

AUTO SPRI NT

ANNO XIV 1-8 aprile 1974 L. 300

N. 14 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

Tre G.P. tre vincitori 1. REUTEMANN in SUDAFRICA (e la FERRARI ora «rompe»)



REUTEMANN

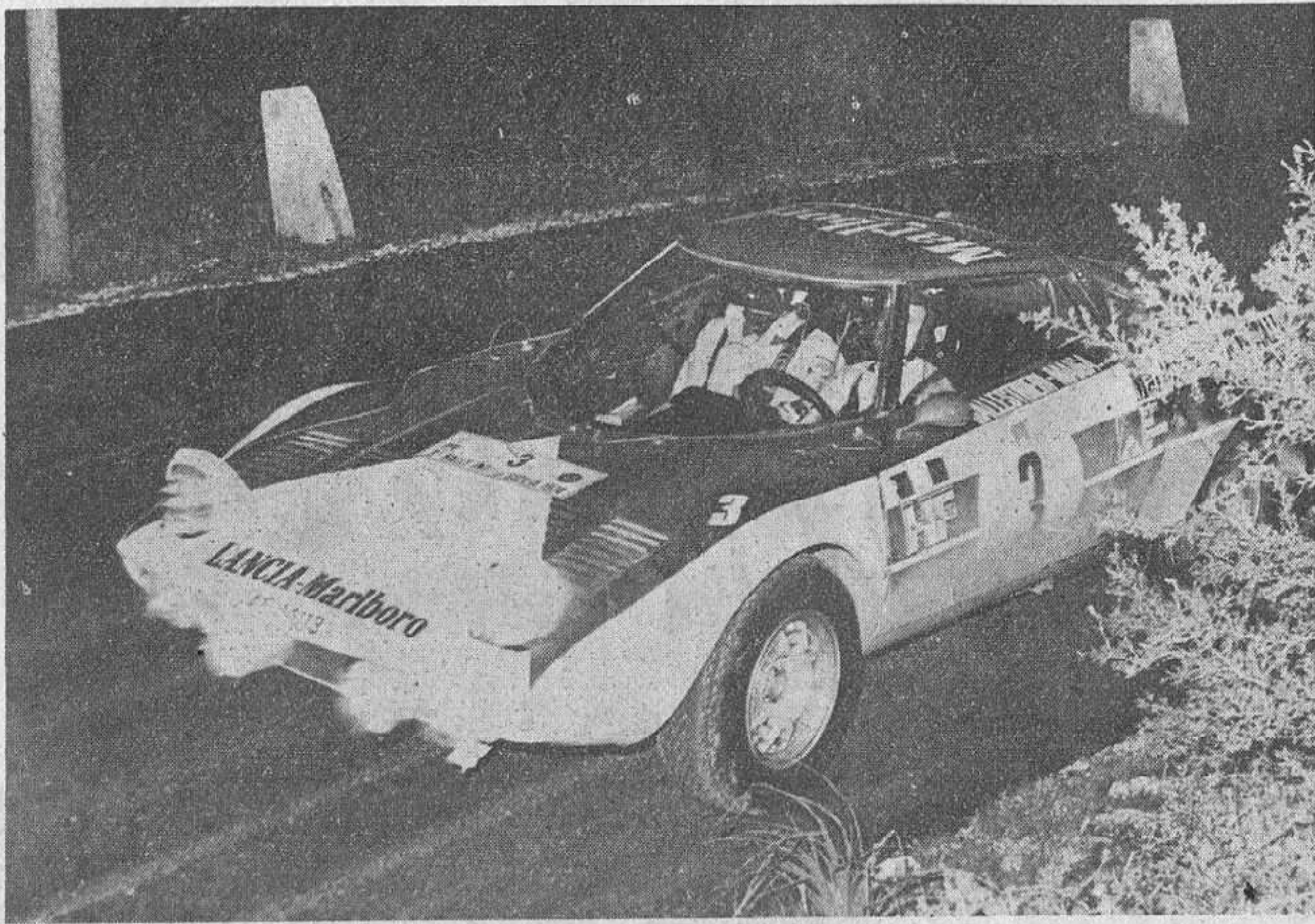
MERZARIO

PACE

LAUDA

Il campionato Formula 1 quest'anno è aperto come non mai. Tenendo conto anche del risultato della Corsa dei Campioni, non valida, sono quattro i vincitori in quattro differenti Grand Prix. Nel fotocolor da Kyalami, da sinistra Pace, Reutemann (che vincerà) Merzario e Lauda

F.1 roulette



Come la LANCIA ha sconfitto anche le forature La cabala-chiave

CEFALU' - Si erano iscritti in 85. 79 avevano effettuato le verifiche, 78 hanno preso venerdì pomeriggio il via dal lungomare di Cefalù per tornarci in 51 quattordici ore dopo. In queste cifre sta forse la cabala del terzo Rally di Sicilia che vede classificati in finale ben 60 equipaggi, una cifra cioè assai elevata rispetto un po' a tutti i rally nostrani e soprattutto se confrontata col numero dei « superstiti » degli anni passati. Il fatto è che l'aver scelto tutte prove asfaltate, buttando nel dimenticatoio la tanto criticata formula « scassamacchine », ha permesso a tanti — soprattutto privati — di finire l'unica tappa di questa edizione-austerità.

La storia del rally, abbastanza movimentata nella prima parte, sembrava essersi assopita durante la notte, con le due Fiat di Bacchelli e Verini saldamente in testa, per poi « risvegliarsi » alle prime luci dell'alba quando la generosa rimonta del « Balestra » ha dato la sveglia a tutti radunando sotto lo striscione d'arrivo una folla insperata per la fredda mattinata madonita.

I colpi di scena dunque erano cominciati molto presto. I primi portavano la firma di Leo Pittoni e di Giorgetto Pianta. Il pilota della Porsche, qui in gara con la Cica Lurani, era costretto a dichiarare forfait prima ancora di iniziare la prima prova speciale (Ferla) col motore in disordine.

In tema di sfortuna la citazione di diritto spetta a Pianta-Scabini, fermati sì e no dopo una cinquantina di metri dal via della prima prova per il cedimento di un giunto dell'X-1/9 gruppo cinque 1800.

Proprio in questa prima prova il terzetto della Lancia firmava una prestazione velocistica di rilievo. Primo Andruet, secondo Ballestrieri e terzo Garzoglio con la Beta che qui si è espressa al meglio.

I guai per la Lancia devono però ancora arrivare. Andruet, dopo aver dominato le tre prime prove speciali (Ferla, S. Anastasia-Montenero e Bivio Geraci-Geraci) è costretto a perdere circa 18 minuti — in parte in prova speciale e in parte al C.O. — per sostituire da solo una gomma che si era afflosciata durante la Polizzi-Piano Zucchi. Dopo aver ripreso effettuando altre tre prove il francese era costretto a fermarsi definitivamente col comando dell'acceleratore in avaria. La Beta di Pregliasco e Garzoglio invece, dopo

aver picchiato nella Polizzi-Piano Zucchi, era costretta dalla rottura di un tirante del cambio, uscito di sede in seguito all'urto, a doversi fermare dopo un inizio assai promettente.

La storia di Ballestrieri invece è assai

La BETA coupé fa scalpore

● Molto attesa alla prova era la Beta Coupé di Pregliasco-Garzoglio con motore ad iniezione preparata da Bosato (si parla di quasi 180 CV). La scocca era la stessa di Chamonix come pure il cambio. Purtroppo la macchina è rimasta troppo poco in gara per poterla giudicare come meriterebbe, il suo tempone nella prima prova speciale (alle spalle delle due STRATOS) però ha fatto veramente scalpore ed è stato un vero peccato che nella successiva prova abbia picchiato danneggiando l'assetto. La causa del ritiro sembra poi sia stata la quarta marcia che in un dosso è rimasta bloccata.

● Già decisa dalla Sottocommissione Rallies la Squadra Rally CSAI di quest'anno. La compongono Ambrogetti, Toni Carello, Bacchelli, Beretto, Cambiaghi e Vanni Tacchini. A disposizione dovrebbero esserci alcuni milioni in più, si andrà quindi anche al Rally delle Rose di Antibes oltre che a tutte le prove della Mitropa con eccezione del Semperit (non gradito).

● In gara c'era anche la Beta Coupé di Tony Carello, una G.3 camuffata da G.5, per via dell'omologazione in vigore solo dal 1. aprile, e preparata a Genova dall'University Motors. Non ha comunque avuto fortuna perché le batterie si scaricavano di continuo lasciando al buio il povero Carello. Come dire... ironia della sorte!

● Definiti i programmi Lancia a prossima scadenza: Andruet parteciperà al campionato francese iniziando dal Ronde della Giraglia (con la Stratos) e si correrà sempre in Italia senza puntare comunque a nessuna classifica.

● Sono partite le Fulvia per l'Africa: adesso il più grosso problema sarà convincere gli organizzatori a non eliminare, causa le piogge, la parte nord, la più favorevole alle vetture italiane.

più movimentata. Vittima di tre forature ha perso quasi tre minuti alla Bivio Geraci-Geraci, ha dovuto cambiare due volte le gomme afflosciate (la terza volta, a 100 metri dalla fine della prova, ha preferito continuare con una ruota a terra), ha perso una quindicina di secondi per lo spegnimento del motore a Scalfani e poi, dalle due di notte, ha dovuto brigare con la coppa dell'olio del cambio incrinata dalla protezione, andando avanti a forza di rimbocchi continui, l'ultimo dei quali — tre litri d'olio qualunque, comprati da un meccanico aperto a Cefalù, in extremis — per raggiungere il traguardo del lungomare della cittadina, dopo la fine della prova speciale di chiusura.

Ma se Bacchelli e Verini erano passati, con i loro spider 1850, saldamente al comando sin dalla quarta prova (Polizzi-Piano Zucchi) grazie alle disavventure... gommistiche di Andruet e Ballestrieri, la rimonta del ligure era stata costante e progressiva, e bene hanno fatto gli uomini di Silecchia, soprattutto dopo che Bisulli era finito irrimediabilmente fuori strada per il fondo scivoloso (nello stesso punto sono uscite altre quattro macchine!) nel trasferimento verso Polizzi, a non cedere alla tentazione di contrastare il passo alla più rapida Stratos, tenendo d'occhio i vantaggi concreti dei punti di campionato. A mezzanotte, dopo la tredicesima prova, Ballestrieri viaggiava con un ritardo tra C.O. e P.S. di 25" su Bacchelli (e di soli 9" su Verini) ma poi alle tre del mattino dopo la diciassettesima prova speciale il suo distacco era aumentato a una quarantina di secondi sul leader Bacchelli restando di 9" su Verini. Nella prova successiva, quella determinante di Geraci, l'Amilcare, però, grazie anche alla notevole lunghezza del settore cronometrato, staccava Verini di 38" e Bacchelli addirittura di 5", balzando al comando della classifica, già prima che si verificasse il « giallo » della prova successiva (Polizzi) poi annullata dopo l'incidente alla Pittoni. Da questo momento il rally non aveva praticamente più storia, con l'unico Thrilling circa le possibilità della gocciolante (d'olio) Stratos di arrivare fino in fondo.

Giulio Mangano

VAI, AMILCARE!

Questo incitamento del più esuberante meccanico LANCIA è stato forse decisivo nel durissimo RALLY siciliano

A sinistra, Ballestrieri e Maiga con la Stratos-Mariboro vincente. In Sicilia c'era anche la Stratos sovralimentata (a destra), affidata ad Andruet-«Biche», dimostratasi difficile ma estremamente competitiva

STRATOS

CEFALU' - Michele Noviello, tra tutti i meccanici che da anni colorano l'ambiente dei rallies è certamente uno dei più caratterizzati per quel suo fisico da peso massimo, quel suo attaccamento alle sorti della Lancia e soprattutto quella carica di simpatia che riesce a trasmettere ai circostanti anche quando li rimbrotta di togliersi dai piedi perché ha solo dieci minuti per « rifare » una macchina. Noviello rientrava in una assistenza in un rally italiano dopo un'assenza di oltre un anno (e come lui anche il validissimo Gotta, vero cervello di tutta l'operazione Stratos) il tempo giusto intercorso dalla prima uscita corsaia del prototipo Lancia alla sua apparizione rallystica in Italia.

Ora è stato proprio Noviello a convincere Ballestrieri all'assistenza di Piano Zucchi (alle prime ore dell'alba) che non era proprio il caso di mollare, anche se quel maledetto olio continuava ad uscire dalla crepa del carter: mentre in un boato infernale la Stratos se ne ripartiva illuminando la notte la sua voce baritonale finiva di gridare « Vai Amilcare, stai tranquillo, sarà come a Chamonix, vedrai che arrivi in fondo! »

Ed aveva ragione, Noviello, perché la Stratos « nata per vincere » ha superato anche questo esame che ha rischiato di rivelarsi come il più difficile per le continue disavventure che hanno bersagliato l'equipe Lancia per tutta la lunga notte siciliana. Due forature e la sosta all'assistenza per ovviare almeno in parte alla perdita d'olio erano costate ai campioni d'Italia Ballestrieri-Maiga diversi minuti bloccandoli sempre nei momenti cruciali del loro assalto alla prima piazza oltretutto con la tremenda paura di fare la stessa fine dei propri compagni di squadra bloccati quasi subito nonostante il furioso inizio.

Per la Stratos sempre giovane, molto per via di quella maledetta omologazione che non vuole saperne di arrivare, è venuto così un nuovo successo, ed è stato uno di quelli alla fine più graditi al pubblico che nel corso della notte si è via via sempre più schierato dalla parte della Lancia vivendone



Fulvio Bacchelli, assieme a Torriani, ha dimostrato con questo suo magnifico 2. posto che le speranze in lui riposte non sono casuali



Lo choc di ANDRUET con i cavalli-pesanti «il turbo non lo guido più!...»

CEFALU' - Un orecchio indiscreto ha intercettato le comunicazioni radio del Team Lancia e ha potuto cogliere un giudizio certamente assai sincero di Jean Claude Andruet sulla Turbo Stratos. Dopo la terza prova, quando era ancora in testa e aveva primeggiato in tutte le «speciali», il francese si fermava all'assistenza, piuttosto scioccato, e chiedeva di parlare per radio con il d.s. Audetto. «Non guiderò più questa macchina — diceva con voce chiaramente alterata il pilota — perché è troppo potente. Quando schiaccio il pedale

dell'acceleratore viene un gran colpo alla schiena e la vettura va via di coda. In questa prova mi sono girato un paio di volte. Non è possibile guidarla tranquilli Daniele, è troppo potente. E' un siluro! E' un vero siluro. Dimmi tu come debbo fare».

Dall'altro lato, dopo un attimo a base di fruscii e crepitii la voce di Audetto finiva per rassicurare Andruet. «Non ti preoccupare Jean Claude, un rimedio c'è: non schiacciare troppo il piede dell'acceleratore. Vai più adagio!».

g. m.

OS, nata per vincere

tutti gli sforzi per conquistare quel primo posto che alla vigilia sembrava sicuro al cento per cento per via di queste strade siciliane che sono e resteranno sempre quelle della Targa Florio, tortuose e velocissime allo stesso tempo, con quell'asfalto viscido dove chi sbaglia è costretto sempre a pagare con gli interessi.

Ne sa qualche cosa Bisulli che quasi subito, nel trasferimento verso Polizzi, è letteralmente scivolato fuori strada finendo su una punta rocciosa che ha frantumato tutta la parte anteriore della vettura e le sue speranze di punti per il campionato italiano dove adesso sono balzati al comando Verini e Macaluso estremamente «ragionieri» in questa gara dove troppi erano i rischi cui si andava incontro, tantopiù che l'«enfant prodige» Bacchelli era tutto impegnato a mostrare a Torriani (suo occasionale coequipier per il forfait dell'ultima ora di Rossetti) quanto ci sapeva fare con il volante in mano. Così alla fine, dietro a Ballestrieri è finito proprio il biondo ventitreenne Bacchelli a riprova che dei due, tra lui e la Fiat, l'affare l'ha fatto proprio quest'ultima ad ingaggiarlo.

Le vetture superpotenti che dovevano dominare non hanno avuto però molta fortuna se si eccettua la macchina del vincitore: della Stratos di Andruet, del bellissimo Prototipo Fiat di Pianta e della Porsche-Bonomelli affidata a Pittoni leggerete in cronaca così che di potenti ci sono rimaste allora le solite Porsche Carrera G. 4, 5, ma soprattutto 3 dato che in questo gruppo c'è quel De Eccher che non fa chiudere occhio a Roberto Angiolini, patron del Jolly Club, che si vede le sue Fulvia, quest'anno veramente perfette in tutto, obbligatoriamente battute nonostante Dall'Ava sia riuscito ad arrivare al traguardo guidando come sempre da favola. De Eccher, Salvador e la loro Porsche rischiano di diventare il «leitmotiv» della stagione nel Gran Turismo, ma non vorremmo che qualcuno desse meriti oltre misura alla macchina che vale almeno quanto l'equipaggio che la comanda.

Ma tra i due litiganti del G. 3 si è inserita un'altra vettura

che finalmente è arrivata ad un traguardo di prestigio, l'Opel Ascona G. 2 di Conrero che affidata a Svizzero, sempre più bravo e anche da qualche tempo sempre più simpatico (buon Virgilio, hai elaborato anche lui?), promette di diventare abituale protagonista dei nostri rallies. Ma per Conrero la gioia che ha giustificato le copiose lacrime al traguardo è stata anche quella del suo puntuale trionfo nel G. 1 dove i primi tre posti sono finiti proprio a tre sue vetture ad iniziare dalla Comodore di Brai «Rudy» che ci ha confermato ancora una volta che tutte le macchine possono andare bene, basta avere la voglia di farle andare e disporre di un pilota come Brai capace di arrivare in Sicilia il giorno delle verifiche e partire alla cieca fidando solo sulle note lette ridendo (e questo è veramente il massimo) da quel mattacchione di «Rudy».

Le altre due Ascona erano quelle di Presotto-Peressinot (che avrebbero anche potuto vincere il gruppo se un minuto svolazzato in qua e in là non li avesse danneggiati) e quella di Tabanelli-Capra ritardata alla fine da una malandrina foratura all'ultima speciale.

In mezzo a loro è finito Ambrogetti che era molto deluso (a torto) della sua prestazione, e subito dietro la sfortunata Serena Pittoni il cui entusiasmo è stato mordefino da un assurdo incidente con un camion a rimorchio che incurante di tutto scendeva per la prova speciale costringendola ad un pauroso cappottamento fortunatamente risoltosi senza più gravi conseguenze.

Per ultimo infine abbiamo lasciato «Iccudrac» il gentile siciliano che debuttava in questa gara con la Porsche Carrera. Contrariamente a quanto pensavano molti sul suo passaggio dal piccolo 128 a questa macchina è terminato stupendo settimo assoluto dando in particolare una lezione a certi piloti (specie in Porsche) che prima della corsa parlavano, parlavano, parlavano...

Carlo Cavicchi

Doppietta BBM ad Albi a spese GRAC

ALBI - Ci si aspettava molto da questa prima prova della Coppa Simca Shell, che vedeva a confronto Grac Gotti e BBM, ma la gara non ha soddisfatto.

Assente Bernard Beguin, che in questa stagione dovrebbe essere uno dei primatori di questa disciplina, la competizione ha consentito alle BBM di fare una bella doppietta, che non ha però molto significato perché tutti i piloti di spicco erano assenti, oppure sono stati eliminati durante la gara, e non sempre in condizioni proprio regolari...

Coppa SIMCA-SHELL - Albi, 31 marzo - Gara di velocità in circuito per prototipi

LA CLASSIFICA
1. Arbelt (BBM Simca) 20 giri, 26'56"8, media kmh 181,926; 2. Moleson (BBM Simca) a 19'7; 3. Brillat (Grac) a 23'9; 4. Levier (Grac) a 1'00'5; 5. Valleix (Grac) a 1'23'6; 6. Herblant (Grac) a 1 giro; 7. Viriot (Grac) a 1 giro; 8. Lamerle (Grac) a 2 giri; 9. Simac (Danjel) a 3 giri; 10. Thepenier (Grac) Giro più veloce: Rolland 19'8, media kmh 166,119, record.

3. RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA - Seconda prova del campionato italiano rallies - Cefalu', 29-30 marzo.

1. Ballestrieri-Maiga (Lancia Stratos) 3.13'40"; 2. Bacchelli-Torriani (Fiat Abarth 124) 3.14'15"; 3. Verini-Macaluso (Fiat Abarth 124) 3.14'30"; 4. De Eccher-Salvador (Porsche Carrera) 3.22'10"; 5. Svizzero-Strametto (Opel Ascona) 3.24' e 33"; 6. Dall'Ava-Maiga (HF 1600) 3.28'28"; 7. Iccudrac-Barbato (Porsche Carrera) 3.31'01"; 8. Runfolo-Balanza (Porsche Carrera) 3.31'07"; 9. Brai-Rudy (Opel Commodore) 3.33'11"; 10. Presotto-Perissinot (Opel Ascona) 3.34'06"; 11. Ambrogetti-Gigli (HF 1600) 3.35'09"; 12. Tabanelli-Capra (Opel Ascona) 3.36'44"; 13. Pittoni-Vanzi (HF 1600) 3.37'04"; 14. Bologna-Saporito (HF 1600) 3.37'19"; 15. Ferraris-Cianci (HF 1600) 3.37'37"; 16. Zandonà-Modulo (Opel Ascona) 3.38'03"; 17. Cambiagli-De Dominicis (Fiat Spider 124) 3.38'41"; 18. Brambilla-Migliorini (HF 1600) 3.44' e 39"; 19. Magnani-Rossi (HF 1600) 3.49'27"; 20. Pasta-Silvuni (Alpine A 110) 3.51'40"; 21. De Luca-Punzo (BMW 2002) 3.53'28"; 22. Benelli-Sansavini (Opel Ascona) 3.55'06"; 23. Amphicar-Gravina (Fiat 128) 3.55'42"; 24. Bordonaro-Ranieri (Renault Gordini) 3.56'53"; 25. Fragola-Di Sergio (Simca R 2) 3.58' e 59"; 26. Bagna-Del Prete (HF 1600) 3.59'25"; 27. Finzi-Comba (Opel Ascona) 4.01'22"; 28. Rubino-Vesco (Simca R 2) 4.02'10"; 29. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128) 4.03'15"; 30. Carello-Roasenda (Lancia Beta C) 4.03'36"; 31. Pan-

teone-Scavino (Fiat 128) 4.03'49"; 32. Di Vita-Montalto (Renault Gordini) 4.04' e 28"; 33. Scudleri-Perri (Ford Mexico) 4.04'31"; 34. Crescimanno-Giambanco (HF 1600) 4.05'13"; 35. Ceraolo-Popsy Pop (Fiat 128) 4.05'31"; 36. Lo Bello-Morabito (HF 1600) 4.11'32"; 37. Annaloro-Sandro (Fiat 128) 4.14'52"; 38. Spatafora-Salamone (Renault Gordini) 4.17'16"; 39. Glorioso-Sacchi (Fiat 128) 4.20'08"; 40. Mini-Greco (Fiat 128) 4.20'16".

18 su 20 alla LANCIA

«A» Ferla: Andruet (Stratos) 5'32", Ballestrieri (Stratos) 5'37", Pregliasco (Beta coupé) 5'46", Bacchelli (Fiat Abarth) 5'47", Bisulli (Fiat Abarth) 5'50".
«B» Montenero: Andruet 4'30", Ballestrieri 4'39", Bisulli 4'43", Verini (Fiat Abarth) 4'46", Bacchelli 4'47".
«C» Geraci: Andruet 14'08", Bacchelli 14'43", Runfolo (Porsche) 14'45", Bisulli 14'46", De Eccher (Porsche) 15'00".
«D» Piano Zucchi: Ballestrieri 20'07", Bacchelli 20'21", Verini 20'29", De Eccher 21'09", Iccudrac (Porsche) 21'21".
«E» Piano fate: Ballestrieri 11'54", Verini 12'01", Bacchelli 12'03", Svizzero (Opel Ascona) 12'35", Andruet 12'35".
«F» Lascari: Ballestrieri 7'12", Andruet 7'21", Verini 7'29", Bacchelli 7'29", Svizzero 7'36".
«G» Gerda: Ballestrieri 3'49", Verini 4', Bacchelli 4'04", De Eccher 4'05", Svizzero 4'08".
«H» Sciafani: Ballestrieri 6'04", Verini 6'10", Bacchelli 6'11", Brai (Commodore) 6'20", De Eccher 6'23".
«I» Polizzi: Ballestrieri 9'54", Verini e Bacchelli 10'04", Runfolo 10'19", Iccudrac 10'49".
«L» Castelbuono: Ballestrieri 3'49", Bacchelli 3'55", De Eccher 4'01", Verini 4'02", Svizzero 4'09".
«M» Aquileia: Ballestrieri 6'24", Verini 6'44", Bacchelli 6'45", De Eccher 6'58", Svizzero 6'59".
«N» Piano Fate: Ballestrieri 11'46", Verini 11'53", Bacchelli 11'53", De Eccher 12'14", Svizzero 12'25".
«O» Lascari: Ballestrieri 7'03", Verini 7'12", Bacchelli 7'18", De Eccher 7'30", Svizzero 7'35".
«P» Cerda: Ballestrieri 3'47", Verini 3'58", Bacchelli 4'01", De Eccher 4'02", Runfolo 4'05".
«Q» Sciafani: Bacchelli 5'46", Verini 5'50", Ballestrieri 5'55", De Eccher 5'56", Svizzero 6'05".
«R» Polizzi: Ballestrieri 9'39", Bacchelli 10", Verini 10'03", De Eccher 10'07", Runfolo 10'10".
«S» Piano Zucchi: Ballestrieri 17'49", Bacchelli 18'26", Verini 18'37", De Eccher 18'53", Svizzero 19'19".
«T» Geraci: Ballestrieri 14'09", Verini 14'47", Bacchelli 14'54", De Eccher 15'08", Runfolo 15'28".
«V» Piano Zucchi: Ballestrieri 19'22", Verini 19'34", Bacchelli 19'45", Dall'Ava (HF 1600) 21'11", De Eccher 21'40".
«Z» Ferla: Ballestrieri 5'39", Bacchelli 5'46", Verini 5'48", Runfolo 6'05", Svizzero 6'09".

il MOMENTO CHIAVE

...infatti
andava più
forte con la

«testa» bruciata

CEFALU' - A Lascari l'assistenza Lancia era sistemata nel bel mezzo di una curva dove un vento impossibile ed il vigile urbano locale imperversavano a più non posso. Mimetizzati in mezzo agli entusiasti abitanti del luogo si aspettava tutti l'arrivo della superpotente Stratos col turbo di Andruet che si sapeva dominatrice dalle prime prove.

Dal buio uscivano invece i fari di Ballestrieri: «Svelto Gotta controlla la sospensione. Maledizione questa è rognna: abbiamo forato ed abbiamo fatto sedici chilometri sul cerchio!». «E Andruet?». «E' molto indietro, ha forato anche lui all'inizio della prova».

Il dialogo tra il capo-meccanico e il pilota era così veloce che non si riusciva nemmeno a sapere di Pregliasco. Quando ecco il rumore assordante aspettato tanto a lungo: «E' Andruet!».

Due meccanici, un vigile col fischietto in bocca ed un intero paese erano stretti attorno al prototipo a chiedere «Allora?». «Pas de chances, niente fortuna. Abbiamo forato ed io ho dovuto sostituire la ruota chiudendo con un ritardo di 13 minuti in prova più sei al controllo orario. C'est finie, Gotta!». «Ma la macchina?». «La macchina va bene, specie adesso che s'è bruciata la guarnizione ed il turbo non è più all'ottimo. Con meno cavalli è più facile guidare su queste stradine».

La Stratos riparte col motore cheva a cinque cilindri. Si fermerà poco dopo per la rottura del cavo dell'acceleratore, ma il suo rally era finito a Lascari.

V8/Bloccans

**AUTO
SPRI
NT**

**Dal TAP tutto 124S alla
Sicilia in chiave Stratos**

FIAT in testa in quattro campionati



Momento Fiat nei rallies: dopo il trionfo al TAP, guida il Mondiale Marche ed è in testa al Campionato Italiano con Verini, nella foto, 3. con la 124 Fiat-Abarth in Sicilia. Dominio con la Tominz nel campionato europeo e italiano

V8/Bloccans