

V8/Blog Scans

AUTO SPRI NT

DAYEAR

ANNO XIV 27 agosto · 3 settembre 1974 L. 350
N. 35 settimanale di automobilismo
esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

FERRARI

ultimo «tanga»

servizio a pagina 20

MARIELLA confessa il «SUO» NIKI

a pagina 19

LAUDA, che farai a MONZA?

V8/Blog Scans



PRIMA MANCHE

All'abbassarsi della bandiera (ore 15) 22 vetture sono schierate in pista con Fitzpatrick 1'34" in prova) in prima linea con a fianco il compagno di scuderia Keller (1'35"1) seguiti in seconda fila da Bonomelli (1'35"8) e Schicketanz (1'35"9) e poi più indietro Loos (1'36"5) e Bertams (1'36"6) e poi in quarta fila « Tambauto » (1'37"9) e Restivo (1'41"9).

In quinta fila quindi, dopo questa massiccia presenza di Carrera RSR, le due Carrera gruppo tre di Sabine Thierry (1'42"3) e Bordini (1'42"9). Al via il più lento a scattare è Fitzpatrick mentre Keller, evidentemente sottocoppia, resta intruppato facendosi sorpassare anche da Bertams.

Al quarto passaggio bandiera nera e stop per Rombolotti che aveva perso il tappo della benzina! Al quarto passaggio Bertams che era precedentemente in ottava posizione arriva lungo alla prima chicane, riprendendo dopo alcune decine di secondi, sensibilmente attardato.

Riparte intanto Rombolotti dopo che gli è stato fornito un nuovo tappo del carburante, ma durante il decimo giro rientra a piedi ai box, dopo aver lasciato la sua Alpine 1800 ai margini della pista per cedimento della frizione.

Al sedicesimo giro si ferma definitivamente l'Alpine di « King » per cedimento della frizione. Loos frattanto, riparte dopo aver sostituito la ruota posteriore sinistra mentre è sempre saldamente al comando Fitzpatrick seguito da Keller, Schicketanz e Bonomelli.

Dopo l'arresto dell'Alpine di Casiglia (olio a fumi nel vano motore dal coperchio punterie) la prima « manche » si avvia alla conclusione senza eccessivo cambiamenti di classifica. La schiacciante superiorità delle due macchine di Kremer infatti ha costretto tutti gli altri a fare gara a sé. E infatti dopo trenta tornate John Fitzpatrick vince in beata solitudine davanti a Keller e Schicketanz. Il distacco tra il primo e gli altri due è rispettivamente di quasi sei secondi e di 50 secondi. Brivido all'ultimo passaggio quando Bordonaro arriva lungo in dirittura d'arrivo finendo sul cordolo danneggiando il cerchio posteriore sinistro. Fitzpatrick fa registrare anche il giro record (il 13.) in 1'34"9.

Il rosso pilota di KREMER ha fatto suo il sesto round dell'EUROGT: la COPPA FLORIO

FITZ Porsche!

Il QUIZ della classifica

● **CLASSIFICA EURO GT** (dopo sei delle nove prove in programma)
1. Fitzpatrick punti 72; 2. Keller 68; 3. Schicketanz 59; 4. Bertams 32; 5. Ballot Lena 31; 6. Bonomelli 28; 7. Cheneviere 21; 8. Haldi 18; 9. Sindell e Sterzel 15; 11. Roemer 13; 12. Stempass 11 (tutti su Porsche Carrera RSR).

● **La PROSSIMA PROVA**, la « COPPA INTEREUROPEA » di Monza, si disputerà il 1.º settembre.

● *La classifica dell'EURO GT è una via di mezzo tra un mistero e una lotteria. Ognuno infatti tira numeri diversi. Una sua classifica l'ha fatta la CSI (ma non è aggiornata con la quinta prova del Nurburgring), una — ovviamente diversa — ce l'ha Kremer, e una ancora diversa risulterebbe dai calcoli degli organizzatori siciliani. Inoltre ce ne sono in circolazione altre più o meno private e più o meno motivate. Le differenze per fortuna non sono macroscopiche e la sostanza, con qualche piccola variazione, non dovrebbe cambiare di molto. Quella che pubblichiamo, col comprensibile beneficio di inventario, più che essere una « media mediata » di tutte le informazioni attinte, è il frutto della valutazione di tutti i risultati certi fin qui avuti. Speriamo solo che sia quanto meno prossima alla verità. I sofisti, d'altra parte, dicevano che la verità non esiste.*

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - Con una vittoria chiara e inequivocabile costruita stando in testa dal primo all'ultimo metro, John Fitzpatrick, inglese più biondo che rosso, ha messo una concreta ipoteca sul titolo Europeo delle GT che dopo la vittoria di Keller al Nurburgring di quindici giorni addietro stava per sfuggirgli.

Fitzpatrick aveva messo le carte in tavola già al primo giorno di prove. Giunto al circuito del lago a mezz'ora dal termine della prima sessione, con calma olimpica aveva fatto un paio di giri « di ricognizione » e poi aveva staccato, così per scaldare le gomme, un 1'34"8 che sarebbe rimasto il miglior tempo della prima giornata di prove.

Al sabato, poi, l'uomo di punta del team Kremer passando a 1'34" staccava tutti gli altri, a partire dallo stesso compagno di squadra Keller (1'35"1) a Bonomelli (1'35"8), e che pure dopo la vittoriosa esperienza sulla pista siciliana nella « 3 Ore » di Campionato nazionale dello scorso 28 luglio poteva contare su una notevole plafond di messa a punto, al più diretto antagonista, Schicketanz (1'35"9), a Loos e a Bertram.

Fitzpatrick facile favorito dunque e le vicende della gara che leggete qui appresso in sede di cronaca lo confermano.

Ne sa qualcosa di questa incertezza Loos costretto a perdere giri preziosi con una scatola guida galeotta che in definitiva lo ha fatto passare quarto da terzo che era, e, per parlare delle 2000, lo sfortunato Roberto Chiaramonte Bordonaro, costretto a prendere con l'Alpine della Giada mestamente la via dei box per uno scoppio di pneumatico proprio mentre stava conducendo una esaltante battaglia per la supremazia di classe con l'incisivo « Cam » alla guida di una Porsche 914/6.

Giulio Mangano

SECONDA MANCHE

18 vetture al via della seconda manche che scatta qualche minuto dopo le 17. Nell'intervallo i meccanici di Schicketanz, senza battere ciglio, hanno staccato il motore della Carrera e hanno sostituito il cambio che aveva avuto qualche problema di manovrabilità.

Fitzpatrick prende anche questa volta immediatamente il comando, mentre Restivo bissa la felice partenza della prima manche. Al primo passaggio transitano quindi nell'ordine Fitzpatrick, Keller, Schicketanz, Bonomelli, « Tambauto », Loos, Bertams e Restivo.

Bonomelli, che durante l'intervallo tra una « manche » e l'altra aveva lavorato sulla bancata sinistra del motore della sua Porsche, afflitto apparentemente da problemi di fasatura, marcia con sufficiente regolarità navigando in quarta posizione.

Queste le posizioni a un terzo di corsa: 1. Fitzpatrick, 2. Schicketanz e terzo Keller, attardato da alcuni difficili sorpassi. Il 17. giro non porta fortuna a Roberto Chiaramonte Bordonaro che, in uscita della seconda chicane, per lo scoppio del pneumatico posteriore sinistro incappa in uno spettacolare testa-coda che gli danneggia sensibilmente la sospensione anteriore destra. La sua Alpine 1800 arriva ai box al rallentatore e la corsa del pilota palermitano della Giada Auto finisce qui.

L'ultima emozione di una manche si trascina ormai stancamente viene dal testa-coda all'ultimo giro di Enzo Mirto Randazzo che si volta per una differenza di aderenza di una slick più consumata rompendo una barra di torsione. Del distacco di una barra, ma per cedimento del materiale era rimasto vittima negli ultimi dieci giri Raffaele Restivo che, senza perdere posizioni, aveva continuato sino in fondo al rallentatore.

Anche nella seconda manche il successo viene a premiare la superiorità di Fitzpatrick che precede sul traguardo Keller, Schicketanz, Loos e Bonomelli. La classifica finale per somma dei tempi ripete questo risultato con l'eccezionale che Bonomelli è quarto, « Tambauto » è quinto, davanti a Bertram, Restivo e Dominique Bordini con la prima delle Carrera di gruppo tre.

COPPA FLORIO - Gara internazionale di velocità in circuito valida per il campionato europeo conduttori categoria Gran Turismo - Pergusa, 18 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

1. **manche**: 1. Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 48'03"7, media 181,454 kmh; 2. Keller (Porsche Carrera RSR) 48'11"1; 3. Schicketanz (Porsche Carrera RSR) 48'53"6; 4. Bonomelli (Porsche Carrera RSR) 49'23"2; 5. « Tambauto » (Porsche Carrera RSR) 49'37"7; 6. Restivo (Porsche Carrera RSR) a 1 giro; 7. Bertram (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 8. Sabine (gr. 3) (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 9. Bordini (Porsche Carrera RSR) a 2 giri; 10. Capra (Porsche Carrera RSR) a 3 giri; 11. « Cam » (Porsche Carrera 914-6) a 3 giri; 12. Chiaramonte Bordonaro (Alpine 1800) a 3 giri; 13. « Vagabondo » (Alpine

1800) a 4 giri; 14. Coco (A.R. GTA) a 5 giri; 15. Caliceti (Alpine 1300) a 5 giri; 16. Loos (Porsche Carrera RSR) a 5 giri; 17. Mirto Randazzo (A.R. GTA) a 5 giri; 18. D'Angelo (A.R. GTA) a 7 giri; 19. Casiglia (Alpine A 110) a 15 giri; 20. Castiglia (A.R. GTA) a 24 giri; 21. Rombolotti (Alpine 1800) a 25 giri; 22. « King » (Alpine 1600) a 27 giri. **Giro più veloce**: il 13. di Fitzpatrick in 1'34"9, media 183,793 kmh.

2. **manche**: 1. Fitzpatrick 47'55"9, media 181,946 kmh; 2. Keller 48'00"5; 3. Schicketanz 48'01"1; 4. Loos 49'04"2; 5. Bonomelli 49'04"9; 6. Bertram 49'06"1; 7. « Tambauto » a 1 giro; 8. Restivo a 2 giri; 9. Bordini a 2 giri; 10. Sabine a 2 giri; 11. Capra a 3 giri; 12. « Vagabondo » a 3 giri; 13. « Cam » a 4 giri; 14. Caliceti a 4 giri; 15. Coco a 4 giri; 16. Mirto Randazzo a 4 giri; 17. D'Angelo a 7 giri; 18. Rombolotti a 15 giri. **Giro più**

veloce: il 19. di Schicketanz e Keller in 1'34"8, media 183,987 kmh.

CLASSIFICA GENERALE

1. Fitzpatrick 1.35'59"6, media 181,700 kmh; 2. Keller 1.36'11"5; 3. Schicketanz 1.36'54" e 6; 4. Bonomelli 1.38'28"1; 5. « Tambauto » a 1 giro; 6. Bertram a 2 giri; 7. Restivo a 3 giri; 8. Bordini a 4 giri; 9. Sabine a 4 giri; 10. Loos a 5 giri; 11. Capra a 6 giri; 12. « Cam » a 7 giri; 13. « Vagabondo » a 7 giri; 14. Caliceti a 9 giri; 15. Coco a 9 giri; 16. Mirto Randazzo a 9 giri; 17. D'Angelo a 9 giri; 18. Bordonaro Chiaramonte a 18 giri; 19. Casiglia a 45 giri; 20. Castiglia a 54 giri; 21. Rombolotti a 55 giri; 22. « King » a 57 giri.

CLASSIFICHE DI CLASSE

Gruppo 4, classe 1300-1600: 1. Caliceti (Alpine 1300) 1.36'53"3, giri 51, media 153,021

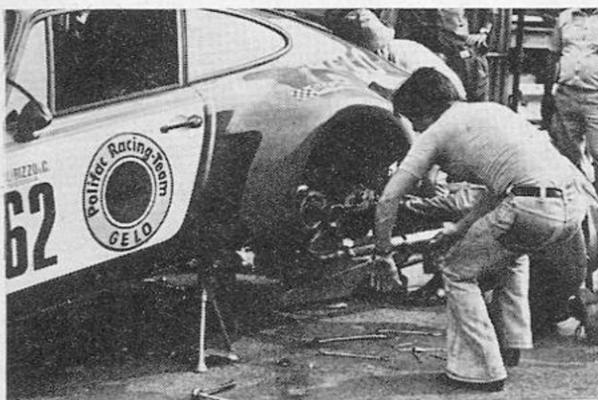
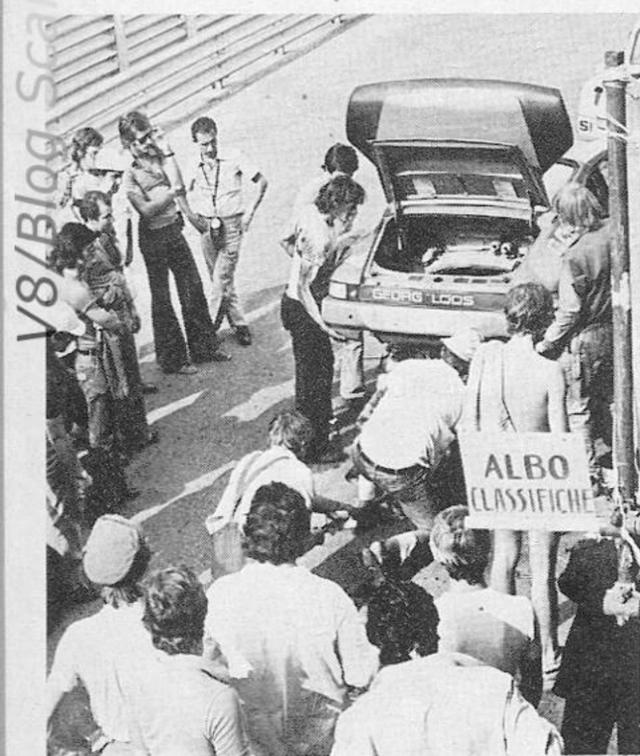
kmh; 2. Coco (A.R. GTA) 1.37'39"8; 3. Mirto Randazzo (A.R. GTA) 1.39'40"5; 4. D'Angelo (A.R. GTA) giri 46; 5. Casiglia (Alpine A 110) giri 15. **Giro più veloce**: l'8. della 2. manche di Mirto Randazzo in 1'49"9, media 160,018 kmh.

Gruppo 3, classe 1600-3000: 1. Bordini (Porsche Carrera) 1.37'57"5, giri 56, media 106 e 188 kmh; 2. Sabine (Porsche Carrera) giri 56. **Giro più veloce**: il 3. della 1. manche di Sabine in 1'42"1, media 170,000 kmh.

Gruppo 4, classe 1601-3000: 1. Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 1.35'59"6, media 181 e 700 kmh; 2. Keller (Porsche Carrera RSR) 1.36'11"5; 3. Schicketanz (Porsche Carrera RSR) 1.36'54"6; 4. Bonomelli (Porsche Carrera RSR) 1.38'28"1; 5. « Tambauto » (Porsche Carrera RSR) a 1 giro. **Giro più veloce**: il 19. di Keller e Schicketanz in 1'34"8, media 183,987 kmh.

La COPPA FLORIO PORSCHE

John Fitzpatrick, con la vittoria alla Coppa Florio a Pergusa, guida ora la Coppa Porsche, cioè il campionato europeo Granturismo, che già vinse alla sua prima edizione. A destra, ecco il simpatico «Fitz» sul podio con il patron Mingrino ed il presidente dell'Autoclub Palermo, Sansone. Sotto con la Porsche-Kremer



Altre immagini della Coppa Florio. A sinistra, si sostituisce il cambio a Schickentanz. Sopra, vediamo Bonomelli ottimo quarto assoluto, con Schickentanz e Loos prima del via. L'italiano ha fatto una bellissima gara, anche se è stato avvantaggiato da ritiri. A destra, Restivo è stato rallentato dal cedimento di uno stabilizzatore



FAG

I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie

FAG