

**SERBLIN** ha  
fatto sperare  
nella prodezza

# domenica **SPRINT**

**PERGUSA** ha deciso  
**l'EUROPEO F.2 1975**

## **BRAMBILLA** «suicida» 1e **MARCH**

Ripresi assieme all'ingresso della nuova variante di Enna, ecco Jacques Laffite e Gabriele Serblin primo e terzo nel GP del Mediterraneo di F.2. E' con loro Turizio, protagonista di un bell'avvio nella prima manche, per terminare, poi 18.

## **LAFFITE** a 3 punti dal titolo

**SPECIALE AUTOSPRINT**



**PERGUSA** — Jacques Laffite ce l'ha fatta vincendo secondo il suo stile un po' per bravura, un po' per fortuna, anche a Pergusa dove ha praticamente chiusa la partita per il titolo Europeo di F.2 del 1975. Infatti è ovvio che anche se a questo punto alla conquista matematica mancano due soli punti, nessuno se la sente di mettere in dubbio che Laffite possa nelle restanti quattro gare non arrivare almeno quarto. Sempre che appunto Jabouille riesca a vincere tutte e quattro le corse rimaste in calendario, cosa a prima vista meno probabile del fatto che Laffite non arrivi almeno quarto. In Sicilia Laffite ha costruito il suo successo su un regalo inaspettato di quelli della March.

### **Prima curva «galeotta»**

Il «suicidio» degli uomini della casa inglese è avvenuto addirittura alla prima curva e ha avuto come esecutore materiale Vittorio Brambilla. Il monzese forse memore di altre giornate è arrivato alla «garibaldi-

na» o come in F. Ford alla frenata per la prima chicane con il risultato di centrare in pieno Tambay già entrato nella curva. Sulle due macchine di traverso finivano poi anche Leclere, Jabouille e Flammini. Così dopo nemmeno cinquecento metri Laffite dei probabili rivali si trovava sulla strada il solo Serblin, come al solito fantastico in partenza, come dimostrato anche al via della seconda manche.

Per Jacques la pesca miracolosa nel lago di Pergusa è finita quindi con un successo nella prima batteria, nonostante il distacco del supporto del motore e con un terzo posto nella seconda quando gli conveniva lasciar sfogare le «amarezze» di Larrousse e di Leclere piuttosto che cercare di tirare fuori dal suo Schnitzer zoppicante cavalli improbabili.

Leclere d'altronde ha lasciato questo successo consolatorio a Larrousse per raver perso tempo, alla staccata per la chicane, a guardare il cielo. Cosa da non credere; Michel preoccupato chissà perché, visto che si era in Sicilia e non a Silvestrone, che piovesse si è messo a scru-

tare le nuvole arrivando tardi alla frenata. Così Larrousse che pure aveva fatto ben quattro testa coda ha potuto vincere la manche e terminare secondo davanti al nostro Serblin.

Il vicentino è stato come altre volte il migliore degli italiani ma oggi questa citazione forse non basta perché Serblin senza alcuni inconvenienti alle gomme nella prima manche (forata la posteriore sinistra a dieci giri dalla fine) ed ai freni nella seconda avrebbe forse potuto essere il migliore di tutti in senso assoluto, bissando così il successo di Flammini al Mugello.

### **SERBLIN il grintoso**

Infatti Serblin, uscito indenne dall'ammucchiata della prima curva aveva condotto con sicurezza per parecchi giri nella prima batteria davanti a Laffite e successivamente quando il francese lo aveva passato aveva mantenuto il contatto arrivando addirittura nel finale a recuperare sul leader della classifica europea. Nella seconda manche Serblin al via ha ripetuto lo

show della prima prendendo subito il comando e guidando per parecchi giri davanti al gruppo sgranato. Poi dopo aver perso tempo in una frenata, andata male per il pedale che arrivava fino in fondo, ha recuperato riportandosi in quarta posizione. Il suo terzo posto è perciò frutto di coraggio di grinta e di intelligenza e questo è il miglior risultato. Perché proprio in Sicilia abbiamo avuto la riprova che il successo di Flammini quindici giorni fa non era stato un episodio occasionale ma bensì la concreta maturazione di una situazione che stava preparandosi da parecchio tempo.

Infatti adesso sappiamo con certezza che Flammini, Serblin, Francia, Martini, Truffo per non parlare di altri come Pesenti Rossi, «Gianfranco», Cinotti o Colombo, non hanno nulla da invidiare ai campioni d'oltre confini che più fortunati possono arrivare per altre strade alla F.1 prima dei nostri. Perché non sapremmo come spiegare ad esempio il quarto posto di Francia, che pure con

**Tito Zogli**

**CONTINUA A PAGINA 28**

Così (in 25) al via del GP del Mediterraneo

LA CRONACA subito choc

Dal BUCO nella polvere all'anticipo di SERBLIN

PERGUSA - Venticinque vetture si schierano al via della prima manche alle 15, quando il sole picchia ancora in maniera

moderata. In prima fila le due March BMW di Tambay e Leclere davanti all'Elf di Jabouille e alla March di Vittorio Brambilla, quindi in terza fila Laffite e Binder e poi Francia e Muller, con la nuova March BMW di un bel verde che reclama una aperitivo della Martini svizzera e quindi Ertl, Colombo, Turizio, Serblin, Martini e Bourgoignie.

All'abbassarsi della bandiera il più lento a scattare è proprio Tambay, ma quando 300 metri dopo, il gruppo si presenta compatto all'ingresso della nuova variante, scoppia la grana. In prima linea arrivano quasi affiancati Brambilla e Tambay, appena più dietro Leclere e Jabouille.

Vittorio ritarda il più possibile la staccata, e così tra il polverone generale si trovano in pratica quattro monoposto più o meno affiancate dove ci sarebbe stato sì e no lo spazio per un paio. Comincia una formidabile carambola che vede coinvolti anche Leoni e Flammini, mentre altri, procedono per cordoli e riescono a trovare un buco per passare.

In pratica, quando si placa la tempesta, i più malconci sono Tambay e Flammini con le macchine più o meno malri-dotte, ma anche Jabouille deve fermarsi al primo passaggio ai box per sostituire

l'altone che si era danneggiato mentre Leclere si fermerà una decina di giri appresso con il motore a secco d'olio in seguito a un foro praticatosi nel serbatoio del lubrificatore. Con un serbatoio laterale in disordine (quello della benzina) in seguito all'impatto, prende mestamente la via dei box anche Vittorio Brambilla.

Al primo passaggio, e fino all'8., Leclere passa regolarmente in testa seguito da Francia e Laffite, il quale però al quinto giro passa secondo per portarsi in testa all'ottavo giro; vi resterà fino alla fine. Serblin invece sarà delino fino al penultimo giro quando per il cedimento di una gomma che lo ha rallentato sempre più dal 19. sarà superato anche da Francia e Larrousse.

Nel corso della prima manche si era fermato Bourgoignie (6. giro) per noie all'alimentazione. Frattanto Ertl, in seguito a una «confidenza» con Colombo, perde il musetto e la carenatura e continuerà così, «in desablille», fino in fondo senza musetto, pure per un'uscita alla fine della variante con conseguente toccata, c'è anche Muller, che avendo danneggiato la carrozzeria nell'urto lascia tutta la parte anteriore ai box.

Tambay (March BMW) 1'35''66	Leclere (March BMW) 1'35''77
Jabouille (Elf BMW) 1'35''78	Brambilla (March BMW) 1'35''90
Laffite (Martini BMW) 1'36''00	Binder (March BMW) 1'36''85
Francia (Osella BMW) 1'36''77	Muller (March BMW) 1'37''34
Ertl (Chevron BMW) 1'37''69	Leoni (March BMW) 1'37''77
Colombo (March BMW) 1'37''85	Turizio (March) 1'38''38
Serblin (March BMW) 1'38''43	Martini (March BMW) 1'38''46
Bourgoignie (March BMW) 1'38''55	Larrousse (Elf BMW) 1'38''58
Flammini (March BMW) 1'38''69	* Gianfranco * (March BMW) 1'38''90
Giorgio (March Ford) 1'39''82	Truffo (Osella BMW) 1'39''96
Bonnin (March Ford) 1'40''10	De Dryver (March BMW) 1'40''33
Ethuin (Chevron) 1'40''31	Pesenti Rossi (March BMW) 1'40''22
Cinotti (March BMW) 1'40''86	

G.P. MEDITERRANEO DI F.2 - Gara Internazionale di velocità valevole per il Campionato Europeo di F.2 - Pergusa 27 luglio 1975

1. MANCHE

1. Jacques Laffite (Martini BMW) 50'27"5, media 176,581 kmh; 2. Francia (Osella FA 2 BMW) 50'44"6; 3. Larrousse (Elf BMW) 50'45"1; 4. Serblin (March BMW) 51'07"1; 5. Martini (March BMW) 51'43"6; 6. Truffo (Osella FA 2 BMW) 51'43"8; 7. Pesenti Rossi (March BMW) 51'47"7; 8. \* Gianfranco \* (March) 51'49"9; 9. Cinotti (March BMW) 52'00"6; 10. Giorgio (March Ford) 50'55"6 a 1 giro; 11. De Dryver (March BMW) 51'00"3 a 1 giro; 12. Ertl (Chevron BMW) 50'37"4 a 2 giri; 13. Bonnini (March Ford) 51'04"5 a 2 giri; 14. Muller (March BMW) 50'46"6 a 3 giri; 15. Ethuin (Chevron) 51'36"2 a 3 giri; 16. Leoni (March BMW) 50'28"8 a 7 giri; 17. Binder (March BMW) 35'54"2 a 9 giri; 18. Turizio (March BMW) 39'56"6 a 10 giri; 19. Colombo (March BMW) 32'21"8 a 11 giri; 20. Jabouille (Elf BMW)

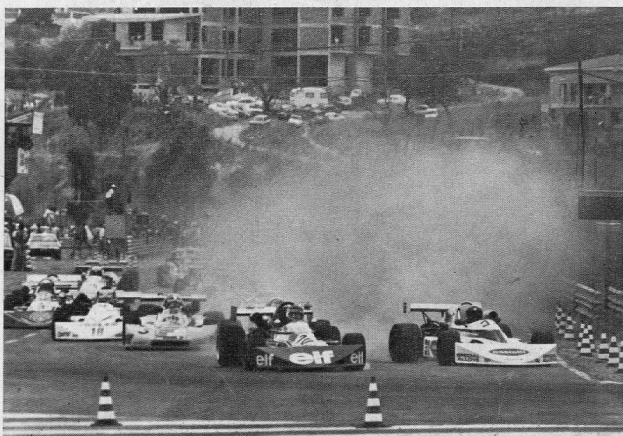
2. MANCHE

1. Gerard Larrousse (Elf BMW) 49'18"2, media 180,718 kmh; 2. Leclere (March BMW) 49'22"4; 3. Laffite (Martini BMW) 49'30"8; 4. Truffo (Osella BMW) 50'12"5; 5. Serblin (March BMW) 50'16"2; 6. Pesenti Rossi (March BMW) 50'44"4; 7. Francia (Osella BMW) 51'00"1; 8. Martini (March BMW) a 1 giro; 9. Colombo (March BMW) a 1 giro; 10. Giorgio (March Ford) a 1 giro; 11. Dryver (March BMW) a 1 giro; 12. \*Gianfranco\* (March BMW) a 2 giri; 13. Ertl (Chevron BMW) a 2 giri; 14. Binder (March BMW) a 3 giri; 15. Cinotti (March BMW) a 3 giri; 16. Ethuin (Chevron) a 4 giri; Giro più veloce: il 7. di Leclere in 1'65"4, media 184,854 kmh.

CLASSIFICA FINALE

(per somma dei tempi)

1. Jacques Laffite (Martini-BMW) 1.39'58"3, media 178,242 kmh; 2. Larrousse (Elf BMW) 1.40'03"3; 3. Serblin (March BMW) 1.41'23"2; 4. Francia (Osella BMW) 1.41'44"7; 5. Truffo (Osella BMW) 1.41'56"3; 6. Pesenti Rossi (March BMW) 1.42'32"1; 7. Martini (March BMW) a 1 giro; 8. Giorgio (March BMW) a 2 giri; 9. De Dryver (March BMW) a 2 giri; 10. \*Gianfranco\* (March BMW) a 2 giri; 11. Cinotti (Chevron BMW) a 4 giri; 12. Ertl (Chevron BMW) a 4 giri; 13. Ethuin (Chevron) a 7 giri; 14. Bonnini (March Ford) a 9 giri; 15. Binder (March BMW) a 15 giri; 16. Colombo (March BMW) a 12 giri; 17. Turizio (March BMW) a 14 giri; 18. Muller (March BMW) a 15 giri; 19. Leclere (March BMW) a 20 giri; 20. Bourgoignie (March BMW) a 28 giri.



CONTINUAZ. DA PAG. 27

la mano ancora dolorante per aver tolto il gesso di Rouen solo mercoledì, non ha certo fatto risparmio di energia e di grinta nel guidare la sua Osella. O ancora quel Truffo che pure attardato da noie alle gomme nella prima manche, ha fatto nella seconda vedere che se la Osel-

la è una buona macchina, anche i suoi piloti stanno crescendo pari pari assieme a lei. Martini invece ha guidato bene ma ha pagato con due testa coda un eccesso di «grinta». Sono gli eccessi che prima o poi tutti i nostri pagano per alimentarle assurde polemiche rivalità che chi sta attorno a loro agita senza rendersi conto che il

« professionismo » è anche « badare ai fatti propri ». Degli altri « Gianfranco », Turizio, Giorgio, Pesenti, Rossi, pur avendo macchine e motori ai limiti dell'affidabilità, hanno avuto modo di sbalordire per costanza e coraggio. Valga per tutti Turizio in battaglia nelle fasi iniziali addirittura con Laffite e quel che conta senza timori e senza osta-

Bourgoigne si ferma nuovamente ai box al nono giro col motore che rata, poco dopo, al 15. passaggio, si ferma anche Turizio col cambio bloccato sulla seconda marcia. Va avanti così a rilento fino al 24. giro quando si ritira definitivamente. Colombo si ritirerà al 20. giro per problemi di motore seguito al passaggio successivo da Jabouille che accusa una preoccupante perdita d'olio, dovuta quasi certamente alla toccata della partenza.

La classifica vede il successo di Laffite (che durante l'intervallo smonta tutto il motore per saldare il telaio posteriore che si era incrinato) seguito da Francia, Larrousse, Serblin e Martini. Il giro più veloce risulterà l'8. di Leclere in 1'37"9 a 182,022 kmh di media. Solo 17 dei 25 partiti tagliano il traguardo di questa prima manche.

## 2. MANCHE

### LARROUSSE resiste

Ventuno vetture prendono il via (alle 18,12) per la seconda manche. Non sono nello schieramento di partenza (che vede

in prima fila Laffite e Francia) Brambilla e Jabouille, che pure vi erano stati inseriti.

Parte bene (quasi fin oltre il lecito, visto che già prima dell'abbassarsi della bandiera si era portato lentamente sull'estrema destra, affiancandosi a Francia) Serblin che passa subito al comando precedendo Martini e Larrousse, Francia, Laffite e Truffo. Si ferma subito per sostituire il pneumatico posteriore sinistro De Dryver, e poco dopo prende la via dei box anche Ertl per togliere ancora una volta la carenatura che si era rotta nella prima manche.

L'austriaco riparte subito dopo aver effettuato il solito strip tease. Al quinto giro si ferma anche Leoni per problemi di distribuzione. Frattanto la bandiera nera segna la fine della corsa, certamente fuori da ogni regola di Ertl. All'8. giro Serblin passa in ottava posizione segnalando che qualcosa non va. Michel Leclere conduce adesso il carosello davanti a Larrousse, Martini, Laffite e Truffo.

Si ferma quindi anche Ethuin (turbo manometro olio rotto) e Leoni la cui distribuzione è ancora in disordine.

Martini, che alla variante ha preso un cordolo, si ferma ai box per sostituire il musetto, la cui parte anteriore sinistra è distrutta. Perde in tutto una trentina di secondi. «Gianfranco» brucia un giro per far sistemare la leva del cambio che gli è rimasta in mano mentre al comando al 19. giro è Larrousse seguito da Leclere che si è girato alla seconda chicane e Laffite. Muller arriva a motore spento e col musetto a pezzi al 21. passaggio.

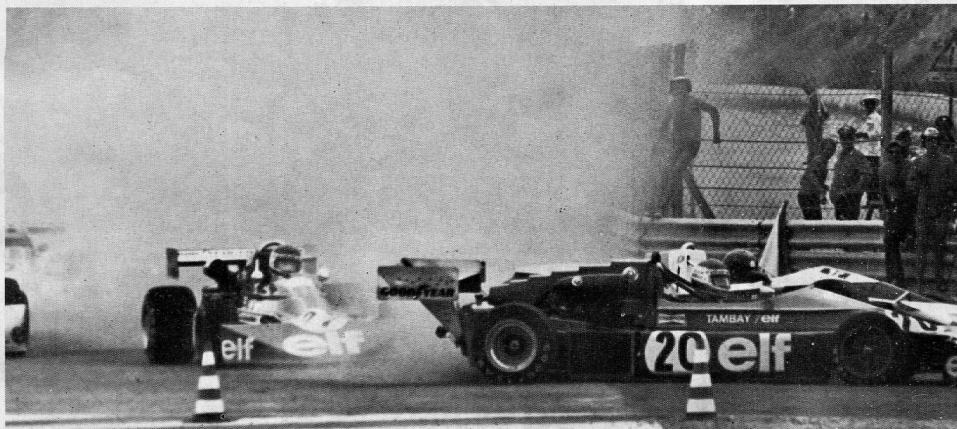
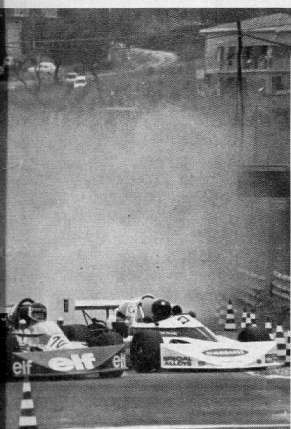
Thrilling all'inizio del 25. giro. La March Ford di Max Bonnin transita davanti ai box con l'alettone penzoloni dietro la coda. Appena il pilota francese cominciava a frenare in vista della variante per immettersi nella prima curva, la vettura - come impazzita - ha piegato a sinistra, poi strisciando contro il guardrail ha perso la ruota posteriore destra e il cambio, per poi fermarsi quasi al centro della pista. Sventolare di bandiere a go-go e un momento di comprensibile panico sia sulle tribune che nella zona dei box, ma ben presto la macchina veniva messa da parte e la corsa poteva continuare senza più eccessive preoccupazioni, con Larrousse saldamente al comando davanti a Leclere,

Laffite, Truffo e Serblin, purtroppo rallentato per quasi tutto il tempo da problemi ai freni.

La classifica delle due manches stilata per somma dei tempi premia la fatica di Jacques Laffite che precede il combattivo Larrousse, il quale sulla pista siciliana ha sempre fornito prestazioni assai convincenti, e poi Serblin, maiuscolo nonostante sia stato avversato da tutta una serie di contrattempo che ha rilanciato — seppure in tono minore — il successo tricolore generale di quindici giorni addietro al Mugello e quello suo di un anno fa proprio su questa pista. Dietro di lui i nostri ragazzi si sono comportati tutti molto positivamente. E' il caso di Francia che ha fatto una corsa bellissima nonostante i postumi dell'incidente di Rouen (aveva il polso sinistro fasciato e, a fine gara, visibilmente ingrossato), di Truffo, di Pesenti Rossi, di Martini e di «Gianfranco».

Insomma, nonostante tutto, si può dire che anche in Formula Due si comincia a parlare, e non più a bassa voce, in italiano.

Giulio Manganò



La sequenza fotografica della caotica partenza della prima manche. Brambilla che era in seconda fila, parte benissimo ma vuole strafare, cercando di passare addirittura in testa alla prima curva. Il posto non c'è, Vittorio urta Tambay, dal polverone escono Jabouille e Binder. Sul terreno, resta però anche Maurizio Flammini che non ripartirà



colare il francese.

Resta da dire della pista. Pergusa come impianto è adesso degno dei migliori autodromi del mondo. Rimangono da vedere alcune cose, ma più che sul tracciato attorno allo stesso. Infatti i commissari devono capire che il loro lavoro non è solo quello di poter assistere alla gara da una posizione migliore di

quella degli spettatori ma è anche quello di capire e prevenire i pericoli che una corsa automobilistica può proporre ai suoi protagonisti. Da questo punto di vista le bandiere blu, costantemente dimenticate, e quelle gialle spesso usate in ritardo, hanno fatto intuire che a Pergusa c'è ancora molto da fare.

t. z.

## SCAINI Batterie DYNAMIC PRESENTA LA CLASSIFICA di F2

### EUROPEO PILOTI FORMULA 2

	ESTORIL	THRUXTON	HOCKENHEIM	NUREBURG	PAU	HOCKENHEIM	SALZBURGERING	ROUEN	MUGELLO	PERGUSA	TOTALE
Laffite	9	9	—	9	9	9	—	—	—	9	54
Jabouille	—	2	—	3	6	—	9	—	—	—	20
Larrousse	—	—	9	—	4	—	—	—	—	6	19
Tambay	—	6	—	6	—	—	—	6	—	—	18
Bourgoigne	—	—	2	—	—	6	3	4	—	—	16
Flammini	—	—	—	—	—	4	—	—	9	—	14
Francia	3	—	3	1	—	2	2	—	—	3	14
Leclere	—	—	—	—	3	—	—	9	—	—	12
Truffo	2	1	—	—	2	1	—	—	2	2	10
Serblin	—	—	—	—	—	—	4	1	—	4	9
Pesenti	—	—	1	—	—	—	—	—	6	1	8
Kessel	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Vonlanthen	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Henton	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Binder	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Martini	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Leoni	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Ertl	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
«Gianfranco»	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Rebaque	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Jausaud	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
De Dryver	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	3
Cinotti	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2

Il caldo condiziona i tempi delle prove

**L'elicottero in soccorso di FLAMMINI**

**SPECIALE AUTOSPRINT**

PERGUSA - Le due giornate di prova, pur se non sono state caratterizzate da episodi di rilievo, hanno contribuito non poco a mettere a punto le vetture, ed anche perché con l'entrata in funzione della nuova variante che ha portato da 4,845 a 4,950 metri la lunghezza della pista, mancavano precisi riferimenti per i rapporti al cambio e per i tempi sul giro.

In più al venerdì l'intervallo tra prima e seconda manche era stato allungato perché l'asfalto in un punto della prima chicane e in due curve della nuova variante aveva cominciato a deteriorarsi, complici le slicks e le temperature incredibili (si parla di 80-90 gradi sotto i raggi del sole) raggiunta dal fondo stradale. Poi durante la notte fra sabato e domenica il problema veniva definitivamente risolto con un preparato a base di cemento liquido e grazie alle temperature meno torride del sabato e domenica.

Comunque venerdì, proprio per il fondo imperfetto e per la temperatura ambiente «al calor bianco» i tempi fatti registrare un po' da tutti non sono stati eccezionali. Tambay comunque, con la sua March faceva fermare i cronometri, sul finire, su 1'39"22/100 a 181,466 kmh di media, precedendo Vittorio Brambilla (1'38"46/100), Taboulidis (1'38"48/100), Laffite (1'38"53/100), Larrousse (1'38"58/100), Leclerc (1'38"58/100) e Flammini (1'39"51). Poco prima della conclusione Scherini tornava a piedi ai box per aver subito nel rettilineo opposto ai box l'aflosciamento di un pneumatico che finiva col procurare lievisimi danni alla carrozzeria.

Assai più indicative le prove del sabato, con una temperatura più bassa e con le vetture globalmente più a punto. E così sono notevolmente migliorate le prestazioni, culminate nella solita mezz'ora di bagarre finale. I tempi sono migliorati mediamente di due secondi e mezzo rispetto al giorno prima, e quasi tutti hanno positivamente proceduto nei valori assoluti.

Tambay ha mantenuto la posizione di leader, girando al meglio in 1'35"66/100 e precedendo di circa un secondo Leclerc (il quale però non poteva spingersi più oltre perché stava per perdere il musetto a causa del «velero vibrante») di due Jabouille che però metteva fuori uso il motore e Vittorio Brambilla, che aveva ottenuto al meglio il tempo di 1'35"90/100. Il monzese però restava fermo alla chicane per aver danneggiato il musetto e la sospensione anteriore della sua March sui cordoli. I danni non erano eccessivi, ma Vittorio non poteva approfittare del «gran finale» per ottenere una prestazione più incisiva. Poco male.

Piuttosto l'aver spinto a fondo ha creato qualche problema a un po' di tutti. A parte Bourgoignon, che già aveva rotto il motore nella prima sessione di prova, Martin rompeva un semiasse, Truffo aveva rotto al motore, Pesenti Rossi al cambio e Larrousse finiva col distributore dell'iniezione in disordine.

Vittime di spettacolari uscite erano poi anche Cinotti e Leoni, mentre a Maurizio Flammini capitava la cosa più insolita. Rimasto fermo lungo il circuito con l'accessorio a transistor guasta, veniva avvicinato da un elicottero che irrigava anticongelanti, in servizio nei pressi del lago. Si scopriva così che il pilota dell'apparecchio era uno zio di Maurizio, che rientrava ai box chiedendo il «transistor» da portare al pilota romano per fargli completare le prove; ma poi difficoltà di atterraggio consigliavano l'inconscia operazione che avrebbe forse rappresentato il primo «soccorso aereo» per un guasto meccanico in una gara in circuito!

Alle prove hanno partecipato 29 piloti; ma al via ne sono stati ammessi solo 25. Restavano fuori «Gimax» (March BMW) e Lapeyre (Chevron) che pure avevano ottenuto il tempo minimo di qualificazione (in 1'45"30/100), oltre che De Almenara (March Ford) e lo jugoslavo Jeranic (Surtees) che avevano ottenuto rispettivamente 1'50"61/100 e 1'58"92/100.

Coppa Renault 5 Elf - Valevole come 7. prova - Pergusa 27 luglio 1975

1. Batteria: 1. «Baronio» 19'27"4 media 122,117 kmh; 2. Scherini 19'32"1; 3. Cascone 19'40"5; 4. Sanguolo 19'43"4; 5. Bordonaro 19'46"8; 6. «Aligi» 20'13"1; 7. «Poker» 20'35"7; 8. Leonardi 20'36"7; 9. Deodato 21'23"5; 10. Bocconi a 3 giri; 11. Ragiolo a 6 giri; 12. Galmozzi a 6 giri; Giro più veloce: Sanguolo 2'23"8 media 123,922 kmh.

2. Batteria: Gianfranco Ricci 19'23"1 media 122,569 kmh; 2. Gonzi 19'35"0; 3. Muccio 19'43"7; 4. «Camaleo» 19'44"9; 5. Corti 19'58"5; 6. Ghergo 20'18"0; 7. Balliva 20'18"2; 8. Gianoli 20'45"7; 9. Vitale 20'49"3; 10. Ponzone a 1 giro; 11. Daverio a 3 giri; Giro più veloce: Ricci 2'23"1

media 124,258 kmh.

Finale: 1. «Baronio» 36'01"4 media 123,670 kmh; 2. Ricci 36'02"6; 3. Scherini 36'03"6; 4. Ponzone 36'25"3; 5. Corti 38'26"2; 6. Ragiolo 38'29"7; 7. Gascone 38'31"8; 8. Bocconi 38'32"6; 9. Sanguolo 38'36"10; 10. Bordonaro 38'36"5; 11. Gonzi 38'37"9; 12. Muccio 38'41"6; 13. «Aligi» 37'10"2; 14. «Aligi» 37'11"4; 15. Balliva 37'45"5; 16. «Poker» 38'05"9; 18. Ghergo a 1 giro; 19. Deodato a 1 giro; 20. Daverio a 1 giro; 21. Vitale a 1 giro; 22. Gianoli a 10 giri. Giro più veloce il 14. di Scherini in 2'21"6 media 125,847 kmh.

Classifica Coppa Renault 5 (dopo 7 prove)  
1. Ricci 85 punti; 2. «Baronio» 69; 3. Ponzone 36; 4. «Camaleo» 32; 5. Galmozzi 38; 6. Ragiolo 26; 7. Nardelli 20; 8. Aligi 15; 9. Scherini 14; 10. Corti 14.



Una fase della bellissima finale della Coppa Renault 5, con il vincitore «Baronio» davanti al suo rivale Ricci ed all'irriducibile Ottavio Scherini

**Cemento liquido per «saldare» la variante**

PERGUSA - Venerdì sera, a conclusione della prima giornata di prove, Gerard Larrousse si lamentava che in chicane, una volta che era arrivato lungo passando oltre i cordoli, era stato costretto a tornare indietro facendo una conversione ad «U» che per qualche secondo lo aveva messo a muso con i piloti che — in staccata — stavano per entrare in chicane. Di contro il francese, vincitore tra l'altro l'anno passato della coppa Città di Enna con l'Alpine sport due litri, come quasi tutti i piloti presenti ai margini del lago ha trovato molto selettiva e funzionale la nuova variante. Proprio lui l'anno scorso, quando Mingrino gliene aveva accennato in sede di progetto, si era mostrato contrario ad eliminare la micidiale curva del «cancello», dicendo che quello era l'unico punto del circuito che evidenziava veramente i piloti di fegato, che lo percorrevano senza staccare il piede dall'acceleratore.

● Il caldo torrido delle prove di venerdì ha tirato il solito scherzo di cattivo gusto alla pista dell'autodromo. Una delle due «vecchie» chicanes, quella est per la precisione, quella cioè che si affronta per prima, e un paio di curve della nuova variante di circa 600 metri, hanno cominciato a perdere briciolino dal fondo, cosicché si sono dovute sospendere le prove per spazzare il pietrisco che vi si era accumulato. I responsabili dell'autodromo tra l'altro temevano di danneggiare ulteriormente la pista, le cui chicanes erano state asfaltate pochi giorni prima, adottando un nuovo conglomerato bituminoso contenente anche lattice di gomma.

Ma i fatti hanno confermato che contro le temperature elevatissime che si raggiungono sul circuito del lago (l'asfalto della chicane «incriminata» sfiorava gli 80-90 gradi centigradi, mentre nell'altro, raffreddata da una leggera brezza la temperatura era più bassa, col risultato che lì il fondo teneva benissimo) e la notevolissima aderenza delle slicks, quando si accoppiano, in un verso o nell'altro finiscono per danneggiare la pista. In nota è stato rifatto un nuovo maquillage a base di cemento liquido e alla fine le cose sono sensibilmente migliorate.

● Ai margini della nuova variante, la terra di

riporto era omogenea ma non uniforme, e si temeva che qualche vettura, uscendo, potesse «inciampare» pericolosamente. Così sono stati utilizzati la bellezza di 128 camion di sabbia che hanno risolto positivamente il problema. Solo che adesso all'Ente Autodromo cercano il modo di reperire i quattro milioni e mezzo che hanno anticipato, visto che questa voce non era inserita nel preventivo di stanziamento per la realizzazione della variante.

● Alle prove di venerdì, in veste di turista, con la moglie e i figli, c'era anche Arturo Merzario, trattenutosi a Pergusa fino a sabato mattina. Si era cercato sino alla fine di convincere «Gimax» a cedergli la sua March BMW per la gara di domenica. Ma poi il «gentleman agreement» non è stato raggiunto ed Arturo ha fatto ritorno a casa.

● Vittorio Brambilla ha corso in Sicilia nella March «ereditata» da Pescia per l'occasione. La macchina, che si è dimostrata molto efficiente, portava ancora la sponsorizzazione della «Castelli», un'azienda che si occupa di metalli speciali e che ha anche un grosso deposito in Sicilia. Così sulle fiancate della macchina di Vittorio facevano spicco due «mandorle» che pubblicizzavano «Castelli Sicilia».

● Un noto personaggio dell'automobilismo siciliano, che certamente doveva essere informato male, si lamentava prima della corsa di come venisse spesso male il pubblico denaro siciliano. Gli avevano detto infatti che quella era una pubblicità dell'assessorato al turismo della regione siciliana, che pagava per far conoscere un nuovo libro di Dacia Maraini sui castelli siciliani. E quindi si lamentava che il denaro della regione, visto che doveva venire spesso così, quanto meno poteva essere indirizzato verso piloti siciliani!

● Quando lo scorso mese Tim Schenken e il vicesegretario della CSI Brown ispezionarono la nuova variante e un po' tutta la pista del lago, al momento di stabilire se la nuova «pole position» dovesse essere a destra o a sinistra si trovarono piuttosto indecisi.

Così Schenken decise di soprassedere e di decidere dopo essersi consultato con Ronnie Peterson. Qualche giorno dopo arrivò il verbale con le prescrizioni e la «pole position» veniva indicata sulla destra, ma proprio prima del G.P. un telegramma della CSI faceva dietro front e stabiliva definitivamente a sinistra la migliore posizione di start.

**Emozionante sfida BARONIO (e quattro!) RICCI e SCHERMI**

**Un tifo calcistico per le R.5**

PERGUSA - L'urlo della tribuna ha accolto per quindici giri di seguito i protagonisti della settima prova di coppa che sbucavano «come potevano» dalla variante prima dei box. Le emozioni erano le stesse che si ripetevano alle altre varianti perché di emozioni ce ne sono state molte con una serie ininterrotta di capovolgimenti di fronte tra «Baronio», Ricci e Scherini.

«Baronio» è stato in testa di più e ha vinto ancora: fanno quattro e non è uno scherzo con l'aria che tira in Coppa. Ricci è stato davanti all'inizio, poi per una lunga escursione fuori dalla variante (dalla quale è rientrato in modo discutibile) ha iniziato una rimonta fantastica che lo ha riportato in testa al dodicesimo passaggio. Ma «Baronio» era stato ostacolato da due doppiati e le posizioni sono tornate a stabilizzarsi anche con l'intervento di Ottavio Scherini che, aiutato dall'aria di casa, ha ripassato Ricci sul finire per poi cedergli il secondo posto all'arrivo, raggiungendo comunque un risultato che meritava da tempo.

Dietro, le cose non erano diverse. Prima è stato «Camaleo» a fare il quarto incomodo fino a quando una testacoda lo ha attaccato. Poi è toccato a Romeo Muccio, altro siciliano di buon sangue, che ha tenuto per un po' il passo dei primi trascinato da Ricci in rimonta. Infine è stato Livio Ponzone ad acciuffare il quarto posto ed a precedere Corti risalito dal fondo dove era partito per una «distrazione» in batteria.

Altro protagonista della giornata Ragiolo che ha rimesso in sesto la macchina fortemente danneggiata nella batteria del mattino riuscendo a risalire fino al sesto posto. Merito, oltre che suo, del suo preparatore Ronchi di Ciniello che ha compiuto un miracolo nel poco tempo a disposizione. Degli altri, bene Cascone, Bocconi, Sanguolo, Chiaromonte, Bordonaro e Gonzi, giunti nell'ordine. Sfortunata seria per Triggiani, invece, con un brivido che ha assalito tutti quando si è rovesciato più volte nel curvone. Il bravo barese, che era tra i primissimi, è uscito solo leggermente ferito da un autentico rottame.

Domenica prossima a Misano si ripeterà la disputa Ricci-«Baronio»: due vittorie e quattro secondi posti il primo, quattro vittorie e un piazzamento il secondo. Tra tre corse sarà interessante vedere chi arriverà più in alto contando solo i sette migliori risultati!

g. m.

Gabriela Noris



La Ford Capri di Blackburn e la BMW di Xhenceval scattano al via della 24 ore di Spa per le vetture dei Trofei dell'Avvenire, che sarà vinta proprio dalla n. 2 pilotata anche da De Fierlant. Ottima la corsa delle Alfa Romeo

## XHENCEVAL DE FIERLANT su BMW nella 24 ORE SPA

# Sesta coppa del Re all'ALFA

(4ª con DINI -  
ANDRUET e 6ª  
settima e ottava)

## 2 MORTI

### DALL'INVIATO

FRANCORCHAMPS - Nuova vittoria della BMW nella 24 ore di Francorchamps, grazie a Xhenceval-De Fierlant che hanno guidato una delle due coupé 3.0 CSI preparate da Luigi Cimarosti. E' nuovo massiccio successo dell'Alfa Romeo che ha conquistato per la sesta volta consecutiva la «Coppa del Re del Belgio», cristallizzando una serie di vittorie che adesso pare proprio irripetibile.

La vittoria della BMW appare logica, visto che nel confronto al vertice tra BMW, Opel e Ford, nelle grosse cilindrate, era la meccanica più ricercata di queste macchine che offriva maggiori garanzie. E la vittoria delle Alfa Romeo trova le stesse origini, appunto in una meccanica di maggior pregio che offre una affidabilità ormai provatissima.

Stavolta però le cose sono state meno facili che in passato. Contro le BMW si erano presentate le Opel Commodore, rese temibili dalle tante migliori conseguenze di parecchie omologazioni («ad hoc»), e le Ford Capri venute direttamente dalla Ford inglese e che esse pure avevano molte cose diverse da quelle delle macchine di serie. Così come la vittoria delle Alfa Romeo nella loro classe poteva essere messa in dubbio dalla presenza di uno squadrone di Triumph Dolomite, macchine che l'anno scorso si erano fatte ammirare per certe qualità naturali interessanti e che stavolta avevano anch'esse ricevuto parecchie «cure» teoricamente atte a renderle velocissime.

Per la Coppa del Re, poi, le Alfa Romeo avevano ad avversarie parecchie squadre molto forti, e la

impresa di ripetere il successo non appariva facile.

Insieme con le Triumph c'era una Opel Manta molto agguerrita, a far da spauracchio alle Alfa, ma in gara essa è stata meno veloce delle GTV, fino a quando il suo motore ha resistito. Peccato che entrambe le Opel che erano meglio preparate e ben guidate, quella tre litri di Tricot-Neve e la due litri di Rohrl-Aaltonen, abbiano dovuto cedere per lo stesso motivo, segno di una certa trascuratezza da parte dei servizi tecnici della Opel, visto che

24 Ore di Francorchamps, gara internazionale di velocità valevole per i Trofei dell'Avvenire. Spa, 26-27 luglio 1975.

#### LA CLASSIFICA

1. Xhenceval-De Fierlant (BMW 3.0 CSI), 300 giri pari a 4.294 km, media 177,053 kmh.  
2. «Pedro»-Fontaine (BMW 3.0 CSI) 291 giri; 3. Blackburn-Crabtree (Ford Capri 2) 288 giri; 4. Andruet-Dini (Alfa Romeo 2000 GTV) 288 giri, primi della classe 2000; 5. «Pooky»-Grano (Alfa Romeo GTV) 287 giri; 6. Chamallard-Artichan-Renier (Alfa Romeo GTV) 283 giri; 7. Litrico-Donà (Alfa Romeo GTV) 282 giri; 8. Mandron-Crespini (Alfa Romeo GTV) 287 giri; 9. Remion-Gillesen (Toyota Celica) 275 giri, primi della classe 1600; 10. Nowak-Abt-Endres (Audi 80 GT)

sulle due macchine si sono rotte le bielle, ed abbiamo potuto vedere coi nostri occhi che esse erano difettose già di fusione. Curioso che alla Opel non abbiano pensato alla verifica — abbastanza banale — da effettuare colla ispezione ai raggi X, che è procedimento abbastanza normale anche per la produzione di serie, almeno per certe marche.

Se queste due macchine avessero potuto restare in gara, ed almeno quella di Tricot-Neve ne aveva tutte le possibilità, forse ci sarebbe stata più battaglia per le rispettive classifiche.

A rimettere in discussione il risultato sono venuti, nella notte, i due incidenti di cui si parla nella cronaca. Purtroppo essi sono costati molto caro, riproponendo il grande problema della promiscuità su circuiti velocissimi. Problema che è acutissimo qui a Francorchamps ed a Le Mans, ed anche a Monza. Pare infatti che alla origine della disgraziata carambola che ha coinvolto quattro macchine e provocato la morte dell'olandese Boshuis vi sia stata una manovra improvvisa di

270 giri; 11. Corbisier-Swysen (Ford Capri) 269 giri; 12. Hecq-Toby (Audi 80 GT) 268 giri; 13. Boschi-Cautriez (Alfa Romeo 1600) 261 giri; 14. Sougne-Ciucci-Degheldere (Alfa Romeo GTV) 259 giri; 15. Justice-Pires-Vartan (Simca Rallye 2) 253 giri, primi della classe 1300; 16. Berndtson-Melini (Fiat 128 Coupé) 252 giri; 17. Charrier-Bezial (Audi 80 GT) 252 giri; 18. Laffaech-Raulet-Mathiot (Datsun 120 A) 252 giri; 19. Lagodny-Mathieu-Meylink (Sunbeam Avenger) 245 giri; 20. Distefano-Jamin-Naveau (Fiat 128 coupé) 244 giri; 21. Clohse-Taels-Cremer (Fiat 128 R) 238 giri; 22. Boucher-Guittney (Audi 80 GT) 231 giri; 23. «Christine»-Hoepfer (Triumph-Dolomite) 217 giri.

Giro più veloce: Peltier (BMW 3.0 CSI) in 4'26"6, media 190,657 kmh.

una quinta vettura, di piccola cilindrata, che avrebbe costretto il pilota di una macchina grossa allo sbandamento che ha poi causato la collisione. Ed il secondo incidente, quello che ha eliminato la BMW di Peltier un quarto d'ora dopo, e che ha provocato la morte del giovane commissario di percorso, è conseguenza diretta del primo, perché nella notte era difficile individuare tutti i pezzi di rottame sparsi per la pista, e su uno di questi Peltier ha forato una gomma.

Con la eliminazione di Peltier, che aveva largamente dominato la

gara fino ad allora (egli è pilota molto buono, con uno stile pulitissimo che merita ammirazione, anche se dicono che sia poco paziente quando si tratta di sorpassare), la prima posizione è stata presa dalla seconda BMW-Luigi, che l'ha mantenuta fino in fondo. Il tentativo di recupero effettuato dalla Ford Capri rimasta in gara, quando le circostanze hanno fatto intravedere la possibilità di minacciare la BMW-Luigi rimasta, è fallito per il cedimento della macchina, che ha dovuto perdere molto tempo.

All'Alfa Romeo c'è stato qualche allarme. La macchina di Donà-Litrico ha dovuto perdere contatto con le altre per cambiare tutte le parti in gomma della sospensione posteriore, ed è stato fatto curioso perché isolato, ma soprattutto l'allarme è stato dato dalla fermata sul percorso della macchina di Balot-Lena, rimasta senza benzina. Non si capisce perché, ma il fatto ha ovviamente fatto raddoppiare la prudenza, sia nel ritmo sia nella frequenza dei rifornimenti. E quando la Ford Capri ha recuperato e si è riportata in lizza per il terzo posto hanno fatto benissimo, all'Alfa Romeo, a non lasciarsi prendere dalla voglia di difendere questa posizione, guardando bene al maggior interesse rappresentato dalla Coppa del Re e dalla vittoria di classe.

Insieme con BMW e Alfa Romeo, questa 24 ore di Francorchamps ha dato una bella soddisfazione anche alla Fiat, che non aveva nessuna presenza diretta ma che era comunque in gara con tre equipaggi privati sulle 128 coupé. Tre macchine

CONTINUA A PAGINA 32

Franco Lini

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

sono all'arrivo, ed il risultato è molto buono.

La formula Francorchamps, che l'anno scorso aveva dato la dimostrazione di come sia possibile fare cose sensate, se lo si vuole, ha retto bene anche quest'anno. Purtroppo occorrerà trovare la maniera di costringere i costruttori più furbi a non tradire lo spirito di questa formula, che vuole essere di onesto ritorno, alle vere gare tra le macchine di produzione, col sistema attuale delle omologazioni di «optimal», quelli che lo vogliono possono fare in modo che pian piano le macchine da mettere in pista diventino sempre più lontane da quelle effettive da cui dovrebbero derivare.

Lo si è visto ad esempio con la Opel Manta, che era pressoché una macchina del gruppo due attuale, dunque ben lontana dalla produzione effettiva di serie, ma che aveva le carte in regola per passare

LA CRONACA

SPA - Cielo coperto, ma pista asciutta quando alle ore 15 di sabato le 60 vetture qualificate per la 24 Ore di Spa-Francorchamps prendono il via. Già dalla partenza, le decine di migliaia di spettatori che sono affluiti sui circuiti possono intuire quale sarà l'andamento della gara: un duello BMW-Ford, «arbitrato» dalla Opel per la vittoria assoluta, ed una battaglia Alfa-Romeo-Triumph Dolomite per la vittoria nella prestigiosa «Coppa del Re», duello anch'esso con incompodi come Opel, Ford e BMW.

## PELTIER subito 1.0 a 190 kmh.

1.a ora

L'Opel di Tricot è in testa, ma alla fine del primo giro è la Ford Capri Herme-

### La biella «matta» delle OPEL

3.a ora

Si ritira, per la rottura del cambio, la Toyota di St. Hubert, mentre quella di Stuckenbroek è messa fuori corsa dalla direzione di gara. Si ritira anche la Audi di Charrier per un'uscita di strada, la Chrysler di Goris, la Opel di Tricot (rottura di pistone); Peltier continua a guidare la corsa.

LA CLASSIFICA

1. Peltier (BMW) 39 giri in 2.59'37"4 media 183,945; 2. Xhenceval (BMW) 38 giri; 3. Blackburn (Ford) 38 giri; 4. Walkinshaw (Ford) 37 giri; 5. Feider (BMW) 37 giri; 6. «Pedro» (BMW) 37 giri; 7. Guenin (Opel) 37 giri; 8. Roothaert (Opel) 36 giri; 9. Ravenel (Opel) 36 giri; 10. Delbar-Rubens-Miroux (Datsun) 36 giri.

4.a ora

La Opel di Roothaert esce di strada, ed

### BALLOT dà il brivido all'ALFA

6.a ora

Non restano che 46 vetture in corsa, delle 60 partite. Come si era previsto, anche Frankenhout è costretto ad abbandonare, la sua Opel Commodore che divideva con Vermeulen ha addirittura rotto l'albero motore. L'Alfa di Ballot-Lena è al box per il cambio di una ruota posteriore ed un intervento alla barra stabilizzatrice. L'Escort di Kridel è messa fuori gara per spinte lungo il percorso. Si ritira anche l'Audi di Landrieux, per noie alla trasmissione. In testa è sempre Xhenceval davanti all'altra BMW ed alle due Ford Capri.

LA CLASSIFICA

1. Xhenceval (BMW) 101 giri in 7.57'18"5 media 181,503; 2. Peltier (BMW) 76 giri; 3. Walkinshaw (Ford) 76 giri; 4. Blackburn (Ford) 75 giri; 5. Feider (BMW) 75 giri; 6. «Pedro» (BMW) 74 giri; 7. Guenin (Opel)



Questa è la BMW 3.0 vincitrice con Xhenceval-De Fierlant della 24 ore di Spa. E' preparata dal Luigi Cimarosti, un italiano trapiantato in Belgio



L'Alfa Romeo di Andruet-Dini ha conquistato la quarta posizione assoluta e la vittoria nella 2 litri. L'Alfa ha vinto ancora la Coppa del Re

le verifiche molto attente dei commissari tecnici. E dicendo «carte» dico allegati alla scheda di omologazione. Questa piaga purtroppo esiste ed esisterà sempre, se non si trova la maniera di eluderla, e speriamo che il nuovo Annesso J ci riesca.

In complesso il quadro tecnico presentato a Francorchamps era di livello molto buono. Ed il fatto che le iscrizioni abbiano superato il centinaio, per sessanta posti alla partenza, è un indice abbastanza significativo di come con le cose sensate si possa servire davvero la causa dello sport.

In fondo è stata una 24 ore molto italiana. Ha vinto la BMW, ma preparata dalla famiglia Cimarosti, che in Belgio ha trovato dapprima lavoro e poi maniera di far valere qualità tipiche nostrane. Ha stravinuto l'Alfa Romeo e non solo con le macchine ufficiali, come vedete dalla classifica.

L'Alfa Romeo aveva vinto bene anche la «1000 chilometri» di maggio, e magari tra non molto potremo tornare a vedere vittorie della Ferrari, quando il nuovo circuito sarà pronto. I lavori di modifica di Francorchamps saranno iniziati tra poco. I fondi adesso ci sono ed il progetto è avviato. Poiché se ne interessa direttamente lo stato belga sarà cosa sicura, visto che i governanti belgi non fanno solo promesse.

Franco Lini

di Walkinshaw che passa per prima, davanti alla BMW di Peltier, all'Opel di Tricot, alla BMW di Xhenceval ed alla Opel di Vermeulen. L'Alfa di Mattozza si arresta al box, avendo il pilota dimenticato di fare il pieno di carburante prima del via. Al secondo giro, la BMW-Luigi di Peltier è in testa davanti alla Ford di Walkinshaw. Due abbandoni, intanto. La media di Peltier è di 190,097 kmh; già dal primo giro, hanno abbandonato la Triumph Dolomite di Eime e l'Alfa di Imbert, venute a collisione. Giro più veloce di Peltier a 190,524 kmh.

LA CLASSIFICA

1. Tricot-Neve (Opel) 13 giri in 53'50"3, media 187,184 kmh; 2. Peltier-Demol-Dieu-donne (BMW) 54'37"4; 3. Walkinshaw-Fitzpatrick (Ford Capri) 55'36"2; 4. Blackburn-Crabtree (Ford Capri) 55'47"3; 5. Ravenel-Forotti (Opel) 12 giri; 6. Roothaert-Calliaux (Opel) 12 giri; 7. Guenin-Buehrer (Opel) 12 giri; 8. «Pedro»-Fontaine (BMW) 12 giri; 9. Xhenceval-De Fierlant (BMW) 12 giri; 10. Guiot-Delhaes (Opel) 12 giri.

2.a ora

La seconda ora di gara è caratterizzata dai primi rifornimenti. Le due Capri di Blackburn e Corbisier si toccano, ma proseguono entrambe. Molti i piccoli incidenti, di cui è vittima anche la Fiat 128 di Berndston, che però riprende. E' il caso della Toyota Colina di Reich, che però ha danni notevoli all'anteriore. In testa, nel frattempo, la BMW di Peltier.

LA CLASSIFICA

1. Peltier (BMW) 26 giri in 1.59'23"9 media 185,001; 2. Tricot (Opel) 25 giri; 3. Blackburn (Ford) 25 giri; 4. Xhenceval (BMW) 25 giri; 5. Walkinshaw (Ford) 25 giri; 6. Ravenel (Opel) 25 giri; 7. Guenin (Opel) 24 giri; 8. «Pedro» (BMW) 24 giri; 9. Feider-Detrin (BMW) 24 giri; 10. Roothaert (Opel) 24 giri.

abbandona, così come Reich, la cui Toyota in un'uscita di strada lamenta irreparabili danni al telaio. La BMW di Rieu tocca il guard-rail, ma continua poiché i suoi danni sono lievi. Si ritira anche la Ford di Gavage (biella), e sono numerose le soste di routine di controllo. In testa le due BMW-Luigi precedono le due Ford Capri-Hermetite, mentre l'Alfa è già saldamente in testa alla Coppa del Re ed alla classe 2 litri.

LA CLASSIFICA

1. Peltier (BMW) 51 giri in 3.55'51"9 media 183,186; 2. Xhenceval (BMW) 3.57'40"9; 3. Walkinshaw (Ford) 50 giri; 4. Blackburn (Ford) 50 giri; 5. Feider (BMW) 50 giri; 6. «Pedro» (BMW) 49 giri; 7. Guenin (Opel) 49 giri; 8. Andruet-Dini (Alfa) 48 giri; 9. Ballot Lena-Beguini (Alfa) 48 giri; 10. Delbar (Datsun) 48 giri.

5.a ora

La quinta ora di gara si svolge senza particolari colpi di scena. Sempre molte soste al box, talvolta molto lunghe, per interventi di vario genere che vanno dalla sostituzione delle pastiglie dei freni allo smontaggio delle testate. Da qualche giro la Opel di Frankenhout pare mostrare delle noie. A questo punto, è Xhenceval in testa (a 182,086 kmh di media), davanti all'altra BMW-Luigi.

LA CLASSIFICA

1. Xhenceval (BMW) 64 giri in 4.57'46"5 media 182,086; 2. Peltier (BMW) 63 giri; 3. Walkinshaw (Ford) 63 giri; 4. Blackburn (Ford) 63 giri; 5. Feider (BMW) 63 giri; 6. «Pedro» (BMW) 61 giri; 7. Guenin (Opel) 61 giri; 8. Ballot Lena (Alfa) 61 giri; 9. Ravenel (Opel) 61 giri; 10. Andruet (Alfa) 60 giri.

73 giri; 8. Andruet (Alfa) 73 giri; 9. Litrico-Donà (Alfa) 73 giri; 10. «Pooky»-Grano (Alfa) 72 giri.

7.a ora

La calma è relativa, ma solo al box poiché la corsa in pista è abbastanza monotona. L'Opel di Guenin rompe una biella, mentre l'Alfa di Ballot-Beguini è costretta a ritirarsi essendo rimasta sul percorso senza carburante. Nessuna novità al vertice della gara: in testa le due BMW seguite dalle due Capri, mentre l'Alfa dominano nella classifica a squadra, la media è di poco superiore ai 180 chilometri all'ora.

LA CLASSIFICA

1. Xhenceval (BMW) 89 giri in 6.56'38"7 media 180,971; 2. Peltier (BMW) 6.59'45"9; 3. Walkinshaw (Ford) 88 giri; 4. Blackburn (Ford) 88 giri; 5. «Pedro» (BMW) 85 giri; 6. Feider (BMW) 84 giri; 7. Andruet (Alfa) 84 giri; 8. «Pooky» (Alfa) 84 giri; 9. Joosen «Marco» (Opel) 84 giri; 10. Vermaeve-Handley (Triumph) 83 giri.

## Nella notte le tragedie (e PELTIER fora)

8.a ora

Gravissimo incidente durante questa ottava ora. Nella notte c'è un incidente multiplo che coinvolge quattro vetture: si tratta delle BMW di Feicher e Sauvage, della Sunbeam di Granail e della Opel di

Boshuis. Purtroppo, quest'ultimo, un pilota olandese di buona fama, resta ucciso sul colpo. Feider è ferito, gli verrà riscontrata un commozione cerebrale, mentre gli altri sono indenni. Un poco più tardi, anche la BMW-Luigi di Peltier esce di strada poco oltre il punto del primo incidente: la BMW vira contro il guard-rail, e sbandando semibruciata investe due commissari. Uno muore sul colpo, mentre un altro subisce la frattura di un polso; Peltier è indenne... Gli altri avvenimenti passano quindi quasi inosservati. Le due Capri sono ora seconda e terza, dietro la BMW di Xheneval-De Fierlant, che ha due giri di vantaggio.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 101 giri in 7.57'18"5 media 179.270; 2. Blackburn (Ford) 99 giri; 3. Walkinshaw Ford 99 giri; 4. «Pedro» (BMW) 97 giri; 5. Andruet (Alfa) 96 giri; 6. «Pooky» (Alfa) 95 giri; 7. Joosen (Opel) 95 giri; 8. Vernaeve (Triumph) 95 giri; 9. Chamailard-Artichan (Alfa) 9 giri; 10. Litrico (Alfa) 94 giri.

**9.a ora**

Numerosi ancora gli abbandoni, fra cui quello della BMW del lussemburghese

**Finisce il sogno DOLOMITE**

**13.a-14.a-15.a ora**

Nulla la segnalare di importante durante la 13. ora. Nell'ora successiva, si ritira la Triumph Dolomite di Varneave-Handley, per rottura della trasmissione, ultima fra le vetture della marca inglese ad opporsi validamente all'Alfa. La 15. ora trascorre abbastanza calma, con i soliti interventi di rifornimento e registrazione al box. Per l'assoluta, questa la successione delle marche: BMW, Ford, BMW, Alfa, Alfa. La casa italiana domina la Coppa del Re non dimenticando la classifica assoluta.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 189 giri in 14.56'47"0 media 178.550; 2. Blackburn (Ford) 185 giri; 3. «Pedro» (BMW) 181 giri; 4. Andruet (Alfa) 179 giri; 5. «Pooky» (Alfa).

**16.a-17.a-18.a ora**

Abbandono della Toyota di Holvoet-Byttembier-Navaux, per la rottura del cambio.

media 178.575; 2. Blackburn (Ford) 222 giri; 3. «Pedro» (BMW) 217 giri; 4. Andruet (Alfa) 215 giri; 5. «Pooky» (Alfa) 215 giri.

**19.a-20.a-21.a-22.a ora**

Tutto continua come prima, con i soliti arresti di routine per le macchine impegnate nell'assoluta. Si ritira la Simca di Marquet-Deleener-Laine, per rottura di una biella. Era da tempo in testa alla classe fino a 1300. La BMW di «Pedro» Fontaine conquista il secondo posto alle spalle dell'altra BMW di Xheneval-De Fierlant. Le BMW sono ora seguite dalle Alfa di Andruet-Dini e «Pooky»-Grano, mentre la rimanente Capri è davanti alle altre Alfa di Renier e Litrico-Donà. Alla fine della 20. ora, non sono che 27 le vetture ancora in gara. La Dolomite di Marianne Hoepfner-Christine» che ha delle noie serie, fa solo i tre giri minimi cgni ora previsti dal regolamento per essere classificati. Nel frattempo, la BMW-Luigi di testa è stata al box per circa 6 minuti per cambiare una ruota e sostituire il pedale dell'acceleratore.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 276 giri in 21.56'38"7 media 177.533; 2. «Pedro» (BMW) 266 giri; 3. Andruet (Alfa) 263 giri; 4. Blackburn (Ford) 263 giri; 5. «Pooky» (Alfa) 163 giri.

**23.a-24.a ora**

Non vi sono praticamente più problemi importanti per i superstiti di questa 24. Ora, nelle ultime due ore di gara, «Christine» ed Yvette Fontaine arrivano molto applaudite, a maggior ragione la seconda, che è seconda assoluta con «Pedro» L'Alfa di Mattozza-Degey-Berger (quella che si era dimenticata di fare rifornimento prima del via), ha la disavventura di rimanere ferma sul percorso senza benzina a pochi minuti dalla fine. E' l'ultimo colpo di scena di una gara che, vinta dalla BMW con largo margine, ha visto l'Alfa prevalere (ormai è una tradizione) nella Coppa del Re e l'Audi-NSU nella Coppa riservata ai costruttori.

**André Royez**

**Sindaco vieta CASALE agli svizzeri**

CASALE - Devivano correre gli svizzeri la loro gara organizzata dalla Scuderia 13 Stelle, invece domenica scorsa oltre mille tra piloti e appassionati d'oltralpe hanno dovuto inghiottire il rosario della proibizione della loro gara per un'ordinanza del Sindaco di Pontestura, Guarnero, che veramente a sorpresa ha riaperto la questione della rumorosità dell'autodromo.

● Sembra certo che entro un paio di anni la GREMLIN della American Motors verrà azionata da un quattro cilindri Audi. Il motore tedesco agli inizi verrà importato, poi è possibile che venga assemblato direttamente negli Stati Uniti.

**ICKX avrebbe chiesto una 312 T per il Nurburgring**

FRANCORCHAMPS - Jacky Ickx è venuto ad assistere alle prove della 24 ore e ci ha permesso di fare il punto sulla controversa «separazione» dalla Lotus. La situazione è abbastanza chiara: insieme con Colin Chapman ha fatto un esame della situazione tecnica alla Lotus, e sono giunti alla conclusione che era inutile continuare a correre con materiale decisamente sorpassato. Perciò in attesa che venga la Lotus se essa verrà prima della fine dell'anno, Ickx resta a riposo, ma sempre a disposizione della Lotus. Con l'eccezione del Gran Premio di Germania, per il quale Ickx si sente in grado di fare delle cose molto buone, per cui Chapman lo ha autorizzato a correre se egli troverà una macchina adatta.

Ovvio che Ickx abbia preso contatto con qualcuno, per questa corsa, ma crediamo sia difficile che egli possa avere davvero una macchina di primo piano. Qui circola la voce che Ickx sarebbe tornato alla Ferrari, ma non ci sentiamo di dargli credito. Vedremo comunque alla fine della settimana, al Nurburgring, se ci saranno delle novità.

**COSI' (IN 60) AL VIA**

Walkinshaw Fitzpatrick (Ford Capri II) 4'24"	Peltier-Diudonne (BMW 3.0 CSI) 4'24"8
Xheneval De Fierlant (BMW 3.0 CSI) 4'27"1	Tricot-Nave (Opel Commodore GSE) 4'27"9
Vermeulen Frankenhout (Opel Commodore GSE) 4'32"7	Blackburn-Crabtree (Ford Capri II) 4'34"7
Feider-Detrin (BMW 3.0 CSI) 4'36"3	Roothoest Calliaux (Opel Commodore GSE) 4'41"1
Revenel-Forotli (Opel Commodore GSE) 4'41"4	Jossen+Marco (Opel Commodore GSE) 4'42"1
Goris-De Crooy Van Der Rest (Chrysler HemiCuda) 4'42"6	Boshuis-Vermeulen Frankenhout (Opel Commodore GSE) 4'42"8
Guenin-Buehrer (Opel Commodore GSE) 4'43"5	Guiot-Dalhaens (Opel Commodore GSE) 4'44"0
«Pedro»-Fontaine (BMW 3.0 CSI) 4'44"5	Hine-Dswael (Triumph Dolomite S) 4'44"9
Gavage-«Chavan» Dahamen (Ford Escort RS) 4'45"3	Delbar-Rubens Miroux (Datatrac 260 Z) 4'45"6
Vernaeve-Handley (Triumph Dolomite S) 4'47"4	Andruet-Dini (Alfa Romeo GTV) 4'48"5
«Maddes»-Teve (Alfa Romeo GTV) 4'47"9	Lubins-Raus (Ford Capri II) 4'48"7
Mattozza-Degey Berger (Alfa Romeo GTV) 4'48"3	Rohrl-Aaltonen (Opel Manta) 4'49"8
Litrico-Donà (Alfa Romeo GTV) 4'50"6	«Pooky»-Grano (Alfa Romeo GTV) 4'50"8
Rieu-«Arthur» Sauvage (BMW 3.0 CSI) 4'51"2	Ballot Lena-Beguinn (Alfa Romeo GTV) 4'51"4
Remion-Gillesen (Toyota Celica) 4'53"3	De Deyne-Brillat Noë (Ford Escort) 4'53"5
Kridel-Doring-Docht (Ford Escort) 4'53"8	Mandron-Crespini (Alfa Romeo GTV) 4'54"2
Jacquemin-Van Peer (Sunbeam Avenger) 4'55"5	Stalpaert-James Eilford (Triumph Dolomite S) 4'56"0
Christine-Hoepfner (Triumph Dolomite S) 4'57"4	Chamailard-Artichan-Renier (Alfa Romeo GTV) 4'58"1
Nowak-Abt-Endres (Audi 80 GT) 5'01"4	Schewe-Roppes Bastin (BMW 2002) 5'01"5
De Jamblinne Carlier-De Deyne (Alfa Romeo 1600) 5'02"9	Boucher-Guittény (Audi 80 GT) 5'03"2
Brallard-Wansart De St. Hubert (Toyota Celica) 5'03"7	Rech-Hoeben-Croes (Toyota Celica) 5'04"1
Holvoet-Bittebeyer Navaux (Toyota Celica) 5'04"2	Sougne-Cuicci Deggeldere (Alfa Romeo GTV) 5'04"5
Holvoet-Polak Wansart (Toyota Celica) 5'05"59	Stuckenbrock Bonnsfeld-Croes (Toyota Celica) 5'07"0
Lauria-Brunetti (Alfa Romeo GTJ) 5'07"7	Boschi-Caufriez (Alfa Romeo 1600) 5'08"1
Hecc-De Wille «Toby» (Audi 80 GT) 5'08"6	Lagodny-Mathieu Meylink (Sunbeam Avenger) 5'09"6
Feittier-Demuth Weikenbach (BMW 2002) 5'15"6	Berndtson-Melini (Fiat 128 coupé) 5'17"4
Corbier-Swysen (Ford Capri) 5'18"0	Marquet-Deleener Laine (Simca Rally 2) 5'18"5
Closhé-Taels Cremer (Fiat 128 R) 5'18"7	Charrier-Bezjati Boucher (Audi 80 GT) 5'20"7
Laffaech-Raulet Mathiau (Datsun 120 A) 5'22"5	Distefano-Jamin Naveau (Fiat 128) 5'23"2
Touchard-Sonveau (Datsun 120 A) 5'27"2	Justice-Pires Vartan (Simca Rally 2) 5'24"4

**I belgi contestano CSI e LE MANS per il 1976**

SPA - Gli organizzatori della 1000 chilometri di SPA sono arrabbiatissimi. Per il 1976 hanno accettato certe richieste italiane, accettando di spostare la data della loro gara da maggio ai primi di giugno, soltanto perché la CSI aveva stabilito che le macchine sport non avrebbero corso insieme con quelle della nuova categoria silhouette. Adesso però si apprende che gli organizzatori di Le Mans hanno fatto marcia indietro nelle loro intenzioni innovatrici, e che alla gara francese saranno ammesse le macchine sport. Cosicché praticamente per i belgi non vi sono molte speranze di avere iscritti di nome, visto che la 24 ore di Le Mans è in programma una settimana dopo la 1000 chilometri di SPA.

Tuttavia essi fanno rilevare due cose importanti: prima, che non dovrebbe essere ammesso che le sport corrono insieme con le silhouette, secondo quanto la CSI ha deciso, e secondo che nelle nuove regole è detto che le macchine sport non possono fare gare di più di quattro ore.

Ora attendiamo di vedere cosa accadrà, e come se la caverà la CSI davanti a problemi che coinvolgono le sue stesse decisioni.

Bastin, per rottura della frizione. Numerosi gli arresti al box, per rifornimenti di carburante e controlli vari. Tutto bene per la Alfa Romeo, mentre non si può dire la stessa cosa per le Dolomite, la cui minaccia alle vetture italiane nella 2 litri si sta rivelando molto inferiore al previsto. Nessuna novità in testa alla corsa.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 113 giri in 8.55'10"2 media 178.884; 2. Walkinshaw (Ford) 111 giri; 3. Blackburn (Ford) 111 giri; 4. «Pedro» (BMW) 109 giri; 5. Andruet (Alfa) 108 giri; 6. «Pooky» (Alfa) 107 giri; 7. Joosen (Opel) 106 giri; 8. Vernaeve (Triumph) 106 giri; 9. Chamailard (Alfa) 106 giri; 10. Litrico (Alfa) 105 giri.

L'Opel di Guitt perde olio e si arresta al box; così come l'Alfa di Chamailard che però può ripartire quasi subito. In pista è ferma l'Opel di Joosen, anche lei con la trasmissione KO. La BMW che Fontaine divide con «Pedro» ha un contatto un po' brusco con la Datsun di Rubens, ma può ripartire dopo una sosta di controllo piuttosto veloce. Con la guarnizione della testa bruciata si ritira la Escort di De Deyne-Brillat-Noë. In testa, nessun cambiamento.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 227 giri in 17.56'56"5

**10.a-11.a-12.a ora**

Si ritira in questa frotempista la BMW di Peltier e l'Alfa Romeo 1600 di Lauria-Brunetti, nei guai con l'accensione. Continua le soste per rifornimento e sostituzione dei pneumatici. Abbandona la Toyota di Polak-Holvoet (biella) e purtroppo, durante la 11. ora, la Capri di Walkinshaw-Fitzpatrick, per rottura del cambio. Litrico tiene un guard-rail, ma la sua Alfa è ripartata e può ripartire. Un'ora dopo, si ritira anche la Ford Capri di Lubin-Raus, con la guarnizione di una testata bruciata. Si è a metà corsa, con in testa sempre la BMW di Xheneval-De Fierlant con tre giri di vantaggio sulla Capri di Crabtree-Blackburn.

**LA CLASSIFICA**

1. Xheneval (BMW) 151 giri in 11.55'23"9 media 178.820; 2. Blackburn (Ford) 148 giri; 3. «Pedro» (BMW) 144 giri; 4. Andruet (Alfa) 143 giri; 5. «Pooky» (Alfa) 143 giri.

**ECCLESTONE**  
chiede... scusa  
e l'accordo F. 1  
resta in piedi

**BRABHAM**  
**ALFA**  
a novembre

Una curiosa dichiarazione su Merzario («Potrebbe essere un'idea affidargli una Brabham Alfa, in Inghilterra piace, è un pilota generoso») aveva fatto capire la scorsa settimana che Ecclestone stava cercando di trovare una via d'uscita alle difficoltà sorte con l'Alfa. Ricordate? Tutto era nato dall'intervista del sottoscritto a Imola col minicostruttore inglese, nella quale egli confermò una dichiarazione già fatta affiorare sui giornali specializzati inglesi: l'Alfa Brabham a Monza? Macché! Per quest'anno non se ne parla, la vedrete solo l'anno prossimo.

Riferita all'ing. Chiti la risposta fu secca: «Ah, è così! Allora dato che il contratto parla chiaro, la monoposto col nostro motore doveva essere pronta per giugno, se non viene soddisfatto esso è già rotto. E cercheremo urgentemente una soluzione di ricambio».

La novità aveva messo in agitazione gli ambienti F.1. Da una parte la Ferrari che non vede con piacere questa intenzione dell'Alfa, dall'altra i costruttori-assemblatori che avrebbero preso volentieri il posto di Ecclestone, con i dubbi che affiorano sui Cosworth, anche se si parla tanto dei famosi 500 cavalli (che non resistono perlopiù). Per esempio molto interessata appariva la March. Mentre l'ing. Chiti in America doveva convincersi che per una ripresa del progetto Parnelli, ostava la probabile ormai rinuncia del team Parnelli alla F.1 con l'esodo poi di Andretti alla Shadow per il '76. D'altronde anche certi ritorni di fiamma di Fittipaldi per la sua Copersucar non garantivano troppo.

Però adesso ci sono novità. Ecclestone, dopo aver tentato un abboccamento personale diretto col Presidente dell'Alfa dr. Cortesi, che pare non abbia mostrato alcuna voglia di far scavalcar il suo più diretto collaboratore in materia ing. Chiti, sarebbe arrivato a miti consigli. Nella sua factory ha fatto accelerare i tempi di lavorazione della monoposto all'italiana, nello stesso tempo ha sollecitato la ricognizione del motore di prova e la realizzazione di certi pezzi in titanio e infine... avrebbe chiesto scusa per il ritardo imprevisto e la necessità di rinunciare al progettato debutto per i Gran Premi di fine stagione. L'Alfa (leggi Chiti) si sarebbe dichiarata soddisfatta e accetterebbe di aspettare novembre, quando la macchina dovrebbe mettere le ruote in terra per poi iniziare le prove al Castellet sperando di iscriverla poi in Argentina per la ripresa di gennaio. Per il momento delle possibilità per Merzario non si è parlato (a parte quello che ufficialmente ha dichiarato Chiti anche alla televisione svizzera).



Carlos Reutemann (il pilota che più sperava nel rapido avvento del boxer Alfa sulla Brabham) e il suo patròn Bernie Ecclestone (che ha trovato l'ombrello giusto per risolvere l'antipatica «maretta» con la Casa milanese)

## Quanto costa il tuo pilota?

● I costruttori inglesi insistono per stabilire il «mercato-piloti»; cioè quel famoso pool di valutazione dei valori, in modo da dosare i trasferimenti. Ferrari, come ricorderete, non era invece troppo d'accordo con questa idea di Chapman e Mosley. In poche parole si tratterebbe di questo: i piloti di F.1 iscritti alla GPDA avrebbero una valutazione base alla quale sarebbe poi aggiunto per ciascuno una quota secondo i punti guadagnati nella classifica mondiale negli ultimi due anni. Il limite dei due anni verrebbe inserito per impedire certi giochi a «blocco di cartellino» che qualche team manager starebbe vagheggiando. Comunque Ferrari, per accettare il progetto, avrebbe posto due condizioni: che l'Associazione Piloti lo sottoscriverebbe e che la CSI chiarisca ora quante macchine ammetterebbe nei vari Gran Premi in calendario. Certo che è singolare, nel momento in cui nel calcio si parla di abolire il «vincolo» dei giocatori, che la trovata diventi possibile nello sport automobilistico, in quanto i costruttori vogliono pagare meno i piloti.

● La situazione dell'autodromo di Monza si fa ancora più pesante, dopo che in seguito alle amministrative del 15 giugno, il Comune è stato perso dai democristiani e ora la maggioranza è comunista, socialisti e repubblicani. Col piacere che questi partiti hanno per le corse d'auto...

● Nuova domanda a un dirigente LANCIA: perché non partecipare più con la turbo Stratos alla Targa stradale? «... Perché l'investimento economico non è compensato dalle possibilità di affermazione...». Barone de Coubertin, dove sei?...

● Correvano voci confidenziali e i circuiti di Brands Hatch e quel-

lo di Snetterton fossero stati venduti ad alcuni ricchi appassionati britannici (per esempio Ecclestone) per conservarli per le corse. Alla domanda, posta a un rappresentante del «Grovewood Securities», proprietari attuali si risponde con un fermo «no comment». Qualcosa sta accadendo dunque, ma la stampa automobilistica britannica mantiene il silenzio per evitare intralci...

● L'operazione di assicurare alla FIAT il controllo più completo dell'ambientazione automobilistica nazionale è ormai definitivamente raggiunto: dopo la creazione della società che provvederà (con l'ACI cooperata) al controllo periodico dei veicoli come pretenderà

La risposta ad AUTOSPRINT  
arriva dal DRAKE mentre  
la CSAI chiarisce i dubbi

# FERRARI rinuncia al Premio ACI

● L'incontro era stato del tutto casuale. Mentre sostavamo, in paziente attesa, al casello autostradale di Parma prima di proseguire per Modena una Fiat «131» aveva attirato la nostra attenzione. A bordo — non c'erano dubbi — Enzo Ferrari. L'occasione sembrava buona per una intervista volante. Contro ogni previsione il proposito si traduce in realtà. Così, al centotrentaduesimo chilometro dell'Autosole, martedì della settimana scorsa, in una mattinata che già annunciava l'afa pomeridiana, si è svolto il proficuo colloquio.

Nessuna possibilità di scelta dell'argomento, qui è Enzo Ferrari che comanda. «Ha letto Autosprint? Mi domanda con premeditazione. «Si parla del premio di 25.000.000 ai costruttori. Ancora una volta sono tirato dentro per i capelli, non sarebbe ora di smetterla? E' una opinione come tante altre, persino legittima, da un punto di vista strettamente personale». Purtroppo — rispondendo tenendomi sulle generali — le polemiche sono necessarie, e poi c'è il comunicato della CSAI a rilanciare il problema, con quell'accenno alla utilizzazione dei piloti italiani in corsa. Come la mettiamo con questo titolo preferenziale e con la possibilità di inserire tra i papabili anche i costruttori che partecipano al Mondiale Marche?

«Il riferimento Alfa non scuote Ferrari. «Il problema non mi riguarda più e quelli della CSAI lo dovrebbero sapere molto bene, con il loro premio non voglio più avere nulla a che fare, ci rinuncio per sempre». Un minimo di scetticismo da parte mia è più che legittimo. C'è un recente passato a ricordare certe affermazioni legate più al carattere del personaggio che ad una reale volontà. Ma questa volta sembro destinato ad essere smentito, dalla «24 ore» Enzo Ferrari tira fuori un foglio. Sono quindici righe scritte di suo pugno (per inciso il foglio è conservato tra le pagine dell'ultimo numero di «AUTOSPRINT», a pag. 37 per l'esattezza). Sono quindici righe che non serviranno certamente a sopire la polemica, tutt'altro. Ve le proponiamo integralmente: «Il 10 aprile venne a Maranello il dottor Zagato unitamente al cavalier Moruzzi a nome della CSAI per discutere i termini del regolamento del premio al costruttore italiano per il 1975, ho loro testualmente dichiarato per iscritto: non ho più niente da dire, non ho più niente da fare. Se l'ACI riterrà opportuno offrire i 25 milioni del Premio a Imola la Ferrari potrà finalmente disporre di un impianto agibile dopo essere stata privata, unitamente agli altri costruttori, dell'autodromo di Modena».

La dichiarazione finisce qui ma ci sono altri elementi da sottolineare. «Questa mia precisazione — continua Ferrari — è perfettamente nota all'ingegner Rogano. Nei due incontri che ho avuto con lui il 19 maggio ed il 19 giugno ho ripetutamente chiesto la pubblicazione del documento: purtroppo questo non è stato fatto».

m. c.

Il nuovo Codice, ora è il turno dell'ex settimanale bollettino ACI, l'AUTOMOBILE. E' stato «passato» armi e bagagli alla società editoriale dell'IFI-Agnelli (Mondadori) si è garantita la stampa, anche se i nuovi, «acquirenti» l'avrebbero voluta alla loro tipografia «Fabbri»). Il cerchio dunque si chiude.

● I Clienti COSWORTH F.1 stanno aspettando con ansia i nuovi cappelli di biella che soli potranno permettere agli 8 cilindri anti Ferrari di non rompere ora che per tenere testa ai boxer modenesi sono cresciuti a 11 mila giri per trovare la potenza in più constatata nelle ultime corse. Ma prima del

20 agosto pare non sia possibile per Ducworth accontentare i «clienti» assemblatori anche più importanti. E allora potrebbe essere troppo tardi per quest'anno.

● Il Cor-sera, che si è sempre distinto per i suoi articoli contro lo sport automobilistico e la sua pericolosità, prepara in vista del G.P. d'Italia a Monza una grossa campagna di articoli sulle corse. Ma stavolta si tratta di «pagine a pagamento» richieste dall'ufficio pubblicità dello spicchioso quotidiano ex conservatore agli sponsors delle squadre F.1 che si cimenteranno nel G.P. del 7 settembre. E poi si danno lezioni di morale!...

Marcellino





COME CAMBIANO GLI UOMINI! I protagonisti, in particolare, sembrano essere i più soggetti a mutamenti, talvolta radicali, della personalità. Qualcuno di voi, ci scommetto, sa già che mi riferisco al « fenomeno-Fittipaldi ». Ormai su di lui erano rimasti in pochi a nutrire dubbi. Un bravo ragazzo, certo, buon pilota, sicuro ma tanto prudente.

Da qui al titolo di « fortuniere » il passo è breve. « Emerson - avvertiva confidenzialmente MICHELE FENU sulla Stampa dell'8 ottobre '74 - ha saputo sfruttare i guai altrui ».

Niki Lauda, all'epoca, era ben disposto a condividere il parere dell'inviato torinese. « Fittipaldi è un uomo intelligente, uno che sa accontentarsi », un giudizio un po' troppo sereno per essere sincero che, un anno dopo, LORENZO PLOGALLO, sul Corriere della Sera, all'indomani della prova di Silverstone, riversa proprio sul pilota austriaco. « Niki - osserva - ha guidato con molta intelligenza evitando di farsi coinvolgere in pericolose sfide - e fin qui l'immacabile nota positiva, ma continuando osserva a sorpresa che « la prudenza dell'austriaco è forse diventata eccessiva con le prime gocce di pioggia ».

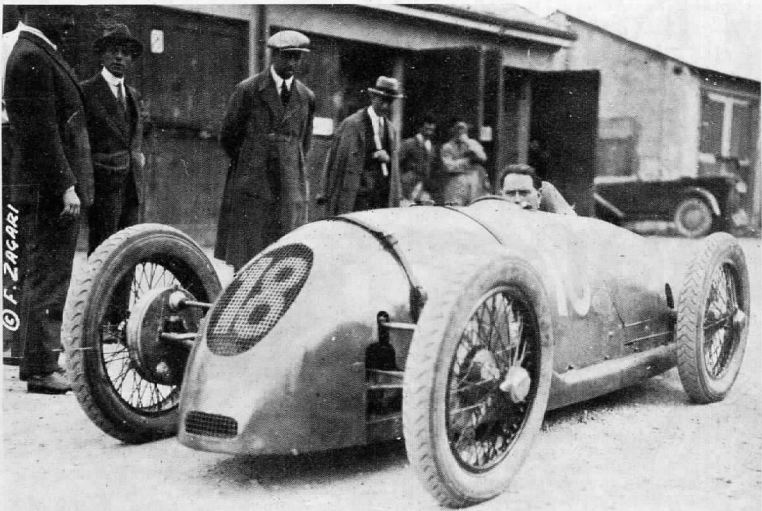
Ed il prudente per eccellenza, il « fortuniere » dov'era in quei drammatici momenti? A Silverstone una particolare congiunzione « climatico-temporale » ha determinato una spettacolosa inversione di tendenza... « il brasiliano - scrive ATHOS EVANGELISTI sulla Gazzetta dello Sport - stava correndo rischi che anche il mestiere di corridore non può accettare ».

Si, perché sulla scia dei piloti « computer » il rischio è diventato una componente da eliminare dalle corse. E' di nuovo FENU che puntualizza questa necessità, postulando una telenata di questi « ragazzacci » da parte degli organizzatori che « dovrebbero evitare il rischio che qualche concorrente aspetti il tutto per tutto, come appunto è accaduto nelle prime fasi del Gran Premio inglese ».

E così l'uomo che, secondo quanto scrive LORENZO PLOGALLO sul Corriere della Sera, all'indomani dell'affermazione mondiale di Fittipaldi nel '74, « ha atteso con pazienza di ereditare posizioni » improvvisamente sembra ribellarsi al gioco.

Ma arriva fuori tempo. A quanto pare qualcuno ha deciso che nel frattempo le regole sono cambiate. La vittoria di Fittipaldi è considerata alla stregua di un deprecabile incidente. « La gara di Silverstone - sancisce definitivamente il Corriere - è stata una gara meteorologica, non una corsa d'auto ». Dopo Fittipaldi « fortuniere » avviene anche un Fittipaldi-Bernacca?

ROMA - L'inevitabile spiegazione dopo il troppo vago comunicato stampa della CSAI che faceva intravedere senza peraltro renderle certe alcune fondamentali variazioni al regolamento del premio annuale riservato ai costruttori italiani, ha dato ragione a chi fin dai giorni « caldi » di Genova sperava di vedere finalmente una distribuzione meno imparziale dei famosi 25.000.000 stanziati dall'ACI (ma fino a qualche anno fa la cifra era il doppio dell'attuale).



Una foto « storica » che testimonia dei cinquant'anni di Ferrari nelle corse: siamo al GP d'Italia n. 5 del 6 settembre 1925 (ricordato nel numero scorso). A osservare curioso la EDRIDGE Special con motore ANZANI 4 cilindri, riconoscete chi c'è? E' Enzo Ferrari, giovanissimo

## ...ma il vincolo del pilota italiano ormai favorisce l'ALFA mondiale

Il sasso lanciato da Ninni Vaccarella ha fatto il suo effetto e lo speciale comitato, composto da Zagato e Moruzzi ed incaricato di studiare una nuova normativa per l'attribuzione degli ormai simbolici ma non per questo meno ambiti 25 milioni, non si è fatto influenzare dalla stagione d'oro che la Ferrari sta attraversando in F.1.

Prima di tutto il premio non sarà più legato soltanto alle monoposto del mondiale piloti: questa abitudine iniziata nel 1952 e che poteva essere attuale quando veramente la F.1 aveva un significato estremamente superiore ad ogni altra forma di automobilismo, verrà abbandonata in favore di nuovi criteri che terranno nella i-

dentica considerazione le case che parteciperanno oltre che al mondiale di F.1, al mondiale Marche ed addirittura a quello riservato ai Rallyes.

Aria nuova dunque, più consona ai tempi attuali che hanno visto moltiplicare gli interessi (e di conseguenza anche gli eventuali meriti) di non poche case anche al di fuori della F.1 ed a confermarcelo è lo stesso segretario della CSAI Moretti che, senza l'inspiegabile reticenza legata alle passate gestioni, ha limato ogni dubbio causato dal sibillino comunicato stampa.

« Il regolamento del Premio si è voluto adeguare all'attuale momento che sta attraversando l'automobilismo sportivo che ormai non vede più la F.1

su un piano di assoluta supremazia rispetto alle altre forme agonistiche. Comprendiamo la sua grande importanza ma i fatti dimostrano che è necessaria una visione globale tenendo conto degli sforzi delle Case che partecipano agli altri « mondiali » previsti dalla CSI, vale a dire il « Marche » ed il « Rallyes ». Ancora non sono state fissate le norme ma probabilmente si terrà conto soggettivamente dei meriti delle case senza la necessità di aride classifiche o di simili sistemi. Per questa ragione verrà creata una speciale commissione della quale faranno parte tra gli altri anche Zagato e Moruzzi, oltre ai rappresentanti dell'ANCAI e di altri organismi similari che ad ogni fine anno esaminerà i

meriti procedendo alla distribuzione dei 25.000.000 che potranno anche essere frazionati in più premi ».

Si prospetta dunque un fine anno di fuoco per la commissione: assieme ad un'Alfa Romeo già mondiale (e che ha dalla sua il vantaggio, del quale per regolamento verrà tenuto conto, di avere utilizzato in modo determinante piloti italiani), potrebbero esserci anche la Lancia e la Ferrari sullo stesso podio. C'è da augurarsi che non risulti troppo stretto per tutte e tre ma questo lo si constaterà solo verso dicembre. Al momento accontentiamoci di registrare la vittoria finale nella battaglia sportiva scatenata da Vaccarella.

d. b.

## E' la Francia che si oppone alla «demoCSI»

ROMA - Oltre che per la soluzione del caso legato al Premio costruttori, la riunione dell'Esecutivo di sabato 19 è stata piuttosto intensa soprattutto perché sono stati affrontati problemi mai discussi prima. Veramente nuovo quello legato alla richiesta di creare entro breve tempo una differenziazione tra professionismo e dilettantismo ma dell'argomento se ne è parlato in via del tutto preliminare perché l'Esecutivo non è parso in grado di mettere immediatamente a fuoco un problema non certo semplice, soprattutto per l'incerta posizione di chi gareggia in alcune categorie di passaggio come, ad esempio, la Formula 3. Come al solito è stato creato l'ennesimo comitato e dopo le ferie ci daranno una risposta in proposito Maffezzoli, De Adamich, Angiolini e Galmanini.

Sempre a Milano è stato inoltre risolto il delicato problema legato ai rapporti fra gli ufficiali di gara ed i cronometristi. Questi ultimi, è stato ribadito, non hanno la funzione di giudici (e dunque non è vero che sia inammissibile il ricorso contro il loro operato) ma proprio per spianare eventuali difficoltà si è

deciso di rendere operante in tutte le competizioni una figura di ufficiale di gara che è prevista dal Codice Sportivo ma che in realtà non si è quasi mai vista: vale a dire il giudice di arrivo. Comunque per alleggerire lo staff direttivo delle competizioni l'Esecutivo si è raccomandato di fare vestire i panni del giudice di gara ad un cronometrista ma la cosa dovrà essere ben specificata sul regolamento di gara per evitare ogni possibile contestazione.

Infine ci si è soffermati anche sul problema della democratizzazione della CSI richiesta recentemente dall'Italia. Pare che in seno alle varie Commissioni Sportive di ogni nazione si stiano ormai aprendo delle breccie che fra poco potrebbero portare delle novità determinanti pur se proprio dalla Francia sembrano partire inaspettatamente le resistenze maggiori. Il che è abbastanza strano visto che proprio oltr'Alpe nel '68 c'è stata la prima importante rivolta contro un governo sportivo ufficiale, ma l'empasse attuale potrebbe forse essere causata da una non certo rara forma sciovinstica.

CORSA A SNETTERTON - Valevole per il campionato Shell-sport di F.5000 - Circuito di Snetterton - 27 luglio 1975

1. Bob Evans (Lola) 41'30"8 media 178,33 kmh; 2. Gethin (Lola) 7'400" 41'41"6; 3. Scott (Lola T 400) 42'05"2; 4. Edwards (Lola T 332) a 1 giro; 5. Ashley (Lola T 330) a 2 giri; 6. McGuire (Lola T 332) a 2 giri; 7. Hill (March 74 A) a 7 giri; 8. Featherstone (McRae) a 7 giri. Giro più veloce: Evans 1'01"2 media 181,43 kmh.

# Evans a Snetterton Andretti a Elkart Lake

# Le 5000 consolano...

ELKART LAKE - Gara di velocità per F.5000 - Circuito di Elkart Lake - 27 luglio 1975

CLASSIFICA FINALE

1. Mario Andretti (Lola) alla media di 176.880 kmh; 2. Jackie Oliver (UOP Shadow); 3. Eppie Wietzes (Lola); 4. G. J. Swanson (Lola); 5. Elliot Robinson (Lola Gurney); 6. Al Unser (Parnelli Lola).

## SPECIALE AUTOSPRINT

SNETTERTON - Bob Evans ha condotto una corsa impeccabile vincendo la gara Shell-sport di F.5000 a Snetterton, valida per il campionato, tenendo la testa sin dall'inizio su una Lola T332, contenendo Gethin e Scott sul finire, mentre diversi altri piloti di prima categoria accusano varie noie. Evans ha inoltre stabilito un nuovo record sul giro.

Si temeva prima della corsa che questa gara di F.5000 potesse subire un nuovo declino, a causa della mancanza di denaro che avrebbe potuto costringere diversi piloti ad un "ritiro temporaneo". Infatti, alcuni mancavano, ma 18 macchine si sono presentate per le prove, e c'erano anche delle novità, e i tempi migliori per lo schieramento di partenza erano molto vicini (benché non tutti i teams ritenessero che i tempi ufficiali fossero giusti).

C'era anche una nuova March 75A, la Ran-Thursdays per Alan Jones (la macchina sostenuta dalla Ford-Shell 75A ha terminato, ma il pilota Walkinshaw aveva un impegno di maggior importanza a Spa). Il viso di Jones esprimeva contentezza quando parlava della March «Come una macchina di F2, ma con vera potenza». Il giorno prima della corsa aveva girato con un rapporto sbagliato nelle marce e una cattiva regolazione delle sospensioni. Poi le cose si sono messe male perché la parte interna della candela è scoppiata, e dato che questo è il periodo delle ferie annuali della Cosworth (il che causa momenti di nervosismo per le squadre di F1 ogni anno), il team non era in grado di procurarsi il motore di ricambio — perché i meccanici hanno lavorato tutta la mattina della giornata della corsa tentando di portare rimedio.

Anche Purley ha avuto problemi con il motore della sua Chevron nelle due giornate prima della corsa aveva rovinato due Ford-Cosworth V-6S. Perciò per la corsa ha dovuto adoperare «il vecchio motore da cucinare» mai usato nelle corse. Anche se con circa 25 bhp meno di potenza aveva una ottima coppia, e questo era utile per questa macchina che aveva seri problemi di surriscaldamento; dopo le prove si è rimediato scavando buche nella presa d'aria. Ma si è visto presto che questo lavoro è stato poco utile.

Il team Durex ha inserito delle sospensioni Lola T332 nella T400 di Scott, che sembravano funzionare (salvo il fatto che quasi alla fine delle prove è andato fuori pista, e la macchina e il motore si sono riempiti con una fine polvere). Pilette diceva che la sua Lola, «non era più veloce, ma più sicura», però era accreditato del giro più veloce, assicurandosi la pole position. Accanto a lui Bob Evans, tornato alla F.5000 nella Lola T332 di Sid Taylor.

Tutte le macchine a motore Ford-Cosworth hanno avuto quasi subito

delle noie. Non sorprendente che la nuova March di Jones fosse stata spinta via dopo i giri di riscaldamento, e neanche Havje sulla March HH è partito a causa di un conduttore isolato della batteria rotto. Purley ha completato solo un quarto di giro della corsa prima che la rottura di un tubo d'acqua non lo coprisse d'acqua bollente.

Evans è andato via e Pilette ha preso il secondo posto sul lungo rettilineo. Alla fine del secondo giro erano seguiti da Ashley, Spice, Gethin, Scott e Belsio.

Lentamente, ma in modo sensibile Evans ha cominciato a tirar via, e Gethin ha preso il 4. posto da Spice. Ha inseguito duramente Ashley e entrambi sono scivolati fuori della curva prima dei box.

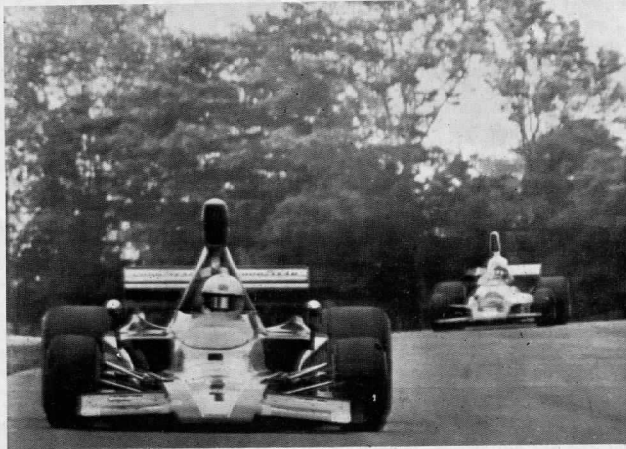
rail, e Ashley è potuto ripartire giusto davanti a Spice. Quando Spice tentava di passare, la macchina di Ashley ha sollevato un sasso che ha spacciato il radiatore della Lola di Spice. E questo era la fine della sua corsa.

Ashley ha dovuto naturalmente fermarsi per cambiare la ruota e questo fatto lo ha messo fuori gara. Ironicamente il primo a ritirarsi è stato Pilette, quando un braccio della sospensione posteriore della sua Lola si è rotta e la macchina è passata davanti ai box con una doccia di scintille dietro di sé.

Adesso il risultato della corsa era stabilito, perché Gethin non poteva fare niente per eliminare il distacco di 10 secondi che lo divideva da Evans. Nonostante la foratura Ed-

ELKART LAKE - Mario Andretti era tornato negli USA deciso a porre fine alla jella che lo perseguita. «Datemi una macchina forte o lascio» aveva detto piedono. Ed era venuto sul circuito di Elkart nel Wisconsin cominciando le prove di qualificazione. Come a Watkins Glen l'asso di Nazareth iniziava ad abbattere tutti i records: il suo stesso primato dello scorso anno veniva bruciato con un giro alla media di 189,583 kmh che Brian Redman non riusciva a superare.

Poi le due batterie. Mario strappava la vittoria e si presentava alla finale come sicuro vincitore. Nella seconda manche Redman partiva dalla «pole position» ma dopo mezza corsa il suo motore cominciava a fumare. Jackie Oliver che si era tenuto sulla scia del connazionale vinceva la corsa con il canadese Wietzes alle spalle.



Ad Elkarth Lake, Andretti si è preso la rivincita sulla sfortuna, mentre è stata la volta di Redman a vedersi privato dalla sorte di un ottimo piazzamento, dopo che il motore della sua Lola (foto sopra) cominciava a dare segni di stanchezza. Più soddisfatto Oliver (a destra), giunto secondo



Fra Spice e Scott si è sviluppato un duello per il 5. posto.

A metà gara (20 giri) Evans si era distaccato di 5 secondi, mentre la distanza fra Pilette e Ashley, e Ashley e Gethin, che prima era stata di circa 100 metri, si è ridotta a circa 20 metri (questi tre si trovavano in meno di 1 secondo). Finalmente Spice ha potuto liberarsi di Scott, man mano che i freni della Lola di Scott cominciavano a cedere.

Ashley aveva guadagnato nelle curve, perdendo terreno nei rettilinei. Ha anche subito una foratura lenta alla gomma sinistra posteriore e nei suoi tentativi di passare Pilette nella frenata, al 25. giro, questo pneumatico fece scivolare la sua Lola. Questa scivolata si è trasformata in un testacoda fuori pista in una nuvola di polvere. Però la macchina non ha colpito il guard-

wards ha preso il 4. posto davanti a Ashley, mentre Ian ha dovuto fare un'altra fermata di precauzione ai box — credeva che gli venisse a mancare il carburante, anche se probabilmente le accensioni irregolari del suo motore erano state causate da polvere che era entrata attraverso la presa d'aria durante il testacoda.

Soltanto 8 macchine sono state classificate, il che può far pensare a una corsa noiosa. Invece, per la maggior parte della corsa, la lotta per il secondo posto fra Pilette, Ashley e Gethin aveva fatto sì che fosse una corsa buona. La vittoria di Evans gli ha alzato il morale dopo la sua stagione, fino adesso sfortunata con la BRM, e il pilota ha detto:

«Mi sento pieno di energia adesso».

Al via 'finale' Andretti era in testa, Brian Redman in coda al gruppo, dopo che i meccanici avevano riparato subito il «male» della Lola. Una gara avvincente con Redman indoviolato e deciso a rimontare svariate posizioni. E ci riusciva, tanto che a cinque giri dalla fine si portava in terza posizione dietro ad Oliver ed Andretti che aveva dieci secondi sul pilota della UOP Shadow.

Poi il motore di Brian riprendeva ad animare e lentamente scivolava verso l'ottava posizione dove terminava la corsa. Una corsa animata, combattuta con Redman grande protagonista capace di riaccuffare 22 concorrenti, ma con un Andretti che oggi pilotava un mezzo all'altezza delle sue grandi possibilità.

I 33 mila spettatori hanno assistito al giro più veloce dello scatenato Redman, al settimo giro della finale, che forse ha danneggiato di più la Lola rosso blu dell'inglese.

d. h.

l. m.

**Solo TOM SNEVA ha tenuto il suo passo a Cambridge Junction**

## Il sesto titolo di FOYT

**CAMBRIDGE JUNCTION** - Il 40. texano A.F. Foyt quest'anno voleva conquistare la quarta 500 Miglia di Indy, ed invece ha ottenuto il sesto campionato

Dopo la vittoria nella «Norton Twin 200» sulla speedway del Michigan il pilota costruttore ha sanzionato la vittoria del titolo che due settimane fa aveva tecnicamente conquistato. Con la sua Coyote arancione Foyt ha bissato come a Pocono aggiudicandosi la «Pole Position» girando sull'ovale di due miglia alla media di 311,630 kmh., quindi ha assunto il comando dopo un breve duello con Gordon Johncock che al termine della combattuta competizione si era ritirato.

Dopo i cento giri soltanto il giovane e coraggioso Tom Sneva (ricordate il suo volo spettacolare ad Indy) reggeva al texano e si piazzava al secondo posto, mentre ad un giro giungevano Bill Vukovich, Pancho Carter, Bobby Unser e Johnny Rutherford.

I 65 mila dollari che Roger Penske — patron dell'autodromo — aveva messo a disposizione, donati indubbiamente dallo sponsor delle sue azzurre vetture, la Norton Company, avevano richiamato tutti gli assi della USAC, eccezione fatta per Mario Andretti ed Al Unser, il primo impegnato in Inghilterra nel Grand Prix,

**Dopo l'ultima corsa stock a Nashville**

## Petty ha guadagnato 2 milioni di dollari

**NASHVILLE** - Nonostante Benny Parson con la sua Chevrolet avesse ottenuto la posizione numero uno di partenza marciando sulla media di 165,945 kmh Cale Yarborough vinceva dinanzi ad un plotone compatto di 30 grossi nomi, e Richard Petty giungeva secondo ad un giro malgrado la sua fiammante Dodge STP avesse dovuto compiere varie soste al box per noie al carburatore.

Tuttavia i cinquemila dollari vinti dall'allampanato pilota della Carolina lo hanno portato a quota due milioni di dollari vinti durante la sua mirabolante carriera.

«Mancano soltanto 5 mila dollari — ha confessato Petty — ma il 3 agosto a Pocono son sicuro di superare i due milioncini».

Nonostante la pausa di Nashville, nella classifica generale Richard Petty siede comodamente in testa seguito da Dave Marcis piazzatosi terzo a Nashville, la culla della canzone «Folks», James Hilton, Darrel Waltrip e Benny Parson nell'ordine.

A Yorborough sono andati 6 mila dei 41 mila dollari in palio.

**NASHVILLE 420 gara velocità Stock Nascar - 26 luglio 1975**

1. Cale Yarborough (Chevrolet) media 143,11 kmh; 2. Richard Petty (Dodge) ad un giro; 3. Dave Marcis (Dodge) a due giri; 4. Benny Parson (Chevrolet); 5. Cecil Gordon (Chevrolet) a 3 giri;

## Sbaglia MUIR in F.ATLANTIC

**SILVERSTONE** - Il programma del G.P. Inglese è finito con una F. Atlantic. Più famoso non starter era Brise, che aveva qualificato la sua Modus per la terza fila per la corsa di F.3, e anche Rudi Gyag, che aveva qualificato un'altra macchina per la 5. fila prima di subire una grave incidente nelle prove. Pole position ottenuta da Ted Wentz su una Lola (1'27"9) accanto a lui Crawford e l'australiano Bob Muir (Birrana).

Per la maggior parte dei 20 giri della corsa c'era un'intensa battaglia fra Wentz,

l'altro nel Wisconsin per provare la 5000 che lo ha portato in seconda posizione a ruota dell'inglese Brian Redman.

Il «boss» della scuderia, Parnelli Jones arrabbiatissimo ci ha detto: «Non so chi abbia messo in giro la voce che la Parnelli Jones si ritira dalle corse. Siamo mettendo a posto il modello sperimentale (DEX) che verrà collaudato a giorni a Phoenix in Arizona e forse correrà l'ultima tappa della USAC».

«Abbiamo 48 meccanici che lavorano in tre diverse località in California, a Indianapolis ed in Inghilterra. Tutti lavorano a pieno regime per le cinque categorie». «Recentemente — dice Parnelli — ho assunto il noto disegnatore John Barnard (esperto nella McLaren e Lola) ed ora è impegnato nel modello per Indy. Avremo investite tutti quei soldi se avevamo intenzione di ritirarci?».

Ma Mario Andretti resterà con la Parnelli Jones?

«Te lo dissi a Watkins Glen, lo terreno costi quel che costi. Mario è importante per noi. Nel caso disperato, dovremo cercare qualche altro capace di sostituirlo, ma non intendo discutere questo lato della faccenda».

Jones prevede che il Cosworth sarà il motore del futuro nelle corse USA.

«Un V8 si adatta proprio alle restrizioni adottate dalla federazione che limita la potenza del turbocompressore e il quantitativo di carburante. Guardate Foyt. E' un difensore del turbo, ma nelle sue Coyote applica il V8 Foyt».

E Foyt a Cambridge Junction non ha avuto noie di sorta. Unico contrattempo, l'abbandono della gara stock a metà corsa, si trovava in testa da 50 giri. Il pilota texano come un'altra volta, volava a Houston al capezzale di una delle figlie (Terry Lynn) che era stata colta da un pericoloso malore.

«**NORTON TWIN 200**» Cambridge Junction gara di velocità per la Formula USAC 26 luglio 1975

1. A. J. Foyt (Coyote) alla media di 255,511 kmh; 2. Tom Sneva (Norton McLaren); 3. Bill Vukovich (Cobra Eagle) ad un giro; 4. Pancho Carter (Cobra Eagle) a due giri; 5. Bobby Unser (Eagle Gurney) a due giri; 6. Johnny Rutherford (McLaren) a tre giri; 7. Jimmy Caruthers (Eagle); 8. Steve Krisloff (Eagle) a 4 giri; 9. Dick Simon (Eagle Ford); 10. Spike Gelhausen (Eagle).

**Le corse in CANADA**

## Troppo potenti le BMW anche a MOSPORT

**MOSPORT PARK** - Nigel Gough su Crossle 25F e Warner von Engelbrechten su BMW 2002 TI, hanno vinto rispettivamente le gare di F. 100 e turismo di serie fino a 2500 cc., nella seconda uscita del campionato canadese Bulova. Ottima la giornata estiva, e quindi un discreto numero di spettatori a far da cornice a questa manifestazione.

Le due BMW di von Engelbrechten e Werner Gudzus hanno letteralmente dominata questa gara anche se per alcuni giri Paul Lambke è riuscito ad intramettersi con la Datsun, portandosi addirittura in testa per un breve periodo di tempo. Da queste due prime prove fin'ora disputate, Lambke ha dimostrato chiaramente di non essere preparato come negli anni passati perché anche i tempi non sono scesi al di sotto dei records precedenti. La Datsun non ha dato segno di poter portare a termine la distanza.

Per Giorgio Comacchio e la Fiat, questa volta è andata meglio che non nella prima gara di due settimane fa. Prima che l'italiano prendesse il via, sembrava che una nuvoletta azzurra uscisse dal tubo di scarico che però con il progredire della corsa scompariva. Quindi, meritissimo il terzo posto di Comacchio nella classifica finale, però è anche risultato evidente che dalla macchina italiana, non ci si può attendere di più di un buon piazzamento perché le BMW hanno chiaramente dimostrato di essere di oltre un secondo per giro più veloci e che quando la Fiat dava la falsa sensazione di accorciare le distanze, questo era dovuto soltanto agli intralci nei sorpassi.

All'opposto della corsa per il turismo, quella della F. 100 (così chiamata perché oltre che ai motori Ford si possono ora usare anche i Renault ed i Volkswagen) si è dimostrata molto interessante, veloce e competitiva. All'abbassarsi della bandiera del via, un gruppetto composto da Clive Rayman (Titan Mk6A), Nigel Gough (Crossle 25F), Don Sobering (Crossle 25F) e Stuart Moore (Hawke DL11) staccava un po' tutti.

A circa metà gara Moore perde il contatto con i primi per un testacoda e finisce in sesta posizione, pressato molto da vicino da John Scratch con la canadese Ferret Mk4 che dopo pochi giri riuscirà a rubargli la piazza. Sino alla fine è impossibile prevedere quali dei tre rimasti in lizza riuscirà a tagliare per primo il traguardo e nonostante che le previsioni della vigilia volessero a favore di Sobering questi non riuscirà che a far terzo mentre secondo alle spalle di Gough si piazzerà Rayman.

**Campionato Bulova, gara nazionale - Mosport Park 25 maggio 1975**

**LE CLASSIFICHE**

**Turismo di iserie (20 giri)**

1. Werner von Engelbrechten (BMW 2002 TI); 2. Gudzus (BMW 2002 TI); 3. Comacchio (Fiat 124 Sport Coupé); 4. Wite (Ford Pinto); 5. Clave (Mini Cooper S).

**Formula 100 (20 giri)**

1. Nigel Gough (Crossle 25F); 2. Rayman (Titan Mk6A); 3. Sobering (Crossle 25F); 4. Titus (Crossle 25F); 5. Harrison (Dulon MP15B); 6. Scratch (Ferret Mk4); 7. Moore (Hawke); 8. Spenaner (Van Diemen).



A Silverstone, era stata presentata la nuova March-Elf F.2 per il prossimo anno, dotata del motore Alpine 6 cilindri a V, quello delle Sport



Ecco la nuova F.2 Elf-March. Il telaio è per ora un 752 adattato. Il motore Alpine è montato arretrato, con il serbatoio dell'olio davanti prima della centina dietro il pilota

## INNOCENTI negli stock a EMPOLI

**EMPOLI** - Continuano le prove sulla locale pista per vetture stock; si è svolta il 26 luglio l'11. prova del Campionato Italiano Stock Cars, 2. Trofeo ANSA Marmitte che ha visto la vittoria del pilota Innocenti davanti a Piazzi, mentre terzo si è classificato Landi. La gara ha avuto fastidi alterne per tutte le quattro batterie: Innocenti l'ha spuntata, mentre Diazi ha conquistato punti preziosi per il campionato.

Ancora in evidenza Leonetto Leporati, portacolori della scuderia Solgemma che si è dovuto ritirare al 4. giro per guasto al motore; brillante anche la prestazione di Landi della scuderia Italfunco di Massa Carrara, giunto terzo nella finale.

**2. TROFEO ANSA MARMITTE - Il prova del campionato italiano - Empoli 27 luglio 1975**

**CLASSIFICA FINALE**

1. Innocenti; 2. Diazi; 3. Landi; 4. Bigalli; 5. Silvestri; 6. Barlonetto.

**Classifica categoria super stock**

1. Diazi; 2. Coppelli; 3. Parri.

## L'ing. MASSIMINO progetta a 80 anni un nuovo 8 cilindri

**MODENA** - L'ing. Alberto Massimino — 80 anni compiuti — progettista di un numero incalcolabile di vetture da corsa ci ha comunicato che sta disegnando un motore da tre litri otto cilindri a V. Perché?

«Intendiamoci — ci ha precisato Massimino — non scopro nulla di nuovo perché in tecnica automobilistica tutto è già stato scoperto; ma ho cercato di applicare una serie di soluzioni secondo studi che ho fatto. Non ho avuto alcuna sollecitazione a far questo, ma mi è venuta un'idea fissa».

Sappiamo che Massimino, sovente, è in contatto con managers inglesi, non sarebbe escluso un suo collegamento oltremanica.

**Solo TOM SNEVA ha tenuto il suo passo a Cambridge Junction**

# Il sesto titolo di FOYT

**CAMBRIDGE JUNCTION** - Il 40. texano A.F. Foyt quest'anno voleva conquistare la quarta 500 Miglia di Indy, ed invece ha ottenuto il sesto campionato. Dopo la vittoria nella « Norton Twin 200 » sulla speedway del Michigan il pilota costruttore ha sanzionato la vittoria del titolo che due settimane fa aveva tecnicamente conquistato. Con la sua Coyote arancione Foyt ha bissato come a Pocono aggiudicandosi la « Pole Position » girando sull'ovale di due miglia alla media di 311,630 kmh., quindi ha assunto il comando dopo un breve duello con Gordon Johncock che al termine della combattuta competizione.

Dopo i cento giri soltanto il giovane e coraggioso Tom Sneva (ricordate il suo volo spettacolare ad Indy) reggeva al texano e si piazzava al secondo posto, mentre ad un giro giungevano Bill Vukovich, Pancho Carter, Bobby Unser e Johnny Rutherford.

I 65 mila dollari che Roger Penske — patron dell'autodromo — aveva messo a disposizione, donati indubbiamente dallo sponsor delle sue azzurre vetture, la Norton Company, avevano richiamato tutti gli assi della USAC, eccezione fatta per Mario Andretti ed Al Unser, il primo impegnato in Inghilterra nel Grand Prix.

# Dopo l'ultima corsa stock a Nashville Petty ha guadagnato 2 milioni di dollari

**NASHVILLE** - Nonostante Benny Parson con la sua Chevrolet avesse ottenuto la posizione numero uno di partenza marciando alla media di 165,945 kmh. Cale Yarborough vinceva dinanzi ad un plotone compatto di 30 grossi nomi, e Richard Petty giungeva secondo ad un giro malgrado la sua fiammante Dodge STP avesse dovuto compiere varie soste al box per noie al carburatore.

Tuttavia i cinquemila dollari vinti dall'allampanato pilota della Carolina lo hanno portato a quota due milioni di dollari vinti durante la sua mirabolante carriera.

« Mancano soltanto 5 mila dollari — ha confessato Petty — ma il 3 agosto a Pocono non sicuro di superare i due milioni ».

Nonostante la pausa di Nashville, nella classifica generale Richard Petty siede comodamente in testa seguito da Dave Marcis piazzatosi terzo a Nashville, la culla della canzone « Folks », James Hilton, Darrel Waltrip e Benny Parson nell'ordine.

A Yorborough sono andati 6 mila dei 41 mila dollari in palio.

**NASHVILLE 420 gara velocità Stock Nascar - 26 luglio 1975**  
 1. Cale Yarborough (Chevrolet) media 143,11 kmh; 2. Richard Petty (Dodge) ad un giro; 3. Dave Marcis (Dodge) a due giri; 4. Benny Parson (Chevrolet); 5. Cecil Gordon (Chevrolet) a 3 giri;

# Sbaglia MUIR in F. ATLANTIC

**SILVERSTONE** - Il programma del G.P. Inglese è finito con una F. Atlantic. Più famoso non starter era Brise, che aveva qualificato la sua Modus per la terza fila per la corsa di F.3, e anche Rudi Gyss, che aveva qualificato un'altra macchina per la 5. fila prima di subire un grave incidente nelle prove. Pole position ottenuta da Ted Wentz su una Lola (127'9) accanto a lui, Crawford e l'australiano Bob Muir (Birrana).

Per la maggior parte dei 20 giri della corsa c'era un'intensa battaglia fra Wentz,

l'altro nel Wisconsin per provare la 5000 che lo ha portato in seconda posizione a ruota dell'inglese Brian Redman.

Il « boss » della scuderia, Parnelli Jones arrabbiatissimo ci ha detto: « Non so chi abbia messo in giro la voce che la Parnelli Jones si ritira dalle corse. Siamo mettendo a posto il modello sperimentale (DEX) che verrà collaudato a giorni a Phoenix in Arizona e forse correrà l'ultima tappa della USAC ».

« Abbiamo 48 meccanici che lavorano in tre diverse località in California, a Indianapolis ed in Inghilterra. Tutti lavorano a pieno ritmo per le cinque categorie ».

« Recentemente — dice Parnelli — ho assunto il noto disegnatore John Barnard (esperto nella McLaren e Lola) ed ora è impegnato nel modello per Indy. Avremmo investito tutti quei soldi se avevamo intenzione di ritirarci? ».

« Ma Mario Andretti resterà con la Parnelli Jones? »

« Te lo dissi a Watkins Glen, io terreno costi quel che costi. Mario è importante per noi. Nel caso disperato, dovremo cercare qualche altro capace di sostituirlo. Non intendo discutere questo lato della faccenda ».

Jones prevede che il Cosworth sarà il motore del futuro nelle corse USA.

« Un V8 si adatta proprio alle restrizioni adottate dalla federazione che limita la potenza del turbocompressore e il quantitativo di carburante. Guardate Foyt. E' un difensore del turbo, ma nelle sue Coyote applica il V8 Foyt ».

E Foyt a Cambridge Junction non ha avuto noie di sorta. Unico contrattempo, l'abbandono della gara stock a metà corsa quando si trovava in testa da 50 giri. Il pilota texano come un'altra volta, volava a Houston al capezzale di una delle figlie (Terry Lynn) che era stata colta da un pericoloso malore.

**« NORTON TWIN 200 » Cambridge Junction gara di velocità per la Formula USAC 26 luglio 1975**

1. A. J. Foyt (Coyote) alla media di 255,511 kmh; 2. Tom Sneva (Norton McLaren); 3. Bill Vukovich (Cobre Eagle) ad un giro; 4. Pancho Carter (Cobre Eagle) a due giri; 5. Bobby Unser (Eagle Gurney) a due giri; 6. Johnny Rutherford (McLaren) a tre giri; 7. Jimmy Caruthers (Eagle); 8. Steve Krisloff (Eagle) a 4 giri; 9. Dick Simon (Eagle Ford); 10. Spike Gehlhausen (Eagle).

**Le corse in CANADA**

# Troppo potenti le BMW anche a MOSPORT

**MOSPORT PARK** - Nigel Gough su Crossle 25F e Warner von Engelbrechten su BMW 2002 TI, hanno vinto rispettivamente le gare di F. 100 e turismo di serie fino al 2500 cc., nella seconda uscita del campionato canadese Bulova. Ottima la giornata estiva, e quindi un discreto numero di spettatori a far da cornice a questa manifestazione.

Le due BMW di von Engelbrechten e Werner Guduz hanno letteralmente dominata questa gara anche se per alcuni giri Paul Lambke è riuscito ad intramettersi con la Datsun, portandosi addirittura in testa per un breve periodo di tempo. Da queste due prime prove fin'ora disputate, Lambke ha dimostrato chiaramente di non essere preparato come negli anni passati perché anche i tempi non sono scesi al di sotto dei records precedenti, la Datsun non ha dato segno di poter portare a termine la distanza.

Per Giorgio Comacchio e la Fiat, questa volta è andata meglio che nella prima gara di due settimane fa. Prima che l'italiano prendesse il via, sembrava che una nuvoletta azzurra uscisse dal tubo di scario che però con il progredire della corsa scompariva. Quindi, meritissimo il terzo posto di Comacchio nella classifica finale, però è anche risultato evidente che dalla macchina italiana, non ci si può attendere di più di un buon piazzamento perché le BMW hanno chiaramente dimostrato di essere di oltre un secondo per giro più veloci e che quando la Fiat dava la falsa sensazione di accorciare le distanze, questo era dovuto soltanto agli intralci nei sorpassi.

All'opposto della corsa per il turismo, quella della F. 100 (così chiamata perché oltre che ai motori Ford si possono ora usare anche i Renault ed i Volkswagen) si è dimostrata molto interessante, veloce e competitiva. All'abbandarsi della bandiera del via, un gruppetto composto da Clive Rayman (Titan Mk6A), Nigel Gough (Crossle 25F), Don Sobering (Crossle 25F) e Stuart Moore (Hawke DL11) staccava un po' tutti.

A circa metà gara Moore perde il contatto con i primi per un testacoda e finisce in sesta posizione, pressato molto da vicino da John Scratch con la canadese Ferret Mk4 che dopo pochi giri riuscirà a rubargli la piazza. Sino alla fine è impossibile prevedere quali dei tre rimasti in lizza riuscirà a tagliare per primo il traguardo e nonostante che le previsioni della vigilia volessero a favore di Sobering questi non riuscirà che a far terzo mentre secondo alle spalle di Gough si piazzerà Rayman.

**Campionato Bulova, gara nazionale - Mosport Park 25 maggio 1975**

**LE CLASSIFICHE**  
 Turismo di serie (20 giri)  
 1. Werner von Engelbrechten (BMW 2002 TI); 2. Guduz (BMW 2002 TI); 3. Comacchio (Fiat 124 Sport Coupe); 4. Wite (Ford Pinto); 5. Clare (Mini Cooper S).

**Formula 100 (20 giri)**  
 1. Nigel Gough (Crossle 25F); 2. Rayman (Titan Mk6A); 3. Sobering (Crossle 25F); 4. Titus (Crossle 25F); 6. Harrison (Dulon MPI5B); 6. Scratch (Ferret Mk4); 7. Moore (Hawke); 8. Spenard (Van Diemen).



A Silverstone, era stata presentata la nuova March-Elf F.2 per il prossimo anno, dotata del motore Alpine 6 cilindri a V, quello delle Sport



Ecco la nuova F.2 Elf-March. Il telaio è per ora un 752 adattato. Il motore Alpine è montato arretrato, con il serbatoio dell'olio davanti prima della centina dietro il pilota

# INNOCENTI negli stock a EMPOLI

**EMPOLI** - Continuano le prove sulla locale pista per vetture stock; si è svolta il 26 luglio l'11. prova del Campionato Italiano Stock Cars, 2. Trofeo ANSA Marmitte, che ha visto la vittoria del pilota Innocenti davanti a Piazzi, mentre terzo si è classificato Landi. La gara ha avuto fasi alterne per tutte le quattro batterie: Innocenti l'ha spuntata, mentre Diazzi ha conquistato punti preziosi per il campionato.

Ancora in evidenza Leonetto Leporati, portacolori della scuderia Solgemma che si è dovuto ritirare al 4. giro per guasti al motore; brillante anche la prestazione di Landi della scuderia Italfungo di Massa Carrara, giunto terzo nella finale.

**2. TROFEO ANSA MARMITTE** - Il prova del campionato italiano - Empoli 27 luglio 1975.

**CLASSIFICA FINALE**  
 1. Innocenti; 2. Diazzi; 3. Landi; 4. Bigalli; 5. Silvestri; 6. Barlonetto.

**Classifica categoria super stock**  
 1. Diazzi; 2. Coppelli; 3. Parrì.

# L'ing. MASSIMINO progetta a 80 anni un nuovo 8 cilindri

**MODENA** - L'ing. Alberto Massimino — 80 anni compiuti — progettista di un numero incalcolabile di vetture da corsa, ci ha comunicato che sta disegnano un motore da tre litri otto cilindri a V. Per chi?

« Intendiamoci — ci ha precisato Massimino — non scopro nulla di nuovo perché in tecnica automobilistica tutto è già stato scoperto; ma ho cercato di applicare una serie di soluzioni secondo studi che ho fatto. Non ho avuto alcuna sollecitazione a far questo, ma mi è venuta un'idea, fissa ».

Sappiamo che Massimino, sovente, è in contatto con managers inglesi, non sarebbe escluso un suo collegamento oltremarica.

# Per la COLLE S. MARCO «europea» del '76 festa doppia



Sta volando verso gli ultimi 100 metri, a sinistra Gabriele Ciuti, che riuscirà finalmente ad agguantare l'assoluto per pochi decimi davanti a Cerulli Irelli e a Scola che vediamo impegnati nelle foto a destra

## CIUTI profeta in casa

**SASSA ROLL-BAR**  
Costruzione accessori - rimorchi auto  
Ascoli P. Via Orlando 42/56 - tel. 05.083  
Presenta la classifica di

Coppa «PAOLINO TEODORI» - Gara nazionale di velocità in salita - Ascoli Piceno 27 luglio 1975

**GRUPPO 850**  
1. Piero Mani 7'17"45 media 82,304 kmh;  
2. Schiaroli 7'18"95; 3. Cittadini 7'19"29;  
4. Ragazzi 7'20"40; 5. Allevi 8'06"39;  
(Tutti su Fiat 850).

**CLASSE 1000**  
1. Bazooka 6'51"38 media 87,484 kmh;  
2. Giachi 6'58"28; 3. Gitani 7'06"08; 4. Festuccia 7'17"13; 5. Di Giampietro 7'18"51;  
6. Mike 7'38"10; 7. Benvenuti 7'53"61;  
(Tutti su Abarth A 112).

**CLASSE 1150**  
1. Enrico Tuzi 6'56"04 media 86,540 kmh;  
2. Dicondi 7'02"33; 3. Amoroso 7'03"33;  
4. Astrud 7'20"85; 5. Pliersbanda 7'26"55; (Tutti su Fiat 128).

**CLASSE 1300**  
1. Pierluigi Grassetto 6'27"99 media 92,783 kmh;  
2. Cochetti 6'32"28; 3. Riccitelli 6'32"95; 4. Winthrop 6'34"30; 5. Mozan 6'35"18; 6. Di Pasquale 6'35"77; 7. D'Elia 6'38"80; 8. Graziano 6'40"18; 9. Chianucci 6'43"38; 10. Notaro 6'45"08; 11. Pierantoni 6'51"98; 12. Tarozzi 7'18"06; 12. Palumbo ritirato. (Tutti su Simca Rally).

**CLASSE 1600**  
1. Carlo Loffredo 6'44"95 media 88,915 kmh;  
2. Minichetti 6'50"62; 3. D'Andreamattio 7'13"61. (Tutti su Alfa GT).

**CLASSE 2000**  
1. Massimo Aglietti 6'23"38 media 93,890 kmh;  
2. Cellaselli 6'35"36; 3. Paganelli 6'46"90; 4. Mantellini 6'50"62. (Tutti su Alfa GTV).

**CLASSE OLTRE 2000**  
1. Nefie 6'59"25 media 85,870 kmh.

**GRUPPO 3**  
**CLASSE 1300**  
1. Cristiano Cianfoni (Lancia Fulvia HF) 6'50"36 media 87,730 kmh; 2. Pesce (Mara) 6'50"57; 3. Casula (Lancia Fulvia) 6'50"76; 4. Bazzanelli (Fiat X 1/9) 6'50"94; 5. Giannmaria (Lancia) 7'16"92.

**CLASSE 1600**  
1. Attilio Salvatori (Renault Alpine) 6'00"63 media 99,883 kmh; 2. Righi (Renault Alpine) 6'01"74; 3. De Santis (Renault Alpine) 6'07"92; 4. Fittelli (Lancia) 7'02"70.

**CLASSE 2000**  
1. Mario A. Brandi (Renault Alpine) 6'25"43 media 93,410 kmh; 2. Boninsegni (Fiat) 6'27"75; 3. Basile (Lancia) 6'45"91; 4. Milano (Lancia) 6'47"57.

**CLASSE 3000**  
1. «Roby» (Fiat Giannini) 6'33"27 media 91,550 kmh; 2. Dettori (Giannini) 6'46"51; 3. Cesarini (Abarth) 6'49"35; 4. Guarnieri (Giannini) 6'51"29; 5. Di Francesco (Giannini) 6'51"39; 6. Romoli (Giannini) 6'51"97; 7. Agostinelli (Giannini) 7'04"78.

**CLASSE 700**  
1. Walter Nucci (Fiat Abarth) 6'25"25 media 93,450 kmh; 2. Guarnieri (Fiat Giannini) 6'34"46.

**CLASSE 1000**  
1. Silvano Mannucci (Fiat Abarth) 6'19"84 media 94,780 kmh; 2. Turano (Fiat Abarth) 6'36"57; 3. Santandrea (Mini Cooper) 6'43"71; 4. Vacca (A/112) 6'46"94.

**CLASSE 1150**  
1. Mario Cangelini Fiat 128 6'07"11 media 98,060 kmh; 2. Ferretti (Fiat 128) 6'08"24; 3. Valentini (Fiat 128) 7'09"96.

**CLASSE 1300**  
1. Paolo Capponi (A. Romeo GTA) 5'49"71 media 102,940 kmh; 2. Riccitelli Simca Rally) 5'51"41; 3. Pipino (Morris Cooper) 6'50"19; 4. Stella (A. Romeo GT) 7'11"46.

**CLASSE 1600**  
1. Lanfranco Pasini (Ford) 5'49"42 media 103,030 kmh; 2. La Vecchia (A. Romeo) 6'02"02; 3. Tarpani (Ford) 6'18"56; 4. Potenza (BMW) 6'31"7; 5. Marconi (A. Romeo) 6'32"13.

**CLASSE 2000**  
1. Mauro Sacchini (A. Romeo GTA) 5'53"33 media 101,890 kmh.

**GRUPPO 4**  
**CLASSE 1000**  
1. Giuseppe Gagliardi (Fiat 903 S) 7'22"98 media 81,264 kmh.

**CLASSE 1300**  
1. Antonio Palmas (Lancia Zagato) 5'58"78 media 100,334 kmh; 2. Chieli (Lancia HF) 5'20"14; 3. De Vito (Lancia Zagato) 6'52"93.

**CLASSE 1600**  
1. Enrico Papiri (A. Romeo GTA) 5'54"99 media 101,408 kmh; 2. Brienza (A. Romeo GTA) 6'22"81; 3. Bianchi (A. Romeo GTA) F.T.M.

**CLASSE 2000**  
1. Aldo Bersano (Alpine) 5'46"26 media 103,970 kmh; 2. Chianucci (Lancia Beta) 6'59"1.

**CLASSE OLTRE 2000**  
1. Antonio Runfola (Lancia Stratos) 5'28"74 media 109,500 kmh; 2. Nardini (Porsche Carrera) 5'45"55; 3. Di Lucia (Lancia Stratos) 6'26"04.

**GRUPPO 5**  
**CLASSE 1000**  
1. Ildo Gonfiotti (AMS Ford) 5'37"10 media 106,793 kmh; 2. Casati (AMS Ford) 5'38"78.

**CLASSE 1300**  
1. Renato Davico (Osella PA 3-Ford) 6'06"37 media 98,000 kmh; 2. Sgattoni (Dallara) 6'07"18.

**ASCOLI PICENO** - Una domenica decisamente di festa per il Piceno. Un pubblico eccezionale vero «Gerovital» per il futuro dell'automobilismo sportivo è stata la migliore dimostrazione che la «Coppa Paolo Teodori» merita in pieno l'etichetta europea che è stata accordata per il '76 e se non bastasse, a dare una sorta di imprimatur definitivo, è arrivata puntuale la vittoria di Gabriele Ciuti, ventottenne di Ascoli che giocava dunque in casa e non ha deluso le migliaia di persone che hanno tifato per lui.

Come sempre al calor bianco l'arrivo dei piloti della 2000 Gr. 5. Dalle prove era svettato Francesco Cerulli (Ams-Ford AN) e, considerata la sua classe, preveda

re al suo stesso dello scorso anno ed ha concluso con il promettente battaglia grossa fin dal prossimo appuntamento del Terminillo.

A chiudere la gara, organizzata in modo «svelto» e preciso dall'AC Ascoli (purtroppo tra i pochi che sentono veramente il sapore dello sport), sono state le «grosse» della 3000, dove Paolo Gargano (Alfa 33tt) si prendeva il lusso di vincere la classe davanti ad un Nataloni con la sempre recalcitrante Stratos-Tambauto e di piazzarsi al quarto posto assoluto. Ce l'ha fatta ancora una volta Giavannelli (Lola 282-Ford) nella 1600 mentre nella 1300 Davico (Osella PA 3-Ford Coswort) vinceva ma a causa di una toccata spicca



Un folto pubblico ha seguito le evoluzioni dei molti piloti giunti a disputare la coppa Paolino Teodori; qui a sbattere è Sistelli (Fiat 500)

che il pronostico sarebbe stato fin troppo facile ma dopo la gara il teramano che era stato il primo dei probabili protagonisti a scalare i 10,200 km. che da Ascoli partono al Colle S. Marco non aveva la faccenda delle migliori occasioni. «Il motore andava spesso a tre — lamentava l'abruzzese — senza contare che avevo cerchi e gomme della 1300, non certo adatti a questo misto-veloce che decisamente impegna. Se c'è l'ho fatta è un miracolo!».

In quel momento stava proprio arrivando la gialla Osella PA 3 BMW di Ciuti e il tempo confermava che il miracolo (seppure per 8 decimi) non c'era stato e che per il biondo pilota marchigiano dalla guida grintosa e decisa era arrivato il giorno della gloria grande, con un assoluto (nonostante una toccata) davanti a uomini del calibro di Cerulli e Scola. Quest'ultimo (March 75 S-BMW) è stato forse un po' al di sotto delle aspettative ma d'altronde il «lupo della Sila» era il primo a non spiegarsi un tempo ben superiore

va un tempo superiore a quello decisamente buono di Gonfiotti (Ams-Ford-Nannini) nella 1000.

In Gr. 4 Runfola (Lancia Stratos-Gianni) vinceva classe e raggruppamento con un tempo che poteva essere migliore se il pilota non avesse lamentato seri guai alle gomme mentre nelle altre classi i tempi di Bersano (Alpine-Giada), Papiri (Alfa GTA-Bronzetti) e Palmas (Lancia-Gianni) si commentano da soli. In Gr. 2 Sacchini (Alfa GT Autodelta) era troppo solo per avere lo sprone necessario mentre la vera rivelazione era il bolognese Pasini (Escort-Pasini) che spiccava il miglior tempo nel raggruppamento. Sempre ai ferri corti nella 1300 Capponi (Alfa GTA Bronzetti) e Riccitelli (Simca-Riccitelli): la spuntava il primo per meno di due secondi ma... la guerra continua.

Altra vittoria sudata, quella di Cangelini (Fiat 128-Trivellato) nella 1150 mentre era tranquillo Mannucci (Abarth-Landi) nella 1000. Altrettanto si dica per Nocchi

## La scalata di CHAMROUSSE anticipa i problemi '76

# Mieusset fa 5 ma non record

URIAJE - Molto fortunatamente la decisione è già stata presa e sarà applicata sin dal 1976: i campionati francesi saranno di nuovo disputati a «scratches» in ognuna delle specialità (rally, montagna e circuito) e saranno basati su un numero limitato di gare: 24 per i rallies e per le corse in salita. Questa regolamentazione darà fine alla triste situazione attuale, triste per lo sport, triste ugualmente per gli organizzatori che constatano un afflusso sempre inferiore qualunque sia l'importanza della gara: i protagonisti del campionato nazionale costretti ad accettare lo scontro diretto, e non più, come avviene attualmente, a scegliere la corsa in cui i rivali sono meno temibili, o perfino nulli, per assicurarsi in tal modo la sicura vittoria. E i premi.

Questa riflessione ci ha ispirato la corsa in salita di Chamrousse, organizzata dall'ASAC del Delfinato con il concorso Ezzo, il cui platfond era molto lontano dalla sua reputazione che la ricorda come «la classica della montagna» e del coefficiente (6).

Fortunatamente c'era Jimmy Mieusset, il quale ha dato prova della sua capacità e si è attaccato dunque al cronometro, dato che non aveva

avversari alla sua altezza. Il tracciato, ridotto da 17 a 9,2 km, allo scopo di offrire condizioni di sicurezza quasi perfette e di evitare ugualmente le noie agli abitanti che erano fino a ora attraversati esigeva un nuovo record: il campione di Francia e d'Europa, che ha riportato la sua quinta vittoria consecutiva a Chamrousse, è salito a una media di più di 120 kmh, rimanendo tuttavia assai lontano dal traguardo di 4', che aveva intenzione di raggiungere.

Il secondo, Michel Pignard arriva a più di 8' e Lachaud 3. a 12'.

Questa prova ha d'altra parte registrato dei distacchi molto importanti fra i vincitori e gli immediati inseguitori, e questo sia per la classifica generale, sia per tutti i gruppi: in certi casi, soprattutto nel gruppo 4 e nei prototipi, questo distacco era perfino enorme. Pignard, un ottimo pilota al volante di una eccellente macchina precede Daumet di 21" e in gran turismo speciale, questa volta a macchina uguale (Porsche Carrera RSR) Jean-Marie Alméras si permette il lusso di distanziare di solo 11" Poirot. Ricordiamoci che il tracciato misura 9,2 km!



(Abarth-Falassi) nella 700 e per «Roby» (Giannini-Gattafoni) nella 600 mentre da una incertissima 500 usciva Pasquale Amodio (Mandozzi). Per poco non scendeva sotto i 6" Salvatori nel Gr. 3 mentre Alibrandi vinceva la 2000 e nella 1300 Gianfoni aveva la meglio su Pesce e sui giri della sua vettura.

In Gr. 1 il miglior tempo era di Aglietti ma ancora una volta era bellissima la gara di Giorato nella 1300. Di ottimo livello anche le vittorie di «Bazooka» e di Mani nella 1000 e nella 850.

**Daniele Buzzonetti**

**14. SALITA DI CHAMROUSSE** - Gara nazionale di velocità in salita - Uriage 20 luglio 1975.

LE CLASSIFICHE

1. Jimmy Mieusset (March-BMW) 4'13"19 media 121,350 kmh; 2. Pignard (March-BMW 755) 4'21"31; 3. Lachaud (Chevron B 25) 4'25"49; 4. Montmayeur (March 742) 4'35"78; 5. Daumet (Chevron-ROC) 4'42"12; 6. Terrien (Martini MK 12) 4'51"47; 7. JM Alméras (Porsche Carrera RSR) 4'51"49 (1. gruppo 4); 8. Saby (Martini MK 14) 4'53"34; 9. Laurent (Martini MK 9) 4'58"14; 10. Rossiaud (Chevron B 23) 5'00"68.

## Le corse a Zandvoort

# Col tecnico dal GIAPPONE DATSUN 1<sup>a</sup>

ZANDVOORT - Domenica 20 luglio si sono disputate corse valide per il campionato nazionale olandese sul circuito di Zandvoort (con alcune iscrizioni straniere) cioè F.V., Escort Mexico, Renault 31s, F. Ford, gruppo 2 e gruppo 1.

La corsa di F.V., valida anche per il campionato dei paesi del Benelux, è stata vinta dall'olandese Leo Stenbergen, seguito da vicino dal suo compatriota Maarten van Ginneken (che è già campione del 1975 per la zona europea occidentale) e Ron Swartsenburg, tutti su Kaimann.

Huub Vermeulen, con una BMW 3,5 CSL, ha guidato la corsa di Gruppo 2 fino a quattro giri dalla fine, quando è stato ritardato da una foratura e si è dovuto accontentare di un terzo posto globale, dietro il vincitore Ron Kluit su una Capri e la BMW 3,5 CSL guidata da Tuijska Urpiala dalla Finlandia. La classe fino a 1300 è stata una vittoria duplice per il Datsun Holland Dealer Team, che aveva in gara due macchine preparate dalla Janspeed. Han Tjan, nella 1200 Coupé ha vinto davanti al suo compagno di squadra Coronel in una veloce Coupé 120A. Appositamente per questa corsa la Datsun aveva mandato dal Giappone un tecnico e un meccanico per dare dei consigli utili e per osservare da vicino i fortunati sforzi di questo piccolo team olandese.

7 belgi, 4 austriaci, un danese, un inglese, un tedesco e un americano si sono uniti ai 18 piloti olandesi per la corsa di F. Ford. La corsa è stata dominata dagli olandesi con Hans Kits (Crosslé) vincente davanti ai suoi compatrioti Bleekemolen (Royale), van Kempen (Hurricane) e Jim Vermeulen (Crosslé).

Il pilota in testa al campionato, Ros de Gijsa di Salvi è stato battuto nella corsa Escort Mexico, da Edward Schinkel mentre il belga Goris è terzo.

La gara finale della giornata per il Gruppo 1 ha visto un duello furioso che è durato per tutta la corsa, fra la Opel Commodore di Fred Frankenhout — insieme a Huub Vermeulen vincitore della corsa del Gruppo 1 e mezzo di Monza — e la Chevrolet Camaro di Rob Slotemaker. Frankenhout è finalmente riuscito a vincere, ma per soli 20 cm. circa.

**GRAND PRIX SAINT POL SUR TERNOISE** - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come 5. prova del trofeo d'Europa di F.3 - Croix en Ternois 20 luglio 1975

CLASSIFICA FINALE

1. Larry Perkins (Ralt Novamotor) 28'17"7 media 120,882 kmh; 2. Mantova (March 753) 28'27"6; 3. Pesenti Rossi (March 743) 28'30"2; 4. Neve (Safir) 28'30"5; 5. South (Ray) 28'30"8; 6. Brancatelli (March 753) 28'31"3; 7. Pavese (March 753) 28'37"8; 8. Spreafico (GARD 372) a 1 giro; 9. Silverstone (March 743) a 15 giri. **Giro più veloce:** Neve (Safir) 55"1 media 124,137 kmh.

## MANTOVA di nuovo 2° a PERKINS

CROIX EN TERNOIS - Raggiunta avventurosamente la pista francese reduci dalla prova di Silverstone una quindicina di piloti si sono di nuovo affrontati per la gara valevole per la Coppa d'Europa di F.3. Ancora una volta ha vinto Larry Perkins, già più veloce del lotto nella prima sessione di prove e partito velocissimo dalla seconda fila dello schieramento. In prima fila erano rispettivamente Patrick Neve e Gaudenzio Mantova, che però a furia di controllarsi a vicenda hanno favorito il balzo dell'australiano, che andatosene, non è più stato disturbato. Chi poteva forse impedirgli era il nostro Mantova, finalmente a suo agio sulla nuova March, ma il comasco è stato ostacolato per gran parte della gara da Neve, che fatto un po' da tappo dietro a Perkins. Mantova forza i tempi e riesce a superare il coriaceo Neve, trascinandosi dietro anche Pesenti; e in quest'ordine finisce la gara, con Neve al quarto posto davanti a South, a Brancatelli che ha potuto poco provare e si è trovato in difficoltà e ancora ai nostri Pavese e Spreafico.

Con la vittoria a Croix en Ternois Larry Perkins passa a condurre la classifica per la coppa d'Europa di F.3 con 18 punti, davanti ad Andersson che ne ha 12 e al nostro Zorzi con 10, mentre manca una sola gara al termine di questo campionato FIA.



Ancora un «numero» nello stesso curvone della salita di Ascoli; protagonista Giuseppe Guarnieri, che si classificherà lo stesso al secondo posto

## NESTI fa i conti per la F.1

PISTOIA - Mauro Nesti — ormai già campione europeo della montagna 1975 — è stanco di vincere le corse in salita; ce lo ha detto lui stesso dopo aver vinto per la terza volta consecutiva la coppa Alta Garfagnana. Vuol dire che Nesti medita di attaccare il casco al classico chiodo? Tutt'altro. Il pilota pistoiese — nonostante i suoi 39 anni — ci confessa che ha in mente un chiodo fisso: «Prima di chiudere con le corse voglio arrivare a guidare una Formula Uno, non per dimostrare agli altri cosa posso fare, o con la pretesa di insegnare qualcosa a qualcuno, ma solo per una soddisfazione mia personale, per una specie di verifica in prima persona, per non avere dubbi o rimpianti».

«Dopo aver vinto tante corse, prosegue Nesti, era logico arrivare a questo punto ed è il momento di tentare, dopo un titolo europeo alle spalle anche se ormai sono un «matusa».

Il pistoiese da corsa aggiunge poi che ha voglia di fare il grande salto senza passare dalla Formula 2 in quanto oggi «in pratica le sport 2000 sono delle F.2 con le ruote coperte».

La voglia matta di Nesti nasce inoltre anche dal fatto che la Gebora ha già annunciato per il 1976 un impegno maggiore del 1975: ciò significa una silhouette per il Mondiale Marche o una sport 3000; ed allora — ragiona Mauro — perché non arrivare alla Formula 1?

I problemi legati all'avventura di Nesti in F.1 più che economici sembrano essere di natura tecnica.

Nesti vorrebbe tentare l'anno prossimo visto che alcuni dicono che la vita comincia a 40 anni: è con questo traguardo che il pistoiese volante continua a correre ed a vincere in salita.

m. g.

Chiel van der Heyden

Un «GIRO» ricco di colpi di scena

# TONY se le suda le «VALLI OSSOLANE»

**DOMODOSSOLA** - Si pensava che sarebbe stato un gioco piuttosto facile per «Tony» e la sua Stratos assicurarsi la vittoria dell'11. Giro delle Valli Ossolane. Una gara decisamente veloce e quasi tutta su asfalto. Già infatti alla prima prova speciale il forte pilota veneto si era assicurato alcuni secondi di vantaggio sul locale Decè che era dato sulla carta come il suo più pericoloso avversario, ma fin dalla seconda prova cominciavano i colpi di scena. Mentre Decè si ritirava per la rottura dell'autobloccante della sua Alpine, Cesari con lo spider 1800 Abarth passava al comando della corsa davanti allo stesso «Tony» e ad un Carello in piena forma e perfettamente assecondato da una navigatrice efficiente quale Cica Lurani.

Nella terza prova poi «Tony» tornava ad essere il migliore ma per un solo secondo e si presentava all'assistenza con la leva del cambio in due pezzi e la sola seconda a disposizione. Tentava comunque il tutto per tutto, pagava «qualche secondo» al controllo orario e faceva in seconda tutta la quarta prova con il motore sempre a 8.000 abbondanti. Proprio allora erano comunque messe in evidenza le doti eccellenti sia del pilota che del motore Dino preparato da Michelotti; alla fine nulla era pregiudicato oltretutto perché anche Cesari era vittima della sfortuna e terminava con una gomma a terra. La prova era dunque appannaggio di Pedretti con l'Opel Ascona. Era intanto sparito dalla scena anche Billia finito con l'altra Stratos in gara a ruote in aria.

Nel frattempo l'attrezzatissima assistenza della Fiat aveva molto sportivamente provveduto a saldare la leva del cambio di «Tony» che ritrovatosi così con la vettura nelle migliori condizioni tirava a fondo nella quinta e nella sesta prova staccando inesorabilmente i pur sempre bravissimi Cesari e Carello.

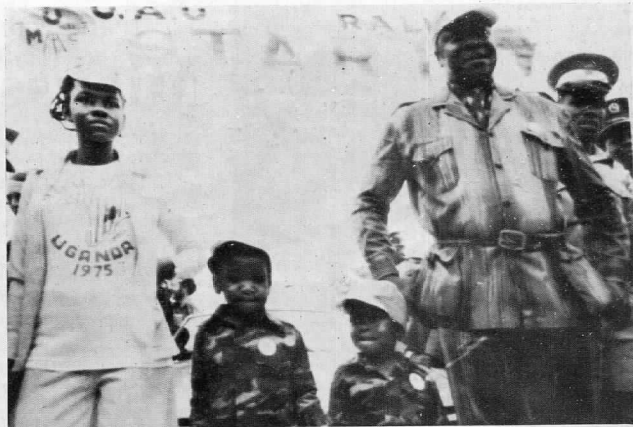
Nella settima cedeva di un soffio a Carello appunto ed a Pedretti mentre nell'ottava ed ultima chiudeva in bellezza con il miglior tempo. Dietro ai già citati protagonisti si piazzavano nell'ordine Lorenzelli, Tacchini e Montaldo dopo una gara più che onorevole e ci pare al limite delle possibilità delle loro vetture. All'ottavo posto finiva Bellost; davvero sorprendente con l'Ascona Gr. 1. Il percorso forse veloce era decisamente indovinato e seguito in modo eccellente, ed a proposito un apprezzamento veramente sincero meritano gli organizzatori, ciò che dimostra che quando ci sono tanta passione e tanto entusiasmo anche un mini Automobile Club dai mezzi oltretutto assai limitati come appunto quello di Domodossola può realizzare qualche cosa decisamente molto valida.

Gigi Mosca

**11.º GIRO DELLE VALLI OSSOLANE** - Valevole per il TRN 1.a Zona - Domodossola - 26-27 luglio 1975.

**LA CLASSIFICA:**

1. «Tony» - De Marco (Lancia Stratos) 38'27";
2. Cesari-Rollino (Fiat Abarth 1800) 38'52";
3. Carello-Lurani (Beta 1800) 39'01";
4. Pedretti-Cagnoli (Opel Ascona) 39'46";
5. Lorenzelli-Mecco (Abarth 1850) 40'06";
6. Tacchini-Mantegatta (Fiat Abarth 1800) 40'39";
7. Montaldo-Pozzi (HF 1600) 41'23";
8. Bellost-Montesan (Opel Ascona 1900) 41'24";
9. Nientone-Provera (Abarth 1800) 41'25";
10. Arizzola-Randetti (Porsche Carrera) 41'37";
11. Badarello-Willani (Abarth 1850) 41'38";
12. Liprandi-Del Degan (Fiat 124/1800) 41'46";
13. Rossi-Nunca (Lancia HF 1600) 41'50";
14. Monti-Bonetti (Lancia HF 1600) 41'58";
15. Mondino-Costamagna (Abarth 1800) 42'08";
16. Bernasconi-Rocchia (Porsche Carrera) 42'08";
17. Bodonelli-Utenti (Beta 1800) 46'08";
18. Pangelli-Giubini (Opel Ascona 1900) 42'51";
19. Pezzin-Caielli (Ascona 1900) 43'04";
20. Pizzera-Del Signore 43'07";
21. Iranun-Vicunam (Lancia HF 1600) 43'41";
22. Zuccarello-Trevisan (Fiat X1/9) 43'43";
23. Turco-Nossan (F. 1600) 43'43";
24. Piacenza-Frustia (Ascona 1900) 43'45";
25. Della Canonica-Cremona (HF 1600) 43'49";
26. Torchio-Galvani (Abarth 1800) 43'49";
27. Ravinale-Poggio (Fiat 128) 43'40";
28. Nibbio-Camilito (HF 1600) 43'50";
29. Gasati-Ponticchia (Beta 1800) 44'00";
30. Arroni-De Favari (Ascona 1900) 44'03";
31. Renati-Rodolen (Ascona 1900) 44'03";
32. Azzolari-Arrol (HF 1600) 44'37";
33. Airolidi-Gattomanno (HF 1600) 44'43";
34. Berretta-Pirovano (Alfa Sud) 45'00";
35. Bocchio-Montalenti (Ascona 1900) 45'01";
36. Todero-Giusto (Ascona 1900) 45'01";
37. Nebiolo-Nigrisolo (Lancia HF 1600) 45'09";
38. Bentivoglio-Zarcia (Lancia HF 1600) 45'19";
39. Batticella-Nesco (Fiat 128) 45'46";
40. Perazzo-Firenze (Abarth 1800) 45'52";
41. Novaresse-Garlando (Ascona 1900) 45'53";
42. Carlini-Rancati (Fiat 128) 45'57";
43. Canevari-Tagliabue (Abarth 1850) 46'05";
44. Ferrario-Bernasconi (Simca Rally 2) 46'06";
45. Filippa-Filippa (Fiat 128) 46'06";
46. Colarada (Alfasud) 46'19";
47. Vasino-Antonioli (Abarth 112) 46'23";
48. Muccioli-Bullino (Alfasud) 46'26";
49. Bigitti-Bigitti (Alfasud) 46'32";
50. Tappa-Colucci (Abarth 112) 46'36";



## Il rallysta AMIN

**KAMPALA** - Idi Amin Dada, presidente dell'Uganda si dà ai rallies. Il maresciallo ugandese ha infatti preso il via al volante della sua vettura personale per uno speciale rally dedicato all'organizzazione dell'unità africana che attraverserà in quattro giorni cinque paesi dell'Africa per un totale di circa tremila chilometri. Dopo aver dato egli stesso il via al primo concorrente il presidente ugandese che indossava una tuta mimetica verde ha preso alla sua volta il via con una bruciante partenza al volante della sua Citroen Maserati. Amin, che pratica diversi sports, non seguirà tutto il rally; il suo equipaggio è composto dai suoi due figli, Mwanga di tre anni e Aliqa di quattro, più una ragazza di diciannove che funge da navigatrice.



**MODENA** ha sempre più paura: 2000 operai in "cassa"

## Ferie forzate anche in Ferrari

**MODENA** - La messa in cassa di integrazione, sia pure dal 25 agosto al 6 settembre, di 600 dipendenti della «Ferrari» e della «Scaglietti» decisa dalla direzione dell'Azienda venerdì scorso e la proposta di costruire nel prossimo anno in alternativa alle vetture Gran Turismo alla «Scaglietti» (che fa parte come è noto dello stesso gruppo) cabine per trattori Fiat, indica, dopo quanto si sa della «Maserati» e della «Lamborghini», quale sia lo stato di gravi crisi, con conseguente allarmismo nel settore delle Gran Turismo Speciali. Complessivamente sono circa 2.000 i lavoratori per i quali si è dovuto ricorrere all'integrazione guadagni che altro non è se uno stratagemma di vettura alla «Ferrari», si propone in questi termini: 471 ferie inviduende che potranno ridursi, a fine anno, a 398, per toccare le 224 a fine anno.

Ma anche queste sono ipotesi ottimistiche, come lo era stato l'accordo di massima stabilito lo scorso anno di questi giorni, — secondo quanto afferma la Federazione Lavoratori Metalmeccanici — col quale si sarebbe dovuto garan-

tire l'orario pieno ai 1150 dipendenti della Ferrari e della Scaglietti a tutto il '75.

Ma il tetto della sopportabilità è stato evidentemente superato. Ed ora i sindacati propongono la parziale riconversione della produzione.

Per la Ferrari-Scaglietti si costruivano — come abbiamo detto — nel '75 delle cabine per trattori; per la Maserati, De Tomaso indica un veicolo a tre ruote e parti accessorie per moto; alla Lamborghini si insiste sul motore Diesel, su un veicolo a tre ruote e su un veicolo industriale. Si intende fortemente la perdita della vera personalità di queste fabbriche sorte e affermate per la capacità di tre uomini: Ferrari, Orsi e Lamborghini.

Ora è chiaro che viene messo a nudo l'aspetto umano, di lavoratori che sono maturati al clima di queste industrie. Si può dire che gli errori e le incertezze al vertice dello stato, espressi con scetticismo, acquiescenza e debolezza, sono apparse come una sfida alle capacità di almeno tre generazioni per affrontare i cambiamenti che si stanno verificando nella vita umana e in tutti i suoi aspetti.

Ai mali sociali si è aggiunta la facolo-

neria con la quale si è giudicata l'auto in tutte le sue espressioni. Non sarà facile trovare lavoro fuori dei posti cui si è nati e cresciuti. Eppure questa speciale mano d'opera unica al mondo, sta già disgregandosi con casi di esodo volontario che, se inteso in senso lato, determinerebbe lo sfacelo di una forza che è un modello di civiltà.

Abbiamo parlato in queste ore di giusto allarme per tremila lavoratori circa (più coloro che dipendono da aziende sussidiarie) con esperti tecnici, studiosi, economisti. Si fa risalire in generale il tutto alla crisi energetica, alla precaria situazione economica che affligge il mondo, non senza aver rivelato che lo stato italiano, per esso i governi in questi ultimi tre anni si sono succeduti, non hanno pensato che la sopravvivenza della auto, della immutabilità delle sue strutture, poteva costituire un mezzo per attenuare la grave calamità di tutta l'economia nazionale. Ora ci si chiede: uomini e strutture potranno adattarsi ai mutamenti, conservando e rafforzando la loro finalità essenziale?

Mario Morselli

MAGIONE metterà  
di fronte i primi 10

## F. FORD contro F. ITALIA

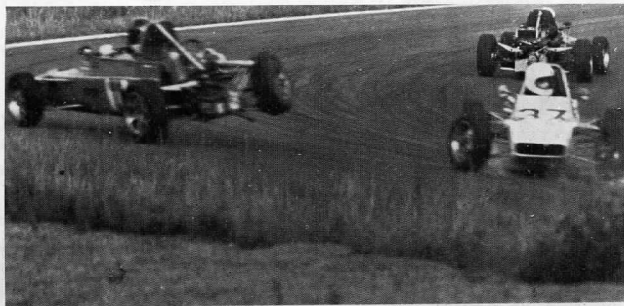
ROMA - L'idea è partita direttamente dall'Ufficio Sportivo della Ford, che dopo il momento un po' incerto attraversato nello scorso inverno ha ritrovato una carica notevole in vista delle novità previste per il '76. La Ford dunque vorrebbe organizzare (probabilmente in novembre) una super-sfida che dovrebbe vedere impegnati sulla pista di Magione i primi dieci piloti classificati nei campionati di F. Ford e di F. Italia.

Pare che l'unico scoglio da superare sia rappresentato da una certa incertezza della CSAI che, al solito, non vede con occhio benevolo le gare che non siano organizzate secondo la solita piatta regolamentazione.

C'è da augurarsi che il neo-segretario Moretti, notoriamente piuttosto aperto, da parere favorevole, perché la sfida F.F.-F. Italia oltre che elettrizzante sportivamente è interessante sotto il profilo tecnico. Da un lato una monoposto con un motore poco potente, ma con un telaio piuttosto raffinato e dalla parte opposta una vettura con un motore generoso, ma certamente inferiore come struttura generale. Da quando poi la F. Italia ha adottato pneumatici Kleber, i tempi tra le due monoposti si sono piuttosto avvicinati, soprattutto nelle piste tortuose. A Magione i tempi parlano ancora a favore della F. Italia (57"4 di Pizzi contro i 58"3 di «Lucas»: quest'ultimo tempo è stato però realizzato in una giornata sfavorevole quando la F. Italia non è riuscita a scendere sotto i 58") ma il confronto è comunque più che mai aperto e potrebbe risultare piuttosto pepato.

## LOTTERIA by night nella pista umbra

MAGIONE - A Magione una ne fanno e cento ne pensano. Dopo avere varato la F. Magione già si è pensato di abbinare le gare in notturna ad una sorta di lotteria che premierà uno spettatore alla settimana. Tutti i piloti che parteciperanno alla finale saranno abbinati (con un sistema attualmente in fase di studio) ad altrettanti biglietti acquistati dagli spettatori: tra questi ultimi il possessore del biglietto legato al vincitore riceverà un premio di 150.000 lire. Una identica cifra andrà anche al vincitore della gara.



La più recente gara di Formula Italia, all'autodromo del Mugello, è stata movimentata come al solito da parecchi incidenti fra le monoposto tricolori. Sopra, vediamo Lelli e Uncini urtarsi alla curva S. Donato. Sotto, altri due Formula Italia si urtano all'Arrabiata 1, nel corso delle batterie



## Commissari a Coverciano?

ROMA - «Forse sarebbe il caso di aprire una Coverciano per tutti gli ufficiali di gara preposti alle competizioni e che ultimamente hanno dato in qualche caso segni di cedimento». La frase, assicurano i bene informati, è stata pronunciata recentemente dal presidente della CSAI Rogano che è rimasto piuttosto perplesso di fronte alle estemporanee interpretazioni regolamentari dei cronometristi di Casale e Modena, non sempre corretti a dovere dal delegato o dal direttore di gara. I casi citati non sono d'altronde degli episodi isolati e lo storico errore nello schieramento di partenza in una finale di F. Italia, commesso dall'inviato ufficiale della CSAI, non è che la cornice dorata di una serie abbastanza nutrita di errori minori.

Pare che non ne sia stata esente neanche la recentissima S. Giustino - Bocca Trabaria ed anzi il «caso» che si è presentato alla «crono» umbra è piuttosto interessante per la sua singolarità. La mattina della gara dunque il pilota Tarpani che aveva regolarmente effettuato le prove ufficiali con la sua Ford Escort 1600 chiedeva di potere disputare la salita con la vettura di un collega (regolamento iscritto) a causa di una irrimediabile avaria meccanica occorsa al suo mezzo.

La macchina in ballottaggio era l'Escort 1600 di Marioli, identica all'esemplare guidato normalmente da Tarpani, che però, pur dopo molteplici tentativi, si sentiva rispondere sia dal direttore di gara Vincenti sia dai delegati CSAI Dolcini (Sportivo) e Barra Caracciolo (Tecnico) che la manovra non era possibile perché vietata dal Regolamento Nazionale Sportivo.

La risposta aveva però creato un dubbio generale perché si ricordavano molti precedenti che davano ragione al pilota ed infatti, dopo avere interpellato al-

cuni super-esperti (con licenza CSAI) che godono di una certa fama in fatto di regolamenti sportivi e dopo avere sfogliato a più riprese l'Annuario-CSAI, non ci sentiamo di dare torto al pilota magionese.

A difesa degli ufficiali di gara di S. Giuliano che tra l'altro non si sono certo impuntati per le solite ragioni burocratiche (il delegato Dolcini gode fama di essere sempre più vicino ai piloti piuttosto che agli organizzatori), occorre aggiungere che il caso non era proprio semplicissimo ma l'errore è stato comunque fatto.

Tarpani poteva correre sia perché nel regolamento particolare della gara non era escluso un possibile cambio di vettura, sia perché in questi casi il Regolamento Sportivo Nazionale (art. 89) concede al direttore di gara ed al delegato la facoltà di decidere. Il permesso viene quasi sempre negato in pista per evitare che un pilota iscritto con un mezzo mediocre spicchi nelle prove ufficiali dei tempi di rilievo con una macchina chiesta in prestito ad un collega (e naturalmente, migliore della sua) ma in salita non vi sono assolutamente problemi di sorta. Inoltre la macchina con la quale il pilota voleva correre era stata iscritta, e verificata, aveva svolto le prove ufficiali ed era della stessa classe e gruppo di quella avariata. Dunque, il fiscalismo in questo caso è stato eccessivo ed inutile.

A titolo di cronaca riportiamo la voce diffusasi nel post-gara, secondo la quale il pilota all'ultimo momento avrebbe addirittura tentato di cambiare colore alla macchina tanto desiderata e di presentarsi ugualmente, schierandosi dunque dalla parte del torto, ma certo con un maggiore tempismo si sarebbe evitata una possibile situazione imbarazzante.

Euroturismo niente  
(costerebbe troppo)

## Solo queste corse a Vallelunga

ROMA - C'era già stata una rinuncia il 22 giugno pur se addolcita dal proposito di tornare sull'argomento in settembre. Al contrario ormai è una rinuncia pressoché definitiva: la seconda prova italiana del campionato Euro-Turismo che doveva disputarsi a Vallelunga sicuramente non vedrà la luce.

Secondo il presidente della Vallelunga SpA Erasmo Saliti che ci ha dato la feroce notizia, tutta la colpa deve essere addebitata alla CSI che ha negato agli organizzatori romani la possibilità di spostare la gara in settembre. Sarebbe interessante comunque ricevere da Parigi una risposta ufficiale in proposito perché risulta veramente strano questo veto internazionale, visto la mancanza di concomitanze particolari e visto che quest'anno le gare valide per l'Euro-Turismo sono state piuttosto poche.

Anzi in certi ambienti pressoché ufficiali circola ormai la voce che in realtà la rinuncia sia da addebitare al monte premi abbastanza elevato (5 milioni esattivi) che la manifestazione avrebbe comportato. Il fatto poi che la gara non sia stata disputata in giugno con la banalissima scusa del caldo non fa che avvalorare questa ipotesi.

E' anche una battaglia perduta (almeno sportivamente parlando) da parte del dottor Saliti che quest'anno ha assunto la presidenza della Vallelunga SpA ma non ha potuto conservare per l'autodromo romano un calendario almeno identico a quello del '74. Nella seconda parte della stagione la società che gestisce l'autodromo romano sarà di scena soltanto due volte. La gara del 21 settembre prevede ora il campionato italiano GT, il Trofeo della F. 850 ed il «pareggio» del campionato italiano turismo per le classi oltre 1150 che non sono state fatte cadere in pista in aprile. Sicura è anche la gara di Euro-F.2 del 12 ottobre (con contorno di Coppa Renault) ed anzi il segretario CSAI Moretti ha già provveduto a divulgare una bozza del regolamento in occasione della gara del Mugello. Infine la stessa Vallelunga parrebbe intenzionata ad iscriverne una gara supplementare, probabilmente in novembre, e probabilmente valida come nona ed ultima prova del campionato di F.3 (la stella nascente Brancatelli, attualmente romano, d'altronde un invito a perfezionare l'idea) oltre che aperta al campionato italiano Gr. 5.

Chi invece si è formalmente impegnato ad organizzare le gare a suo tempo messe in calendario è Antonio Palangio che, nonostante la buriana sorta dopo il veto della CSAI, è più che mai deciso a mettere in campo a Vallelunga la 6 Ore il 26 ottobre, oltre che il Trofeo d'Inverno il 16 novembre ed il 7 dicembre.

«Chiedo solo un po' di collaborazione da parte della CSAI - sostiene attualmente Palangio - Le gare si faranno comunque ma chiedo solo che mi si conceda una sospensione fino alla fine dell'anno dopo di che la Gr. 2 Piloti Romani chiuderà ogni pendenza».

A dispetto degli avvenimenti il presidente dunque tiene duro mentre chi prosegue nell'assenteismo sportivo è l'AC Roma che si è risvegliato soltanto un paio di mesi fa quando il suo rappresentante Mirto Ventura ha chiesto una data per effettuare a Vallelunga nel '76 una gara di Campionato Mondiale Marche.



E' nata la SAIM

# Chi sono gli azionisti del Mugello

FIRENZE - Quando il dottor Amos Pampaloni ha lasciato per limiti d'età la direzione dell'AC Firenze era già pronta per lui un'altra importante carica, quella di amministratore delegato della società di gestione dell'autodromo: ora siamo in grado di riferire compiutamente sulla nuova iniziativa.

La società si chiama SAIM spa (società autodromo internazionale del Mugello), ed è già stata omologata dal tribunale di Firenze nei primi giorni di giugno con un capitale iniziale di mezzo miliardo. I primi due soci sono stati l'AC Firenze al 75% e la Camera di Commercio di Firenze al 25%.

Successivamente dalla quota dell'AC Firenze hanno sottoscritto azioni l'AC Italia (dieci per cento), gli altri otto Automobile Clubs toscani (altro dieci per cento) ed una minore partecipazione dell'Ente provinciale per il turismo.

Il dottor Pampaloni ci dice inoltre che hanno assicurato la loro partecipazione l'Amministrazione provinciale di Firenze, l'Azienda autonoma di turismo di Firenze, la Regione Toscana ed i comuni del Mugello Scarperia, Borgo San Lorenzo, San Piero a Sieve e Barberino. Queste partecipazioni saranno concretizzate appena insediate le nuove giunte.

Ma oltre all'importante partecipazione dei vari enti, l'AC Firenze ha ricercato ed ottenuto un non meno importante accordo a livello politico data la validità economica e sociale che rappresenta l'autodromo per il comprensorio mugellano. Sembra insomma che si stiano delineando quelle convergenze che mancarono invece quando si stava per arrivare alla costruzione dell'impianto.

Nella SAIM spa presidente è l'ingegnere Boracci, vice presidente il dottor Cassi presidente della Camera di commercio, delegato Pampaloni. Fra i consiglieri del direttivo il professor Ugo Zilietti, il presidente dell'Azienda di turismo di Firenze Andrea Von Berger, il dottor Fazzini per l'AC Firenze, alcuni dei quali anche in rappresentanza di partiti.

Lo statuto della SAIM spa prevede aumenti di capitale di 500 milioni in 500 milioni, questo per poter procedere con autorizzazioni del tribunale invece che del ministero.

Il dottor Pampaloni sottolinea in particolare il prevalente interesse pubblico della società per la gestione dell'autodromo, impianto che deve essere al centro di una zona attrezzata per il turismo, lo sport, il tempo libero. Per far questo occorrono però miliardi (l'AC Firenze ne ha già spesi due ma quasi altrettanto è l'ammontare della cifra in rosso), in modo da realizzare tutte le strutture necessarie (direzioni corsa, sala stampa, servizi, accessi, ricettività) che ancora mancano.

Fra gli obiettivi prioritari l'amministratore delegato della SAIM indica la palazzina direzionale, strutture ricettive, un ristorante, la viabilità interna, mentre per quella esterna c'è da segnalare che entro la fine dell'anno la Provincia ultimerà una nuova arteria che renderà più agevole il raggiungimento dell'autostrada del sole fra Barberino e Scarperia con accesso fin quasi dentro l'autodromo.

Una volta definita la gestione pubblica dell'impianto l'AC Firenze inizierà la concessione a privati di servizi, privati che già si sono fatti avanti anche con proposte finanziarie allettanti.

m. g.

IL GIORNALE DELLE SCUDERIE

MILANO - Assegnati alla Terrazza Martini i Land Rover d'oro, argento e bronzo ai primi tre classificati del Trofeo GeVAC; le originali riproduzioni del noto fuoristrada sono andate a Ennio Perini, a Bruno Boccato e a Gianfranco Messina.



## Ridotti a 10 i soci per fondare una Scuderia

ROMA - Il fatto è abbastanza sorprendente perché da tempo la FISA richiedeva una politica più rigida nei confronti delle scuderie per evitare l'incessante nascita di nuovi gruppi sportivi, creati certamente con puro spirito olimpico ma spesso destinati a restare lettera morta per mancanza di possibilità. Al contrario a Milano il Comitato Esecutivo ha deciso di favorire ogni possibile iniziativa in proposito riducendo a 10 il numero minimo di soci indispensabili per la fondazione di una nuova scuderia.

## Un tuffo nel passato a MODENA

# Cos'era la «BIELLA»

MODENA - Quasi per un magico potere, l'amico carissimo Mario Sandonningo ci ha chiamati qualche settimana fa a raccolta per una riunione al Circolo della Biella. Un salto di venticinque anni, o forse qualcuno in più, per rivivere le gioie di quei giorni lontani. Naturalmente i vuoti sono risultati molti, basti pensare a Nandino Righeletti, del cui ricordo viviamo ancora, il povero Bibi Sighinolfi, Gigi Carbonieri, scomparsi immaturamente. Altri distaccatisi per diverse ragioni dall'ambiente organizzato a club. Ma Mario Sandonningo è inguaribile sostenitore di tutti i valori passati e presenti e con lui Dante Guardasonni, Lollo Calori e Mino Amorotti. La schiera si assottiglia sempre più. Anche Ferrari, Orsi, Stanguelini, Massimino, Bazzi, trascorrevano lunghe serate con Pierino Vandelli, con Carlotti, con Angelo Orlandi, con Luigi Prampolini, Ugolini, Bedoni, Alfonso Ferrari. E non mancarono l'editore Aurelio Arioli e Severi. Al caffè del Teatro Storch, in una saletta riservata ma soprattutto, nelle sere d'estate, al fresco delle piante del parco, si facevano ore interminabili. Circolo della Biella, rimasto un sogno! Lo stesso nostro direttore, Marcello Sabbatini, ebbe una presenza certo non formale, ma attiva sin da allora, quando era ancora un giovanetto già in pieno giornalismo.

E i piloti? Cortese, Alberto Ascari, Scagliarini, Bertani Luigi Musso, Maria Teresa De Filippis, Nuvolari, Bracco, Biondetti, Taruffi, le seconde guide della «Ferrari nella Mille Miglia».

Sandonningo tiene alta la bandiera con la sua passione. Gli abbiamo soffiato che si parla per lui di un Premio Panathlon, un riconoscimento per quello che ha fat-

to e sta facendo; e lui di rimbalzo, quasi risentito: «Che ho fatto io? Non sono stato atleta se non modesto calciatore, un dilettante anche in altre attività; ma è stato mio padre Claudio il vero pioniere».



Due settimane fa anche il Presidente CSAI ing. Rogano ha voluto essere presente al «debutto» del nuovo C.D. Modena-Corsa con Nello Ugolini Presidente. E ha premiato la coppia Bompani vincitrice della IV. Coppa Città di Modena, tenzone rallystica.

In verità nella pubblicistica di oggi, pubblicistica modenese e nazionale, il nome di Claudio Sandonningo non compare. Ingiusta dimenticanza! Claudio Sandonningo, figlio del Senatore Pier Luigi che fu Sindaco di Modena e di Laura Agazzotti, sin da giovane si dedicò allo sport e particolarmente nell'auto da corsa. Tra il 1909 e il 1910 fondò e diresse per lunghi anni il primo nucleo automobilistico in Modena, la «Associazione Automobilistica Modenese», organizzando gare cittadine e nazionali e i record del miglio lanciato ai quali partecipò vincendo per ben due volte davanti a Nazzaro, Lancia, Leonino da Zara.

Il nome di Claudio Sandonningo resterà come quello di un autentico valorizzatore dell'automobilismo sportivo anche se egli si dedicò al calcio «costruendo» il Modena del Fiesia, Ara, Leone e al tennis.

Poche le modifiche

# Niente cumulo nei PREMI ANCAI '75

MILANO - Anche quest'anno l'ANCAI, associazione nazionale corridori automobilisti italiani proseguendo negli scopi indicati dal proprio Statuto, ha messo in palio la solita serie di premi. Non ci sono molte novità rispetto agli anni passati. Ecco l'elenco:

- Premio Ascari Castellotti Musso, destinato ai tre migliori corridori italiani che verranno insigniti di targhe d'oro e diplomi.

- Premio di incoraggiamento Lorenzo Bandini, inteso a valutare in modo preminente l'attività dei corridori italiani che si saranno particolarmente distinti, suddiviso in 10 premi da 1 milione 100.000 cadauno e diploma.

- Premio per corridori di F. 2, dotato di L. 800.000 suddivise tra i primi cinque classificati in ragione di L. 250.000 al primo, 200.000 al secondo ecc.

- Premio per corridori di F. 3 dotato di L. 550.000 suddivise tra 5 piloti, 150.000 al primo e 100.000 ciascuno agli altri.

- Premio per corridori F. Italia, dotato di L. 3.000.000 da suddividersi tra i primi tre piloti.

- Premio per corridori 850, F. Monza; F. Renault R 5 tutti dotati di monte premi di L. 300.000 da suddividersi tra i primi tre.

- Premio per corridori Sport dotato di 1 milione da suddividersi tra i primi sette qualificati.

- Premio per corridori GT 4 dotato di L. 750.000 per i primi sette.

- Premio per corridori T gruppo 2 dotato di L. 1.050.000 da dividersi tra i primi 10 qualificati.

- Premio per corridori Turismo e GT CSAI dotato di medaglie vermeille e diplomi.

- Premio per corridori Rallies Internazionali dotato di lire 1.350.000 suddivise tra i primi 10 e con premi speciali per i navigatori.

- Premio Rallies Nazionali dotato di L. 650.000 da dividersi tra i primi 6.

- Premio Regolarità dotato di medaglie vermeille e diplomi.

- Premio Felice Nazzaro consistente in medaglia d'oro per il pilota italiano distintosi maggiormente per cavalleria e generosità sportiva.

- L'ANCAI si riserva di premiare altri piloti che risultassero meritevoli per particolare e significativa attività all'estero. Tutti i premi sono riservati ai soci ANCAI in regola al 31 agosto 1975 con la quota associativa; non è ammesso il cumulo di più premi in denaro e pena il decadimento del diritto i premi dovranno essere ritirati personalmente dagli interessati.

Aggiornata alle gare di domenica 20 luglio ecco la situazione completa per i titoli internazionali (mondiali ed europei) e tricolori

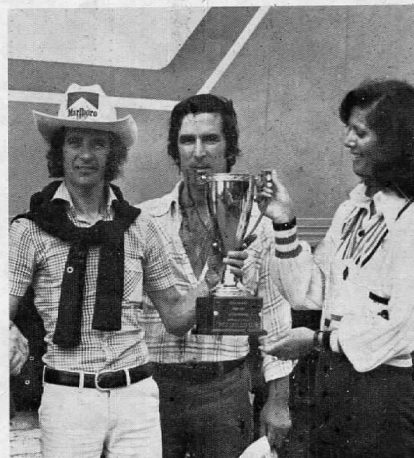
# Tutte le classifiche



IL «PUNTO»  
campionato

Mondiale Conduttori F.1 (dopo 10 prove)	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	SVEZIA	OLANDA	TOTALE (prima parte)	FRANCIA	GRAN BRETAGNA	TOTALE (attuale)
Niki Lauda	1	2	2	—	9	9	9	6	38	9	—	47
Emerson Fittipaldi	9	6	—	—	6	—	—	—	21	3	9	33
Carlos Reutemann	4	—	6	2	—	4	6	3	25	—	—	25
James Hunt	6	1	—	—	—	—	—	9	16	6	3	25
Carlos Pace	—	9	3	—	4	—	—	2	18	—	6	24
Jody Scheckter	—	—	9	—	—	6	—	—	11	—	4	19
Clay Regazzoni	3	3	—	—	—	2	4	4	16	—	—	16
Jochen Mass	—	4	1	4,5	1	—	—	—	10,5	4	—	14,5
Patrick Depailler	2	—	4	—	2	3	—	—	11	1	—	12
Mario Andretti	—	—	—	—	—	—	3	—	3	2	—	5
Mark Donohue	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	2	4
Jacky Ickx	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3
Ronnie Peterson	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	3
Tom Pryce	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	2
Vittorio Brambilla	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	2
Jean Pierre Jarier	—	—	—	1,5	—	—	—	—	1,5	—	—	1,5
Tony Brise	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1
Lella Lombardi	—	—	—	0,5	—	—	—	—	0,5	—	—	0,5

Coppa Internazionale Costruttori F.1	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	SVEZIA	OLANDA	TOTALE (prima parte)	FRANCIA	GRAN BRETAGNA	TOTALE (attuale)
Ferrari	3	3	2	—	9	9	9	6	41	9	—	50
Brabham-Martini	4	9	6	—	4	4	6	3	36	—	6	42
Texaco-Marlboro	9	6	1	4,5	6	—	—	—	26,5	4	9	39,5
Hesketh	6	1	—	—	—	—	—	9	16	6	3	25
Tyrrell-Elf	2	—	9	—	2	6	—	—	19	1	4	24
Lotus-JPS	—	—	—	3	3	—	—	—	6	—	—	6
Parnelli	—	—	—	—	—	—	3	—	3	2	—	5
UOP-Shadow	—	—	—	1,5	—	1	—	1	3,5	—	—	3,5
March	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2	3
Penske	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	2
Embassy-Hill	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1



MILANO - ARTURO MERZARIO, per ora, è ancora il leader della speciale classifica del « Premio Chevron Sportsman dell'Anno », con 13 punti di vantaggio su NIKI LAUDA e 28 su PESCARO-ROLO-BELL. Abbiamo detto per ora, poiché proprio da quest'anno il regolamento del Premio è stato cambiato, estendendo la possibilità di qualificazione anche ai piloti stranieri purché accasati con marche italiane. Merzario, che senza la modifica al regolamento praticamente non avrebbe avuto avversari nella conquista del riconoscimento, dovrà quasi certamente cedere la leadership all'austriaco Niki Lauda (Ferrari) al quale restano ancora ben cinque gare del Campionato Mondiale F.1 per raggranellare punti. Nella medesima classifica, nella quale Merzario è in testa con 60 punti, figurano anche LAFFITE con 27 punti, CASONI con 23, REGAZZONI con 16, MUNARI con 15 e FLAMMINI con 14.

NELLA FOTO: una delle (tante) coppe guadagnate quest'anno da Merzario. Gliel'ha offerta a Watkins Glen l'appassionato italiano Piccirillo che gliel'ha fatta consegnare dalla figlia del dr. Luitaghi (a destra) consorte del dr. SALA, direttore commerciale dell'Alfa.

● Dieci le prove disputate sinora; rimangono il GP di Germania il 3 agosto, il GP d'Austria il 17 agosto, il GP d'Italia il 7 settembre, il GP del Canada il 21 settembre e il GP degli USA il 5 ottobre

Campionato Mondiale Marche Rallies	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	ACROPOLI	MAROCO	PORTOGALLO	TOTALE
Lancia	20	20	15	—	—	—	55
Fiat	15	8	—	—	—	20	43
Peugeot	—	—	20	—	20	—	40
Opel	—	3	—	20	—	10	33
Datsun	—	—	6	—	8	8	22
Mitsubishi	—	—	10	12	—	—	22
Saab	—	15	—	—	—	—	15
Citroen	—	—	—	—	10	4	14
Toyota	—	—	—	—	—	12	12

● Sei le prove disputate sinora; restano il Rally dei 1000 Laghi in Finlandia dal 29 al 31 agosto, il Rally di Sanremo dall'1 al 4 ottobre, il Tour de Corse dall'8 al 9 novembre e il RAC in Inghilterra dal 21 al 26 novembre

Campionato Mondiale Marche	DAYTONA	MUGELLO	DIGIONE	MONZA	SPA	PERCUSA	NURBURGR.	ZELTWEG	W. GLEN	TOTALE	P. VALIDI
Alfa Romeo	—	15	20	20	20	20	20	20	20	155	140
Porsche	20	12	15	15	10	12	12	12	10	118	98
Alpine Renault	—	20	—	12	—	—	10	—	12	54	54
Chevron	—	8	12	3	1	6	1	4	—	35	35
Mirage	—	—	—	—	—	—	15	—	—	15	15
March	—	—	—	—	—	—	4	8	—	12	12
Lola	—	—	1	—	—	—	—	4	6	11	11
Ligier	—	4	6	—	—	—	—	—	—	10	10
Ferrari	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Corvette	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2

● Il Mondiale Marche è così concluso essendo stata cancellate le prove di Buenos Aires e la 9 Ore di Kyalami.

### Campionato Marche Vetture fino a 2 l.

	BRANDS HATCH	TOTALE
MARCHE		
Toj	20	20
Lola	15	15
Chevron	12	12
March	10	10
Vogue	2	2
<b>CONDUTTORI</b>		
Obermoser	20	20
Edwards	15	15
Grob	12	12
Skeaping	10	10
Prado	8	8
McLaren	6	6
Jones	4	4
Zanuso	3	3
Jenvey	2	2
Smith	1	1

### Campionato d'Europa Conduuttori F.2

	ESTORIL	THRUXTON	HOCKENHEIM	NURBURGRING	PAU	HOCKENHEIM	SALZBURGRING	ROUEN	MUGELLO	TOTALE
Laffite	9	9	—	9	9	9	—	—	—	45
Jabouille	—	2	—	3	6	—	9	—	—	18
Tambay	—	6	—	6	—	—	—	6	—	16
Bourgoignie	—	—	2	—	1	6	3	4	—	14
Flammini	—	—	—	—	—	4	1	—	9	16
Larrousse	—	—	9	—	4	—	—	—	—	13
Leclere	—	—	—	—	3	—	—	9	—	12
Francia	3	—	3	1	—	2	2	—	—	11
Truffo	2	1	—	—	2	1	—	—	2	8
Kessel	—	—	4	—	—	3	—	—	—	7
Pesenti	—	—	1	—	—	—	—	6	—	7
Vonlanthen	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Henton	—	—	6	—	—	—	—	—	—	6
H. Binder	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Martini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Serblin	1	4	—	—	—	—	4	1	—	5
Leoni	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Ertl	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
« Gianfranco »	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Rebaque	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Jausaud	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
De Dryver	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Condrutti	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2

### Campionato Europeo vetture GT

	IMOLA	ZELTWEG	NURBURGRING	HOCKENHEIM	TOTALE
Fitzpatrick	20	3	20	15	58
Schickentanz	15	20	12	10	57
Haldi	12	8	10	20	50
Bertrams	8	10	—	8	26
Ballot Lena	10	12	—	—	22
Hezemans	—	1	15	—	16
Quester	—	15	—	—	16
Schenken	—	—	—	12	12
Heyer	—	—	8	—	8
Vollery	6	—	—	—	6
Eckberg	—	6	—	—	6
Parpinelli	4	—	—	—	4
Sindel	—	4	—	—	4
Govoni	3	—	—	—	3
Leim	1	2	—	—	3
Goddard	2	—	—	—	2

● Piuttosto improbabile che questo titolo sarà aggiudicato, dal momento che almeno sei prove devono essere disputate; rimangono ancora in calendario Hockenheim il 31 agosto, Salzburgring 21 settembre, Estoril 5 ottobre, Jarama 19 ottobre e Montjuich 26 ottobre.

● Nove le prove disputate finora; rimangono in programma le gare di Pergusa il 27 luglio, Silverstone il 31 agosto, Nogaro il 28 settembre e Vallelunga il 12 ottobre.

● Apertissima la lotta nell'Euro GT con tre piloti che possono ancora tutto; in programma rimangono le prove di Misano il 3 agosto, Monza il 28 settembre, il Jarama il 2 novembre e l'Estoril il 9 novembre.

### Campionato d'Europa Conduuttori Rallies

	POLAR	ARTICO	GALWAY	COSTA BRAVA	SLOW	LYON	GIRAGLIA	FIRESTONE	IRLANDA	TOURAINNE	ELBA	TULIP	NORDDLAND	WELSH	BIANCHI	YUGOSLAVIA	MESSIN	4 REGIONI	ALPINO	SCOTTISH	ZLATNI	DONEGAL	ANTIBES	YPRES	J	ALPI ORIENT	POLONIA	TOTALE
Verini	—	—	—	60	—	80	—	60	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	30	—	—	60	—	—	—	—	60	330
Bacchelli	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Jaroszewicz	—	—	—	24	—	8	—	18	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	45	147
Coleman	—	—	—	—	—	—	—	45	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	12	—	—	—	—	—	133
Clark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	120
Lampinen	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120
Ballestrieri	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108
Blomquist	20	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
Brookes	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	85
Henry	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	85

● Restano da disputare ancora: Rally del Danubio (1-3 agosto), Taurus Rally (15-16 agosto), Rally di S. Martino di Castrozza (28-30 agosto), Rally Baltico (3-7 settembre), Rally di Cipro (28-29 settembre), Rally di Lugano (10-12 ottobre), Rally di Spagna (24-26 ottobre), Criterium St. Amand (1-2 novembre). Il Rally Alpenhart è stato annullato.

### Coppa d'Europa di F.3

	MONACO	NURBURGRING	ANDERSTORP	MONZA	CROIX EN TE	TOTALE
Parkins	—	—	—	9	9	18
Andersson	3	—	9	—	—	12
Zorzi	9	1	—	—	—	10
Neve	6	—	—	—	3	9
Kottulinsky	—	9	—	—	—	9
Pesenti Rossi	—	—	—	4	4	8
Nordstrom	—	4	3	—	—	7
Branatelli	2	—	—	3	1	6
Kern	—	6	—	—	—	6
Ljungfeld	—	6	—	—	—	6
Spreafico	—	—	6	—	—	6
Mantova	—	—	—	6	—	6
Svensson	4	—	—	1	—	5
Sigurdson	—	—	4	—	—	4
Francia	—	3	—	—	—	3
South	—	—	1	—	2	3
Maring	—	2	—	—	—	2
Pavesi	—	—	2	—	—	2
Ghinzani	—	—	2	—	—	2
Hoffman	1	—	—	—	—	1

### Campionato d'Europa Vetture Turismo

	MONZA	BRNO	SALISBURGO	NURBURGRING	TOTALE
MARCHE	—	—	—	—	—
1. divisione	—	—	—	—	—
BMW	20	20	20	20	80
2. divisione	—	—	—	—	—
Ford	20	20	—	—	40
BMW	1	—	20	15	36
NSU	—	8	—	20	28
Alfa Romeo	10	—	15	—	25
Triumph	—	—	12	—	12
CONDUTTORI	—	—	—	—	—
Peltier (I)	20	20	—	15	55
Muller (I)	20	20	—	15	55
Heyer (II)	20	20	—	—	40
Finotto (II)	20	20	—	—	40
Ochs (II)	—	10	15	25	25
Tibor (II)	—	10	15	25	25
Colzani (II)	8	15	—	—	23
Quetsler (I)	—	—	20	—	20
Zondler (I)	—	—	20	—	20
Herrmann (II)	—	—	20	—	20
May (II)	—	—	20	—	20
Bargmeister (II)	—	—	20	—	20
Wolf (II)	—	—	20	—	20

● Molto incerto il futuro ma ormai non ci sono dubbi che vincerà la BMW, che ha dominato finora la 1. divisione. Rimangono ancora in calendario, salvo variazioni, dopo la cancellazione di Vallelunga, una prova a Zandvoort il 10 agosto, una al Montrop Park il 24 agosto e la finale al Jarama il 28 settembre.

### Campionato d'Europa della Montagna

	AMPOS	DOBRTSCH	ESTRELA	BONDONE	MENDOLA	TOTALE
<b>DIVISIONE A</b>						
Bering	20	—	20	20	20	80
Schmid	10	20	—	15	15	60
Utz	—	15	10	15	—	40
J. Almeras	—	15	12	—	—	27
Pallavicini	—	12	10	—	—	22
<b>DIVISIONE B</b>						
Siller	—	20	20	—	20	60
Mander	—	15	—	12	10	52
J.M. Almeras	20	15	15	—	—	50
« Carter »	—	—	—	15	8	23
Parpinelli	—	—	—	20	—	20
<b>DIVISIONE C</b>						
Nesti	—	20	20	20	20	100
Fernandez	—	12	15	10	12	49
Marzi	—	—	—	15	15	30
Pilone	10	10	—	—	—	20
Halldi	—	—	—	6	10	16

● Cinque le prove disputate finora; rimangono in calendario la salita del Mont Dore il 27 luglio e la prova del Terminillo il 3 agosto.

● Rimane una sola prova per aggiudicare la Coppa d'Europa: si tratta della corsa al Ring Djursland in programma il 3 agosto.

### Campionato Italiano assoluto velocità

	ESTORIL F.2	MUGELLO M.M.	TRUXTON F.2	DIGIONE M.M.	HOCKEN. F.2	MONZA M.M.	EIFEL F.2	SPAGNA F.1	SPA M.M.	PAU F.2	PERGUSA M.M.	NUBERG. M.M.	HOCKEN. F.2	SALISBURGO	AUSTRIA M.M.	ROUEN F.2	W. GLEN M.M.	MUGELLO F.2	SILVERT. F.1	TOTALE
Merzario	—	12	—	18	—	—	—	12	—	18	18	—	—	12	—	12	—	—	—	120
Casoni	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	8	—	6	—	—	—	46
Brambilla	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	2	16
Flammini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	9	14
Francia	3	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	11
Lombardi	—	2	—	—	—	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Truffo	2	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	8
Pesenti Rossi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Martini	1	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Serblin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	5
Leoni	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
« Gianfranco »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Cinotti	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
« Bramen »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Gagliardi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Finotto	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2

● Ricordiamo che al fine del punteggio per il titolo assoluto sono valide le prove del Mondiale F.1 (coeff. 2), le gare del Mondiale Marche (coeff. 2), le gare dell'«Euro F.2» (coeff. 1) e le gare dell'«Euro 2000» (coeff. 1).

### Campionato Italiano Turismo gr. 2

		MONZA	VALLELUNGA	CASALE	CASALE	MISANO	TOTALE
Ciardi	600	9	9	9	9	9	45
Galluzzo	700	—	9	9	9	9	36
Finotto	2000	9	—	4	9	9	31
Binati	1000	6	9	—	6	9	30
Campani	850	3	9	9	9	—	30
Battistini	1150-1300	4	3	6	9	6	28
Nappi	1600	—	—	9	9	9	27
Laganà	500-600	9	6	9	1	—	25
Chiapparini	1600	9	—	6	4	6	25
Carena	700	3	6	6	6	3	24
Capri	500	3	4	1	6	9	23
« Gilena »	1150	6	2	9	6	—	23
Faraldi	1300	6	—	9	6	—	21

● Campionato scarno per le Turismo quest'anno, con solo 5 prove disputate; rimane in calendario la classifica Coppa Carri, da disputarsi a Monza il 5 ottobre.

### Campionato Italiano F.2

	ESTORIL	THRUXTON	HOCKENHELM	NUBURGRING	PAU	HOCKENHELM	SALISBURGO	ROUEN	MUGELLO	TOTALE PUNTI VALIDI
Francia	6	4	9	6	—	6	6	—	—	33
Flammini	—	—	—	9	4	6	9	—	—	30
Truffo	4	6	4	—	9	4	—	—	2	27
Cinotti	—	—	9	4	2	2	4	—	—	21
Serblin	—	—	2	—	9	9	—	—	—	20
Martini	3	9	2	4	—	1	—	—	—	19
Colombo	2	—	—	6	3	3	3	—	—	17
Pesenti	—	—	6	—	—	—	—	6	—	12
Leoni	9	—	—	3	—	—	—	—	—	12
Brambilla	—	3	1	—	—	1	—	—	—	5
«Gianfranco»	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Cerulli	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Giorgio	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Turizio	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1

● Rimangono valide per questo campionato le prove dell'Euro F.2 più l'unica prova italiana non valevole per il campionato, la corsa di Misano in programma il 24 di agosto.

### Campionato Italiano di F.Italia

	MAGIONE	IMOLA	CASALE	VARANO	VALLELUNGA	MAGIONE	MAGIONE	CASALE	MUGELLO	TOTALE PUNTI VALIDI
Giacomelli	—	9	—	—	4	9	9	6	37	
Patrese	—	6	4	1	9	6	4	9	34	
Sottanelli	6	—	3	9	3	6	2	6	1	30
Coloni	9	—	6	—	9	—	—	3	27	
Pizzi	3	9	—	—	4	4	3	—	23	
Bossoni	2	—	9	6	—	—	—	—	20	
Ruggeri	—	3	—	2	2	6	2	—	15	
Ponzone	4	—	—	—	2	3	—	—	9	
Schwarz	—	1	4	—	—	—	2	2	9	
Pedersoli	—	1	—	4	—	—	—	1	6	
Squarise	—	—	6	—	—	—	—	—	6	
Campominosi	—	—	—	1	—	—	—	4	5	
Abate	—	—	4	—	—	—	—	—	4	
Beluardo	—	—	3	—	—	—	—	—	3	
Cesarini	—	—	—	—	3	—	—	—	3	
Lenardon	—	—	2	—	—	—	—	—	2	
Campaci	—	—	—	2	—	—	—	—	2	
Tricceri	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
Prossliner	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
Bellino	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
Farneti	—	—	—	—	—	1	—	—	1	

● Dieci gare già disputate con le F.Italia; rimangono quattro prove ancora e cioè Misano il 15 agosto, Varano il 31 agosto, Monza il 7 settembre e Magione il 1. di novembre.

### Campionato Italiano F.3

	31-3 CASALE	27-4 VARANO	18-5 VALLELUNGA	25-5 MUGELLO	1-6 MAGIONE	20-6 MONZA	TOTALE
Brancatelli	—	—	9	9	6	4	28
Pesenti Rossi	—	9	4	4	4	6	27
Spreafico	6	3	6	2	—	9	26
Pavesi	9	—	—	3	9	—	21
Mantova	4	—	1	6	—	—	11
Rosei	3	6	—	—	—	—	9
Ghinzani	—	1	—	—	2	3	6
Grassi	—	—	—	—	3	—	5
Zorzi	—	4	—	1	—	—	5
Ragaiolo	1	2	—	—	—	1	4
Bodini	—	—	3	—	—	—	3
Riva	—	—	—	—	1	2	3
Giorgio	—	—	2	—	—	—	2

● Ancora due prove in calendario per il titolo italiano; la gara di Monza del 31 agosto e quella di Casale il 14 settembre.

### Campionato Italiano Turismo gr. 4

	IMOLA	MUGELLO	VALLELUNGA	TARCA	TOTALE
Ricci (II)	—	—	9	9	18
Bonomelli (III)	—	9	9	—	18
«Vagabondo» (I)	—	6	9	—	15
«Tambauto» (III)	1	6	2	6	15
Marazzi (II)	4	9	—	—	13
Parpinelli (III)	9	1	3	—	13
« Carter » (II)	9	3	—	—	12
Micangeli (III)	2	4	6	—	12
Citterio (II)	3	6	2	—	11
Radicella (III)	—	—	4	6	10
Casiglia (I)	—	—	—	9	9
Rubino (I)	—	—	—	9	9
Caliceti (II)	—	—	—	9	9
Restivo (III)	—	—	—	9	9
« Apache » (III)	—	—	—	9	9

● Dovrebbe essere a metà campionato il girone delle GT; rimangono in programma la gara Euro GT a Misano il 3 agosto, la gara di Pergusa il 14 di settembre, una corsa a Vallelunga il 21 di settembre, una gara a Monza il 28 di settembre e la conclusione con Giro d'Italia in programma dal 14 al 28 ottobre.

### Campionato Italiano Turismo gr. 5

	MUGELLO	VARANO	MONZA	MONZA	PERGUSA	MUGELLO	TARCA	TOTALE PUNTI VALIDI
Merzario (II)	9	—	9	—	9	—	9	36
Anastasio (II)	9	4	9	—	4	6	4	32
« Bramen » (I)	—	9	9	9	—	—	—	27
Francisci (I)	6	9	6	—	—	—	—	21
« Gianfranco » (II)	—	—	1	9	—	6	—	16
Casoni (II)	4	—	6	—	6	—	—	16
Lombardi (II)	6	—	4	—	—	—	—	10
Pellegrino (I)	9	—	—	—	—	—	—	9
Nesti (II)	—	9	—	—	—	—	—	9
« Gimax » (II)	—	—	3	6	—	—	—	9
Gagliardi (I)	—	—	—	—	9	—	—	9
Turizio (II)	—	—	—	—	9	—	—	9
Cerulli (I)	—	—	—	—	9	—	—	9
Vaccarella (II)	—	—	—	—	9	—	—	9
« Lucien » (I)	—	—	—	—	9	—	—	9
Ernesti (I)	—	—	—	—	—	9	—	9

● Ancora un paio di prove per le sport italiane, una prova al Mugello e la conclusiva di Vallelunga il 12 di ottobre.

### Campionato Italiano Rallies internaz.

	SICILIA	ELBA	S. GIACOMO	PAVIA	UDINE	TOTALE
Svizzero-Massetto	13	—	15	14	15	57
Cambiaghi	—	15	—	15	20	50
Paganelli-Russo	—	—	20	17	10	47
Balestrieri-Gigli	14	20	—	—	12	46
Bianchi (1. Gr. 3)	10	—	9	13	8	40
Bray-Rudy (1. Gr. 1)	—	12	13	12	—	37
Ormezzano-Cartotto	6	9	10	10	—	35
Pinto-Bernacchini	20	—	—	—	14	34
Pregliasco-Sodano	17	—	—	—	17	34
Brambilla-Mosconi	9	—	12	9	—	30

● Dopo cinque prove tutte è ancora in ballo perché restano: Il Rally di S. Martino di Castrozza (28-30 agosto), Coppa Liburna (20-21 settembre), Rally di Sanremo (1-4 ottobre), Rally 100.000 Trabucchi (25-26 ottobre), Rally delle Valli Piacentine (7-8 dicembre).