

La COPPA FAGIOLI a GUBBIO (assente NESTI in ...relax) giocata fra tre comprimari

GIANFRANCO



2) SCOLA a 5/10



3) LAUREATI a 3"

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GUBBIO - Oltre al fascino che soltanto un percorso stradale può offrire le gare in salita attirano particolarmente il pubblico per quel clima di suspense che il cronometro concede a chi si piazza vicino al traguardo. Aspettare il tempo del primo dei favoriti e poi basare su quello la corsa degli altri piloti potrà fare storcere il naso ai patiti del «corpo a corpo» in pista ma il «momento magico» creato dai vari re della montagna non è certamente uno spettacolo di serie B. Ed a rendere più che mai vivace ed interessante il «rituale» della salita ci hanno pensato in questa nona coppa Luigi Fagioli, disputata sui quattro chilometri che da Gubbio portano alla Madonna della cima, tre primi attori eccezionali: «Gianfranco», Scola e Laureati.

Primo a salire è stato Scola (March-BMW) che con la grinta dei giorni migliori aggrediva la salita del bottaccione impiegando 2'03"5. Il tempo ottimo faceva bene sperare il pilota di Cosenza anche perché poco dopo di lui il sempre valido e temibile Laureati (Lola-BMW) si faceva distanziare di un paio di secondi. Naturalmente però la sua attenzione e quella del numerosissimo pubblico era rivolta all'arrivo di «Gianfranco» (Abarth-Osella PA 2) che era partito non solo con l'intenzione di vincere ma soprattutto di convincere, mediante un tempo strepitoso; in modo che la sua eventuale affermazione non sarebbe stata attribuita solo all'assenza dello spauracchio Nesti.

Con questo spirito il pilota marchigiano saliva con la solita pulizia ma anche con una grinta eccezionale e bloccava il risultato, anche se con un tempo inferiore di mezzo secondo soltanto rispetto a quello di Scola. Fino all'ultimo dunque la corsa è stata vivacissima ed il duello a distanza si è risolto solo dopo l'ultima curva.

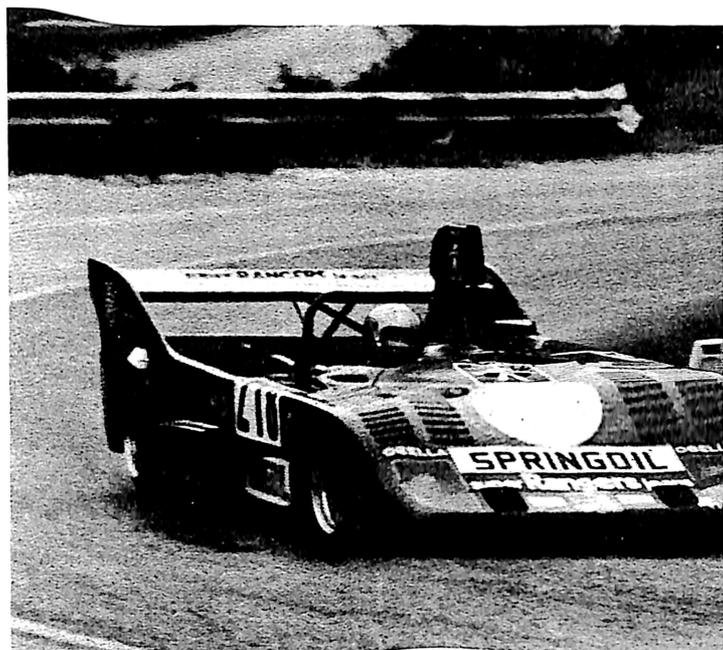
Dicevamo dell'assenza di Nesti. Il pilota di Bardalona ormai sazio di vittorie in questa stagione ha preferito concedersi un momento di pausa e se per la sua fama di «bruciasalite» ha suscitato una certa delusione, i suoi abituali rivali hanno comunque mantenuto alto lo spettacolo.

Il percorso breve con numerosi ed impegnativi tratti di misto-veloce, ha invitato anche molti protagonisti delle classi inferiori a tentare un exploit particolare. È stato il caso di Lino Anastasio che con la solita Chevron 1300 (AN) è riuscito ad inserirsi al quinto posto in classifica, ad un soffio dalla quarta piazza. Il sic-

G. 5 era facile preda del toscano Gonfiotti (AMS-NOV) mentre la 3000, ormai diventata il feudo della Lancia Stratos in cerca di omologazione, dava a Nataloni la seconda soddisfazione della giornata.

Il pilota di Nepi infatti, non aveva avuto avversari, un'oretta prima, nella 1600 G. 4 che aveva vinto con la sua veterana HF preparata da Facetti. In questa categoria però l'exploit più significativo era opera di Moreschi che con la sua Pantera De Tomaso, molto più simile ad un G. 3 che ad una macchina preparata, segnava un ottimo tempo e lasciava alle sue spalle nientemeno che Govoni (Carrera-Sportwagen). Nella 2000 bella vittoria di Cesarini (Porsche 914-6-Castellini), nonostante la rottura di un cerchio nell'ultima curva mentre nella 1300 Ripani (Lancia Z-Macciocca) non aveva avversari. L'ottimo tempo in ogni caso impensieriva Palmas e veniva sporto reclamo sul peso e sulla cilindrata.

Nel gruppo 2 doppietta di Jacoangeli che vinceva la 1600 (Alfa GTV) come



«Gianfranco», con l'Abarth-Osella PA2, è finalmente riuscito a nuovamente a Gubbio, approfittando dell'assenza del suo rivale

9. TROFEO «LUIGI FAGIOLI» GUBBIO-MADONNA DELLA CIMA - Gara nazionale di velocità in salita - Gubbio, 25 agosto 1974. LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
Classe 850: 1. Lucendi (Fiat 850) 3'05"52, media 80,526 kmh; 2. Angelelli (Fiat 850) 3'11"47; 3. Boanini (Fiat 850) 3'18"52.
Classe 1000: 1. Boldrini (A.112) 2'51"84, media 85,938 kmh; 2. Bozooka (A.112) 2'55"33; 3. Lodolini (A.112) 2'56"05; 4. Boncompagni (A.112) 2'57"16; 5. Bagliardi (Abarth) 3'01"73; 6. Coppi (A.112) 3'02"29; 7. Brenti (A.112) 3'03"77.
Classe 1150: 1. Tagliafferri (Fiat 128) 2'56"01, media 84,879; 2. Silla (Fiat 128) 3'01"39; 3. Aldroandi (Fiat 128) 3'05"38; 4. «Pipino» (Fiat 128) 3'09"71.
Classe 1300: 1. Bocconi (Simca R.2) 2'42"07, media 92,179; 2. Petroni (Simca R.2) 2'44"26; 3. Marino (Simca R.2) 2'45"11; 4. Virzi (Simca R.2) 3'06"25; 5. Capodimonti (Simca R.2) 3'33"12.
Classe 1600: 1. Bricchi (A.R. GT) 2'48"54, media 88,639; 2. Mantellini (A.R. GTV) 2'54"57; 3. Brucolini (A.R. GT) 2'56"57.
Classe 2000: 1. «Il liscio» (A.R. GTV) 2'38"49, media 94,263; 2. Ceccarelli (A.R. GT)

(Fiat 500) 3'10"87; 9. Gagliardi (Fiat 500) 3'15"42.

Classe 600: 1. Caroli (Fiat 600) media 85,419; 2. Orazioli (Fiat 600) 3. Gagliardi (Fiat 600) 3'03"39.

Classe 700: 1. Baldi (Fiat Abarth) media 85,319; 2. Pigni (Fiat Abarth) 3'07"54.

Classe 850: 1. Zannoni (Abarth) media 91,927; 2. Pera (Fiat Abarth) 3. Broccolini (Abarth) 2'49"30.

Classe 1000: 1. Zanardelli (Abarth) media 93,163; 2. Vacca (A.112) 2. Bagnoli (Abarth) 2'49"88; 4. Ferre 2'50"63; 5. Larini (A.112) 3'01"26 velli (Fiat 127) 3'18"30.

Classe 1150: 1. Scavo (Fiat 128) media 87,801; 2. Castellini (Fiat 128) 05"85.

Classe 1300: 1. Riccitelli (Simc 36"38, media 95,533; 2. Xalter 3'39"55; 3. «Pipino» (Mini Cooper)

Classe 1600: 1. Jacoangeli (A.R. G) media 94,561; 2. Katya (Fiat 124)

Classe 2000: 1. Minelli (A.R. GTA) media 96,346; 2. Pratelli (Ford M 54"42.

GRUPPO 4
Classe 1000: 1. Brambilla (Abarth) media 85,518.

Classe 1300: 1. Ripani (Lancia 26"80, media 101,770; 2. Delani; 2'30"41; 3. Palmas (Lancia Zagato) 4. Magio (Lancia Zagato) 2'38"41

Classe 1600: 1. Nataloni (HF 160) media 103,812; 2. Paipiri (GTA 160) 3. Bogani (GT 1600) 2'28"10; 4. N 1500) 2'45"67; 5. Di Tonno (F 2'52"47.

Classe 2000: 1. Cesarini (Porsc 31"22, media 98,794; 2. Zoppis 914) 2'40"21; 3. Ravaioi (Lanc: 45"03.

Classe oltre 2000: 1. Moreschi 2'21"60, media 105,505; 2. Govor 2'700) 2'22"44; 3. Tarpani (Porsch

GRUPPO 5
Classe 1000: 1. Gonfiotti (AM: 22"96, media 104,501; 2. (Abarth) 2'27"80; 3. Muccini (M 39"88; 4. Sgattioni (AMS) 2'45"00

Classe 1300: 1. Anastasio (Chevr media 111,408; 2. «Mascaleros» 20"03; 3. Giovannelli (Abarth 24"13; 4. Solinas (Abarth) 2'25

Classe 1600: 1. Pellegrino (Chevr media 108,804; 2. Paganucci (AM 3. Nicolosi (Chevron) 2'18"02; 4 barth) 2'25"16.

Classe 2000: 1. «Gianfranco» 02"53, media 121,927; 2. Sco 2'03"05; 3. Laureati (Lola) 2'05"00 (AMS) 2'13"61; 5. Lucien (AMS

Beettoni (Chevron) 2'23"96; 7. Z barth) 2'24"43.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lanc 2'19"19, media 107,331; 2. Pelg: Stratos) 2'23"94.

I piloti bresciani scioperano?

BRESCIA - Aria di contestazione fra la scuderia bresciana, in vista dell'unico appuntamento rimasto con le cronoscalate della zona, cioè la Malegno-Borno dell'8 settembre. Pare infatti che, per serie e profonde divergenze con la politica dell'AC di Brescia, la scuderia Mirabella e la scuderia Brescia Corse abbiano deciso di far disertare in massa ai loro iscritti il tradizionale appuntamento con la cronoscalata della Valle Camonica. Per ora non si conoscono particolari, ma sembra che i responsabili dei sodalizi bresciani siano ben decisi a portare fino in fondo la loro protesta.

pilota e la 2000 (Alfa GTAM) come preparatore della macchina di Minelli. Nella 1300 ancora un piccolo passo in avanti della sperimentale Simca Rally di Riccitelli, che vinceva la classe nonostante un difetto alla pompa della benzina, mentre nella 1150 Scavo tornava a dare lustro alla 128 ex-Santucci, preparata da Vaccari. Buoni anche i tempi dei due feudi Abarth (850 e 1000) con vittorie di Zannoni (Adolfo) e Zanardelli (Bai-strocchi).

Tra le bicilindriche buona la prestazione di Ferroni (500-Mazzieri) mentre nella 600 emergeva il pilota-preparatore Caroli e nella 700 Baldi (Giacomelli). Gruppo tre all'insegna dell'Alpine, che con Attilio Salvatori vinceva la classe con un tempo tale da permettergli di segnare anche il miglior risultato del gruppo, inferiore anche a quello della Porsche Carrera di Nardini. Abbastanza sudata la vittoria di Chianucci nella 1300 mentre

2'42"57; 3. Leonardi (A.R. GTV) 2'54"75. **Classe oltre 2000:** 1. Carmona (Ford Capri) 2'44"26, media 90,951.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1. Chianucci (HF) 2'46"12, media 89,934; 2. Salamina (HF) 2'33"48; 3. Canocchi (Matra) 2'50"67; 4. Casula (Fulvia) 2'52"18; 5. Menichetti (Fulvia) 2'54"54; 6. Rulli (HF) 2'57"31; 7. Grugnoni (Fulvia Montecarlo) 3'99"73.

Classe 1600: 1. Salvatori (Alpine) 2'31"57, media 99,556; 2. «Dinos» (Alpine) 2'33"48; 3. Fioravanti (Alpine) 2'33"58; 4. Testi (Alpine) 2'35"07; 5. Vanes (Alpine) 2'35"30; 6. Rua (Alpine) 2'37"38; 7. Alberigi (HF) 2'51"74; 8. Mascari (HF) 2'55"13.

Classe 2000: 1. Boninsegni (Fiat Abarth) 2'38"87, media 94,039; 2. Ripani (Beta) 2'41"09; 3. Aliprandi (Alpine) 2'41"73; 4. De Vivo (Beta) 2'43"30; 5. Leone (Fiat Abarth) 2'46"12; 6. Cavallero (Fiat Abarth) 2'47"21; 7. Volpi (Fiat Abarth) 2'47"81; 8. Freschi (Fiat Abarth) 2'49"83.

Classe oltre 2000: 1. Nardini (Porsche Carrera) 2'31"87.

GRUPPO 2
Classe 500: 1. Ferroni (Fiat 500) 2'58"31, media 83,784; 2. Barbarossa (Fiat 500)

**AI MUGEL
finale FIS**

• E' sicuro che la finale di CF