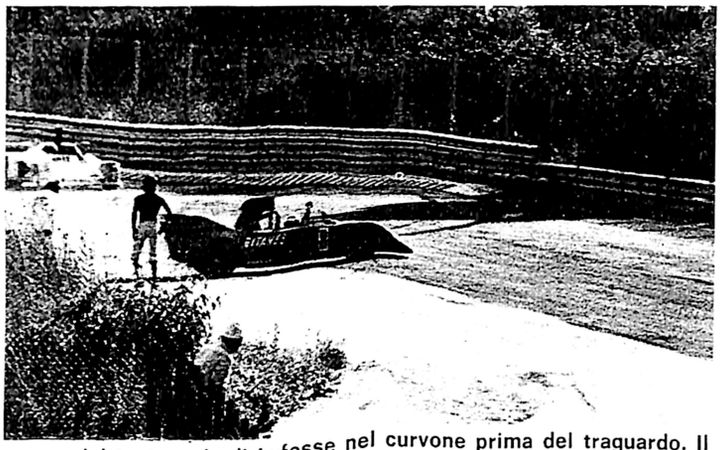


quenza del testa-coda di Lafosse nel curvone prima del traguardo. Il e si è già rimesso quasi diritto, e rientra mentre passa Larrousse

epp e Merzario fra ALPINE in prova

A - La schiacciante superiorità delle Alpine era emersa già nelle due giornate Riferimento per tutti era il giro record dello scorso anno, quell'1'27''1 a nh di media che Merzario aveva fatto registrare durante una rimonta rivela- nutile.

a volta il comasco, dopo una serie di continue messe a punto soprattutto sul- della debuttante Osella-BMW, si era spinto fino ad un interessante 1'25''9, a circa mezz'ora dalla conclusione della prima sessione, il motore BMW presumibilmente per il cedimento di un manicotto del raffreddamento » e on poteva sfruttare il periodo migliore, anche per l'abbassamento della ura dovuto al tramonto, per spingersi più oltre.

i più rapidi finivano per essere Larrousse (1'24''7 a 205,977 kmh) e Brambilla Con tempi via via superiori finivano in questa classifica provvisoria, alle Merzario, Jabouille, Serpaggi, Lepp, Lafosse e De Bagration. Brambilla e firmano in questa prima sessione i testacoda più spettacolari — dovuti n rattoppo di asfalto fatto in extremis — all'uscita della seconda chicane. anno alle vetture comunque e tutti di nuovo in pista sabato pomeriggio per iva ricerca della prestazione migliore.

subito Lafosse, giratosi in chicane, mette fuori uso la sua vettura danneg- ontro il guardrail la fiancata sinistra e il retrotreno. Gli uomini di Osella anno a lungo e le prove libere della domenica mattina (un quarto d'ora mezzogiorno) confermeranno che il lavoro è stato fatto in maniera soddi-

gressi sono sensibili per tutti. Larrousse è ancora al vertice e migliorando di spinge alla conclusione delle prove fino al prestigioso 1'23''1 a 209, 892 kmh . Più indietro, distanziato di un secondo esatto, c'è Jabouille; quindi la di Lepp (1'24''2) e poi Merzario che, lavorando sodo sui problemi di assetto dinamica, si porta fino a 1'24''5 che gli permetterà di partire in seconda e il nuovo motore, gemello di quello messo fuori combattimento il giorno e, pare rendere assai bene per coppia e potenza massima. Si parla di 280

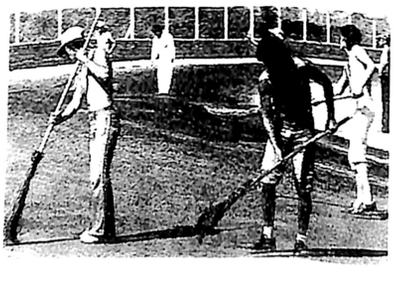
dietro finiscono poi Serpaggi (1'25''2), il sorprendente Barrios con la Chevron Vittorio Brambilla (1'25''7) Turizio (1'25''9), De Bagration con l'altra PA/2 Lafosse con la macchina della Gitanes (1'26''6), Craft (1'27''), Juncadella con ord (1'27''2), Ragnotti col March Ford (1'29''1), Melville con l'Abarth dello no (1'30'') e infine il siracusano Fichera con una fiammante GRD Cosworth In totale solo quindici vetture — tutte comodamente entro il tempo di qua- — contro le 25 previste come limite massimo dal regolamento.

g. m.

Larrousse: vittoria bis in Si- o il successo dello scorso giu- Amilcare Ballestrieri e la Stra- Targa Florio, il pilota francese, va per la prima volta sulla Pergusa, ha ottenuto un'altra a vittoria. Ovviamente era as- fatto e conta di prendere pa- re quattro prove dell'Euromar- itri.

si è dichiarato abbastanza sod- ella pista siciliana che ha tro impegnativa anche se interes- suo fair play e con la com- e nessuno può mettere in dub- che dato dei suggerimenti agli a metterli quanto prima in pratica) su alcuni dettagli che potrebbero ulteriormente migliorare la funzionalità dell' autodromo del lago. In particolare ha proposto di portare più indietro lo starter, visto che la prima fila di piloti o guarda il contagiri o deve voltarsi a destra per vedere l'abbassarsi della bandiera (correndo il rischio — come è successo a lui — di partire sottocoppia) e ha invitato il team di Mingrino a cercare di mettere alcune reti di protezione in certi tratti del circuito.

● Negli anni pari l'asfalto delle chicanes fa le bizze. Quest' anno, come già nel '72, la seconda chicane, nel punto di maggior usura, ha cominciato ad accusare il distacco di breccino che ha costretto a un intenso lavoro... di scopa i commissari di percorso. Molto probabilmente la causa va ricercata in un imperfetto rattoppo all'asfalto fatto in extremis alla vigilia delle prove



COPPA CEMENTERIE DEL TRASIMENO - Gara nazionale di velocità in circuito - Magione, 11 agosto 1974.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO UNO

Classe 850: 1. « Cloubar » 19'25''8, media kmh 75,688; 2. Fruzzetti 19'26''2; 3. Lucenti 19'27''1; 4. Cresci a 1 giro; 5. Angelelli a 1 giro; 6. Ghini a 1 giro (tutti su Fiat 850 S).

Giro più veloce: Fruzzetti in 1'16''4, media kmh 77,748.

Classe 1150: 1. Franco Betti 18'18''2, media kmh 80,313; 2. Treggiani 18'18''7; 3. « Baloo » 18'34''8; 4. Vannini 18'43''00; 5. Iapichino 18'45''3; 6. Picco 18'51''3; 7. Scilla 18'52''1; 8. « Pipino » a 1 giro (tutti su Fiat 128 coupè).

Giro più veloce: Treggiani: 1'12''2, media kmh 82,271.

Classe 1000: 1. Sergio Lodolini 18'26''6, media kmh 80,880; 2. Campanella 18'26''0; 3. Gonzi 18'31''4; 4. Cattini 18'32''4; 5. Antonelli 18'41''1; 6. Bagiardi 19'00''0; 7. Coppi 19'00''3; 8. Danisi 19'00''5; 9. Mammi 19'14''8; 10. Ferrari 19'20''8; 11. Perril 19'21''0; 12. Battiato 19'27''7; 13. Briganti a quattro giri (tutti su Autobianchi Abarth A 112).

Giro più veloce: Lodolini 1'12''5, media kmh 81,931.

Classe 1300: 1. Rosaldo Chianucci 18'05''4, media 82,071; 2. Santamato (Fiat 128 C) 18'13''1; 3. Petroni 18'14''6; 4. Pierantoni 18'20''1; 5. Menichetti 18'25''8; 6. Mercadante 18'30''5; 7. D'Elia 18'31''9; 8. De Santis 18'36''5; 9. Benedetti 18'35''9; 10. Rossi 18'45''5; 11. Buscarini 19'03''3; 12. Ciarnelli a tre giri (tutti su Simca Rallye 2).

Giro più veloce: Riccitelli in 1'10''9, media 83,779.

Classe 1600: 1. Franco Brocci (Alfa GTV) 18'31''5, media kmh 79,350; 2. Brocolini (Alfa GTV) 18'49''5; 3. Lucini (Alfa GTV) a un giro; 4. Bertazzi (BMW) a due giri; 5. Furlanetto (Alfa GTV) a sei giri.

Giro più veloce: Brocci e Furlanetto in 1'12''0, media kmh 82,500.

Classe 2000: 1. Pezzali Arcadio 17'35''4, media kmh 83,570; 2. Tacchini 17'39''2; 3. Aglietti a un giro; 4. Mastroni a due giri (tutti su Alfa Romeo GTV).

Giro più veloce: Pezzali 1'08''9, media kmh 86,211.

Classe 3000: 1. Claudio Zanuccoli (Opel Commodore) 17'45''0.

GRUPPO DUE

Classe 500: 1. Tore Fraghy (Fiat) 18'45''5, media kmh 79,162; 2. Razzolino (Giannini) 18'49''4; 3. Ciardi (iFat) 18'50''4; 4. Lutman (Giannini) 19'21''5; 5. Grassani (Fiat) 19'40'' e 5; 6. Larini (Giannini) 19'41''5; 7. Fiorucci (Fiat) 19'49''0; 8. « Wanes » (Fiat) a un giro; 9. Musetti (Giannini) a un giro; 10. «Principe Mash » (Fiat) a quattro giri.

Giro più veloce: Fraghy 1'13''8, media kmh 80,487.

Classe 600: 1. Tonino Padrone (Giannini) 18'32''4, media kmh 80,097; 2. Orazioli (Abarth) 18'38''3; 3. Pelagracci (Giannini) 19'35''0.

Giro più veloce: Orazioli 1'12''5, media kmh 81,931.

Classe 700: 1. Adriano Proietti 18'27''9, media 80,422; 2. Simonini 19'29''7; 3. « Fargo » a due giri; 4. Nocci a cinque giri; 5. Scarinzi a cinque giri (tutti su Fiat-Giannini).

Giro più veloce: Nocci 1'09''4, media kmh 85,590.

Classe 850: 1. Enrico Carlini (Abarth) 18'08''4 media kmh 84,682; 2 Pera (Abarth) 18'08''4.

Giro più veloce: Carlini 1'10''2, media kmh 84,615.

Classe 1000: 1. Roberto Rosati (Abarth) 18'28''9, media kmh 80,348; 2. Baggiani (Abarth) 18'32''8; 3. Farneti (Abarth) 18'42''9.

Giro più veloce: Baggiani 1'11''0, media kmh 83,661.

Classe 1150: 1. Massimo Bartoli (Fiat 128 C) 12'35''6 (giri 11), media kmh 86,474.

Giro più veloce: Bartoli 1'05''7, media kmh 90,410.

Classe 1300: 1. « Willer » (Fiat 128 C) 1'24''2, media kmh 90,530; 2 Puxeddu (Alfa GTA) a quattro giri; 3. Riccitelli (Simca Rally 2) a sei giri; 4 Capponi (Alfa GTA) a sei giri)

Giro più veloce: « Willer » 1'03''6, media 93,396.

Classe 1600: 1. Harald Freitag (Ford Escort) 17'12''0 (giri 14), media kmh 80,581; 2. Rosa (Alfa GTV) 17'14''5; 3. Mura (Alfa GTV) a cinque giri

Giro più veloce: Freitag 1'06''2, media

Classe 2000: 1. Pasquale Di Monaco (BMW) 16'35''8, media 89,476; 2. Brunner (Alfa GTAm) 17'05''3; 3. Minelli (Alfa GTAm) 17'26''6; 4. Marioli (Escort RS) a un giro; 5. Ricciardi (Opel Ascona) a un giro; 6. Guarducci (Opel Ascona) a due giri.

Giro più veloce: Sacchini (Alfa GTAm) 1'03''7, media 93,299.

GRUPPO TRE

Classe 1300: 1. Giancarlo Chianucci (Lancia HF) 17'02''3, media kmh 81,346; 2. Corti (Lancia HF) 17'07''5; 3. Saporito (Lancia HF) 17'13''5; 4. Salamina (Lancia HF) 17'31''8; 5. Coscioni (Fulvia Montecarlo) 17'38''5; 6. Guerisoli (Lancia HF) 17'47''1; 7. Rulli (Lancia HF) 17'47''1; 8. Peroni (Fulvia Rally) a un giro; 9. Bertasio (Fulvia Montecarlo) a un giro.

Giro più veloce: Saporito 1'11''7, media 82,845.

Classe 1600: 1. « Dinos » 16'59''5, media kmh 87,396; 2. Cipriani 17'07''2; 3. Nardelli 17'10''0; 4. Donà 17'16''5; 5. Moretti 17'18''3; 6. Valdina 17'27''4; 7. Bergamaschi 17'36''5; 8. Raschi 18'01''5 (tutti su Alpine).

Giro più veloce: Moretti: 1'07''1, media 88'524.

Classe 2000: 1. Alibrandi Mario (Alpine) 17'55''4, media kmh 82,853; 2. Siena (124 Abarth) a un giro; 3. Ripani (Beta coupé) a un giro; 4. Ferlito (124 Abarth)a un giro; 5. Bianchi (Porsche 914/6) a un giro; 6. Molinari (124 Abarth) a due giri; 7. De Vivo (Beta coupé) a quattro giri.

Giro più veloce: Alibrandi 1'09''8, media 85,100.

Classe oltre 2000: 1. Roberto Nardini 16'55''6, media kmh 87,531; 2. Tarpani 17'11''9; 3. Pelit 17'28''0; 4. Bietolini 17'57''7 (tutti su Porsche Carrera).

Giro più veloce: Nardini 1'06''8, media kmh 88,922.

GRUPPO QUATTRO

Classe 1000: 1. Franco Milano (Abarth OTS) 18'40''4, media 79,497; 2. Brangero (Fiat 903 S) 18'59''7.

Giro più veloce: Milano 1'13''2, media kmh 81,147.

Classe 1600: 1. « Carter » (Alpine) 15'55''0, media 92,370; 2. Rampa (Alpine) 16'04''6; 3. Papini (Alfa GTA) 16'13''4; 4. Citterio (Alfa GTA) 16'42''6; 5. Premoli (Alfa GTA) 17'07''1.

Giro più veloce: Capuzzo 1'01''8, media 96,116.

Classe 2000: 1. Giuseppe Tarpani (Porsche 914/6) 15'18''1, media kmh 90,559; 2. Rebai (Porsche 914/6) 15'19''3; 3. Zoppis (Porsche 914/6) a un giro; 4. Petrocco (Opel GT) a due giri; 5. Ravaioli (Lancia Beta C) a tre giri; 6. Del Curto (Porsche 914/6) a cinque giri.

Giro più veloce: Rebai 1'03''1, media kmh 94,136.

Classe oltre 2000: 1. « Tambauto » 14'49''3, media kmh 100,191; 2. Govoni 15'32''7; 3. « Machenna » a un giro (tutti su Porsche Carrera).

Giro più veloce: « Tambauto »: 57''8, media 101,192.

FORMULA ITALIA

I batteria: 1. Lamberto Leoni 15'33''9, media kmh 101,745; 2. Campominosi 15'45''2; 3. Ponzone 15'46''4; 4. Simonetti 15'51''4; 5. Piccolomini 15'58''3; 6. Riva 16'10''3; 7. Hoc 16'10''6; 8. Viola 16'15''3; 9. Albertin 16'15'' e 5; 10. Pinelli 16'30''5; 11. « Lucio » 16'20''3.

Giro più veloce: Leoni 57''8, media 102,756.

II batteria: 1. Gianfranco Brancatelli 15'30''8 media 102,768; 2. Pedersoli 15'30''8; 3. Peruzzi 15'38''7; 4. Serena 16'00''3; 5. Giacomelli 16'02''1; 6. Abate 16'12''1; 7. Pietra 16'18''5; 8. Brunner 16'29''1; 9. Gianni 16'25'' e 8; 10. Tiburzi 16'13''1.

Giro più veloce: Pedersoli 56''5, media kmh 105,132.

Finale: 1. Gianfranco Brancatelli 29'05''1, media 102, 114; 2. Leoni 29''16''0; 3. Campominosi 29'25''8; 4. Ponzone 29'26''3; 5. Abate 29'41''0; 6. Piccolomini 29'42''3; 7. Simonetti 29'42''6; 8. Serena 29'50''3; 9. Brunner a un giro; 10. Pietra a un giro; 11. Albertin a un giro; 12. Gianni a un giro; 13. Peruzzi a cinque giri; 12. Pedersoli a dodici giri.

Giro più veloce: Brancatelli 56''6.

FORD MEXICO

I batteria: 1. « Baronio » 17' 21''4, media kmh 85,555, 2. Schenetti 17' 22''3; 3. « Tacus » 17'26''2; 4. Drovandi 17'38''5; 6. Albertin 17'47''7; 7. Crocioni 18'00''0; 8. Ottaviani a cinque giri; 9. Notaro a sei giri; 10. Bertusiglio a sette giri; 11. Guarducci a sette giri.

Giro più veloce: « Baronio » [illegible]