43"40; 3. Papi (A.R. GTA) 4'47"36; 4. Ottomano (A.R. GTA) 4'50"52; 5. Brienza (A.R. GTA) 5'01"54.

Classe 2000: 1. Bersano (Alpine) 4'44"94, media 101,074 kmh; 2. D'Emilio (Alpine) 4'49"59.

Classe oltre 2000: 1. Runfola (Lancia Stratos) 4'18"71, media 111,322 kmh; 2. Di Gioia (Porsche) 4'21"82; 3. Nataloni (Lancia Stratos) 4'30"61; 4. De Vito (Lancia Stratos) 5'23"5.

Classe Sport 1000: 1. Di Giovanni (Abarth) 4'53"67, media 98,069 kmh; 2. Carotenuto (Dallara) 5'02"99; 3. Di Marco (AMS) 5'08"02; 4. Borrelli (Abarth) 5'24"49.

Classe 1300: 1. Bernasconi (AMS) 4'15"96, media 112,518 kmh; 2. De Furia (Chevron) 4'36"23; 3. Comegna (Osella) 4'37"73; 4. Ghini (Dallara) 4'53"05; 5. Strano (Osella PA 3) 4'53"55.

Classe 1600: 1. Varese (Osella PA 3) 3'58"34, media 120,835 kmh; 2. Giovannelli (Lola T 296) 4'23"94; 3. Nergilio (Osella) 4'48"40; 4. Fortuna (Osella) 4'49"03; 5. Vaccaro (Ford) 4'55"27.

Classe 2000: 1. Marzi (Osella PA 3) 3'51"13, media 124,605 kmh; 2. Ciuti (Osella) 3'53"82; 3. Scola (March BMW) 3'55"52; 4. Soria (Osella) 4'01"90; 5. Paganucci (Osella) 4'06"36; 6. Tommasi (Lola) 4'08".

Classe 3000: 1. Gargano (A.R. 33 T.T.) 4'06"88, media 116,656.

● **ACHILLE MARZI** continuerà a correre anche nella prossima stagione, la passione non l'abbandona. Anzi, il corridore di Reggio Emilia è intenzionato a comprare un motore Brian Hart col quale è sicuro di cogliere ancora soddisfazioni.

● **GABRIELE CIUTI**, addolorato per come la sfortunata gara si è messa nuovamente contro, probabilmente la finirà con la categoria sport. È intenzione dell'ascolano infatti tentare nella prossima stagione nella F. 2 anche perché avrebbe già occasione di ritirare un vecchio March dalla Osella.

POPOLI — Achille Marzi, che già nella giornata delle prove aveva annunciato la portata delle sue velleità, è riuscito ad inserire il proprio nome nell'albo d'oro della cronoscalata di Popoli,aggiudicandosi la 13ª edizione. Il pilota emiliano, ormai un autentico veterano, ha potuto cogliere la sua seconda vittoria stagionale (in apertura dell'annata era già finito primo assoluto a Varano), relegando alle sue spalle gli agguerritissimi Gabriele Ciuti ed il cosentino Domenico Scola che, pure a Popoli, si sono autorevolmente inseriti nel novero dei protagonisti.

Il solo rimpianto per il trentaset-

«Sono venuto su a tutta birra, con l'intento di farla, in ogni modo, da protagonista. Debbo dire che qui a Popoli è andato tutto bene. Era ora che mi riuscisse, finalmente, un successo. In tante altre competizioni della stagione, pur comportandomi egregiamente, mi sono sempre trovato chiuso dai formidabili Nesti e "Gianfranco". In fondo, la mia macchina non dispone di una BMW, si contenta di montare lo stesso motore Ford, ora opportunamente aggiornato, che quattro anni orsono era montato dalla macchina di Scola. Una vittoria qui a Popoli — ha detto ancora il vincitore — mi ci voleva proprio anche per premiare l'eccezionale dedizione dell'offi-



Rosario Pezzella ha voluto strafare, ed ha perso tempo in un tornante con la sua Fiat 128, dopo che era già arrivato secondo con una Giannini 500

tenne Achille Marzi è venuto dal fatto che, in una giornata per lui particolarmente positiva, non si è trovato a battere il record di Mauro Nesti (3'51" negli 8 Km) o, quantomeno, ad eguagliarlo. Però, l'emiliano lo ha sfiorato, ed infine lo ha mancato soltanto per poco. Nelle prove, Marzi era riuscito comunque a fissare le lancette dei cronometri sul tempo di 3'57"74. Molto meglio poi, si è comportato in gara, stabilendo l'eccellente media di 124,605 kmh con 3'51"13 tempo che non gli bastato però come dicevamo per annullare l'exploit di Nesti, uno dei grandi assenti della corsa, assieme al teramano Franco Cerulli Irelli. Comunque, di ragioni per dichiarare tutta la propria soddisfazione, Achille Marzi, a fine gara, ne aveva diverse.

cina Poggi di Mantova». Tornando alla gara, senza nulla togliere all'esaltante impresa di Marzi, va pure fatta rilevare la sfortunata che, ancora una volta, ha preso a bersagliare l'ascolano Ciuti. Questi è finito secondo, staccato di due soli secondi. Se non gli fosse capitato di sbandare e di girarsi al secondo tornante, verso il quarto chilometro di corsa, probabilmente il pilota ascolano avrebbe anche potuto mandare in frantumi quel miglior tempo realizzato nell'anno passato dallo stesso Nesti. Ciuti, che un altro successo ebbe a mancarlo d'un pelo alla Sarnano-Sassotetto, al momento dell'inconveniente è stato lì lì a decidersi per l'abbandono. Poi, ha fatto meglio a proseguire, concludendo la gara in maniera veramente esemplare.

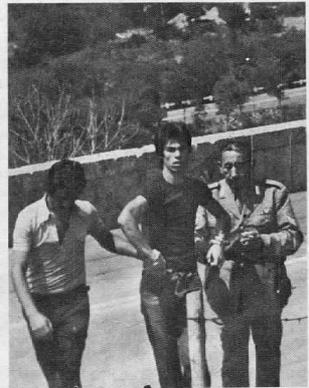
Messo in dubbio il futuro della corsa

Questo fattaccio fa comodo all'AC PESCARA

POPOLI - Benché soddisfatto per la riuscita della 13.a cronoscalata che sembrava compromessa da motivi finanziari il direttore dell'AC pescarese dottor Angelo Troia ha avanzato a fine gara perplessità circa il futuro della corsa. « Ragioni finanziarie, in un primo tempo, avevano messo in forse lo svolgimento della magnifica competizione. Infine, si è riusciti a scongiurare ogni pericolo facendo prevalere argomentazioni relative alla tradizione e allo spettacolo che la corsa era in grado di assicurare. Pertanto, la cronoscalata si è ripresentata puntualmente anche al suo 13.o anniversario. Però - ha fatto rilevare il dottor Troia - di fronte a quanto ci è capitato di vedere, alla indisciplina della folla, c'è di che restare perplessi. Siamo stati obbligati, a più riprese, a sospendere le partenze, per assicurarci prima che lungo il percorso fossero realmente rispettate tutte le condizioni per il regolare svolgimento della gara. A queste condizioni - ha concluso il dottor Troia - non credo che il prossimo anno potremo facilmente esporci... » Sembra quasi che nell'ormai deauperato A.C. pescarese abbiano preso la palla al balzo...



L'eccesso di entusiasmo che caratterizza il pubblico delle gare in salita potrà giocare forse un brutto scherzo agli organizzatori pescaresi. In queste foto, la caccia all'uomo delle forze dell'ordine a Popoli, che però hanno qualche volta esagerato, scambiando appassionati per facinorosi



Parecchie sono state le vetture che al secondo tornante hanno fatto vivere momenti di apprensione. La sbandata di Ciuti è stata causata dall'arrivo lungo del corridore sul tornante tanto che nella semicurva la Osella del marchigiano si metteva già di traverso. Il pilota ha saputo poi rimettere la vettura nella normale direzione di corsa, e, quindi, ha pouto continuare anche se la gara per lui era ormai compromessa.

Nella seconda parte, invece, Scola fidando in quella esperienza che tutti ormai gli riconoscono, ha spinto a fondo, tanto da impressionare notevolmente. Onorevole, comunque, la terza piazza di « Don Mimi ».

Di rilievo anche il quarto posto di Gianni Varese, brillante dominatore della classe fino a 1600 cc. Tra le 1300, incontrastata la vittoria della AMS di Bernasconi, mentre il partenopeo Antonio Di Giovanni è riuscito a primeggiare nelle 1000. Negli altri gruppi, le affermazioni sono andate al siciliano Runfola, all'alfiere della Giada Auto Karl Brunner e all'altro ascolano Paolo Capponi, accreditato con un 4'45"41. Tra i corridori abruzzesi, in evidenza, soprattutto Rosario Pezzella il quale è riuscito a conquistare due secondi posti: nella 500 e nella 1150. Anche il suo coregionale Vincenzo Di Francesco della Razzi Corse pur disputando una gara notevole si è dovuto accontentare del secondo posto alle spalle del catanese Pietro La Pera.

Franco D'Ignazio

Per... le calze ignifughe ritirata la licenza a Claudio FRANCISCI!

ROMA - Claudio Francisci che si è visto ritirare la licenza in via cautelativa per l'episodio di scorrettezza... verbale alla gara del Terminillo dovrà presentarsi dal giudice Dini a Varese il 21 agosto. Il pilota romano è rimasto piuttosto dispiaciuto per l'accaduto ed a suo dire tutto è stato causato da un comprensibile nervosismo a pochi minuti dalla partenza. « E' chiaro il mio torto - ha detto - però quando ci si prepara ad una prova si cerca la massima concentrazione e l'invito a mettermi le calze ignifughe che avevo dimenticato a Roma non è stato certo salutare per i nervi. Non ho proprio nulla contro Caneschi ma vorrei vedere gli altri infilarsi le calze di un pilota di Napoli, conosciuto sul posto per potere avere finalmente la possibilità di partire! ».

Un trofeo nel nome di DE ROIA

TORONTO - In una iniziativa veramente degna di plauso il Sora Club ha istituito recentemente il « Mario De Roia Memorial Trophy ». De Roia fu una delle vittime del tragico G.P. di Spagna del 27 aprile. Il trofeo, verrà attribuito ogni anno, a partire dal 1976, all'italiano in Canada che attraverso i mezzi di diffusione - siano questi: stampa, radio o televisione - si sarà maggiormente distinto al servizio della comunità. Nel presentare l'iniziativa, il presidente del Club ha annunciato che il ricavato di tale manifestazione andrà devoluto a favore della famiglia De Roia, compresa naturalmente questa prima alla quale hanno partecipato circa 500 persone. Per l'occasione, a diversi dei giornalisti presenti sono stati consegnati un diploma ed una medaglia ricordo di Mario con la scritta: « Ricordi di me ».

HOTZ brucia record e MAUBLANC sul JURA

ST. URSANNE - La corsa in salita St. Ursanne-Les Rangiers, nel Jura svizzero, si è disputata con tempo coperto ma per fortuna senza pioggia. Lungo 5,050 metri, questo tracciato è reputato molto difficile; doveva essere ripetuto due volte dai 250 concorrenti, con classifica per somma dei tempi delle due salite.

Questa manche del Campionato d'Europa della montagna non aveva attratto Mauro Nesti, ormai sicuro del titolo '75, tuttavia il « piatto » offerto era eccellente, raggruppando piloti ben conosciuti in campo rallyisti, di F. 2 e Sport. Lo svizzero-tedesco Markus Hotz, su March-BMW 752, ha polverizzato il record stabilito l'anno scorso dal suo compatriota Salomon. Dopo una prima salita in 2'02"49, Hotz ha ottenuto nella seconda manche 2'01"58, battendo così di 9/10 il vecchio limite. Mentre Hotz poteva compiere senza problemi le due salite, Loris Kessel (March-BMW 752) era vittima di noie meccaniche.

Il ginevrino Jean-Claude Bering, con la sua Porsche Carrera gr. 3, si è assicurato facilmente il titolo di Campione della montagna per le vetture di produzione. Bering si sarebbe potuto accontentare del quinto posto, per garantirsi il titolo, ma si è offerto il lusso di ottenere una vittoria folgorante nel suo gruppo. Molto regolare, è salito prima in 2'22"28, poi in 2'21"25.

Nel Gran Turismo Speciale, il gruppo è stato dominato da Claude Haldi, su Porsche Carrera, attualmente in lotta per il campionato d'Europa GT. Il suo compatriota Bernhard, sempre su Porsche, arrivato secondo, è risultato più lento di 5" circa per ogni salita.

Se la prestazione di Haldi è stata rimarcevole, fantastica è stata quella di Wal-

ter Brun, con la BMW 3.0 CSI gruppo 2. Brun è salito più velocemente di Haldi, stabilendo 2'14"00 nella seconda manche. Sempre in gruppo 2, l'austriaco Willy Siller (BMW 2002) ha fatto un altro passo avanti verso il secondo posto in Campionato per le vetture di produzione. Si è infatti classificato primo delle due litri, davanti allo svizzero Jaenneret.

Si attendeva con interesse la lotta nelle sport, soprattutto 2 litri. Il giovane francese Michel Pignard, il vincitore del Terminillo, con la sua March 75 S si è rivelato il più a suo agio su questo percorso. Ogni volta, ha distanziato gli avversari di oltre 5". In gruppo 5/7 si è notata anche la presenza del rallyman francese Jacques Henry.

G.M. Recherraz

ST. URSANNE-LES RANGIERS, gara internazionale di velocità in salita valida per il campionato d'Europa della Montagna. 17 agosto 1975.

CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Markus Hotz (March 752-BMW) 4'04.00" (2'02.42", 2'01.58"); 2. Maublanc (March 752 BMW) 4'05.80" (2'03.26", 2'02.54"); 3. Walther (March 732 - BMW) 4'08.43" (2'05.09", 2'03.34"); 4. Amweg (March 742 - BMW) 4'10.00" (2'05.59", 2'04.41"); 5. Pignard (March 75 S) 4'10.83" (2'05.17", 2'05.66") (1.0 dei gruppi 5/7); 6. Kessel (March 752 - BMW) 4'12.13" (2'05.85", 2'06.27"); 7. Lienhard (March 75 S) 4'20.84" (2'10.02", 2'10.82"); 8. Franklin (Huntmann) 4'21.33" (2'11.77", 2'09.56"); Gruppo 4: Haldi (Porsche Carrera) 4'29.48" (2'15.08", 2'14.40"); Gruppo 2: Brun (BMW 3.0 CSI) 4'36.43" (2'22.28", 2'14.15"); Gruppo 3: Bering (Porsche) 4'43.53" (2'22.28", 2'21.25"); Gruppo 1: Bos (BMW 3.0 CSI) 5'15.90" (2'38.19", 2'37.71").

Decisa dai cambi delle gomme la corsa di FORMULA ATLANTIC a MOSPORT

Forbes-Robinson come Fittipaldi

SPECIALE AUTOSPRINT

MOSPORT PARK - La squadra che si appresta ad entrare in competizione su questa pista dev'essere preparata ad affrontare due inconvenienti collegati. Il primo di carattere ambientale, per il quale non si può far nulla, il secondo, organizzativo ed in questo caso è assolutamente necessario trovare un rimedio immediato per una decente condotta di gara.

Il primo di questi inconvenienti va attribuito alle condizioni atmosferiche, e tanto per non dare uno strappo alla regola, anche questa gara del campionato canadese Player's di F. Atlantic non è deviata da quella che è una linea di condotta abituale. Abbiamo avuto un fitto nebbione che è perdurato fino alle ore 13, un temporale che ha allagato la pista durante la corsa delle Turismo e pioggia ancora a metà gara nella F. Atlantic che, per colpa di tutte queste peripezie ha avuto la bandiera del via nientemeno che alle ore 18,10; ossia con due ore di ritardo sul programma.

Per ciò che riguarda l'organizzazione dobbiamo dire che è cessata di esistere quando è ricominciato a piovere a metà gara, ossia quando circa 35 vetture sono entrate ai box simultaneamente per cambiare le gomme e quindi nessuno è stato più in grado di raccapezzarsi sulla posizione di ciascun concorrente tanto che alle ore 21,30 non era ancora disponibile la classifica generale. Stesso problema sorto nel G.P. di F.1 del 1973 con Fittipaldi e Revson. A questo può andar aggiunta la mancanza di assistenza alla stampa perché il telex assicurato fino al momento del via è misteriosamente scomparso alla fine della corsa.

E' stata la pioggia — fattore di primo piano per questa gara — a determinare il vincitore perché tre piloti (Elliott Forbes Robinson, Bertil Roos e Craig Hill) hanno scelto di non effettuare la fermata ai box per cambiare le «slicks» con le gomme da pioggia e questo è stato di vantaggio in maniera determinante per Forbes Robinson che in una forma magnifica, è riuscito a mantenere una velocità solo lievemente al di sotto di coloro che avevano effettuato il cambio delle gomme, aggiudicandosi così la vittoria mentre per quest'ultimi è stato impossibile in 20 giri rimontare il tempo passato ai box.

Tale fortuna non ha sorriso però a Roos e Hill perché, come abbiamo notato, c'è stata una gran differenza nella tenuta di strada fra la Lola del vincitore e le March di questi due impegnati al massimo per impedire di venire a contatto con i guard rails. Purtroppo, anche quella di fermarsi non era una decisione tanto facile da prendere perché, con i box di questa pista, e trentacinque vetture parcheggiate, non c'era nessuna garanzia di uscire indenni dal caos. Oltre al vin-

citore, altri piloti hanno beneficiato della pioggia riuscendo a far molto meglio nella condizione difficile che non nella prima metà con l'asciutto; il campione in carica Bill Brack, che dopo il decimo giro aveva definitivamente perso il contatto con i primi, riusciva a soli pochi giri dal traguardo ad infilare Roos per inserirsi al posto d'onore ma più sorprendente di tutti era il messicano Hector Rebaque che dopo una disastrosa prima metà gara nelle posizioni di coda effettuava una bella rimonta completando in sesta posizione.

Molto ben dosata la gara dei venezuelani Bobby Dennett e Juan Cochesa (entrambi con la Chevron B29 della scuola-guida Opert) che hanno scelto questo campionato con la evidente intenzione di arrivare a migliori orizzonti, sulle orme dei vari Fittipaldi, Pace e Reutemann e uscire quindi dal guscio nazionale della F.Ford. I due sud-americani appena alla loro quarta uscita in questo campionato hanno dimostrato una grande assuefazione a questo tipo di vettura anche se ha accusato certe deficienze per le quali non c'era una soluzione immediata. Siamo certi che i due faranno parlare di sé in un prossimo futuro parlare perché per non essere di meno del Brasile e Argentina hanno l'appoggio di tutta una nazionale alle loro spalle e quindi saranno in grado più avanti di pilotare un mezzo adeguato, magari in F.2.

Fra i giovani che abbiamo visto in grado di far bella figura su qualsiasi pista, e che meriterebbero di uscire dalla stagnante atmosfera corsaiola canadese, va senza dubbio considerato il locale Gilles Villeneuve, ventiquattrenne, che oltre ad essersi dimostrato un ottimo pilota molto credito ha saputo ottenere per il lavoro compiuto sulla vettura stessa. Mantenuta costantemente la nona posizione durante la prima parte della gara, Villeneuve è finito ottavo, una posizione che anche se non invidiabile gli ha consentito però di mantenere il terzo posto della classifica generale.

Gilberto Gatto

«Ontario F. Atlantic», gara internazionale di velocità valida per il campionato Player's. Mosport Park, 40 giri del percorso pari a km. 159,200. 10 agosto 1975.

LA CLASSIFICA

1. Elliott Forbes Robinson (Penthouse Lola) che ha coperto la distanza in 1 hr. 10'24"22;
2. Brack (Chevron STP Special) a 24"793;
3. Roos (March Schweppes); 4. Pumpelly (March); 5. Dennett (Chevron B29); 6. Rebaque (Chevron B29); 7. Hill (Gabriel March SPL); 8. Holmes (Lola T360); 9. Cochesa (Chevron B29); 10. Klausler (Lola).

STAPELAERE con VAILLANT nel rally TAURUS

RALLY TAURUS, gara internazionale valida per il campionato europeo rallies conduttori (coeff. 1). Budapest, 15-16 agosto 1975.

La classifica

1. Stapeleere-Vaillant (Ford Escort), pen. 7.462;
2. Russling-Schuller (Porsche) 7.576;
3. Antalfy-Tander (Skoda) 8.018;
4. Pavlik-Cermak (Skoda) 8.385;
5. Doleys-Zurek (Skoda) 8.485;
6. Balantoni-Sandor (Skoda) 8.631;
7. Klemenz-Loce (Opel) 8.654;
8. Huethelmeiner-Huber (Fiat 128) 8.721;
9. Cernohorsky-Tyce (Zhiguli) 8.793;
10. Culmbacher-Harwick (Wartburg) 8.824.

BUDAPEST — Il belga Gilbert Stapeleere e la sua Ford Escort si sono aggiudicati la quattordicesima edizione del Rally automobilistico del Taurus, prova valida per il campionato europeo rallies conduttori.

Al termine di venti ore di corsa e dopo aver percorso sulle strade dell'Ungheria occidentale un totale di 1.200 chilometri, Stapeleere ed il connazionale I. Vaillant, hanno preceduto nell'ordine la Porsche degli austriaci Klaus Russling e Peter Schuller e gli ungheresi Goergy Antalfy e Janos Tander. Per Stapeleere, assente dalle competizioni in Ungheria da circa sei anni, non vi poteva essere una rentrée più felice.

Non figura invece nell'ordine di arrivo l'austriaco Franz Wittman che in sede di vigilia era dato per favorito d'obbligo. Con la sua BMW 2002 attardata da un guasto proprio nella fase cruciale del «Taurus», Wittman ha dovuto abbandonare e non ha potuto così fissare il successo dello scorso anno. L'austriaco è stato senza dubbio il più illustre dei venticinque piloti che non sono riusciti a concludere la corsa nella piazza della Parata di Budapest, corsa vivacizzata da una prova di regolarità e da diverse prove speciali incluse alcune di velocità.

Le condizioni delle strade piuttosto buone hanno consentito ai quarantasci dei settantun concorrenti partiti venerdì da Budapest di mantenere una buona andatura. Parlando dei piloti, premesso che al Rally non partecipavano né italiani né scandinavi, dobbiamo dire che i migliori, a parte Stapeleere, sono stati quelli della Cecoslovacchia, e della Germania occidentale, e dell'Ungheria.

BMW gr. 2 batte Porsche e monoposto



BRUXELLES - Piloti lussemburghesi in evidenza nella gara in salita belga di Herbeumont. Jean Weleknach, con una BMW 2002 iscritta in gruppo 2, non si è limitato a vincere la sua categoria ma ha conquistato anche la vittoria assoluta. Gli altri lussemburghesi Forroti (Opel GSE), Koob (Porsche), e Krier (Brahman), dal canto loro hanno vinto rispettivamente il gruppo 1, il gruppo 3 e la categoria monoposto. Tarres (Alpine), un francese con licenza belga, vinceva invece il GT speciale. Il solo belga a vincere è stato Neri, con la sua Fiat Abarth 2000. La vittoria per Neri è stata tanto più importante in quanto ha battuto la Lola di Beurlys.

SALITA DI HERBEUMONT, gara internazionale di velocità in salita. 17 agosto 1975.

La classifica

1. Weleknach (BMW) 1'47"42;
2. Tarres (Alpine) 1'47"75;
3. Neri (Abarth) 1'48"53;
4. Marsland (Chevron) 1'48"56;
5. Beurlys (Lola) 1'49"14;
6. Koob (Porsche) 1'52"69.

Rohregger nello slalom di Bolzano

BOLZANO - Reinhard Rohregger ha vinto la sesta prova del campionato regionale di auto-slalom organizzata dalla sodieria «Altoatesina» di Merano e svolta domenica scorsa in un piazzale alla zona industriale di Bolzano. Ben tre piloti hanno superato il percorso al di sotto del tempo 1'09" e Rohregger si è aggiudicato il successo con tre decimi di vantaggio su Franz Boschetti e con quattro decimi su Willi Wieland.

Classe 850 cc.: 1. Rohregger Reinhard 1'10"50; 2. Unterholzner Heinz 1'11"34; 3. Boschetti Silvano 1'12"06; 4. Wieland Willi 1'12"20; 5. Troncon Giorgio 1'13"42.

Classe 1000 cc.: 1. Wieland Willi 1'09"82; 2. Stoll Toni 1'11"20; 3. Boschetti Franz 1'13"22; 4. Klotz Guenther 1'14"01; 5. Raifer Alfred 1'15"90.

Classe 1300 cc.: 1. Stoll Toni 1'13"68; 2. Bernabè Bruno 1'14"06; 3. Boschetti Franz 1'15"52; 4. Natz Tschennet 1'16"69; 5. Valentini Paul 1'26"45.

Classe 1600 cc.: 1. Keller Mario 1'12"77; 2. Goetsch Toni 1'21"18; 3. Rohregger Reinhard 1'22"83.

Classe 2000 cc.: 1. Boschetti Franz 1'09"79; 2. Klotzner Franz 1'10"74; 3. Stoll Toni 1'12"83; 4. Wieland Willi 1'21"01; 5. Bernabè Bruno 1'34"80; 6.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Bernabè Bruno 1'13"38; 2. Natz Tschennet 1'14"01.

Anticipato per la caccia il LIBURNA

LIVORNO - Come si sospettava, l'apertura della caccia ha costretto gli organizzatori della «Coppa Liburna», prevista per il 20-21 settembre prossimo, ad anticipare di 24 ore il loro Rally internazionale, che si svolgerà quindi fra venerdì 19 e sabato 20 settembre. La Coppa Liburna, oltre che per il campionato italiano Rallies Internazionali, è valida anche per l'analogo campionato svizzero, e già molti dei migliori rallyisti elvetici hanno dato la loro adesione.

Non è andata giù a Govoni la vittoria del barese nel Trofeo Ruffo a Magione

Risate Di Gioia



SPECIALE AUTOSPRINT

MAGIONE - Sul podio del vincitore, la classica stretta di mano ha siglato la pace tra il «Vecio» Edoardo Govoni e la rivelazione della gara, Michele Di Gioia, ma in pista per tutti i quindici giri i due piloti non si sono certamente scambiati cortesie reciproche. Nel post-corsa anzi, Govoni non è stato proprio tenerissimo nei confronti dell'avversario, reo a suo dire di una condotta di gara smaccatamente ostuzionistica.

«Hanno visto tutti che ero più veloce, non ho gareggiato in modo più «aperto», sbottava l'essere della montagna pur riconoscendo la grinta del pilota barese e l'estrema difficoltà che comporta una bandiera blu esposta a chi si trova nella posizione di testa.

Nel Gr. 4 dunque partiva al palo Aldo Bersano (Alpine-Giada 1800) che fin dall'inizio conduceva con un piccolo margine mentre già al primo giro l'ex rallista Di Gioia (Porsche-Carrera-Boldrinario) era ai ferri corti con Govoni (De Tomaso Pantera-Casa) e lo influava al tornante.

Forse un po' inferiore all'attesa la rivelazione delle salite Ruffonia che era piuttosto atteso in pista. Il 30enne architetto di Cefalù si «impappinava» in partenza con la chiusura dello sportello della sua Stratos-Giani e nella rimonta incapava in un testa-coda alla «Branca» che

lo metteva definitivamente fuori causa. Dopo quattro giri il colpo di scena: Bersano rompeva rovinosamente poco oltre il traguardo rovesciando sulla pista una marea di olio che mandava in testacoda Tommasi nonostante fosse ben visibile la bandiera gialla-rossa esposta dallo stesso presidente Rondini. A quel punto Di Gioia si trovava primo e fino al termine difendeva la sua posizione respingendo in tutti i modi i continui attacchi di Govoni che nel finale aveva anche qualche problema ai freni.

La giornata di gare era iniziata al mattino e naturalmente i primi in pista erano i piloti del Gr. 1 delle classi 850 e 1000. Tra questi ultimi Poponi se ne andava dall'inizio mentre dietro Cappellini (subit con la mamma e penzoloni) si faceva infilare al traliccio da Bagiardì.

Nella 850 infine non doveva faticare molto Bertuzzi mentre tutt'altro aspetto aveva la gara delle 1300 dove il fiorentino Benedetti fungeva da «lepre» e dietro Torelli per troppa foga si toccava con D'Elia ed era fermato per raddrizzare un parafrangente che toccava una gomma.

Scontata infine la gara delle classi superiori dove Zanucchi passeggiava davanti ad un altrettanto sicuro Aglietti. Anche in Gr. 3 passeggiava di Valdina mentre divertiva abbastanza il lungo duello tra l'Alpine 1605 di Alibrandi e la Pantera ex-Moreschi di Maggiorrelli che però non aveva molta confidenza con la mac-



A sinistra, Michele Di Gioia, vincitore assoluto della corsa. Qui sopra, subito dopo il via ecco Bersano, Di Gioia, Govoni e la Stratos di Nataloni

china. Nella 1300 conduceva molto bene Salamina, poi fermato da un guato ad un supporto della ventola.

Nel Gr. 2 divertivano molto le 500 con lotta iniziale tra Bacci (Bacci), Aimaro (Lavazza), «El Bravo» (Santarsi) e «Ragus» (Bacci). Il primo aveva le Dunlop KR 78 da sidecar mentre gli altri i racing CR 65 di 12", utilissimi su questa pista. Al secondo giro, dalla «s» passava in testa «El Bravo» ma poco dopo una rottura fermava la macchina torinese mentre Bacci si intravvedeva al tornante. Era dunque Aimaro a condurre e per una gomma riusciva a contenere il coriaceo sardo «Ragus». All'insegna delle rotture la gara delle 600 e 700 dove comunque Ciardi (Gianini-Bacci) e Nocchi (Abarth-Falessi) facevano letteralmente il vuoto al pari di Zannoni («Baistrocchi»), Pera («Baistrocchi») e Brambilla (Baggioli) nella 850 e 1000 (sia Gr. 2 che Gr. 4).

Tornava la lotta per l'ultima gara delle Turismo con lo scatenato Sandro Riccitelli (Simca-Riccitelli) che sfruttava benissimo le doti di agilità della macchina francese ormai non tanto più carente di cavalli e se ne andava davanti a Sicchini.

Al quarto giro Riccitelli restava senza la seconda marcia e ne approfittava il coriaceo Sacchini mentre dietro Tarpani era svantaggiato in un doppiaggio.

Daniele Buzzonetti

Clima europeo al TOTAL RALLY Per CLARK vacanza e vittoria

PRETORIA - Roger Clark, in coppia con Stuart Pegg, ha vinto la 19. edizione del «Total Rally». La interessante gara sud-africana che — come avviene da tempo — ha richiamato in Sud Africa un buon numero di piloti europei di grido, ben felici di farsi una vacanza in Africa senza troppi assilli di campionati, case e punteggi.

Il percorso segreto avrebbe in teoria dovuto avvantaggiare notevolmente i piloti locali, e questo è infatti avvenuto nella parte preliminare della gara, quando in tre speciali ci si sarebbe giocato l'ordine di partenza per la gara vera e propria. In questo frangente, il primo europeo è stato Sclater, settimo. Ben presto però sono emersi i rallisti più forti, che si sono subito adattati alle varie vetture preparate sul posto. Clark aveva una Escort Mk. 2 gruppo 2, mentre Waldegaard-Thorzellius erano su una Toyota Corolla con un motore portato a 2150 cc, ad otto valvole. La coppia svedese è giunta alla fine a soli 43" dai vincitori.

Terzi sono giunti Andersson-Hertz, al volante di una Toyota Corolla 1600 16 valvole; quarta è giunta la prima vettura gruppo 2 (in Sud Africa le regole di preparazione sono più elastiche), cioè la Peugeot-Gitanes 504 di Mikkola e Todt. C'è stata una bella battaglia in gruppo 1, dove erano al via vetture di molte marche, fra cui l'Alfetta berlina 1800 dei locali Miller-Leeke, che ha vinto la categoria, dopo che essa era stata dominata dalla Peugeot 504 ad iniezione di Warmbold-Davenport che si è dovuta ritirare a quattro prove dalla fine per la rottura del differenziale.

Fra i «big» c'erano anche Kallstrom e Lampinen. Il primo è giunto buon quinto, a ridosso di Mikkola, mentre Lampinen è stato fermato dalla rottura della trasmissione della sua Morris Marina propulsa da un grosso Rover 8V.

IXX International Total Rally, Pretoria, 29 luglio - 2 agosto 1975

LA CLASSIFICA

1. Clark-Pegg (Ford Escort 1800) 6.06'30";
2. Waldegaard-Thorzellius (Toyota Corolla) 6.07'13";
3. Andersson-Hertz (Toyota Corolla) 6.19'04";
4. Mikkola-Todt (Peugeot 504) 6.21'44";
5. Kallstrom-Drews (Datsun 160 SSS);
6. Kuun-Kuun (Toyota Corolla);
7. Fekken-Swanepoel (Ford Escort);
8. Cowan-Phillips (Dodge Avenger);
9. Cloete-Boshoff (Datsun 1600 SSS);
10. Sclater-Liddon (Datsun 1600 SSS).

Coppa delle dame: Dencker-Heuser (Datsun).

Trofeo Ruffo Moda, gara nazionale di velocità in circuito. Magione, 10 agosto 1975.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850
1. Giacomo Bertuzzi in 19'01"0 alla media di 78,086 kmh.; 2. Cresci 19'07"5; 3. Lucanti 19'46"9; 4. Mani 19'28"4; 5. Angelli 19'37"8 (tutti su Fiat 850 S). **Giro più veloce:** Bertuzzi; 2. Cresci in 1'14"9 alla media 79,305 kmh.

Classe 1000
1. Marco Poponi 18'36"8 alla media di 79,779 kmh.; 2. Bagiardì 18'37"2; 3. Cappellini 18'40"1; 4. Coppi 18'40"9; 5. Andreis 18'54"2; 6. Danesi 19'10"3; 7. «Citani» 19'32"3 (tutti su Autobianchi Abarth). **Giro più veloce:** Danesi in 1'13"1 alla media di 81,238 kmh.

Classe 1150
1. Alessandro Murstone in 18'49"3 alla media di 78,878 kmh.; 2. Filippi 19'01"4; 3. «Pipino» 19'08"4; 4. Bancaldì 19'16"0 (tutti su Fiat 128 coupé). **Giro più veloce:** Murstone 1'13"9 alla media di 80,378 kmh.

Classe 1300
1. Giovanni Benedetti in 18'01"7 alla media di 82,368 kmh.; 2. Chianucci 18'03"2; 3. D'Elia 18'06"5; 4. Fani 18'08"9; 5. Torelli 18'13"1; 6. Clemente 18'18"1; 7. Rodinò 18'26"9; 8. Godina 18'58"8; 9. Plevantoni a 8 giri (tutti su Simca Rally 2). **Giro più veloce:** Torelli 1'10"5 alla media di 84,255 kmh.

Classe 1600
1. Piero Bruscolotti (Alfa GTJ) in 18'29"5 alla media di 80,289 kmh.; 2. Menichetti (Alfa GTJ) 18'35"7. **Giro più veloce:** Menichetti e Bruscolotti in 1'12"17 alla media 81,705 kmh.

Classe 2000
1. Massimo Aglietti in 17'47"9 alla media di 83,432 kmh.; 2. «Nainfo» 18'23"8; 3. Granoli (Alfetta) 18'35"2; 4. «Il liscio» a 7 giri (tutti su Alfa GTV). **Giro più veloce:** «Il liscio» in 1'09"6 alla media di 85,344 kmh.

Classe 3000
1. Claudio Zanucchi (Opel) in 17'25"7 alla media di 85'184 kmh.; 2. «Nainfo» (Opel) 17'37"0. **Giro più veloce:** Zanucchi in 1'08"5 alla media di 86,715 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300
1. Cristiano Cianfoni (Fulvia HF) 17'34"6 (14 giri) alla media di 78,840 kmh.; 2. Coscioni

(Fulvia Montecarlo) 17'37"9; 3. Papanti (Fiat X1/9) 17'42"8; 4. Riva (Simca Coupé S) a 1 giro; 5. Salamina (Fulvia HF) a 3 giri. **Giro più veloce:** Cianfoni e Salamina 1'13"6 alla media di 80,706 kmh.

Classe 1600
1. Antonio Valdina (Alpine) in 17'06"3 alla media di 85,525 kmh.; 2. Mascari (Fulvia HF) a 1 giro. **Giro più veloce:** Valdina in 1'06"1 alla media di 89,863 kmh.

Classe 2000
1. Mario Alibrandi (Alpine) in 17'24"3 alla media di 85,313 kmh. **Giro più veloce:** Alibrandi in 1'08"3 alla media di 86,695 kmh.

Classe oltre 2000
1. Giovanni Maggiorrelli (Pantera) in 17'22"7 alla media di 85,437; 2. Bianchi (Porsche) 17'30"2. **Giro più veloce:** Maggiorrelli in 1'07"7 alla media di 87,740 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500
1. Dante Aimaro (Fiat) in 18'58"9 alla media di 78,210 kmh.; 2. «Ragus» (Fiat) 18'58"9; 3. Bucci (Giannini) 19'07"3; 4. Bacci (Giannini) 19'07"7; 5. Simonini (Giannini) 19'40"0; 6. Bottaccioli (Fiat) 19'56"0; Pecchioli (Fiat) 20'25"4; 8. Certini (Giannini) a 1 giro; 9. Andreini (Giannini) a 7 giri. **Giro più veloce:** «Ragus» in 1'13"9 alla media di 80,378 kmh.

Classe 600
1. Rolando Ciardi (Giannini) in 17'38"6 alla media di 84,150; 2. Laschi (Giannini) a 3 giri; 3. Castagnini (Abarth) a 7 giri. **Giro più veloce:** Ciardi in 1'09"5 alla media di 85,467 kmh.

Classe 700
1. Walter Nocchi (Abarth) in 17'29"0 alla media di 84,917 kmh.; 2. Giannoni (Giannini) a 1 giro; 3. Pagliati (Abarth) a 4 giri; 4. Pinton (Abarth) a 8 giri. **Giro più veloce:** Nocchi 1'08"7 alla media di 86,462 kmh.

Classe 850
1. Alberto Zannoni in 17'23"2 alla media di 85,387 kmh.; 2. Fruzzetti 17'27"8; 3. Brucolini a 1 giro (tutti su Abarth). **Giro più veloce:** Fruzzetti in 1'08"3 alla media di 85,959 kmh.

Classe 1000
1. Francesco Pera (Abarth) in 16'59"6 alla media di 87,376 kmh. **Giro più veloce:** Pera in 1'05"5 alla media di 89,323.



CHAPARRAL in F.1?

● Si è scoperta la ragione per cui JIM HALL, il «boss» della Chaparral, ha seguito tanto attentamente le operazioni di verifica anagrafica prima del GP di Silverstone. Sembra infatti che Hall sia seriamente intenzionato a costruire una Chaparral Formula 1, per il prossimo anno.

● La 9 ORE DI KYALAMI, la tradizionale gara sudafricana di vetture Sport, che avrebbe dovuto concludere il Mondiale Marche l'8 novembre, è stata trasformata in una 1000 km riservata alle vetture Gruppo 1, 2 e Turismo con regolamentazione sudafricana.

● Durante il recente Rally del Portogallo, il nostro collaboratore dalla Spagna Luis Canonmanuel ha intavolato trattative con il «boss» della manifestazione, Cesar Torres, al fine di organizzare una prova del campionato spagnolo di F. SEAT 1430 sul circuito dell'Estoril. I contatti sono stati positivi, e la corsa potrebbe svolgersi il 5 di ottobre.

● Per gli appassionati dell'automobile da corsa che si annoiano al mare a cuccersi per ore sotto il sole o a trascinarsi da un night all'altro sempre alle prese con nugoli di abbronzatissime fanciulle, è venuto in soccorso l'immacabile HENRY MORROGH che dal 25 al 29 agosto e dal 1 al 5 settembre organizzerà lezioni di guida all'autodromo di Misano Adriatico denominate Vacanze in Pista. Tutte le lezioni avranno luogo dalle 12 alle 15.



● Certo che in Italia molti dei nostri campioni di rallys arricerebbero il naso a vedersi partire davanti, con il numero 1, una vettura di così modeste dimensioni anche se come apprista si può star certi che funzionerebbe a dovere. Nessun problema invece al Tour of Britain dove Tony Lanfranchi ha vinto anche una speciale con questa Hemi-Cuda da settemila cc. certamente non facile da guidare su gli stretti sterrati.

spera di avere in mano quel denaro in più che gli permetterebbe di fare il «salto» già in questa stagione, in attesa di fare concretamente della F.2 nel '76.

● E' ormai certo che CHRIS AMON andrà negli Stati Uniti a pilotare, nelle tre gare di chiusura del campionato SCCA-USAC, la Formula 5000 Talon che gli metterà a disposizione Joack McCormack. Quest'ultimo avrebbe voluto Amon in America per tutta la stagione, ma si era poi messo d'accordo con Warwick Brown. Le prestazioni di Brown hanno deluso McCormack, che spera di rifarsi con Amon nelle ultime gare di Long Beach, Laguna Seca e Riverside.

● Prima del Gran Premio d'Austria, il team manager della Lotus, Peter Warr, aveva chiesto a RICHARD MORGAN se gli interessava guidare una JPS all'Osterreichting. Dopo una lunga consultazione con il suo «capo», Tom Weatheroff, il più giovane dei fratelli Morgan ha declinato l'invito, affermando di avere ancora troppo poca esperienza (ha fatto della Formula Ford e della Formula Atlantic, per ora), per salire su una Formula 1.

● Un altro dei giovani inglesi della Lotus, cioè BRIAN HENTON, ha provato anche la Parnelli Formula 1 nelle prove tenutesi a Snetterton, giovedì della scorsa settimana. Henton si è dichiarato

fatto che nel '76 in Sud Africa si correrà più che altro con questa Formula, e quindi Charlton ha tutte le intenzioni di non farsi trovare poco competitivo.

● Qualche settimana fa, Charlton con la sua McLaren M23 era stato battuto da IAN SCHEKTER che al volante della Tyrrell 007 sponsorizzata dalla Lexington aveva vinto il «Rand Winter Trophy», settimo round della serie sudafricana di Formula 1, corso a Kyalami.

● Il pilota americano BRETT LUNGER, che ricordiamo molto competitivo al volante di vetture di Formula 5000, ha intenzione di provare con la Formula 1; ha preso infatti contatti con il team Hesketh per potere avere la seconda vettura ufficiale con continuità. Non si conosce ancora la risposta di Horskley.

● Pare che il nuovo sponsor della ENSIGN FORMULA 1 possa essere Ricard, l'industriale francese di liquori proprietario dell'omonimo circuito.

● 45 tonnellate di rifiuti sono state rastrellate, con un certo malumore degli addetti, dopo il GRAN PREMIO D'INGHILTERRA a Silverstone!

● Pare che coloro che si occupano di gare di FORMULA 5000 in Gran Bretagna, e marginalmente in Europa, siano sempre più interessati al fatto che in futuro si dia più importanza ai motori europei, come ad esempio il Ford-Cosworth V6, che sta per diventare competitivo. D'altra parte, sarà bene che si faccia qualcosa affinché questa affermazione diventi credibile, poiché fino ad ora gli 8V americani vanno decisamente meglio.

● Alla recente 24 Ore di Spa per i «Trofei dell'Avvenire», era presente PIERRE AUMONIER, uno degli organizzatori del circuito di Silverstone. Aumonier era andato in Belgio in previsione dell'organizzazione dell'ultimo round di questo campionato, che si svolgerà appunto a Silverstone in ottobre. Il «Tourist Trophy» avrà una lunghezza di 500 chilometri, ed hanno già dato la loro adesione le squadre BMW, Opel, Alfa e naturalmente Ford.

● In occasione del recente Gran Premio di Germania, al Nurburgring, LUCA DI MONTEZEMOLO era a cena con un gruppo di giornalisti. Si parlava di molte cose, ed a un certo punto qualcuno ha accennato al futuro della squadra Ferrari per quanto riguarda i piloti. La risposta è stata abbastanza chiara: «Come sempre la Ferrari farà il punto della situazione piloti alla vigilia di Monza. Comunque, per adesso posso dire soltanto che di tutte le cose dette e scritte noi sappiamo poco. Invece posso assicurare che in questo momento siamo soddisfatti al cento per cento dei due piloti che abbiamo, con i loro pregi ed i loro difetti, sia da piloti che da uomini».



CHRYSLER ancora rallys

● Pare certo il rientro in forma ufficiale della CHRYSLER-FRANCE nei rallys internazionali. Infatti, il pilota della casa, Bernard Fiorentino, è iscritto al Rally dei 1000 Laghi con una Simca Rallye 2 gruppo 2. Nei programmi della casa c'è anche la partecipazione al Rally del Libano con Fiorentino ed un pilota locale al volante della Chrysler 180. In Finlandia, numero due di Fiorentino dovrebbe essere Pauli Toivonen, ex-campione europeo Rallys, che farebbe così il suo rientro alle corse. Le Rallye 2 gruppo 2 sono alimentate ad iniezione ed hanno 140 CV circa.

● In vista di un finale di stagione abbastanza intenso, che culminerà con una partecipazione praticamente ufficiale, con Clark e Makinen, al Tour de Corse, la FORD ha programmato una lunga serie di tests su asfalto della sua Escort gr. 2. A questi tests sono stati chiamati Tom Walkinshaw, Gilbert Staepelaere e naturalmente Roger Clark. Clark e Makinen gareggeranno in Corsica per i colori della Ford France.

● Comincia a focalizzarsi l'interesse internazionale per la FIAT 131. Infatti il rallyista inglese Robin Langford, che corre solitamente con una 124 ST nei rallys inglesi, è intenzionato a preparare una 131 in gruppo 1 in vista del Rally del RAC per il prossimo novembre.



● MILANO - Iniziato non senza un certo scalpore, dopo una travagliata esistenza, l'esperimento SIARCA-Jolly Club pare concluso. Delle tre Lancia Beta esistenti, quella di Ambrogio è stata venduta a Casati, quella di Magnani è stata comprata direttamente dal pilota mentre quella di Carello è ancora con destinazione incerta e probabilmente sarà a S. Martino.

Troppe le gare MONDIALI

PARIGI - La inflazione di gare nei vari campionati sta preoccupando qualcuno della CSI. Così, anche se con qualche fatica, è stata proposta e fatta accettare una norma, che adesso è inclusa nelle carte ufficiali della CSI, secondo la quale qualsiasi prova di campionato o Trofeo abbia avuto delle irregolarità di svolgimento di qualsiasi genere, venga tolta dal calendario della stagione successiva. In questo modo si costringeranno gli organizzatori ad essere oculati e precisi, in caso contrario si sfolterà il calendario. A patto però che le eventuali gare tolte non vengano rimpiazzate...

● Il 31 agosto prossimo si terrà la nona edizione del TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI PARMA, sull'autodromo di Varano Melegari. La gara è valida per il campionato italiano di Formula Italia e prevede anche gare per i gruppi 2, 4, 5, Formula Ford e Mexico. Le prove si svolgeranno sabato 30 a partire dalle ore 7. La chiusura delle iscrizioni è fissata per lunedì 25 agosto.

● Sono tornate in circolazione le voci che vorrebbero ALEX RIBEIRO in Formula 2 per le ultime gare di stagione di questa formula. Ora Alex è in Brasile, a casa, ma al suo rientro in Inghilterra

entusiasta della Parnelli, che è la terza F.1 da lui provata, dopo March e Lotus. Non si conoscono gli sviluppi della questione.

● Uno dei migliori piloti svedesi, TORSTEN PALM, ha intenzione di continuare, per quanto gli sarà possibile, la sua esperienza in Formula 1. Per adesso, Palm ha pilotato la Hesketh nei gran premi di Monaco e di Svezia.

● Il campione sudafricano DAVE CHARLTON, recentemente in Inghilterra, ha acquistato una Modus M1 di Formula Atlantic identica a quella con cui corre e vince Tony Brise. La ragione risiede nel

● JEAN-CLAUDE ANDRUET, che attualmente è pilota dell'Autodelta per i rallys e le gare di circuito formula Francorchamps, ha chiesto di essere lasciato libero per il Tour de Corse, penultima fra le prove del Mondiale Rallys cui pare le Alfetta non parteciperanno. E' molto probabile che, in questo caso, Andruet torni alla guida di un'Alpine 1800.

● Lasciati « a piedi » dalla rinuncia Fiat al 1000 Laghi, i due superassi nordici ALEN e MIKKOLA si stanno arrangiando per partecipare comunque al classico rally finlandese. Markku Alen avrà a disposizione quasi certamente una Datsun Violet 16 valvole (la stessa che ebbe Kallstrom al Rally di Svezia), mentre per Hannu Mikkola la ricerca è più laboriosa. E' stato visto parlarne con Andersson, per cui non è improbabile che finisca per guidare una Toyota.

● Anche se non senza qualche difficoltà facilmente risolvibile in futuro, è stata inaugurata la pista di autocross e rallycross di BORDANO, vicino a Tolmezzo. Alla gara di apertura hanno simpaticamente aderito alcuni piloti piuttosto noti come Pregliasco (che ha vinto anche la mini gara imbastita più che altro per fare spettacolo), De Eccher, Presotto, Marchiol e Albano. Il merito dell'iniziativa è della Carnia Corse.

● Con quasi un mese di anticipo sono iniziate le prove Fiat per il RALLY DI S. MARTINO DI CASTROZZA. I tests più severi hanno interessato prove di pneumatici, assetti, ma soprattutto l'iniezione che probabilmente dovrebbe fare la sua apparizione-debutto proprio nel rally dolomitico sembra sulla vettura di Bacchelli.

● In occasione della 13. edizione del Rally di Sanremo-Trofeo FIAMM, verranno consegnati i riconoscimenti del « 1. premio giornalistico Sanremo e l'Automobile ». I vincitori sono Piero Ottone, Silvio Ottolenghi, il nostro collaboratore Lino Ceccarelli ed il direttore di Autosprint, Marcello Sabbatini.

● Tra le novità più interessanti del prossimo Rally di S. Martino di Castrozza c'è la presenza di due PEUGEOT Gr. 1 ufficiali affidate ai due equipaggi femminili capeggiati da Claudine Trauttmann e Marianne Hoepfner.



● Due Innocenti Mini, una « 90 » ed una « 120 », stanno percorrendo gli itinerari delle vacanze trainando ciascuna un carrello-roulotte « Rapido », del peso di 4 quintali. L'abbinamento è perfetto fra una vettura agile e versatile ed un traino che in pochi minuti si trasforma in una caravan con 5 posti letto ed una dotazione tradizionale.



Tutte le date dei SALONI

● Questo il calendario di massima dei SALONI AUTOMOBILISTICI europei per il prossimo 1976, approvato dall'OPICA: 9-10 gennaio, Bruxelles (vetture); 24 gennaio-1 febbraio, Ginevra (veicoli industriali); 5-14 febbraio, Amsterdam (veicoli industriali); 11-21 marzo, Ginevra (vetture); 24 settembre-2 ottobre, Londra (veicoli industriali); 7-17 ottobre, Parigi (vetture); 20-30 ottobre, Londra (vetture); 3-14 novembre, Torino (vetture).



2 milioni di ZHIGULI

● Dall'inizio della produzione, nel 1970, gli stabilimenti di TOGLIATTIGRAD sul Volga hanno costruito oltre 2 milioni di 124 Fiat, nella versione specialmente adattata per il mercato sovietico. Quest'anno, la capacità produttiva dello stabilimento ha raggiunto le 660.000 unità annue.

● LA DU PONT DE NEMOURS ha reso noto di aver rilevato la Lacas Y Pinturas S.A., una nota fabbrica spagnola di vernici per uso industriale. La Du Pont, è una delle prime società chimiche al mondo, e figura fra i maggiori produttori di vernici a finire per il settore automobilistico.

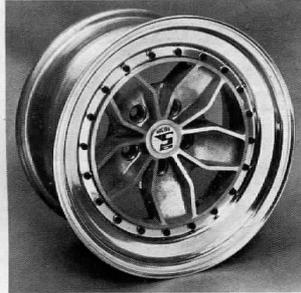
● E' iniziata la produzione nel nuovissimo stabilimento che la CORTE & COSSO ha inaugurato recentemente a Buriaco, su un'area di 46 mila metri quadrati di cui 6000 coperti. Lo stabilimento di Buriaco produce ammortizzatori e molle a gas per uso automobilistico.

● La Lotus Car Limited ha annunciato di aver stretto un accordo con il « IAN WALKER SERVICE » per la delega a questa organizzazione della manutenzione e del ricondizionamento di tutti i motori Lotus Twin Cam. Di questi motori, con base Ford, ne sono stati costruiti quasi 35 mila negli ultimi 12 anni. L'indirizzo del Ian Walker Service Limited è questo: Woodhouse service station, Woodhouse road, Finchley, London N12.

● LA VOLKSWAGEN AG adatterà ben presto motori Perkins 4165 su alcuni tipi dei suoi veicoli industriali a propulsione Diesel. Il motore Perkins 4165 è un quattro cilindri in linea di 2700 cc.

● Nei primi sei mesi di quest'anno la NISSAN MOTORS, il colosso giapponese dell'automobile, ha prodotto oltre un milione di veicoli, 17% in più dell'analogo periodo dello scorso anno. Le vendite in Giappone delle vetture Nissan-Datsun sono aumentate del 33%.

● Dopo 20 anni di appartenenza alla Renault, l'attuale presidente e direttore generale della Régie, PIERRE DREYFUS, lascerà l'incarico per raggiunti limiti di età. Suo successore sarà Bernard Vernier-Paliez, che verrà insediato alla fine dell'anno. Il prossimo presidente è stato già alla Renault, come vicedirettore generale, dal 1967 al 1971.



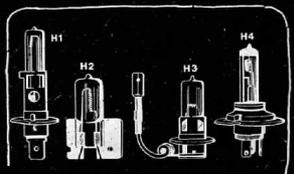
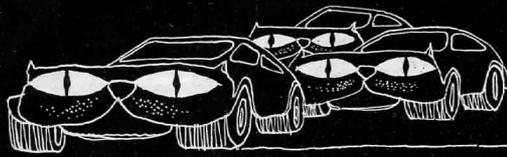
● E' stata immessa nel mercato una nuova serie di cerchioni ESAP, denominata « Quick assembly Rally », che va ad aggiungersi alla nota produzione di cerchi da vettura da corsa. La caratteristica principale di questa serie è la possibilità di montare il pneumatico a ruota già composta. Le misure sono quelle usualmente disponibili. Nelle foto, a sinistra il 5 x 10 adatto alle Mini, a destra il 15" per la Stratos, larghezza

● Per fabbricare uno di questi pneumatici che la GOODYEAR realizza per le macchine per movimenti terra, occorre la produzione di gomma naturale di 385 alberi da gomma. Quando poi si pensi che ciascuno degli autocarri in questione ne ha dieci ruote (alte metri 3,66 e del peso di 3.085 kg), si realizza immediatamente che per la bisogna è necessario un piccolo bosco. Detti pneumatici contengono oltre alla gomma 933 chilometri di filo di nylon ritorto, 19 chilometri di filo d'acciaio per talloni e quasi 1 tonnellata di nerofumo e altre sostanze chimiche. Con tutto questo materiale si potrebbero fabbricare circa 300 pneumatici di dimensioni normali, abbastanza filo di nylon da poter permettere ad un pescatore del Mediterraneo di lanciare la sua lenza nel Mare della Tranquillità lunare, costruire 53.290 pale da golf, oppure più di quattro dirigibili GOODYEAR come quello che ha la sua base a Capena, vicino a Roma.

● Dal 1. agosto è operante anche nella PROVINCIA DI BOLOGNA il nuovo sistema di sconto sugli acquisti di carburanti e lubrificanti riservato in tutta Italia ai soci ACI in seguito all'accordo con l'AGIP. Nella provincia di Bologna, sono venti i distributori AGIP convenzionati, di cui 14 nel capoluogo e due ad Imola.

I GATTAUTO MAZDA CI VEDONO ANCHE DI NOTTE !

MAZDA lampade per auto agli alogeni





Ecco gli aggiornamenti possibili

Così da aggiornare i Kart '75

LE PROSSIME GARE

ROMA. La Sottocommissione Karting, nella sua riunione del 30 luglio scorso, constatata la scarsità di materiale e le difficoltà di approvvigionamento, ha deciso di modificare in parte i regolamenti tecnici del Karting, modifiche che vanno in vigore immediatamente e fino alla pubblicazione dei regolamenti definitivi 1976. Ecco le modifiche:

Telai - Si precisa che il freno della classe 100 cc. 3. categoria deve essere solo ed unicamente quello a comando meccanico per tutti i telai. Fa eccezione il Tecno.

Disco Freno - E' ammesso che sia forato non però nella fascia frenante.

Gomme - E' permesso l'uso delle gomme posteriori anche di marca Continental Charlais - Good Year per la Classe 100 cc. 2. e 3. categoria e Classe 125 cc. 2. categoria. Si precisano le misure delle gomme posteriori: 4,10/3,50x3, che devono rimanere fisse.

Carburatori - E' consentito l'uso dei carburatori da mm. 24 per la classe 100 cc. 2. e 3. categoria fermo restando il raccordo collettore di mm. 22 immodificato come da scheda di omologazione.

Distribuzione - Sempre per la classe 100 cc. 2. categoria si ribadisce che essa dovrà essere fissa, cioè che « la disposizione dei travasi e di scarico della camme del cilindro deve rispondere alle schede di omologazione ».

Valvola - E' consentita l'elaborazione.

Locri e Paolo anticipano la « settimana »

Due gare consecutive in Calabria, il Circuito di Locri e il Trofeo della General Motors a Vibo, hanno creato un entusiasmo per la prossima settimana del Karting, che si annunzia di particolare interesse agonistico.

Ben settantacinque i piloti presenti nelle due gare consecutive, un vero record per il sud, numero che sta ad attestare il progresso del karting meridionale. Di contro è un vero peccato, che sussistano ancora ed abbiano vita dei facinorosi, che con lo sport non hanno alcuna parentela. A Locri, dove tutto poteva andare per il meglio, hanno fortunatamente imperversato per poco, per essere poi respinti sulla pista di Vibo, dove una positiva organizzazione senza mezzi termini, ha condotto in porto un eccellente Trofeo della General Motors, largamente dotato di premi.

A Locri, nella prima categoria della classe 100 cc. è Tassone che impone il ritmo sin dai primi giri e presto si scolla dalle ruote gli avversari. Arriva secondo Imperato, terzo Russo, mentre Locita si riscatta, Tassone resiste bene e riesce ad essere secondo, mentre Imperato con problemi di gomme, non riesce a ripetere la bella gara di Locri.

Nella seconda categoria a Locri, sono Vestri e Paoli, i piloti che assumono subito il comando delle operazioni con vittoria del pillant Vestri su Paoli e Cogliatore. A Vibo invece, dove la lotta è più accanita anche per la ricca dotazione, non emerge Vestri a corto di motori, si difende Paoli ed è un positivo Gambardella che ritorna con merito alla vittoria tenendosi alle spalle Mastroviti. La terza categoria a Locri è dominata da Di Trapani e Cogliatore. A Vibo invece, dove la lotta è più accanita, gli arriva a ridosso Prudente, mentre i

Così definite le Scuderie della classe 100 e 125 cc. che prenderanno parte al Campionato Italiano Scuderie e Marche sulla Pista del Mare di Fano, nei giorni 30 e 31 agosto 1975.

CLASSE 100 cc.		
Scuderia Sirio	1. Squadra	Rovelli - Cavalieri - Masperi
Scuderia Sirio	2. Squadra	Scarabelli - Massignan - Cattaneo
Scuderia BM	1. Squadra	Necchi - Ravaglia - Pirro
Scuderia BM	2. Squadra	Masini - Bianchi - De Cesaris
Scuderia Gabbiani		Gabbiani - De Cesaris - Lusuardi
Scuderia De Angelis		De Angelis E. - De Angelis R. - De Angelis A.
Scuderia Parma	1. Squadra	Santini - Sassi - Bandinelli
Scuderia Parma	2. Squadra	Bernazzoli - Zani - Sisti
Scuderia Parma	3. Squadra	Campani - Co - Oppici
Scuderia Giugni		Giugni R. - X - Giugni Roberto
Scuderia Sesto Corse		Mombelli - Alfieri - X
Scuderia Birel		X - X - X
Scuderia Arcionia		X - X - X
CLASSE 125 cc.		
Scuderia Siena K.	1. Squadra	X - X - X
Scuderia Siena K.	2. Squadra	X - X - X
Scuderia Carpine		Marcaccioli - Domenichini - Baldi
Scuderia Panzolini		Panzolini - X - X
Scuderia Fano	1. Squadra	Perlini - Barbieri - Grassi
Scuderia Fano	2. Squadra	X - X - X
Scuderia Cecconi		Vitali - Melonaro - Peticaroli
Scuderia Firas	1. Squadra	X - X - X
Scuderia Firas	2. Squadra	X - X - X
Scuderia Gardelli		Gardelli - X - X
Scuderia Chiodi		Chiodi - Chiodi - X
Scuderia Naddeo		Naddeo - X - X
Scuderia Telemercato		Antilli - X - X
Scuderia Baroni		Baroni - X - X
Scuderia Italia		Costanzo - Perugini - Bini
Scuderia Savarna		Neri - Frattini - Brunelli

fratelli Romeo sono in fase negativa. A Vibo poi è Noto sempre nella terza categoria, che ritorna con propenzia alla vittoria dominando in lungo e in largo. Arriva subito dopo Pantera mentre Prudente si conferma buon pilota in ascesa. I fratelli Romeo sono in ombra anche sulla pista Calabria.

La classe 125 cc. sia a Locri che a Vibo, trova in Pizzo nella seconda categoria e in De Pasquale nella prima i due mattatori di turno. Vincano entrambi le due gare senza problemi. Non c'è scampo per gli avversari infatti anche se il rientrante Arnaldo Compostella nella prima categoria è stato un brillante protagonista specie a Locri, e Beninati a Vibo.

Così in archivio il brillante primo atto dell'interessante ripresa sportiva karting in Calabria.

LE CLASSIFICHE
Circuito di Locri:
 100 I. - 1. Tassone B.; 2. Imperato W.; 3. Russo U.; 4. Locita G. 100 2. - 1. Vestri G.; 2. Paoli; 3. Cogliatore; 4. Gambardella F. 100 3. - 1. Di Trapani F.; 2. Prudente V.; 3. Romeo P.; 4. Romeo G.; 5. Abramo R. 125 1. - 1. Pizzo N.; 2. Milone; 3. Mastroviti; 4. Zita F.; 5. Nicolosi; 125 I. - 1. De Pasquale; 2. Compostella A.; 3. Manna G.
Circuito di Vibo
 100 3. - 1. Noto S.; 2. Pantera G.; 3. Prudente V.; 4. Di Trapani F.; 5. Romeo P. 100 2. - 1. Gambardella F.; 2. Mastroviti; 3. Paoli; 4. Vestri; 5. Cogliatore. 100 I. - 1. Locita G.; 2. Tassone B.; 3. Lastrino; 4. Imperato; 5. Russo U. 125 2. - 1. Pizzo N.;

21 agosto - CIRCUITO DI SOVERATO - Catanzaro - naz. cl. 100 e 125 cc
 2. Prova Settimana Calabria; 24 - PISTA CALABRIA - Vibo - naz. cl. 100 e 125 cc. 3. Prova Settimana Calabria; 24 - PISTA CALABRIA - Giulianova - naz. cl. 100 e 125 cc. - 30 e 31 - PISTA DEL MARE - Fano - Int. Coppa Intereuropa cl. 125 cc.; 30 e 31 - PISTA DEL MARE - Fano - Campionato Italiano Scuderie cl. 100 cc.; 30 e 31 - PISTA DEL MARE - Fano - Campionato Italiano Scuderie cl. 125 cc.; 31 - PISTA LE SIRENE - Viverone - naz. cl. 100 e 125 cc.; 31 - CIRCUITO DI MOTTA DI LIVENZA - Treviso - cl. 100 e 125 cc.; 6 e 7 Settembre - PISTA CALABRIA - Vibo - Campionato Italiano cl. 100 cc. 2. Categoria; 7 - PISTA CALABRIA - Vibo - naz. cl. 100 cc. 3. Cat. e 125 cc. 13 e 14 - Vitegest - Olanda - Campionato d'Europa cl. 125 cc.; 13 e 14 Vitegest - Olanda - Campionato d'Europa Dame cl. 100 cc.

Le squadre per FANO

diritti sportivi della sua giovinezza. La seconda categoria della stessa classe è stata per Luigi Peticaroli un affare assolutamente personale. Senza ambascia la sua vittoria su Farquini e Marinelli.

PISTA GIALLA - GIULIANOVA
LE CLASSIFICHE - 100 - 1. 1. Nanni F.; 2. Mantovani S.; 3. Colangelo A.; 4. Giuliani M. 100 - 2. 1. Riva G.; 2. Luciani E.; 3. Evangelista T.; 4. D'Arcangelo R. 100 - 3. 1. Barbieri R.; 2. Trulli E.; 3. Ronca G.; 4. Paladini P. 125 - 1. 1. Panzolini A.; 2. Moretti D.; 3. Sonni R.; 4. Maraccioli E.; 5. Giuliani. 125 - 2. 1. Peticaroli L.; 2. Tarquini; 3. Marinelli; 4. Barbieri A.; 5. Tonelli.

Nel « GABBIANI » MELONARO è il mattatore

PARMA - Due prove consecutive hanno concluso sulla pista di Parma il Torneo Gabbiani, due prove altamente qualificate per l'agonismo, per la massiccia presenza e per le prestazioni di alcuni piloti in attesa di affrontare gli impegnativi scontri. Alternativa nelle vittorie e nei piazzamenti delle due giornate hanno tenuto in forse le classifiche sino all'ultima prova, se si eccettua quella della prima categoria della classe 100 cc. dove Paolo Bernazzoli, in fase positiva e con molto acume tattico, ha dato scacco matto agli avversari, non concedendo il diritto di evadere a nessuno se non a Santini nell'ultima prova.

Sassi nella seconda categoria, ha dovuto rintuzzare vivacemente e da par suo le brillanti prestazioni di Bianchi, che si è preso il lusso di vincere l'ultima prova. Venuto a mancare anche in questa categoria Ravaglia, la lotta finale si è ristretta a due con vittoria di Sassi. Meritorie le prove di Vittorio Cò e Zani.

Incerta sino alla fine l'atletica tra Lusuardi e Sisti, i due piloti sinora più risonanti di vittoria nella terza categoria. La classifica finale vede primeggiare Sisti, ma senza alcun demerito per Lusuardi che è stato forse più brillante, ma meno continuo.

Melonaro, nella 125 cc. 2. categoria, continuando in uno stato di forma strepitosa, anche nelle due ultime due prove è stato il vero mattatore di sempre. Tutte le vittorie sono andate al neo campione italiano con Domenico Nicini nelle posizioni onore. Un grosso risultato per il perugino, che entra così in modo definitivo nel clan dei migliori della classe 125 cc. Pavese e Baroni si sono contesi gli allori parziali delle quattro prove nella 125 cc. 1. categoria.

CLASSIFICHE GARE DEL 9 AGOSTO
 100 - 1. 1. Bernazzoli P.; 2. Campani G.; 3. Masini V.; 4. Alfieri E.; 5. Sartorelli F. 100 - 2. 1. Sassi P.; 2. Cò V.; 3. Zani R.; 4. Cavalleri E.; 5. Di Vita L. 100 - 3. 1. Lusuardi D.; 2. Giugni R.; 3. Oppici V.; 4. Sisti D. 125 - 1. 1. Pavese U.; 2. Vitali M.; 3. Baroni G.; 4. Gardoni G.; 5. Ferreri G. 125 - 2. 1. Melonaro G.P.; 2. Domenichini O.; 3. Bini E.; 4. Guerra; 5. Cavagni B.

CLASSIFICHE GARE DEL 10 AGOSTO
 100 - 1. 1. Santini W.; 2. Bernazzoli P.; 3. Sartorelli F.; 4. Campani G.; 5. Giugni. 100 - 2. 1. Bianchi E.; 2. Cò V.; 3. Giovannini G.; 4. Galletti E.; 5. Cattalini. 100 - 3. 1. Lusuardi D.; 2. Sisti D.; 3. Marino S.; 4. Facchini G.; 5. Giugni R. 125 - 1. 1. Baroni G.; 2. Cavagni B.; 3. Monti F.; 4. Mazzola G.; 5. Ferrara 125 - 2. 1. Melonaro G.P.; 2. Bini E.; 3. Pierucci G.; 4. Domenichini O.; 5. Guerra L.
CLASSE 125 cc. DOPO LE 4 PROVE CLASSIFICHE ASS. LEADER
 100 - 1. 1. Santini W.; 2. Pavese U.; 3. Baroni G.; 4. Gardoni G.; 5. Ferreri G. 125 - 1. 1. Melonaro G.P.; 2. Domenichini O.; 3. Bini E.; 4. Guerra L.; 5. Gazzoli E.; 100 - 3. 1. Sisti D.; 2. Lusuardi D.; 3. Oppici V.; 4. Giugni R.; 5. Facchini G. 125 - 1. 1. Sassi P.; 2. Bianchi E.; 3. Cò V.; 4. Zani R.; 5. Cavalli P. 100 - 1. 1. Bernazzoli P.; 2. Masini V.; 3. Campani G.; 4. Alfieri E.; 5. Santini.

L'appetito viene mangiando a GIULIANOVA

GIULIANOVA - La pista Gialla di Giulianova e, per essa, il buon Tarquini, dopo aver stogitato la rituale margherita, ha dato la svolta '75 all'Abruzzo. Una svolta positiva che, come l'appetito che viene mangiando, si ripete con la gara di fine agosto.

Nella prima categoria della classe 100 cc. tre gli attori di primo piano sulla ribalta, Nanni, Mantovani, e Colangelo. Una ribalta, come si vede tutta abruzzese, con vittoria finale di Nanni, che si è imposto per la sua maggiore preparazione tecnica. Riva, nella seconda categoria, ha avuto avversari, diciamo leggeri, perché nei Luciani né tanto meno Evangelista, all'esordio dell'attività, hanno potuto offrire di meglio. Nella terza categoria, Barbieri ha dovuto a lungo lottare per imporsi su Trulli e Ronca, concludendo una gara varia nel suo evolversi e incerta sin quasi l'arrivo.

La classe 125 cc. ha tenuto naturalmente banco, specie la prima categoria dove l'azzurra matricola per i prossimi europei, Alberto Panzolini, ha imposto a conduttori come Moretti, Romano Sanni e Enzo Maraccioli i



Il romanzo di Bugatti

Affascinante è stata la vita di Ettore Bugatti, l'avventura delle sue macchine, nelle quali egli rimane. Ancor oggi un esemplare di Bugatti su quattro in media si trova in perfetto stato. Altrettanto affascinante e meraviglioso è il libro di Pierre Dumont che fa rivivere i grandi momenti del «Puro Sangue» di Molsheim su 520 pagine, che contano non meno di 500 documenti, fotografie e piani.

Una deprimente anomalia è stata così riparata, il primo libro francese consacrato a Ettore Bugatti e a suo figlio, dato che fino adesso soltanto Hugh Conway aveva dedicato un'opera (in lingua inglese dunque) a questa grandiosa avventura che nessun appassionato dell'automobile e delle gare, perfino il giovane, dovrebbe ignorare.

Bugatti è ormai un mito, spesso anche oggetto di un vero e proprio culto: dalla utilitaria a quattro motori monocilindri alla 251 si svolgono i più bei decenni della storia dell'automobile francese.

E' dunque questa storia che Pierre Dumont fa rivivere attraverso dei capitoli che piaceranno tanto ai fanatici quanto ai profani, i quali, in ogni modo mediante questo mito precisamente, venerano il «Patron» di Molsheim, scomparso da ormai 28 anni.

La precisione del testo, la qualità dei documenti, la loro ricchezza, giustificano il prezzo un po' elevato di quest'opera che deve figurare nella biblioteca di un appassionato dell'automobile e dello sport automobilistico.

Edizioni EPA, collezione «Preziosi de l'Automobile», 83 rue de Rennes, Parigi 6, Franchi 170.

MODENA esulta per la "soluzione" mentre resta misterioso il prezzo del riscatto: 15 MILIARDI?

Operai felici, tecnici meno per la Maserati - De Tomaso

MODENA - E' finita come si prevedeva: la Maserati è ora di proprietà della GEPI-De Tomaso con un accordo sottoscritto a Roma venerdì 8 agosto scorso con dettagli e particolari che non è stato facile appurare. Innanzitutto non si conosce esattamente la cifra. Si sa che il debito è di circa 15 miliardi, che quasi cinque, come avevamo anche noi indicato, si riferiscono a debiti presso le banche (per l'esattezza 4.800.000.000). Si può aggiungere che il punto sulla situazione bancaria era stato un mezzo ostacolo e che un altro controverso era stata la richiesta di una tregua sindacale per due anni.

A questo proposito William Artelli segretario provinciale della CISL ci ha detto: «Come è possibile una tregua sindacale quando in autunno avremo la scadenza del contratto di lavoro dei metalmeccanici e si dovrà, volenti o nolenti, rinnovarlo?».

Possiamo aggiungere DUE DATI che non sono stati resi noti e cioè che la Citroen francese ha una situazione debitoria di 2.200.000.000, la Citroen italiana 4 miliardi, che sono maturati dal momento della dichiarazione della messa in liquidazione della azienda (quasi tre miliardi fra stipendi, indennità di licenziamenti, spese generali). Infine i debiti presso i fornitori e ci pare che alla cifra dei 15 miliardi non sia facile arrivare.

HANNO DETTO DOPO

DE TOMASO non si sbottona sui programmi

«Tutta la città — ha detto il Sindaco Bulgarelli —, ha risposto all'appello per salvaguardare il posto di lavoro a 600 dipendenti e per assicurare l'attività produttiva della «Maserati». Un grazie a tutti e molto si deve al coraggio e alle capacità di

De Tomaso».

Al che, mentre nella sala delle riunioni al Palazzo Comunale si brindava ad ora ormai tarda di venerdì, DE TOMASO ha voluto puntualizzare con modestia: «Non a me si deve la risoluzione della grave situazione nella quale era caduta la Maserati, ma alle capacità dei modenesi e alla fama della azienda».

Si potrà prevedere, abbiamo chiesto, a breve scadenza il rilancio della azienda? «Si deve un cenno doveroso alla celerità di intervento del potere centrale che con il Ministro della Industria ha dimostrato grande sensibilità nel tamponare la falla attraverso la dichiarazione di crisi del settore delle gran turismo. Sono onorato che si sia pensato a me e al mio gruppo per continuare una attività gloriosa».

I programmi? «Quelli già esposti a grandi linee: le gran turismo, soprattutto, perché io credo all'automobile in tutte le sue espressioni. Spero in una ripresa di tutto il settore: la personalità della macchina che si identifica con quella dell'uomo stesso, la sua funzione imprescindibile, mi inducono a sperare che non sarà lontano il giorno della ripresa».

E per la riconversione, il veicolo a tre ruote e gli accessori per moto.

«Certamente, nei modi e nei tempi che saranno esaminati. Già è un gran passo avanti che la GEPI sia intervenuta e che l'Associazione Industriale abbia assicurato la sistemazione nelle aziende meccaniche che fanno capo alla stessa Associazione dei 130 dipendenti eccedenti. Per i dettagli non posso dire nulla».

Favorevolmente si sono espressi Artelli (CISL), Dotti (UIL), Cavalieri (FLM) Setti (FIOM) e la CGIL nel suo segretario provinciale i quali si sono preoccupati dei tempi di ripresa produttiva tenendo conto dei termini di scadenza della Cassa Integrazione guadagni.

Mentre allo stabilimento la notizia su-

Si era creduto che il fondo per la indennità di liquidazione agli ottocento dipendenti fosse rimasto a carico della Citroen e cioè che Gepi-De Tomaso versando i 7 miliardi e mezzo avessero avuto la situazione pulita; al contrario si sono assunti 1 miliardo e 300 milioni per il fondo di indennità di liquidazione che in parte dovrà essere svincolato per quei 130 dipendenti (e saranno in maggioranza dirigenti e impiegati che erano ben 170) che lasceranno l'azienda sia per esodo volontario, sia per passare a quelle industrie collegate alla Associazione Industriali di Modena che ha assicurato in questo senso il pieno appoggio per non lasciare senza lavoro il numero eccedente di dipendenti.

● VENERDI' 8 AGOSTO sino a tarda ora si è messo a punto alla Residenza Municipale il documento finale fra Gepi-De Tomaso e Organizzazioni sindacali e Consiglio di Fabbrica e tutti hanno alla fine brindato per il salvataggio della «Maserati». E' stata una operazione decisa, dura, difficile ma che aveva già le basi nella disponibilità di De Tomaso e della GEPI ad affiancarne l'azione. Sindaco Bulgarelli, on. Mengozzi, lo stesso Ministro Donat Cattin, il dr. Vincenzo Benassati presidente degli Industriali di Modena e il direttore dr. Giorgi, Organizzazioni sindacali e Consiglio di Fabbrica. Una parte molto importante spetta al Comitato Cittadino per la salvezza della «Maserati».

scitava entusiasmo negli operai, non altrettanto si verificava fra i dirigenti e gli impiegati. In molti manifestavano perplessità sulla loro permanenza alla «Maserati» e senza dubbio avevano ragione perché era chiaro che su 600 dipendenti GEPI-DE TOMASO non avrebbero potuto mantenere in forza 170 impiegati e dirigenti con una situazione da rivedere.

L'ing. ALFIERI non c'era in quel momento (venerdì 8 agosto alle ore 17,45, poco prima che arrivasse la comunicazione della vendita effettuata dalla Citroen). Si trovava a Roma per intervenire se mai l'accordo non fosse stato raggiunto con una sua proposta.

Al suo rientro a Modena apprendevamo che le dimissioni dell'ing. Giulio Alfieri erano ormai certe. Nell'accordo sottoscritto a Roma era previsto che l'ing. Alfieri non sarebbe rimasto.

«Lascio la Maserati — ci ha detto Alfieri — con un giustificato rammarico perché ero venuto qui nel 1952 chiamato dalla fiducia del cav. del lav. Adolfo Orsi. Ho fatto del mio meglio dedicandomi incessantemente per le fortune della azienda che ha avuto momenti difficili dai quali però si è sempre rilanciata. Ma non ho problemi di sorta, non ne faccio dei drammi, non ho né scosse, né reazioni. Ho agito sempre con perfetta coscienza per il futuro di questo grande nome».

Si è saputo, da fonti competenti, che la Citroen in una comunicazione scritta a persona del mondo imprenditoriale milanese avrebbe fatto, subito dopo l'annuncio della messa in liquidazione della «Maserati», una offerta assai più vantaggiosa di quella della Gepi-De Tomaso. Poi, visto l'interessamento a livello governativo e l'interessamento del gruppo De Tomaso, è probabile che la Citroen abbia alzato le pretese. Potrebbe darsi. E' una ipotesi da non scartare.

Mario Morselli



SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

giannini

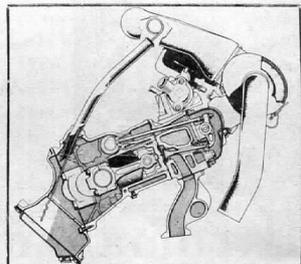
126/800

cmc

LUBRIFICANTI

ALESAGGIO 85 mm. - CORSA 70 mm. - RAPPORTO COMPRESSIONE 8.5:1 - POTENZA MAX 36.8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA

Con quali modelli le Case automobilistiche USA cercano di combattere europei, giapponesi e l'inflazione



Il nuovo motore da 1442 cc. ora di serie sulla nuova Bagheera tipo S

La BAGHEERA tira fuori gli unghioni

Dopo un paio d'anni di buon successo, la Matra Simca «Bagheera» viene ora proposta in una nuova e più eccitante versione, che monta un nuovo motore di 1442 cc. ottenuto aumentando la corsa del classico 4 cilindri aste e bilancieri di 1294 da 70 a 78 mm., fermo restando l'alesaggio di 76,7 mm. I cavalli della «Bagheera S» sono cresciuti così da 64 a 90, con un parallelo incremento della coppia. Completando la gamma '76 della Matra Simca «Bagheera» la consueta versione 1300 e quella con allestimento Courrèges, che adotta il motore 1442 cc.

Comuni alle tre versioni sono i seguenti miglioramenti: una nuova tiranteria del cambio, con più facile azionamento della prima velocità; una nuova geometria della sospensione posteriore, a campanatura costante di 1 grado e mezzo; climatizzazione a maggior portata; nuovo sistema a depressione per il movimento dei fari retrattili; anelli sulla colonna dello sterzo per rendere il ritorno del volante più rapido; nuovi diodi sul circuito dei fari al posto dei relais.

Adriano Manocchia



Le tre Matra-Simca Bagheera 1976 hanno in opzione il tetto apribile

La BRISTOL «vip» di ZAGATO

Frutto della collaborazione tra la Bristol inglese e la carrozzeria Zagato questo spider quattro posti, denominato «412». La vettura, provvista di un ampio bagagliaio ed ottima visibilità, è caratterizzata da un comodo hard top facilmente amovibile e stivabile nel bagagliaio.

Di questa vettura la Zagato sta avviando una piccola serie di esemplari. Monta un motore Chrysler 8 V di 6556 cc accoppiato a una trasmissione automatica a tre velocità; lo sterzo è servoassistito e i freni sono a disco sulle quattro ruote.



Superato il «muro» di 1 dollaro per libbra

DETROIT - L'anno 1976 non sarà una celebrazione per l'industria automobilistica statunitense. Ma sarà non di meno una pietra miliare. I fabbricanti di macchine stanno calcolando di concludere il periodo di rovescio del 1974-75 con alcuni nuovi modelli.

Le fabbriche automobilistiche introdurranno anche nel 1976 nuovi modelli, anche se la maggior parte dei modelli veramente nuovi non

delli all'anno, la capacità media di un impianto di montaggio convenzionale.

La GM crede che la macchina sarà avvantaggiata in confronto agli altri concorrenti nazionali nel campo delle macchine piccole. E questo perché essa sarà più leggera, più piccola e meno cara di qualsiasi altra macchina costruita in questo paese. Corrono voci che la macchina avrà un prezzo basso, sui 2.200 dol-

lari ritardato di un anno quando alla Ford iniziavano i guai finanziari.

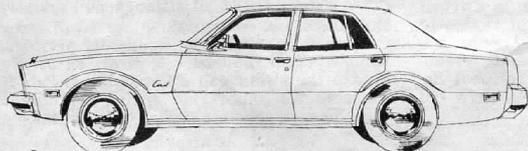
Nella speranza che la Pinto sarà in grado di poter competere con la più piccola Chevette, la Ford sta per offrire una versione più semplice. La versione normale è già poco appariscente, immaginate una versione semplificata! Se e quando usciranno con una subutilitaria, può darsi benissimo che si tratterà di una vettura a trazione anteriore, come quella che sta per essere costruita adesso in Spagna.

Ulteriori sviluppi tecnici della Ford per il 1976 comprendono la diffusione dei freni a disco per tutte le quattro ruote da inserire in più modelli. Certo è che la Granada e la Monarch li avranno. Ford dispone inoltre di una nuova trasmissione a rapporto più lungo per accrescere il risparmio.

Le «cosiddette» grandi novità alla CHRYSLER per l'anno futuro saranno le nuove utilitarie di lusso, che erano originariamente indicate come sostituzioni per le attuali Plymouth Valiant e Dodge Dart. Ma dopo che la Chrysler ha visto il successo della Granada e Monarch della Ford, ha deciso di seguire la stessa strada con le sue utilitarie di lusso.

Plymouth Compact

Front-Drive Ford



Comet

Nel disegno, alcune fra le «piccole» che stanno per uscire sul mercato americano. C'è anche un'ipotesi Ford per una trazione anteriore all'europea

usciranno prima della fine di quest'anno o l'inizio dell'anno prossimo. «L'unica cosa certa è che i prezzi saliranno», ha detto Lynn Townsend, presidente della Chrysler «Abbiamo 500 dollari di spese non coperte per macchina. Ma l'aumento dei prezzi non sarà così alto. A causa della resistenza della clientela quest'ultimo anno, si prevede che l'aumento dei modelli del 1976 sarà più vicino ai 200 dollari che all'aumento di 500 del 1975».

Il modello nuovo di cui si parla maggiormente è la «mimic» GENERAL MOTORS per il 1976. Effettivamente non è una macchina completamente nuova. Piuttosto, essa viene chiamata «GM's T Car» e si sono già fabbricate delle varianti in Germania, Inghilterra e in Brasile. Esistono anche piani per costruirla in Australia e Giappone. Alla fine di quest'anno s'inizierà la produzione negli Stati Uniti nello stabilimento di montaggio della GM a Wilmington, Delaware; i motori saranno costruiti nella fabbrica dei motori della Chevrolet a Flint, Michigan. Questa macchina è la risposta della GM alla Volkswagen Rabbit. Le sue dimensioni sono molto simili e anche quelle del motore.

Chiamata correntemente «Chevette», essa è azionata da un motore di 1390 c.c. a quattro cilindri ed è più lunga di 3 pollici (7,62 cm) della Rabbit, ma anche un mezzo metro più corta della Chevy Vega. La GM mira ad una produzione iniziale di questa macchina di circa 250.000 mo-

delari, però questa somma è ancora circa 600 dollari sotto il prezzo finale. Tuttavia essa rimane ancora circa 200 dollari inferiore al prezzo della Vega 1976.

Il prezzo di 2.200 dollari era basato sul fatto che la macchina peserà 2.200 libbre (circa 990 chili) e l'antico metodo di stabilire il prezzo era di calcolare 1 dollaro per libbra. Ma l'inflazione ha fatto sì che questo metodo non possa più essere applicato.

Le altre macchine della GM subiranno solo cambiamenti minori nelle rifiniture interne e nell'aspetto per quanto riguarda l'anno 1976. Saranno eliminati alcuni motori dato che prosegue il tentativo di migliorare l'economia delle sue macchine. La GM offrirà per la prima volta nel 1976 almeno due modelli senza convertitore catalitico. Saranno la «Vega» e l'«Astre». La GM ha tentato di fare alcuni motori più grandi senza convertitori per il 1975, ma ha constatato che perdavano la loro economia per quanto riguarda il carburante durante il processo di funzionamento, perciò il progetto fu completamente abbandonato. Tuttavia il 2.300 cc. «Four» della Astre e della Vega non ha subito perdite di economia di carburante.

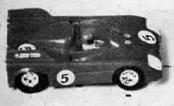
FORD, il numero 2 per quanto riguarda le fabbriche di automobili, avrà i minori cambiamenti dei modelli per il 1976. Aveva in programma alcune nuove carrozzerie per il 1976, ma questo programma è stato

club GIOCHICLUB

i favolosi SCONTI-MODELLI

SLOT-Scalextric

La SCALEXTRIC-MECCANO (che sarà al nostro fianco nell'organizzazione del Campionato), grazie al rappresentante italiano GIOCHICLUB Amica vi offre un elenco dei suoi prezzi (con sconto) più diffusi di slot, più elementi per piste e accessori.

 □ Tyrrell 005 Formula 1 4.200	 □ B.R.M. P180 Formula 1 4.200	 □ Ferrari 312 B2 Formula 1 4.200	 □ Matra 670 Sport Prototipo 4.500
 □ Alfa Romeo TT33 Sport 4.500	 □ Renault R 12 Gordini 5.000	 □ BLMC Mini Austin Morris 5.000	 □ Matra 670 Sport Prot. Super 5.000
 □ Alfa Romeo TT3 Sport Prot. 5.000	 □ Renault R 12 Gordini Super 5.000	 □ Ford Mirage GT Super 6.000	 □ Ferrari P4 GT Super 6.000
 □ Ford 3000 GT Super 6.000	 □ Porsche 917 GT Super 6.000	 □ Alpine A 310 GT Super 6.000	 □ Ferrari F. 1 Super Lusso 6.000
 □ March Ford F. 1 Super 6.500	 □ Lotus JPS Formula 1 S.L. 6.500	 □ McLaren Texaco 6.500	 □ McLaren Yardley 6.500
 □ Brabham 5.000			

ACCESSORI

- Contagiri Automatico 17 cm. L. 1.100
- Box di accelerazione con balcone » 2.200
- Box di controllo » 2.800
- Tribuna » 4.000
- Tribuna arrivo » 1.100
- Acceleratore universale » 2.700

PISTE

- Pista C 29 metri 2,54
- Pista 49 MT metri 4,13
- Pista 55 MT metri 5,46
- Pista 88 MT metri 6,22

completi di 2 vetture 2 pulsanti e trasfor. » 15.000
» 25.000
» 35.000
» 70.000

ELEMENTI PER PISTE

- Ponte Completo 70 cm. L. 2.700
- Chicane corta 68 cm. » 2.000
- Chicane diritta Standard 34 cm. » 1.100
- Scambio di pista 68 cm. 2 pezzi » 1.100
- Chicane Ford (5 elementi) » 1.100
- Pista di accelerazione (4 elem.) » 2.200

(a 4 corsie con 4 vetture, 4 pulsanti e trasformatori)

Se NON sei ISCRITTO al CLUB, provvedi subito!

Le iscrizioni per il 1975 sono così

Rinnovi: L. 4.000 (o L. 3.500 + tagliando sconto pubblicato sui n. 44-45-46 del '74).
Nuovi Soci: L. 5.000 (o L. 4.500 + tagliando sconto pubblicato sui n. 44-45-46 del '74).

oltre ad agevolazioni come quelle di questa pagina: potresti anche vincere un BIGLIETTO AEREO GRATUITO per un Gran Premio

ai due campioni tricolori



Mancano solo 8 nomi di finalisti per MONZA-slot

Varato dopo brevi vicende, regolamentato con un certa larghezza, suddiviso territorialmente con criteri di vicinorietà, il CAMPIONATO ITALIANO SLOT ha visto effettuarsi con molto sprint le eliminatorie regionali ed è ora in attesa di concludere il suo ciclo annuale con la finalissima che si disputerà nei giorni 6 e 7 settembre a Monza, in occasione dello svolgimento del G.P. d'Italia Formula 1.

Oltre ai titoli di Campione Italiano Piloti Slot e di Campioni Italiani Marche Slot, saranno in palio, con una ricca dotazione di premi, le due grandi Coppe d'Argento MARTINI che andranno ad arricchire le raccolte dei futuri campioni. Sarà una dura lotta quella che vedremo a Monza per l'aggiudicazione degli ambiziosi riconoscimenti, ma siamo certi che i ragazzi in gara, rappresentanti degli slotisti di tutta Italia, combatteranno con cavalleria ed accetteranno il verdetto della pista, così come si conviene a degli sportivi puri.

Come sapete per contrattempi esclusivamente tecnici, restano ancora da disputare alcuni recuperi: a Udine per il Campionato Piloti, a Milano sempre per il Campionato Piloti, a Padova per il Campionato Marche, ed ancora a Milano per trovare la seconda coppia finalista del Marche. Questi recuperi verranno tempestivamente effettuati, comunque non oltre la fine del mese di agosto, in quanto a Monza dovranno essere presentati 27 finalisti per il Piloti e 36 finalisti (dieciotto squadre) per il Marche.

In attesa di conoscere il nome dei « recuperati », eccovi intanto l'elenco (quasi) completo degli altri finalisti. Lo ripetiamo per intero così che tutti possano conoscere i nomi dei loro futuri avversari. Dunque:

CAMPIONATO PILOTI

- Senzioni, Labruna, Kikka Peluso - per la Liguria;
- Patuelli, Rudirosso, Galanteria - per il Lazio;
- Geraci, Corsari, Pavesi - per la Sicilia;
- Razzano, Ortolano, Novarese - per il Piemonte;
- Mantellini, Petriani, Barbieri - per la Toscana;
- Rosetti, Casadio, Sighinolfi - per l'Emilia;
- Pinarello, Marangoni, Pozza - per il Veneto;
- (mancano i singolisti della Lombardia e del Friuli).

CAMPIONATO MARCHE

- Silvestrini-Goracci, Zanoni-Geminiani - per la Liguria;
- Guidus-Archimedè, B.C.-Gino - per il Friuli;
- Ecurie Lochemed, Grog Team - per il Lazio;
- Modica-Nocera, Borrelli-Mistretta - per la Sicilia;
- Novaresa-Capra, Uliana-Montiglio - per il Piemonte;
- Pesci-Galli, Stianti-Campatelli - per la Toscana;
- Borghi-Bernardini - per la Lombardia;
- Rosetti-Benini, Sighinolfi-Galassi - per l'Emilia;
- (manca una squadra della Lombardia e le due del Veneto).

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000; spedizione aerea: Europa L. 34.000 - Africa L. 54.000 - Asia L. 58.000 - Americhe L. 60.000 - Oceania L. 90.000. - Conto corrente postale n. 84323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia AGC MARCO - 20126 Milano - Via Fontana, 27 - Tel. 02/25.26. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGE-RIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRALIA \$ 0,80; AUSTRIA Sc. 25; BELGIO Sfr. 28; BRASILE Cr. \$ 19,00; CANADA \$ 1,15; DANIMARCA Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; GERMANIA Occ. DM. 3,50; GRECIA Drs. 60; INGHILTERRA L. 0,50; IUGOSLAVIA Din. 19,50; LUSSEMBURGO Lfr. 32; MONACO Principato Fr. 5; OLANDE Hfl. 2,50; SPAGNA Ptas. 60; SUD AFRICA R. 1; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20; LUGANO-Svizzera Sfr. 2,80; TURCHIA Lt. 20; U.S.A. \$ 1,15.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:
Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A. Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Australia: OMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent SUMNER HILL, N.S.W. 2130; Austria: MORAWA & CO., Wallstraße, 11, 1020 VIENNA; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Sept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 8, 1070 BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTD., Rua Sete De Abril, 127, 2º Andar, S/22, SAN PAULO; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6529 Papineau Avenue, MONTREAL, 35 P.O. Danmarca: DANSK BLADDISTRIBUTION VMOGENS SCHROEDER, Hovedvagtaede 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, Agencia de Publicacion S.A. Chimborazo Hill Y Luque, QUAYAOUIL; Francia: NOUVELLES MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, 111, Rue Roumurel, 75009 PARIS Cedex 02; Germania Occ.: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 Folliertstrasse, 2 500 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency 88, Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: IMPRENDIS LTD., 85 Bromley Common, BROMLEY - KENT BR 2 9RN; Iran: ZAND BOOKSHOP, 87 Karimkhan Zand Avenue, TEHRAN; IRANIAN AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY LTD., 151 Kibana Soraya, TEHRAN; Jugoslavia: PRO-SVETA, Taraštin 16, BEOGRAD; Lussemburgo: Granducato: MESSAGERIE AUL KRAUS, 5 Rue De Hollerich, LUXEMBOURG; Malta: W. H. SMITH - CONTINENTAL LTD., 18/A Scotts Street, VALLETTA; Principato di Monaco: PRESSE DIFFUSION S.A., 12, Quai Antoine, 1ER, MONACO; Olanda: VAN GELDEREN IMPORT B.V., Isoli Torweg 17, P.O. Box 826, AMSTERDAM; Portogallo: ARMANDO LOUREIRO PEREIRA LDA., Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E LISBOA 1; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA: Evaristo San Miguel, 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle Avila 129, BARCELONA 5; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) LTD., Fanora House 41, Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: AS SVENSKA PRESSBYRAN, Foreign Dept., Fock S-104 15, STOCKHOLM 30; BROR LUNDBERG, Fock S-104-32, STOCKHOLM 19; Svizzera: KIOCK A.C., Maulbeerstrasse, 11, BERN; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lävrier, GENEVE; SCHMIDT & GENGE AG, Savogstrasse, 34, 4002 BASEL; MELISA S.A., Casilla Postale 491, 6901 LUGANO; Turchia: YABANCI BASIN TEVIZATI LTD. SII., Barbaros Bulvari 51, BEKİSTAS-İSTANBUL; Ungheria: D.I.S.A., Payzandó, 675, MONTEVIDEO; JULIO MUNIZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; U.S.A.: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-18 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY N.Y. 11101; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco De Miranda, Edif. Sorocalma (Chacao), CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 45.55.11 automatico. Cas. post. A.D. 1734 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrata S.p.A., Via Pirelli 32, Milano. Tel. (02) 62.40.554.961 - Uffici di Bologna: Via Imarno 12/2, Tel. (051) 23.51.98-27.97.49, Uffici di Firenze: Piazza dei Pittori 8, Tel. (055) 293.314 - 293.339, Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.832, Uffici di Padova: Via Vergerio, 17, 35100 Padova - Tel. 66.994, Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 638.882, Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-862.821-836.287, Uffici di Brescia: Via Gramsci 29, Tel. (030) 53.590, Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 45.55.11 centralino automatico.

Fotolito: Zincografica Felstein Bologna.



Leggete il GUERIN SPORTIVO

IL SETTIMANALE DIRETTO DA ITALO GUCCI
NUMERO SPECIALE

NASCE
LA
SERIE A

E il superfumetto
DICK DINAMITE

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

Malaguti

FIFTY SPECIAL
4 MARCE
50 cc

Consumo: lt.
1,92x100 km.
(Norme
CUNA)



LE TARIFFE fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole).
Pagamento anticipato. Inserzioni GRATUITE per gli ABBONATI annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto per inserzione. La foto adesiva si paga: 5.000 lire per inserzione. Si accettano soltanto inserzioni di compravendite a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO



● ABARTH Toni PADRONE vende il suo 700 Gr. 2 elaborato Lanini plurivittorioso - Colotti 12 giorni prezzo vantaggiosissimo telefonare 081/68.14.82 dalle ore 17 alle 21.

● ABARTH 695 condotti separati, prep. Segalini, silks. Avon nuove, cambio sfilabile-autobloccante, per cessata attività venduto o permutato con auto di serie. Telefonare ore dei pasti: 0471/32.639.

● BMW 1600 Gr. 2 iniezione, 4 slicks, 4 salti, 4 pioggia, 4 Speedline, 4 Campagnolo, 4 Pedersen, assetto - barre Ammortizzatori Bilstein 75, rapporti 7:41-8.35-38 serbatoio litri 90 - ravvicinato cinque marce, campione Triveneto '72-'73-'74 CAMPESAN - tel. 041/32.647 ore ufficio.

BMW 2002 1970, km. 64.000 effettivi, preparazione stradale Audisio Benvenuto 1972, carburatori, parafranghi, cerchi Campagnolo da 8", barre Alpine, differenziale autobloccante di serie, sedile anatomico, garantita perfetta. Tel. 0165/57.734 - L. 2.000.000.

● CHEVRON B 31 + BRAMEN + per cessata attività vende CHEVRON B 31 con o senza motore - Marzo '75 - Tel 0522/39.969.

● DALLARA SPORT 1600 ufficiale, vincitrice Coppa CSAL 1974, completamente aggiornata e revisionata 1975, con o senza motore e varie parti di scorta. Tel. ore uff. 011/78.12.11-78.12.94 oppure 0525/53.117.

● FIAT ABARTH - RALLY 1850 Coccato 180 HP - Favolosa aggiornata come ufficiale - Alessandro GREGORI - 0445/20.722.

● FIAT 128 COUPE' venduto per motivi di famiglia + AFFARONE + fortissimo 128 Coupé Gr. 2, mai urtato, aggiornato '75; motore nuovo. Tel. 081/29.02.29 ore 15

● FIAT 1850 Gr. 4, 180 HP, accessoriata come casa. Tel. 0165/34.482 pomeriggio.

● FORD MEXICO - Rocchini - competitiva appena revisionata vendesi motivi lavoro Informazioni - VALTELLINA RACING. Tel. 059/55.82.53 visibile concessionaria FORD TRIESTE.

● FIAT 128 COUPE' 1300 gr. 2 prep. completa rally Coccato accessoriata perfetta estremamente competitiva. Telefonare ore ufficio 0523/27.355. L. 1.900.000 trattabili se contanti.

● FIAT 128 COUPE' 1300 Gr. 2 Coccato, perfetta, pronta rallye, accessoriata competitiva. Tel. 0182/40.158 - 44.387.

● GIANNINI 500 Gr. 2, Colotti, assetto 10" - Racing, condotti sdoppiati, ultima nota. Officina GIACOMELLI telefonare 0571/78.721.



● JAGUAR XK 150/3800 S macchina in ottimo stato, come nuova, tre carburatori. MEDICI G&C - Via Emilia All'Angelo, 48 - REGGIO EMILIA tel. 0522/73.245-73.246.

● LANCIA HF 1600 gr. 3 pronta rally perfetta - preparazione Arrigo - tel. 0183/25.598 - L. 2.000.000.

● LANCIA FULVIA HF 1600 gr. 3 rally, accessoriatissima, revisionata, perfetta. ARDITI tel. 011/91.02.300.

● LANCIA HF fanalone 1600 Gr. 3 preparata Riccardi, perfetta, pronta rallye, accessoriata, competitiva. Tel. 0182/40.158 - 44.387.

● OPEL ASCONA 1,9 SR non preparata, mai corso, mai provato, inurtata, perfetta autobloccante. Telefonare 011/65.46.36 sera.

● OPEL ASCONA Gr. 2 ottima, pronta corsa, per informazioni telefonare 0586/80.57.51 ore pasti.

RENAULT ALPINE 310 assetto, ruote speciali, carburatore, interno pelle. FAUSTO DADATI tel. 0185/30.14.20.

● PORSCHE 911 T/2000 trasformazione Carrera RS. Telefonare ore ufficio-031/27.45.45.



12062
CHERASCO (CN)
Via Roma 7
Tel. (0172)
48194/48284

MACH

Impianti completi di scarico preparati Gruppo 2
Marmitte preparate special Rally
Collettori speciali di scarico
Salvacoppe dell'olio
Marmitte speciali
Spoilers



RENAULT ALPINE 110 1972 - perfetta, azzurra, mai corso-vendo. FRANCO ROSSI - tel. 0143/48.138.

● RENAULT Occasione vendo RENAULT 5 LS preparata « Coppa Renault » con materiale originale Renault Kit con n. 2 iscrizioni corse in omaggio - nuove da immatricolare - ALBI MARCELLINO - Via Zella 10 - 37100 VERONA - Tel. 52.00.88.

TRIUMPH TR2 3.4 altre sportive inglesi, ricambi originali, Telefonare ore ufficio 081/68.47.03.

MONOPOSTO

● FORMULA ITALIA nuova, per cessata attività della Scuderia Merano Corse. Telefonare a MASTROCOLA, Ufficio I.V.A. - BOLZANO tel. 0471/46.688.

LOTUS 69 F-3 ex Lella Lombardi, pochissime gare, motore Novamotor 1800 cc. aggiornata 75 8 cerchi componibili, 4 gomme slicks, alcuni ricambi, 2 alettoni, ottimo affare. GRAZIANO GASTALDO - IVREA - tel. 0125/23.55 - L. 4.000.000.

ACCESSORI e parti speciali

● MOTORE PORSCHE Bonomelli 2000 cc. anno revisionato CV. 220 dimostrabili, cambio autobloccante ravvicinati. Telefonare 075/72.878.

● MATERIALE SPECIALE per BMW Motore iniezione 2000 cc., completo di scarico perfetto, n. 2 cambi 5 marce, uno speciale ZF tipo 18/S, uno nuovo normale con i relativi alberi di trasmissione; N5 differenziali lunghi con autobloccante 75% con i seguenti rapporti 5.3-4.75 37.4-11-3.9; N. 1 coppia conica 4.65 cerchi da 8-81/2-9 completi di gomme nuove ed usate Firestone 28 25 8.00-22 e 9.00-22-13. Ponte posteriore completo con modifica freni a disco. Ammortizzatori speciali-serbatoio 100 lt.; cofani e vetri in plastica ecc. CIPRIANI. Tel. 0586/40.43.90.

N. 2 DIFFERENZIALI 9/38 e 8/35 nuovi con autobloccante per BMW 1600 e 2000. SERRENTINO FRANCESCO - V.le Augusto, 162 - NAPOLI, FURIGROTTA.

VARIE

RACCOLTE AUTOSPRINT anno '72 '73 '74 e manifesti. Telefonare 0161/53.684.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

● RENAULT 5 TS 1300 maggio '75, pronta coppia assetto roll-bar Kit già pronta, roddaggio da ultimare, vendo o permuta per cambio classe. Telefonare ore ufficio: 070/88.14.35.

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
LEOPOLDO CANETOLI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Carlo CAVICCHI - Giancarlo CEVENINI - Mauro COPPINI - Andrea DE ADAMICH - Gio LUNI - Gabriela NORIS

Collaborano dall'ABITACOLO:

James HUNT - Jacky ICKX - Sandro MUNARI

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi (M. Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Marco Grandini (Firenze) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Guido Ranati (Sanremo) - Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia) - Tito Zogli (Milano)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Daniel Boutonnet (Parigi) - Luis Gonzales Canomanuel (Madrid) - Adriano Cimaroni (Berna) - Bernard Martin Dondoz (Marsiglia) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (London) - Jeff Hutchinson (London) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (London) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Bogliani - Lino Ceccarelli - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano - Jackie Stewart

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Luigi Coppola - Gaetano Cravedi - Franco D'ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Feramosca - Vito Lattanzio - Leon Bentley Lessona - Domenico Morace - Gigi Mosca - Marcello Rigo - Riccardo Roccatò

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Baldoni - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor - Giorgi - Hruby - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brock bank - Werner Bührer - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Marco Siotto - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA
Telefoni: (051) 45.55.11
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Registraz. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

RENO[®] BOLOGNA Racing shop

* Volanti in pelle
* Ruote in lega leggera
* Abbigliamento completo per piloti omolog. C.S.A.I.

* Sedili anatomici
* Parafanghi supplementari e Spoiler

Via Riva Reno, 61 - telefono 265545

I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
AMOCO		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	20/20W-30-40-50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
MOTUL		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - (G.T.))	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/60	L. 2.000
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetico 100%	L. 3.500
RAND		
Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 2.500
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.900
TEXACO		
HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050