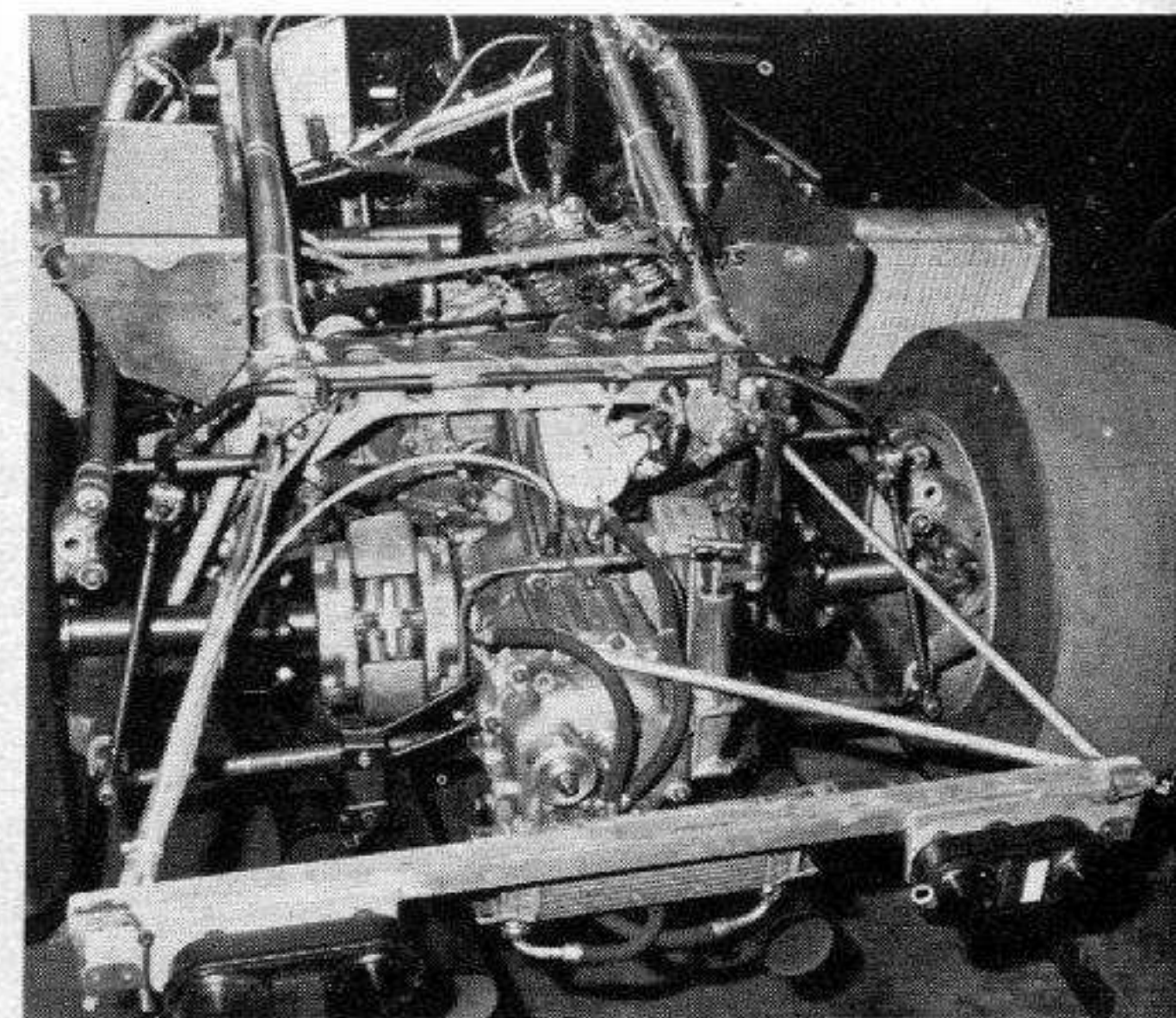


La parte anteriore, in fase di montaggio, della nuovissima monoscocca Alfa Romeo. La scatoletta si protende in avanti nella parte inferiore

# Torna così la «33» al telaio scatolato

## TURBO PIRELLI e Jarier



Dietro, il motore ha funzione portante ed è irrigidito da puntoni. Il motore è per ora il 3 litri aspirato, in attesa del propulsore con il turbo

# sull'ALFA da (si spera) mondiale sport

MILANO - Cominciano giovedì sul circuito del Mugello (neve permettendo) le prove della nuova Alfa Romeo sport (gruppo 6) che è stata costruita in questi mesi per partecipare alle gare del campionato mondiale sport. E' quella che vedete nelle nostre fotografie, e che è destinata a riproporre nel 1976 il duello tra Alfa Romeo e Renault che ha caratterizzato il campionato mondiale Marche 1975 vinto dalla Casa italiana.

La nuova Alfa Romeo non è un rifacimento della macchina del 1975, ma una macchina nuova in tutto. Non se ne conosce ancora la sigla, visto che non è stata ancora « battezzata », ma la sua caratteristica principale è che ha un telaio monoscocca anziché a traliccio di tubi. Potremmo quindi dire che sarà una 33 SC 3, aggiungendo magari un '76 per indicarne l'anno di nascita.

La costruzione di questa macchina è importante ai fini della vitalità del campionato sport, che avrà almeno due marche di grande nome a protagoniste. Nella forzata scelta cui saranno costretti gli sportivi, vista la stupefacente decisione della CSI di indire due differenti campionati costruttori, è probabile che la presenza dell'Alfa Romeo e della Renault nelle stesse gare faccia diventare il gruppo 6 (sport) più vivace di quel gruppo 5 (silhouettes) che per adesso non ha molti protagonisti, dato che si sa soltanto della Porsche e della Lancia Stratos Turbo (può darsi che venga anche la Ferrari, se però la Ferrari non preferirà anche lei il gruppo 6).

Questa nuova Alfa 33 SC 3-76 è importante per tre motivi. Innanzi tutto per quel che abbiamo appena detto. Poi perché essa avrà per il momento il motore dodici cilindri orizzontali contrapposti conosciuto, ma in futuro (prossimo) sarà azionata da un inedito motore alimentato a turbocompressore, la cui costruzione è in via di avanzato sviluppo. Questo motore ha già effettuato le prime prove al banco prova dell'Autodelta, fornendo abbastanza potenza per far andare avanti gli esperimenti con entusiasmo. Il traguardo dei 600 cavalli, per una cilindrata di 3000 cc. ufficiali, vale a dire di effettivi 2140 cc. (moltiplicati dal coefficiente 1,4) ed alle pressioni di alimentazione sopportabili in corse di 1000 km., è molto vicino.

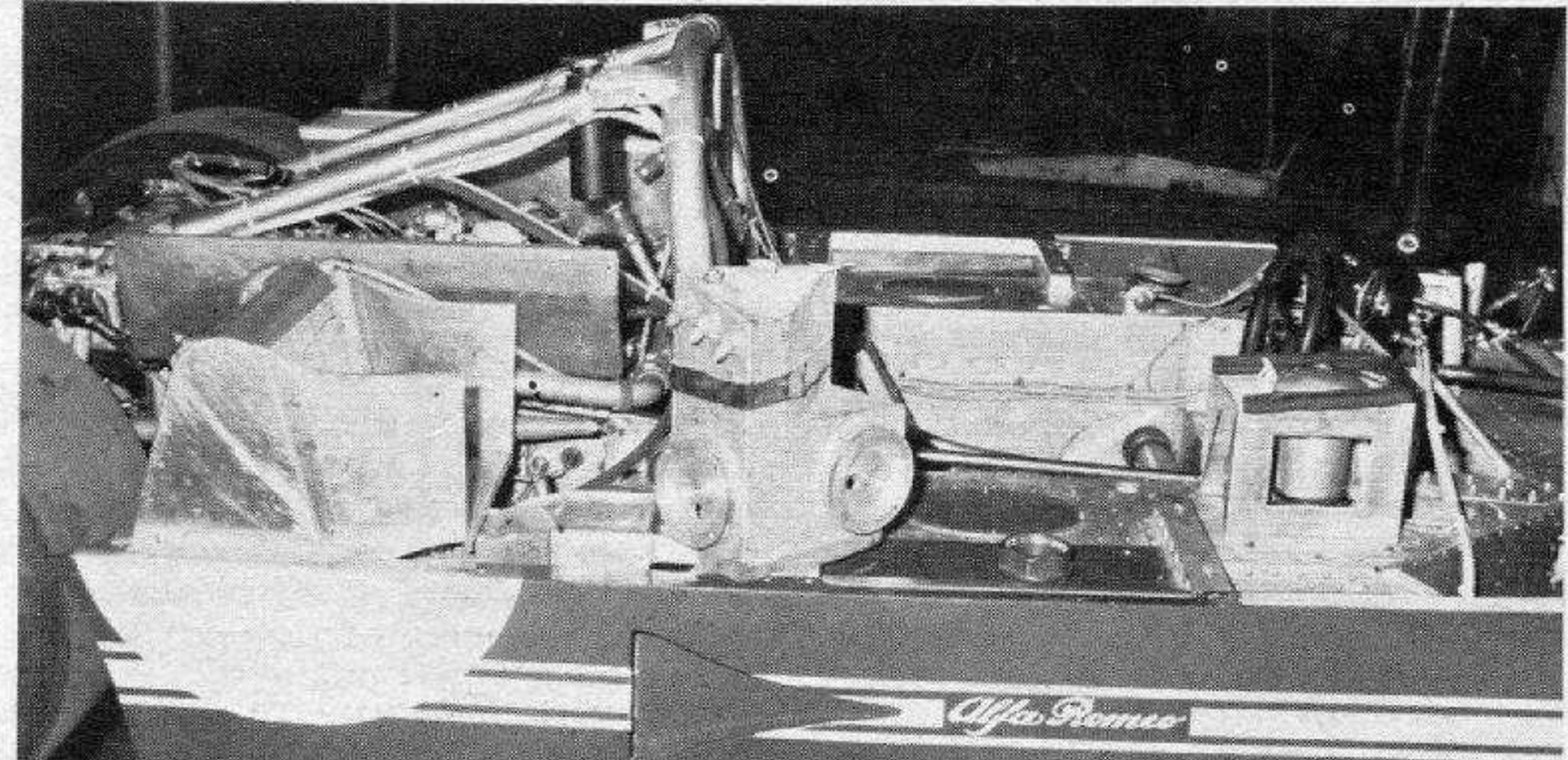
Terzo e importante motivo di interesse è che secondo certe indiscrezioni da noi raccolte l'Alfa Romeo farà guidare questa macchina da una coppia inedita, con Arturo Merzario ed il francese Jean Pierre Jarier. Una coppia, come si vede, che è abbastanza « esplosiva », tale da assicurare quanto meno una alta spettacolarità. La scelta di Jarier, se abbiamo ben interpretato certe valutazioni, è stata fatta per le caratteristiche del pilota, di certo uno dei più veloci che esistano attualmente, anche se troppo spesso trascinato dalla

sua foga che gli fa commettere certi errori, come quello del Gran Premio del Brasile. Indubbiamente Jarier è uomo che può « valorizzare » una macchina, tranne cioè il massimo sfruttamento velocistico: e Merzario in forma gli è almeno pari.

Non sappiamo se Jarier, se verrà davvero ingaggiato dall'Alfa, sia destinato a correre in tutte le corse. Il regolamento di questo campionato prevede infatti corse relativamente brevi (da due ore e mezza a quattro ore), ed il codice sportivo

gomme Pirelli, infatti, potrebbero dimostrare che possono essere benissimo utilizzate anche sulle F. 1, come appare possibilissimo visto che sono già previste per macchine che pesano di più, hanno più potenza ed hanno anche velocità massime superiori alle F. 1, sui circuiti veloci. Lo si è visto al Paul Ricard, quando Ickx con la Porsche Turbo ha superato in rettilineo la Ligier di Laffite.

f. l.



Nella vista laterale, si nota la disposizione dei radiatori acqua ed il roll-bar in titanio. In primo piano, la nourisse per l'impianto di alimentazione carburante, che verrà adottata anche sulle Brabham BT 45 di Formula 1

internazionale stabilisce che per le gare inferiori alle dodici ore un pilota possa guidare per non più di tre ore e mezza. E' quindi possibile che in parecchie corse basti un solo pilota, se gli organizzatori prevederanno gare la cui durata non sia superiore alle tre ore e mezza. Può darsi perciò che la utilizzazione di Jarier sia limitata a qualche gara « lunga ». Se l'Alfa Romeo decidesse di andare alla 24 Ore di Le Mans, per esempio, sarebbe indispensabile.

Come abbiamo detto, le prime prove della nuova 33 SC 3-76 avverranno in questi giorni col motore ad alimentazione normale. Quel che però è molto interessante è che insieme alle prove della macchina e del motore, ed alle esperienze sul motore turbo, l'Alfa Romeo farà anche prove con gomme inedite per questo genere di vetture, e son quelle Pirelli P. 7 che si vedranno anche sulle Porsche Turbo, cioè su macchine da 600 cavalli con peso nettamente superiore.

Come vedete i collaudi che l'Alfa effettuerà al Mugello nei prossimi giorni saranno di estremo interesse, non soltanto per la novità della macchina ma per tutte le implicazioni che essa comporta e che avranno riflessi eccezionali nel futuro. Le

### MERZARIO da giovedì prova al MUGELLO

Sarà Merzario giovedì 5 febbraio, al Mugello, a scendere in prova la nuova versione dell'Alfa Romeo Sport gr. 6 tre litri, con il telaio scatolato (quindi non più « tt »). Inizieranno così anche i collaudi con le coperture Pirelli P 7 radiali appositamente costruite per le gare. La nuova Alfa sarà dotata per l'occasione ancora del 3 litri aspirato, mentre all'Autodelta proseguono con successo le prove al banco del motore che dovrebbe equipaggiare in maniera definitiva la gr. 6 Alfa. Si tratta di un 12 cilindri boxer portato a 2100 cc e sovralimentato con due turbocompressori, uno per bancata con era la Porsche 917-30, che fin dalle prime prove (è andato in moto nella settimana precedente il GP del Brasile) ha espresso già 570 CV.

L'Alfa Romeo sport turbo potrebbe correre il Mondiale Sport se fosse appoggiata da uno sponsor, ed in questo senso può essere significativo il « gemellaggio » della Casa milanese con la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, con scambi di doni e l'esposizione di una 33tt3 campione del mondo nelle sale della sede milanese dell'istituto.

Ed ecco il calendario del Mondiale Sport, con le lunghezze di ogni prova. Solo delle gare di Estoril, gli organizzatori non hanno ancora comunicato nulla alla segreteria del campionato:

DATA	CIRCUITO	DISTANZA	DURATA
4 aprile	Nurburgring	275 km	1 ora 30'
25 aprile	Monza	4 ore	806 km
23 maggio	Imola	500 km	3 ore
6 giugno	Spa	700 km	4 ore
27 giugno	Pergusa	800 km	4 ore
11 luglio	Watkins Glen	650 km	3 ore 30'
8 agosto	Anderstorp	350 km	3 ore 15'
22 agosto	Mosport	320 km	2 ore 30'
29 agosto	Elkhart Lake	400 km	2 ore 30'
5 settembre	Salzburgring	250 km	1 ora 15'
3 ottobre	Estoril	—	—

● Ricordiamo che la durata minima di una gara valida per il mondiale sport è di 250 km., la durata massima di 4 ore.



Bis di GREGG  
(con REDMAN)  
nella 24 ORE

# domenica **SPRINT**



## DAYTONA ad acqua

Peter Gregg, vincitore anche quest'anno a Daytona, rientra con la sua BMW ai box dopo la sospensione della corsa causata dalla presenza di acqua nei serbatoi comuni di rifornimento delle pompe sul circuito. Si era parlato anche di sabotaggio, ma forse si tratta di cattiva manutenzione. La gara è poi ripresa, e Gregg ha vinto

DAYTONA - La giornata calda, l'interesse per le « signore » europee e l'attrazione per le « popolari » Grand National Stock (sette in lizza), richiamano circa 30 mila spettatori, in gran parte giovani. Il via viene dato puntualmente alle 15. Peter Gregg scatta rabbiosamente ed ottiene un distacco da Hobbs e Greenwood, quest'ultimo sulla poderosissima Corvette « spirit of America ». Il resto della muta variopinta — oltre 60 partecipanti alla 15. 24 ore di Daytona — si accoda fragorosamente.

Per la numero 98 di Ed Negre è lo stesso proprietario ad « aprire » sino al 60. giro, per poi passare la guida a Merzario. Malgrado la non troppa perfetta tenuta dei freni, l'azzurra Dodge si tiene in quinta posizione della categoria.

Duello avvincente tra Gregg e Greenwood che si alterna al comando con il pilota della BMW, forte con la calibratissima vettura. Interessante è osservare i piloti delle Stock i quali hanno difficoltà nel misto. Buddy Baker straccia il parafrangente contro un guardrail, Ed Negre esce un paio di volte di curva senza conseguenze, ma nell'ovale e sui banchi sopraelevati, le « Grand National » tornano a farsi ammirare.

Dopo un'ora di corsa le posi-

### Subito in difficoltà le STOCK nel « misto »

zioni sono le seguenti: Gregg-Redman, Hobbs-Parsons, Greenwood-Brockman, Fritzpatrick-Walkinshaw, Evert-Gregory ad un giro. Alle 18 circa il sole scompare dietro l'autodromo e le prime luci appaiono lungo il percorso. La media in questo momento è di 180,352 kmh.

Lentamente, il duello tra Gregg e Greenwood sfuma perché la Corvette perde pressione dell'olio. Eguale sorte spetta a Buddy Baker che deve sostare al box per circa due ore per la riparazione.

Siamo giunti così alle 19.30. Merzario è al volante della Dodge. Presso la curva a ferro di cavallo la frizione cede. Una forcella si spezza e la macchina deve essere accantonata sul prato. Negre sorraggiunge col mecca-

nico, rimedia alla meglio e riporta la macchina al box dove aggiusta la frizione e Merzario riparte. I tempi sul giro di Arturo si aggirano intorno ai 2'10" e 2'12".

Alle 21.15' però un pistone cede e la macchina guidata da Negre deve essere portata in garage dove si tenta di cambiare motore e tornare in lizza.

Va detto a questo punto che il regolamento della IMSA, molto diverso da quello della FIA, consente ad una macchina di essere portata in garage per le dovute riparazioni e quindi tornare in gara anche se, logicamente, il suo distacco sarà pressoché incalcolabile.

Pertanto l'ufficio stampa anche a fine gara trova difficoltà ad individuare chi veramente si è ritirato, a meno che il protagonista non lo dichiari al commissario al box.

Eccezione fatta per un paio di giri iniziali, dalle 15.30 alle 24 la coppia Gregg-Redman tiene saldamente in pugno il comando, con due giri di vantaggio sulla consorella di Fitzpatrick il quale è tallonato, ma a nove giri, da Hobbs in coppia con Parsons. Seguono le Porsche di Hagestadt, quella di Holbert, di Heimrath

Nemmeno lo stop  
per l'incredibile  
verifica della  
benzina ha  
fermato la BMW

#### SPECIALE AUTOSPRINT

DAYTONA - Se vivisezioniamo la vittoria di Peter Gregg e Brian Redman su BMW, forse comprenderemo meglio questa strana 24 Ore che ha offerto numerosi spunti, taluni senza precedenti. Cinque sono le fasi: la battaglia a colpi di secondi tra Gregg e John Greenwood su Corvette, all'inizio vinta questa, dal ricciuto floridiano; il « Merzario-show » a bordo di una vettura poco competitiva ma capace di far compiere vere acrobazie al comasco; il regolamento che consente alle vetture in « panne » di uscire, ritirarsi in privato, apportare modifiche e tornare comodamente in pista anche se tutti l'avevano data per ritirata; ed infine il « mistero 76 », ovvero l'acqua nella benzina usata da tutte le macchine in gara.

Gregg, « Pietro il grande », ha vinto per la terza volta la 24 Ore della Florida, meritatamente, perché ha lottato col mezzo e con il suo fisico insieme all'instancabile Redman e grazie ad una macchina che indubbiamente, dal gruppo, emergeva come una regina.

Merzario ha svolto uno spettacolo tutto suo, con quell'alt alla curva a « ferro di cavallo », la riparazione sul posto, la ripresa e quindi il cedimento, ma non per colpa sua. Anzi, Arturo ha tenuto svegli i sonnacchiosi spettatori i quali verso le 20, già accennavano ad andare a letto.

Il regolamento: nuovo, inconcepibile, tutto l'opposto di quello FIA che certamente subirà una modifica se non si vorrà cadere nel ridicolo.

Il « mistero 76 » ha concluso lo show, cinque ore prima del gran gala finale. D'un colpo lo starter ha mostrato la bandiera rossa ed ha fermato la corsa. Erano in 24, ma ne ripartiranno 32 ed una dozzina di queste avevano accusato noie di alimentazione a causa del carburante il quale, si dice, contenesse acqua.

I meccanici han dovuto vuotare i serbatoi e fare nuovamente il pieno. Non sono mancati i frizzi e lazzi invocando anche l'intervento di Sherlock Holmes.

Conclusione: dopo 2 ore e 45 si riparte nella formazione della 18. ora. Alle 15 comunque si conclude lo spettacolo mentre il vento sbufa violento e porta con sé commenti, deduzioni e risate, mentre il bollettino meteorologico annuncia la fine del mondo con un probabile tornado.

Non fosse altro, Daytona è riuscita a creare un « casus » senza precedenti, e non è poco.

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 29



## COSÌ (in 66) al VIA

Gregg-Redman (BMW) 1'56"55 (189,744 kmh)	Hobbs-Parsons (BMW) 1'57"42
Fitzpatrick-Walkinshaw (BMW) 1'58"49	Garcia-Garcia (Chevrolet Corvette) 1'59"52
Holbert-Ballot Lena (Porsche Carrera) 1'59"60	Everts-Lassing (Porsche Turbo) 1'59"99
Behr-Neil (Chevrolet Monza) 2'00"12	Carter-Villeneuve (Chevrolet Camaro) 2'01"09
Dyer-Keyser (Porsche Carrera) 2'01"25	Greenwood-Brockman (Chevrolet Corvette) 2'01"34
Allison-Allison (Chevrolet Nova) 2'02"24	Jones-Faul (Chevrolet Camaro) 2'02"51
Hagestad-« Jolly » (Porsche Carrera) 2'02"65	Graves-Helmich (Porsche Carrera) 2'02"78
Pearson-Pearson (Chevrolet Chevelle) 2'02"84	Meldeau-McDill (Chevrolet Camaro) 2'03"16
Van Beuren-Rojas (Porsche Carrera) 2'03"18	Mathey-Schafer (Chevrolet Corvette) 2'03"48
Heimrath-Bienvenue (Porsche Carrera) 2'03"81	Ruthman-Baker (Dodge) 2'04"90
Long-Joe (Chevrolet Corvette) 2'04"90	De Narvaez-Naon (Porsche Carrera) 2'05"56
Currin-Knab (Chevrolet Corvette) 2'05"75	Christiansen-Myers (Chevrolet Camaro) 2'05"87
McGriff-McGriff (Chevrolet Nova) 2'06"08	Bolans-Sprowl (Porsche Carrera) 2'06"87
Busby-Haywood (Porsche Carrera) 2'06"92	Francis-Belout (Chevrolet Chevelle) 2'07"86
Hilton-Childress (Chevrolet Chevelle) 2'08"15	Ansley-Grainger (Porsche 911 S) 2'08"43
Miller-Ray (Chevrolet Chevelle) 2'09"35	Fillingham-Shark (Chevrolet Corvette) 2'09"67
Cord-Minter (Ferrari Daytona) 2'10"18	Bartels-Schmidt (Porsche Carrera) 2'10"56
Weiss-Henson (Porsche 911 S) 2'10"69	Mendes-Cowart (Porsche Carrera) 2'10"95
Hindson-Davenport (Porsche 911 S) 2'11"12	Canada-Boykin (Chevrolet Camaro) 2'11"24
Tillson-Oest (Porsche Carrera) 2'11"26	Arnold-Levenson (Chevrolet Corvette) 2'11"33
Jones-Kirby (Porsche 914.6) 2'11"56	Howey-Kester (Chevrolet Corvette) 2'12"32
Negre-Merzario (Dodge) 2'13"18	Drollson-Nagel (Porsche 911 S) 2'13"21
McLain-White (Porsche 911 S) 2'13"99	Antonio-Leal (Ford Mustang) 2'15"12
Derner-Goebbels (Porsche 911 S) 2'15"14	Hulen-Coupland (Porsche 914.6) 2'15"69
Frates-Ross (Datsun 240 Z) 2'16"63	Potter-Gray (Ford Mustang) 2'16"91
Salomone-Maksym (Chevrolet Camaro) 2'16"95	Parish-Dausey (Porsche 911 S) 2'17"43
Brezinka-Hirsh (Porsche 911 S) 2'19"04	May-Meuller (Porsche 911 S) 2'20"61
Castellano-Wolters (Chevrolet Camaro) 2'20"62	Kamazuka-Fukuda (Mazda RX 3) 2'23"48
Hughes-Rollin (Datsun 510) 2'26"59	Dube-Zizta (Porsche 911 S) 2'27"34
Craw-Korman (BMW 2002) 2'27"87	Mollin-Speakman (Volvo 142) 2'31"62
Bergstrom-Shaw (Honda Civic) 2'39"87	Goellnicht-Westphal (BMW 2002) 2'41"28
Spreabury-Payne (BMW 2002) 2'45"42	Walle-Reddy (Cosmo Mazda) 2'45"79
Job-Southard (Porsche 914.6) 2'52"29	Bond-Kreider (Pontiac Astre) 3'00"52

● Il primo pilota, è quello titolare del tempo di qualificazione.

# 24 ORE DAYTONA

31 gennaio/1 febbraio 1976

gara internazionale di velocità e durata valida per il campionato IMSA ed il Challenge Daytona-Le Mans (invalidata dalla FIA per il Mondiale Marche)

● **organizzazione:** International Motor Sport Association, Fairfield, Connecticut (USA) - autodromo di Daytona Beach (Florida) di 6,134 chilometri - partenza: 31 gennaio ore 15,00 (ora locale) ● **condizioni climatiche - Prove:** soleggiato, temperatura fresca (10°). **Corsa:** sabato sereno, 20° domenica nu-

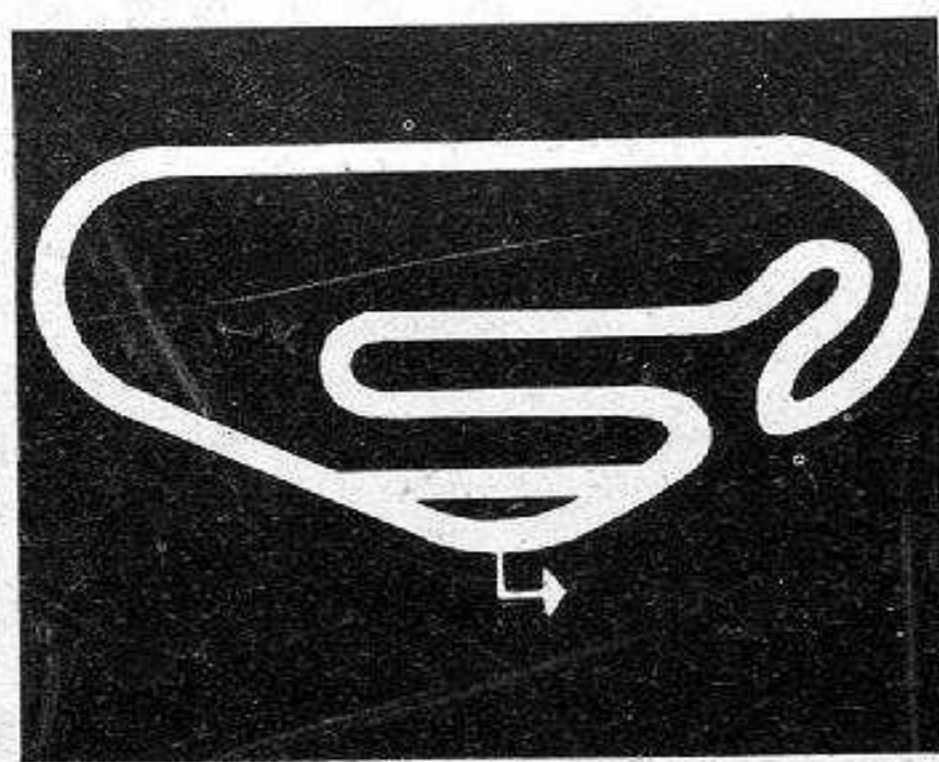
## ...Così al TRAGUARDO

- Gregg-Redman**  
(BMW 3.5 CSL), 545 giri alla media di 167,400 kmh
- Holbert-Ballot Lena**  
(Porsche Carrera) 531 giri
- Busby-Haywood**  
(Porsche Carrera) 530 giri
- Hagestad-« Jolly »**  
(Porsche Carrera) 510 giri
- Tillson-Oest**  
(Porsche Carrera) 508 giri
- Cord-Minter**  
(Ferrari Daytona) 500 giri
- Hindson-Davenport**  
(Porsche 911 S) 495 giri
- Graves-Helmich**  
(Porsche Carrera) 493 giri
- Currin-Knab**  
(Chevrolet Corvette) 483 giri
- Hobbs-Parsons**  
(BMW 3.5 CSL) 481 giri

**Categoria « Grand National »:** 1. Pearson-Pearson (Chevrolet Chevelle) 439 giri; 2. Hilton-Childress (Chevrolet Chevelle) 411 giri; 3. McGriff-McGriff (Chevrolet Nova) 336 giri.  
**Gran Turismo (fino a 2500):** 1. Hughes-Rollin (Datsun 510) 492 giri; 2. Mandes-Cowart (Porsche 911 S) 477 giri; 3. Kirby-Jones (Porsche 914/6).



Peter Gregg e Brian Redman sul podio dopo la vittoria nella 24 Ore di Daytona Beach, che come lo scorso anno non è stata valida per il Mondiale Marche in quanto ammetteva al via vetture non regolate dalla FIA (TELEFOTO)



voloso, 22°, vento anche forte, pioggia a due ore dalla fine; in nottata, 5° ● **condizioni della pista - Prove:** buone. **Corsa:** molto sporca alla fine, scivolosa durante lo scroscio di pioggia ● **spettatori:** 30.000 circa ● **direttore di corsa:** Bill France jr. ● **organizzazione:** 9 ● **sicurezza:** 8 ● **servizio stampa:** 7

## NESSUN PRIMATO

● **sul GIRO**  
il 100. giro di John Greenwood (Corvette) in 1'56"8, media 190,344 kmh

**PRIMATO IMBATTUTO:** Mark Donohue (Ferrari 512 M) in 1'41" e 25, media 218,189 (1971)

● **sulla DISTANZA**  
Gregg-Redman, media 167,400  
**PRIMATO IMBATTUTO:** Rodriguez-Kinnunen (Porsche 917), 724 giri alla media di 184,419 kmh (1970)

**Prossima prova:** 24 Ore di Le Mans, 13/14 giugno 1976

● *Le classifiche sono al momento incomplete poiché gli organizzatori non hanno potuto diramare l'elenco completo dei classificati per l'impossibilità di conoscere chi effettivamente si è ritirato dalla competizione.*

Anche nelle PROVE davanti BMW e Porsche

# ARTURO neanche un giro

DAYTONA - Vigilia lenta, sonnacchiosa, per i piloti e per gli spettatori già numerosi nonostante il freddo incipiente ed inusitato per la Florida. Moltissime macchine sono nei garages con i motori « sballati » ed i meccanici hanno molto da fare.

Intanto lo speedway, per non « annoiare » gli spettatori che pagano anche 25 dollari, offrono due prove di qualificazione ed una finale per vetture monoposto. Quella delle super Vau la vince Tom Gaggley seguito da Joe Johnson mentre nella « Bosch Cup » Felton ottiene la « pole position ».

Venerdì mattina prestissimo le concorrenti della 24 Ore entrano in pista per la qualificazione. Circa 79 macchine tentano, 67 si qualificano. Ma durante le due ore, una ventina di vetture riportano noie grosse ai motori che vengono cambiati.

Il nostro « rappresentante », che il « Daytona bulletin » ha definito « l'ambasciatore del buon vicinato », ossia Arturo Merzario, in coppia con Ed Negre attende il suo turno. Entra in pista Negre — preparatore e proprietario della Dodge blu — ma dopo due giri durante i quali gira in 2'13"18 brucia il motore. La sua posizione pertanto sarà la 44a.

Tutta la giornata di venerdì i meccanici lavorano attivamente apportando varie importanti modifiche alla macchina, su suggerimento di Merzario. Alle 21 di venerdì (ora locale), tutte le concorrenti rientrano per mezz'ora di prova finale. Negre ritenta e dopo qualche giro avrebbe ceduto la guida a Merzario, ma dopo tre giri la macchina si ferma. Non aveva più benzina poiché gli inservienti vi avevano messo solo 40 litri.

Merzario, pertanto è entrato in lizza senza aver mai provato la macchina della quale, tuttavia, è entusiasta, e ci spiegherà il perché in una intervista esclusiva (vedi accanto).

Dopo la conquista della « pole position » da parte di Redman e Gregg, la BMW viene smembrata e rimane sollevata per tutta la giornata di venerdì e tutta la notte. Sembrava che la macchina tedesca avesse presentato noie molto serie delle quali non si è voluto parlare. Tuttavia la celebre coppia restava la favorita.

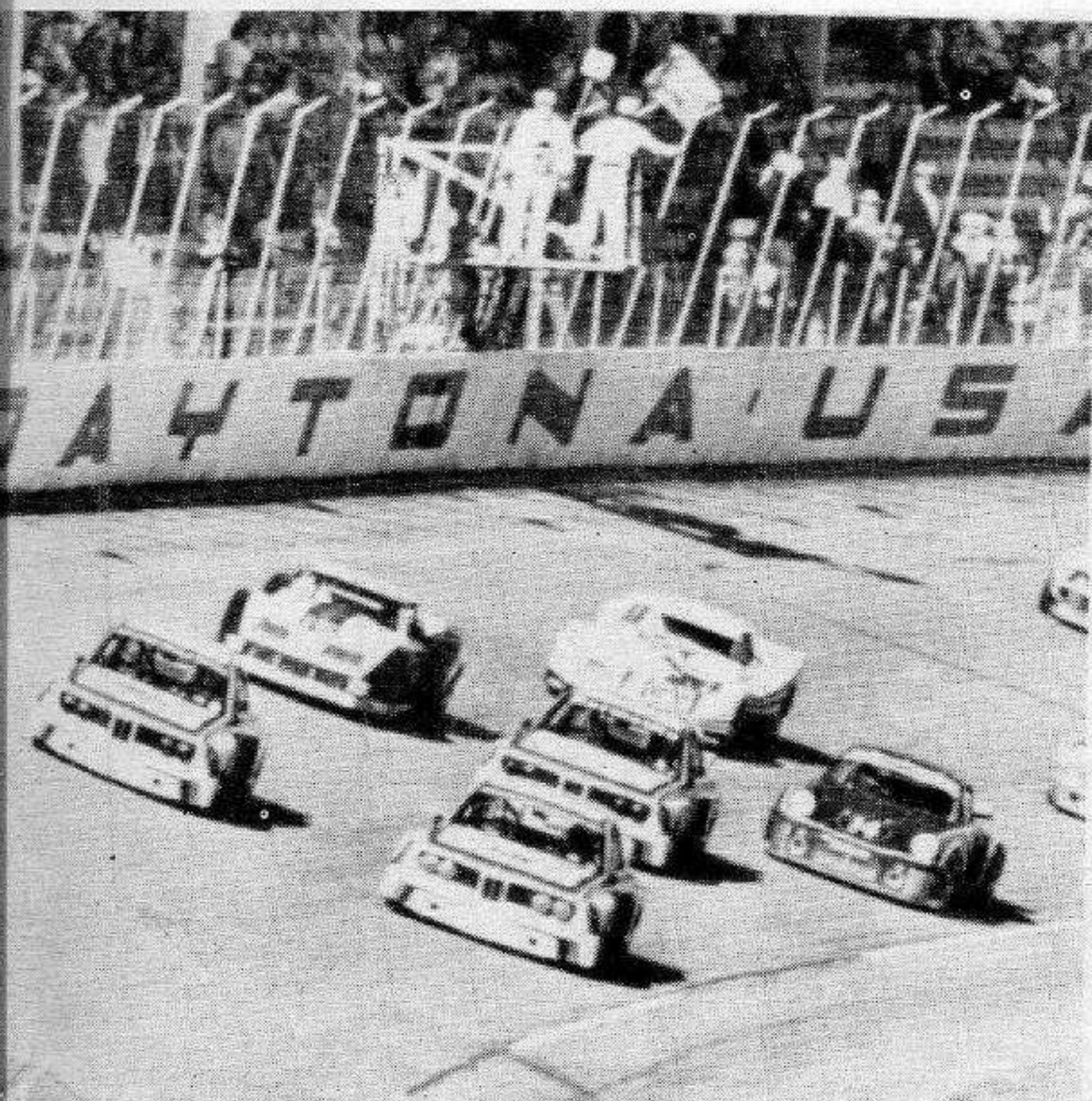
Le brevissime prove di qualificazione vedono tre BMW in prima posizione, quindi vengono le Porsche Carrera e le Corvette, e bisogna giungere alla 58a posizione per trovare un altro italiano, il dott. Giuseppe Castellano, un veneto trasferitosi ad Orlando, a bordo della sua Camaro il quale compie solo 5 giri in 2'20"63 perché il motore si rompe e non gli consentirà nemmeno di provare l'ultima volta di notte.

La presenza dei grossi nomi di « driver » di stock come Buddy Baker, David Pearson, i fratelli Allison (molto applauditi), Benny Parsons, l'ex « tassinaro » in coppia con David Hobbs su BMW, hanno richiamato indubbiamente un pubblico più numeroso e Bill France ne è stato lieto.

I. m.

● Per quanto riguarda il nuovo (?) sistema di iniezione per il motore DFV Cosworth, a cui abbiamo accennato nel nostro servizio sulla conferenza stampa sportiva Ford, si tratta del sistema Lucas « Rita » (« Racing Ignition Trigger Amplifier »), che è semplicemente una versione modificata del familiare sistema Opus. E non è un sistema nuovo, nel senso che è già stato applicato sul Ford-Weslake V-12...





A sinistra, le tre BMW partono in testa alla 24 Ore, seguite da Porsche e Corvette. Qui sopra, scende la sera su Daytona, mentre Redman passa davanti al tabellone che lo dà in testa alla corsa all'ottantesimo giro di gara: ne mancano 465 per finire

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

ed altre. La media intanto è scesa a 179,194 kmh.

Varie soste ai box e molte volte per le frizioni, con protagonisti principali le Stock Cars. Alison è costretto a fermarsi per oltre 40 minuti onde cambiare trasmissione, ma mezz'ora dopo rompe l'asse anteriore della ruota destra e si ritira.

Allo scadere della mezzanotte, dopo 260 giri si osservano le posizioni: Redman, che gira alla media di 177,398 miglia, Fitzpatrick, Hobbs a 12 giri, Holbert, Hagestadt anch'esso su Porsche Carrera a 19 giri.

Le ore della notte trascorrono lente in sala stampa. Le macchine si susseguono con i loro flashes luminosi, nei box si lavora febbrilmente per « rianimare » i malati.

Al 320. giro, ovvero 14 ore di corsa, la Corvette di Greenwood si ferma lungo il tracciato ed il pilota torna a piedi nei box.

Quindici giri ancora e Peter Gregg il coraggioso « Charger » della 24 ore torna al box ed è sostituito da Fitzpatrick che per mezz'ora guida la BMW sua e quella di Gregg. Successivamente Brian Redman entra nell'abitacolo e continua la corsa sperando in una ripresa dopo il leggero malore a causa di stanchezza del compagno di gara, che aveva portato a 6 giri il distacco dell'inseguitrice Porsche di Holbert.

Al 500. giro, le 7.30 del mattino, Peter Gregg rimonta in macchina avvantaggiato ancora dai sei giri conquistati durante la notte.

Alle 10.10', quando tutto sembrava ormai deciso con Gregg lancia il starter ferma la corsa. Del « mistero-benzina » autore della sospensione ne parleremo in sede di commento. Quando la corsa riprende Haywood tenta di rimontare il distacco ma Gregg lo tiene d'occhio. La pioggia violenta ed il vento costringono i piloti a cambiare i pneumatici e la velocità rallenta sempre più.

## MERZARIO correrà la 500 stock

DAYTONA - « Non si creda, per favore, che la mia venuta a Daytona sia stata motivata dalla 24 Ore. Sarei un pivellino se avessi pensato di venire a battere avversari di calibro con una "superstock" e per di più mai guidata ».

Merzario è aperto e senza peli sulla lingua.

« Però quest'America che mi offre da anni (Autosprint lo ha sempre pubblicato, n.d.r.) una chance magnifica va ammirata. Bill France — e tu sei stato il mio testimone ed interprete — mi ha chiesto di correre il 15 febbraio nella classica spettacolare 500 Miglia di Daytona, dopo la "corsa dei campioni" con Fittipaldi, Andretti, ecc. Ho accettato subito — a prescindere del premio d'ingaggio non trascurabile — perché questa categoria mi affascina ».

« Ho voluto correre nella 24 Ore per familiarizzare con questi modelli eccezionalmente potenti. Certo non si poteva correre con una stock che non ha freni a disco e vincere una gara di resistenza, ma per un pilota che vuole sfondare nelle stock, era una grossa chance ».

« Bill France — spiega Arturo — mi ha detto, se i miei impegni con la F. 1 e i "test" dell'Alfa me lo consentiranno, di tornare a Daytona sabato prossimo per le prove di qualificazione (dinanzi a 50 mila spettatori, n.d.r.) di domenica e poi lunedì potrò correre nella 500 Miglia. Comunque è accettata e garantita la mia partecipazione alla altrettanto famosa 500 Miglia di Talladega ad agosto e quindi ad ottobre alla 500 miglia di Brooklyn (non quella di New York, n.d.r.) nel Michigan ».

Dobbiamo aggiungere che per la corsa di Daytona di 500 miglia ci sono

già due grossi sponsor con i quali Bill France sta trattando, mentre lo stesso Ed Negre, Jim Doenlowey (che ha quattro ford altamente competitive, con le quali ha vinto le ultime tre « Permatex 250 » a Daytona) ed un paio di nomi di fama della categoria sono propensi ad affidare il loro bolide a « Tootpick » il quale sempre più attira l'attenzione del pubblico e stampa.

France è stato molto diplomatico e pubblicitariamente scaltro. Ha annunciato infatti — e giustamente — che Merzario correva con Negre non per vincere ma per prendere pratica della stock con la quale intende gareggiare. Ed i giornali hanno pompato la notizia con foto ed interviste.

Ma questo inglese? Chiediamo a Merzario.

« Presto sentirai come parlerò inglese. Debbo sfondare anche lì ».

Per la 500 miglia l'autodromo famoso e già « esaurito » ma per la 500 di Talladega, la presenza di Arturo farà effetto sensazionale.

« Ora fammi andare a vedere la coda di questa vettura » dice Arturo, ed infila la testa nel bagagliaio carico di fili. La stock car americana gli ha aperto le porte trionfalmente.

I. m.

## Fuori regola l'estemporanea CAMARO-Sport

DAYTONA - La Ford aveva preparato un paio di prototipi Camaro e li aveva « convertiti » in vettura sport, ma l'operazione è abortita. La vettura, che non è stata ammessa alla corsa ufficialmente, ha preso il via in coda, senza possibilità di vittoria né premi. Dopo appena sei giri, tutto il sistema elettrico e della distribuzione del carburante sono « crollati ».

Inoltre (la commissione tecnica ha riscontrato moltissime « infrazioni ») la Ford non ha costruito il numero stabilito dal regolamento Marche per cui tutto è stato rimandato ad un altro anno tra la delusione degli sportivi i quali erano stati attratti dalla linea — dicono loro — aerodinamica, mentre in effetti altro non è che un grosso « scatolone » che sembra sia stato incollato a pezzi. Senza parlare della scocca quadrata, rozza e poco sicura. « Sic transit »...

## Il « para-cross » nel TIROLO

# QUESTER olimpionico del... motore

INNSBRUCK - Hanno partecipato 27 piloti automobilistici e motociclisti al 2. Paracross Internazionale domenica a Soelden in Tirolo a 85 km da Innsbruck. A questa gara, che consiste in una corsa di sci-bob di 12 porte, di una corsa di motocross su piste di neve e di una gara di nuoto su 50 m, l'olimpiade dei piloti automobilistici e dei motociclisti, hanno partecipato fra l'altro Rolf Stommelen, Hans-Joachim Stuck, Dieter Glemser, Hans Heyer, Harald Ertl, il campione dei motociclisti Dieter Braun, Derek Bell, Dieter Quester, il campione europeo della montagna Wilhelm Siller, l'asso delle turismo Epp Manhalter e il campione dei kart Anton Zoeserl (Lauda aveva il veto Ferrari).

La gara iniziale di sci-bob è stata vinta sorprendentemente da Zoeserl davanti a Quester, Siller, Wurz e Stommelen. Glemser è arrivato nono, Stuck soltanto 19., dicendo di soffrire molto di sonno sin dal suo ritorno dal Brasile. Ertl è soltanto arrivato al 25. posto. Nella gara di motocross sorprendentemente non è stato Dieter Braun il più veloce, il naturale favorito, ma Siller, davanti a Braun, Manhalter e Zoeserl. In tale modo, dopo due gare, si trovava in testa Siller davanti a Zoeserl e Manhalter.

Nella gara finale di nuoto, stile libero, su 50 m, Quester si è preso una schiacciante rivincita sui concorrenti, stabilendo con 31"21 secondi un tempo migliore con grande superiorità. Sorprendentemente veloce era anche Derek Bell, il quale ha occupato il terzo posto.

Con la sua prestazione di nuoto, Quester si è assicurato anche la vittoria complessiva, che sembrava quasi impossibile. Con ciò l'impegno del viennese è valso la pena: non bisogna dimenticare che Quester si è fatto consigliare e allenare dall'asso del nuoto austriaco Steffen Kriebbaum...

Gli altri concorrenti avevano dimostrato molte meno ambizioni, prendendo la cosa dal lato divertente.

Hannes C. Steinmann

● La settimana scorsa a Vienna NIKI LAUDA, campione del mondo austriaco, ha presentato un nuovo sponsor: dopo Marlboro, Parmalat e Raiffeisen (banca), Lauda avrà anche lo sponsor « Roemerquelle », un'azienda che tratta acqua minerale. Sia l'azienda quanto Niki stesso hanno fermamente taciuto quanto Lauda riceverà per questo contratto. Adesso casco e tuta dovrebbero essere pieni.

● Risulta che rapporti inglesi indicanti un ritorno della JAGUAR alle gare siano basati sull'illusione, certamente per quanto riguarda l'Euroturismo. Però il temibile Ralph Broad stava lavorando su una XJ12 coupé, e se questa dovesse fare la sua apparizione, più avanti nell'anno, nelle corse inglesi di Super Saloon, si potrebbe trattare di un precursore di qualcosa di più ambizioso per il 1977. La Leyland ha ufficialmente commentato di aver considerata la XJS e la XJ12 coupé per vedere se esiste la possibilità per un qualunque genere di programma sportivo. Niente altro che questo...



Dopo la vittoria  
nell'ultima prova  
di LAWRENCE

## Ken SMITH campione «Stuyvesant»

INVERCARGILL - L'ex campione neozelandese Graeme Lawrence ha portato via la vittoria della prova finale della serie Stuyvesant al compaesano Ken Smith, il quale è tuttavia il vincitore della serie con la Lola T332 che prima era di Brian Redman.

Lawrence è partito dalla pole position, però non è andato al comando fino al 35. giro, dopo una lotta pericolosa con l'australiano Max Stewart e un testa-coda sulla pista asciutta ma scivolosa al 17. giro. Alla fine Lawrence è arrivato con 37"9 di vantaggio su Smith, il quale sembrava un vincitore certo finché il suo motore non aveva cominciato a perdere olio con conseguente surriscaldamento.

Smith è stato l'unico pilota che abbia terminato nello stesso giro del vincitore; il terzo posto è andato all'australiano Kevin Bartlett, il quale ha disputato una corsa costante con la Lola T400 poco maneggevole che ha completato 61 giri.

Bartlett, lo sfidante della serie Bruce Allison (Lola T332) e Brian Redman (Chevron BMW 2 litri) sono stati impegnati in una battaglia emozionante fino al momento in cui l'inglese ha dovuto rinunciare, al 34. giro, con i prigionieri delle ruote posteriori allentati. Tre testacoda hanno ritardato Allison, fra questi uno nella prima curva del primo giro. Max Stewart con la Lola T400 ha dovuto rinunciare al secondo posto al 52. giro, quando una pietra si è conficcata sotto il filo dell'acceleratore, tenendolo aperto. E' arrivato quinto il neozelandese Jim Murdoch.

CORSA a INVERCARGILL - Gara internazionale di velocità valevole come 4.a prova del Trofeo Peter Stuyvesant - Circuito di Invercargill, 25 gennaio 1976

### CLASSIFICA FINALE

1. Graeme Lawrence (Lola T 332) 56'56"6; 2. Smith (Lola T 332) 57'34"5; 3. Bartlett (Lola T 400) a 1 giro; 4. Allison (Lola T 332) a 1 giro; 5. Murdoch (Begg 018 Chevy) a 7 giri; 6. Edmonds (Elfin MR 5B) a 7 giri; 7. Robertson (Elfin MR 5) a 9 giri.

### CLASSIFICA FINALE DELLA SERIE PETER STUYVESANT

1. Ken Smith p. 24; 2. Allison 16; 3. Murdoch 10; 4. Lawrence, Redman, Bartlett e Stewart 9; 8. Bernasconi 8; 9. Edmonds 3; 10. Baker 2; 11. Robertson 1.

## ALLISON sfiora il record nelle prove

● Sin dalla prima sessione di prove Allison è stato il pilota che segnava i migliori tempi, aggiudicandosi la pole position con un giro a 1'05"9, a un secondo dal record ufficiale di giro di Warwick Brown. E' stato il neozelandese Graeme Lawrence a condividere la prima fila dello schieramento con Allison, uguagliando il suo tempo nel corso dell'ultima sessione delle prove al volante della Lola T332 Wix Filters.

La Lola di Schuppan non ha potuto effettuare molti giri di prova, per mancanza di tempo, dato che la macchina si è rivelata squilibrata a causa della cattiva maneggevolezza, però Schuppan è riuscito a stabilire un tempo rispettabile di 1'06"8 per dividere la seconda fila con il campione australiano del 1975 John McCormack con la sua Elfin MR6, che ha registrato 1'06"9. La Lola T400 di Kevin Bartlett per la prima volta fornita di un motore Chevrolet con albero piatto, registrando un tempo di 1'07"1, 6 decimi più veloce dell'inglese David Purley al volante della Lola T330 della Richard Oaren Racing, che originariamente avrebbe dovuto essere guidata dall'italiana Lella Lombardi. Purley ha potuto fare soltanto 30 giri di prove ed è stato abbastanza soddisfatto del suo tempo.

Nemmeno una foratura ha bloccato VERN a Oran Park

# SCHUPPAN di rimonta

ORAN PARK - L'australiano «espatriato» Vern Schuppan ha dovuto compiere una corsa di rimonta per poter recuperare il tempo perduto a causa di una foratura e per vincere la prima prova della serie Rothmans International di F. 5000 a Oran Park. La Lola T332 di Schuppan, iscritta dal team Theodore Racing Sid Taylor è stata ritardata da una lenta foratura sin dalla partenza e il pilota è stato costretto ad entrare ai box al 26. giro per far montare un nuovo pneumatico posteriore sinistro. Questo fatto ha portato Schuppan dalla quarta posizione all'ultimo posto del lotto, però al 35. giro è cominciato a piovere costantemente e presto Schuppan è rientrato ai box per far montare un treno completo di gomme da bagnato. Poi è tornato alla carica rimontando dall'ultima posizione fino al comando dieci giri dalla fine della gara.

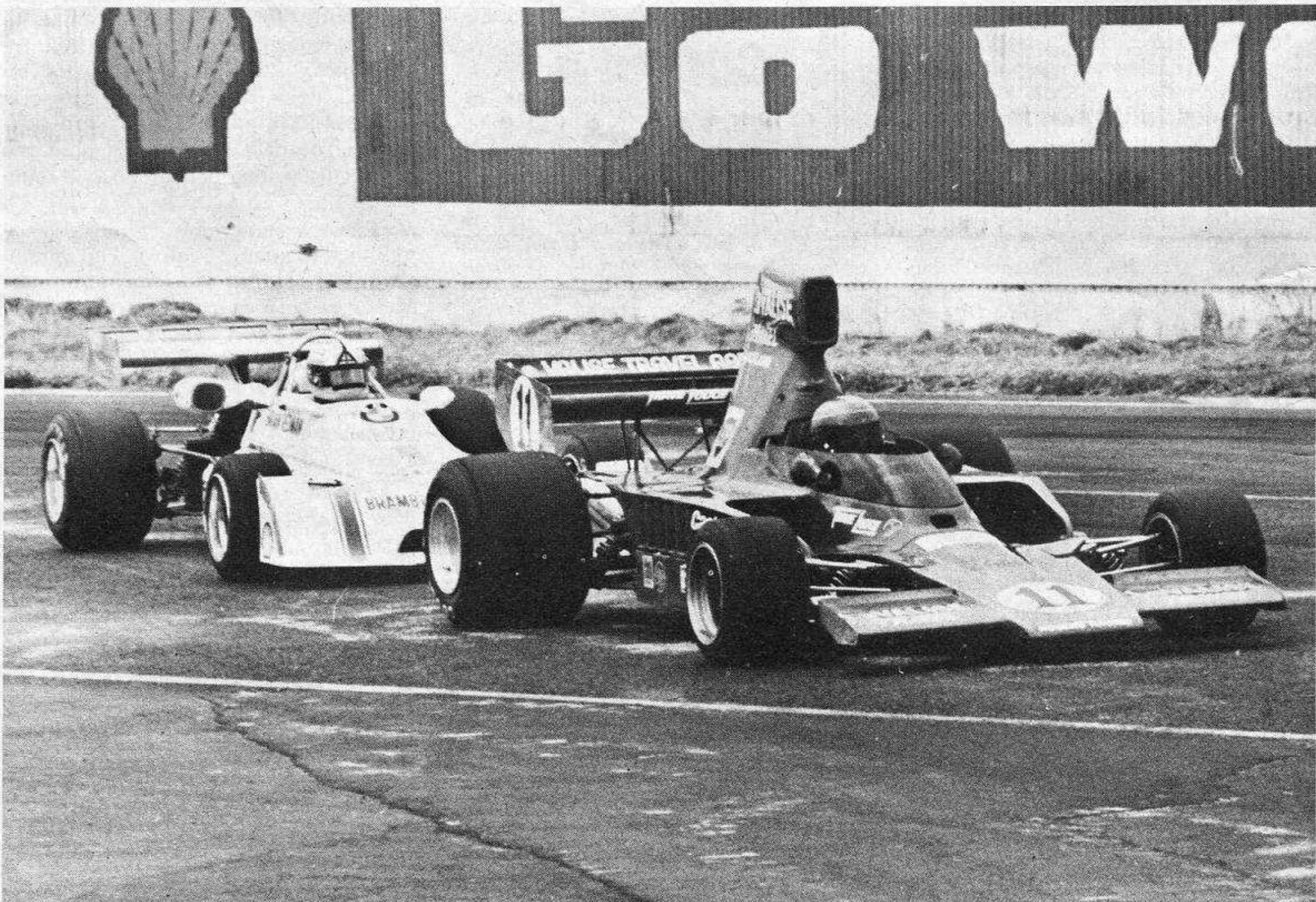
Anche l'australiano Kevin Bartlett, che lottava duramente, ha beneficiato delle condizioni scivolose della pista, salendo fino in seconda posizione, davanti al vincitore della serie Peter Stuyvesant della Nuova Zelanda, Ken Smith. Il nuovo arrivato in F. 5000, Bruce Allison ha dominato la corsa dal 19. giro al 43 quando alla

CORSA A ORAN PARK - Gara internazionale valevole come 1.a prova della serie Rothmans - Circuito di Oran Park, 1 febbraio 1976

1. Vern Schuppan (Lola T 332) 1.20'50"; 2. Bartlett (Lola T 400) 1.21'06"; 3. Smith (Lola T 332) a 2 giri; 4. Hook (Lola T 332) a 2 giri; 5. Goss (Matich A 53) a 3 giri; 6. Purley (Lola T 330) a 4 giri; 7. McCormack (Elfin MR 6) a 6 giri.

buona partenza dalla sua modesta posizione nello schieramento e ha presto sorpassato John Leffler e Kevin Bartlett, portandosi al settimo posto, accingendosi ad attaccare il pilota in sesta posizione, McCormack, mentre Goss si era portato alle spalle di Schuppan in difficoltà. In quel momento Lawrence aveva 5" di vantaggio

era avvicinato a Allison fino a quando è uscito di pista al 36. giro, nel momento in cui iniziavano a cadere le prime gocce di pioggia. Fortunatamente il pilota è rimasto illeso con un danno minore allo sterzo, però questo episodio ha posto fine alla corsa del neozelandese. Questo fatto ha lasciato Allison con un vantaggio enorme di 3/4 di giro su Goss, che stava per essere superato da Cannon e McCormack, entrambi i quali stavano rimontando bene. presto Cannon si è trovato al secondo posto, dato che la March a carreggiata stretta sembrava adattissima alle condizioni. Presto Schuppan è andato ai box per farsi montare le gomme da bagnato per poi accingersi a recuperare il suo svantaggio. Il vantaggio di Allison su Cannon si era ridotto a 45" quando il giovane australiano si è trovato con il freno bloccato, finendo contro un muro di cemento mentre Cannon era costretto al ritiro, con l'acqua che stava entrando nell'impianto elettrico. Con ciò, Goss ancora con le slicks, si è trovato al comando per breve tempo, ma presto veniva sorpassato da Bartlett, il quale stava prima per seguire l'esempio di Schuppan e cambiare le gomme. La posizione in testa di Bartlett è di breve



Ken Smith, con la sua Lola T 332, è stato il vincitore del Gran Premio di Nuova Zelanda, della serie Tasman

sua Lola T332, fornita di slicks, si sono bloccati i freni facendola finire contro un muro di sostegno. L'ex campione neozelandese Graeme Lawrence, che ha guidato la corsa nelle prime fasi, è stato anche egli eliminato da un incidente, quando stava tentando di tornare al comando davanti ad Allison.

Al via Lawrence si è portato immediatamente al comando davanti a Schuppan, Allison, Purley, Goss, McCormack, Bartlett, Leffler, Cannon, Hook e Smith. John Davison è uscito di pista alla fine del rettilineo, perché si era spezzata una guarnizione del freno e Cameron si è diretto subito ai box. Dopo i primi 5 giri Allison si era sbarazzato della Lola del Theodore Racing Team, che aveva difficoltà di maneggevolezza, e si era messo a inseguire la macchina di testa. Presto le buone possibilità di Purley si sono rovesciate, quando, al settimo giro, egli veniva spinto dal didietro e il motore cominciava a girare solo su sei cilindri, il che lo ha fatto cadere indietro. John Cannon ha fatto una

su Allison e con un distacco di 7"2 da Schuppan e Goss. Nel frattempo Leffler era costretto ad entrare ai box con una gomma a terra, risultato di un contatto con la macchina di Cannon e quest'ultimo passava al 7. posto, ma la ruota sostituita ha causato delle serie vibrazioni con un probabile danno alla sospensione.

Nel frattempo Allison si era avvicinato a Lawrence fino a 1-1/2 secondi, mentre Schuppan teneva ancora a bada Goss. Poi Allison ha iniziato ad attaccare seriamente Lawrence e lo ha costretto a un errore al 18. giro. Però Lawrence si è ripreso in fretta dal testacoda, rimanendo distaccato di 13"4 alla fine del giro con un sicuro distacco dal pilota adesso in terza posizione, Goss.

Schuppan stava lottando con un pneumatico che stava perdendo aria, pur tuttavia, continuando ad insidiare Goss fino al 26. giro, quando è entrato nei box per farsi montare un altro pneumatico posteriore. Lawrence stava guadagnando un paio di decimi di secondi per giro e si

durata dato che il velocissimo Schuppan stava guadagnando rapidamente terreno. A dieci giri dalla fine Schuppan riusciva a mettersi in testa, ha però avuto delle noie fino alla fine, perché aveva pochissimo carburante. Era costretto ad accendere la pompa elettrica per poter sfruttare le ultime gocce di benzina. Bartlett si contentava del secondo posto, davanti alla Lola di Smith ancora con le slicks. Schuppan e Bartlett sono stati gli unici a coprire l'intera distanza, Smith aveva completato 60 giri. Il quarto posto è andato all'australiano Terry Hook nella Lola T332, anch'egli a 60 giri, il quale ha avuto la sfortuna di una gomma posteriore scoppiata all'ultimo giro, però è riuscito a passare il traguardo. La insistenza di Goss di mantenere le slicks gli ha fruttato il quinto posto e 59 giri completati, e l'inglese Purley è riuscito a fare 58 giri per arrivare sesto, mentre McCormack è stato l'ultimo a terminare, arrivando settimo.

Peter Collins





Simo Lampinen, abituale protagonista con la Saab del Rally Artico

### SPECIALE AUTOSPRINT

ROVANIEMI - Come ci si aspettava, la Saab finlandese ha vinto il Marlboro Artico Rally svoltosi all'altezza del circolo polare artico, sebbene Simo Lampinen, capo squadra e protagonista della gara, sia stato costretto al ritiro per la rottura del differenziale. Le Saab finlandesi stavano conducendo nelle prime tre posizioni, ma solo Tapio Rainjio vincitore della precedente edizione ha resistito in testa per i 700 km dopo prove speciali segrete e ha vinto.

E' stato come tradizione un rally durissimo, nel quale la resistenza fisica e la capacità a resistere alla stanchezza ha giocato un ruolo prioritario, e per questa ragione era sembrato in un primo momento che il veterano Pauli Toivonen, al volante di una Simca 1000 iscritta dall'importatore locale ma spinta dalla Chrysler France, potesse aggiudicarsi la seconda posizione. Ma pian piano Toivonen è stato superato dal privato Hannu Valtaharju con una Ascona e dal locale Kyosti Saari al volante di una Alfa GTV 2000 gruppo 1, mentre il terzo pilota che lo precedeva, Timo Salonen è uscito di strada danneggiando la sua Datsun Violet. Comunque la piccola Simca francese ha terminato coraggiosamente il rally in 4. posizione.

Sembra strano dover sottolineare che l'acqua ha avuto un ruolo importantissimo in questo rally che si è svolto con temperature oscillanti dai -25° ai -40°, ma il fatto è che con la complicità del freddo l'acqua, gelandosi, ha messo in difficoltà la maggior parte dei concorrenti. Delle prime dieci macchine iscritte solamente una è riuscita a raggiungere il traguardo finale, dopo aver superato le due prime prove speciali che sono state il vero ostacolo della gara.

Queste si sono svolte sulle rive ghiacciate di un fiume, lungo un tracciato scelto a caso da un guidatore di uno spazza-neve e in varie posizioni c'erano dei buchi pieni d'acqua, nel ghiaccio. Quando le macchine entravano in queste pozzanghere rimanevano imbevute d'acqua che gelava immediatamente, «cementando», tutto ciò con cui entravano in contatto. Gli snodi dello sterzo si immobilizzavano, acqua entrava nei freni, acqua piombava sui parabrezza, gelava e faceva inceppare i selettori del cambio. Sebbene ogni macchina sia stata alla fine in grado di proseguire con i propri mezzi, molti sono stati costretti a ritirarsi per ritardi troppo grandi, mentre molti piloti hanno riferito di essere stati ostacolati da altre macchine che erano rimaste incastrate nelle buche piene d'acqua davanti a loro. Come era da prevedere sono stati i piloti stranieri che hanno risentito maggiormente di questo caos; è stato un inizio sfortunatissimo di quella che altrimenti sarebbe stata una gara superba.

Le due attrazioni maggiori dal punto di vista tecnico sono state la partecipazione delle Volvo 66, iscritte localmente ma costruite in Svezia ed è stata la prima volta che questo modello ha disputato una gara: Leo Kinnunen si è trovato al volante della 1300 che sviluppava 106 CV. Si era iscritta la macchina nel gruppo 4 perché si sperava che il motore Renault 8 Gordini sarebbe stato omologato, cosa tuttavia non avvenuta. Le altre macchine sono state la Simca 1000 Rallye 2 per Bernard Fiorenti-

Deciso dall'acqua l'Euro-rally finlandese (debuttava la VOLVO 66 con KINNUNEN)

# SAAB polare resiste con Rainjio

no, Pauli Toivonen padre, l'ex vincitore di Montecarlo, e il figlio Henri. Si era detto poco su queste macchine prima della partenza, dato che la direzione desiderava chiaramente vedere prima fino a che punto fossero competitive. Le macchine erano fornite con dei motori 1300 a carburatori che sviluppano 125 CV. Questo è stato il primo rally con la neve per Fiorentino, mentre è stato il primo rally assoluto da due anni e mezzo per quanto riguarda Pauli. Gli unici altri teams ufficiali sono stati

## STRATOS per WALFRIDSSON in Svezia

● Sarà **PER INGE WALFRIDSSON** la spalla di Bjorn Waldegaard nel prossimo Rally Mondiale di Svezia. Le Lancia Stratos ufficiali saranno così due, con maggiori chances di vittoria finale. A Waldegaard verrà affiancato lo svedese Nilsson mentre Waldegaard correrà al solito con Thorszelius. Come è noto, Walfridsson conosce molto bene la macchina avendo corso tutta la stagione passata per i colori della scuderia inglese Chequered Flag che appunto dispone di una Stratos semiassistita direttamente da Torino.

In Svezia della direzione sportiva se ne occuperanno Cesare Fiorio e Mario Mannucci mentre quasi certamente non ci sarà Nick Bianchi che in quei giorni sarà in Kenya per dei tests di gomme.

● **TOH, CHI SI RIVEDE!** - Claudio De Eccher, «enfant prodige» del rallyismo italiano, non abbandonerà del tutto le corse. E' sua intenzione infatti correre nel '76 alcuni grossi rallies internazionali alla guida di una potentissima Porsche Gr. 4 del tutto privatamente e per puro divertimento (non per gli altri naturalmente...).

● **NIENTE SCIROCCO NELL'EUROTURISMO** - In Germania è successo un mezzo scandalo quando è apparso il regolamento ufficiale della FIA, che prevede per il Campionato europeo Turismo gruppo 2 le classi 1300, 2000, 3000 ed oltre 3000. Il segretario generale dell'ADAC del Saarland, Manfred Hubele, aveva assicurato che ci sarebbe stata la classe 1600, ed in Germania erano già state preparate otto VW Scirocco 1600 per il campionato. Ora, i proprietari minacciano azioni legali...

● In **LANCIA** è stato deciso intanto anche il «piano euroconduttori». La prima gara valida per il campionato europeo cui parteciperanno le Stratos-Alitalia sarà il Rally di Sicilia, la seconda il Rally dell'Isola d'Elba. In entrambi i casi andranno due Stratos per Mauro Pregliasco e «Tony» Fassina. Nel caso si prendessero punti si deciderà se continuare o meno in questo campionato.

In quanto a **TONY CARELLO** è certo che il suo debutto avverrà alla guida di una Beta Montecarlo ufficiale. Non si sa ancora quando, ma è presumibile che sia all'Elba. Nel frattempo si valuterà se chiudere definitivamente l'esperimento Beta Coupè. Quest'ultimo però verrà continuato solo se effettivamente il tempo a disposizione permetterà di presentarsi con una vettura competitiva al massimo ed al proposito non mancherebbero le idee per farlo.

quello della Saab finlandese con Lampinen, Jari Vilkas e Rainjio e della Polski Fiat con Jaroszewicz al volante della Abarth 124 Rally e Kynsilehto con la 125P.

Il rally ha preso il via nel tardo pomeriggio di venerdì e presto i concorrenti hanno dovuto affrontare la lunga notte artica. Le prove speciali variavano molto per quanto riguardava la lunghezza, da 1,5 km a più di 100 km, molte sui 40-50 km. Lampinen ha preso immediatamente il comando, in modo tale che nelle undici prove speciali che ha portato al termine prima di doversi ritirare, è stato il più veloce in sei e il secondo più veloce in due. Rainjio è stato il più veloce soltanto in otto prove di tutta la gara. Sin dalla partenza il rally è diventato una corsa contro il destino per Kyosti Saari, il quale è incorso nella massima penalità nella prima prova ma ha continuato a lottare, dato che non era mai completamente sicuro se le penalità non fossero state cancellate. Ma alla fine questo non è successo, negandogli un certo secondo posto, ma poi anche Pertti Karha con la sua Avenger si è trovato di fronte alla stessa situazione.

Nella prima notte, in ogni prova speciale si sono viste macchine rimaste bloccate vicino alla pista, con l'equipaggio che stava scavando furiosamente nello sforzo di riportare la macchina sulla strada: molte hanno dovuto ritirarsi semplicemente a causa di un piccolo errore di guida, però quasi nessuna mostrava danni visibili. Ciò che ha causato di gran lunga il maggior danno sono state le buche di ghiaccio che si trovavano sul tracciato della prova speciale che si è dovuto percorrere più di una volta nel corso della gara.

A metà strada, in termini di distanza circa a tre quarti, Rainjio si trovava in testa con un vantaggio di circa 15 minuti su Toivonen e Valtaharju. Erano rimasti soltanto in tre i piloti non finlandesi ancora in gara, questo per testimoniare quanto sia importante l'abilità di guida, ma c'erano nove diverse marche fra i primi dieci. Nel corso della seconda notte questo quadro si è risolto da solo, benché la battaglia per il secondo posto fosse diventata feroce. Dopo i disastri delle prime prove, le piste sono diventate piacevoli, più di tutte la prova finale. Le prime luci del sole di domenica mattina sono state uno degli spettacoli più belli che i concorrenti potranno ricordare. La Saab è stata contenta del suo successo, benché fossero un po' insoddisfatti che la macchina di Rainjio fosse l'unica del suo tipo che abbia raggiunto il traguardo.

Il prossimo rally finlandese con la neve avrà luogo fra cinque settimane. Si tratta del Hankirally, un'altra gara di qualificazione per la serie europea.

**Martin Holmes**

# ARTIC rally

30 gennaio/1 febbraio 1976

Seconda prova del campionato europeo rallies conduttori

● **Lunghezza:** 1600 km. di cui 700 di prove speciali

● **Condizioni climatiche:** cielo coperto

● **Temperatura:** da -25 a -40

● **Organizzazione:** Automobile and Touring Club of Finland. District Lappi Vapaudentie 5 - Rovaniemi (Finlandia) tel. 16971.

## COSI' ALL'ARRIVO

1. Rainjio-Nyman (Saab 96) pen. 29178; 2. Valtaharju - Antilla (Opel Ascona) 30346; 3. Saary-Markula (Alfa Romeo 2000 GTV) 30597; 4. Toivonen-Tiukkanen (Simca Rallye 2) 30624; 5. Kahra-Siitonen (Sunbeam Avenger) 30809; 6. Fyhrqvist-Malmstrom (Opel Ascona) 32010; 7. Haugland-Nyborg (Skoda S 120) 32088; 8. Metso-Itkonen (Opel Ascona) 32205; 9. Foe-Tikka (Ford Escort) 32227; 10. Hamen-niemi-Pikkarainen (Opel Ascona) 32240.

## I PRINCIPALI RITIRI

Lampinen (Saab 96) rottura della trasmissione alla P.S. 12; Jaroszewicz (Fiat Abarth 124 Rally) ghiaccio nello sterzo nella P.S. 2; Russling (VW 1600) ghiaccio nel cambio P.S. 2; Altheimer (Porsche Carrera) uscita di strada dopo la P.S. 11; Fiorentino (Simca Rallye 2) vetro ghiacciato dopo la P.S. 10; Salonen (Datsun Violet) uscita di strada P.S. 15; Kinnunen (Volvo 66) rottura attacchi ruote P.S. 15; Hainbach (Opel Kadett) acqua nel motore P.S. 2; Kynsilehto (Polski Fiat) motore P.S. 3; Hamalainen (Sunbeam Avenger) motore P.S. 14; Vilkas (Saab 96) uscita di strada P.S. 14.

## CLASSIFICA EUROPILOTI

1. Rainjio	p. 80
2. Valtaharju	60
3. Saari	48
4. Toivonen	40
5. Kahra	32
6. Fyhrqvist	24
7. Vittman	20
8. Haugland	16
9. Metso e Haider	12

## Prossime gare valide

6-8 febbraio **BOUCLES DE SPA** (Belgio) coefficiente 1

6-8 febbraio **RALLY MARKTREDWITZ** (Germania) coefficiente 1

6-8 febbraio **GALWAY RALLY** (Irlanda) coefficiente 1





Darniche, alla 24 Ore con la Stratos-Chardonnet 3. al «Monte», non è stato fortunato...

## Battuto DARNICHE dal «giapponese» NICOLAS a CHAMONIX

24 ORE SUL GHIACCIO DI CHAMONIX,  
gara internazionale di velocità a manches.  
Chamonix, 31-1 febbraio 1976

### CLASSIFICA FINALE:

1. Nicolas-Therier (Toyota) 5.37'15"9; 2. Verini-Ambrogetti (Lancia Stratos) 5.52'28"4; 3. Darniche-Trintignant (Lancia Stratos) 5.55'15"6; 4. Charpentier (Renault) 5.55'46"4; 5. Andersson-Mikkola (Toyota) 6.04'38"4; 6. Beltoise-Hunnel (Alpine) 6.06'39"3; 7. Kerk (Saab) 6.07'54"7; 8. Haldi-Jenny (Alpine) 6.08'45"4; 9. Nusbaumer (Alpine) 6.15'10"3; 10. Julien-Saby (Alpine) 6.26'33"; 11. Coppier (NSU) 6.35'35"7; 12. Mons (Daf) f.t.m.



Therier e Nicolas, una coppia formidabile per la altrettanto sorprendente Toyota Celica 2 litri

# STRATOS di ghiaccio (al limone)



A sinistra, in fila indiana la Porsche di Snobek, la Stratos di Cambiaghi e l'Alfasud-kit di Beguin. Qui sopra, la velocissima NSU di Coppier

CHAMONIX - A Chamonix si è disputata per la seconda volta la «24 ore del ghiaccio» sul piccolo circuito permanente ai piedi del Monte Bianco. Grande assente la Lancia che ha rinunciato a partecipare ufficialmente alla manifestazione francese dopo non essersi accordata con gli organizzatori sull'ingaggio. Di Lancia Stratos ce n'erano comunque tre, una iscritta dall'importatore francese Chardonnet e pilotata da Darniche in coppia con l'attore francese Jean-Louis Trintignant, le altre due pilotate da Cambiaghi in coppia con Schon e Verini in coppia con Ambrogetti, che grazie alla «politica di gruppo» hanno ottenuto il permesso di gareggiare con le relative vetture dei cugini.

Oltre alle Stratos, ad assicurare lo spettacolo c'era l'Alpine con i modelli a 110 affidati a Beltoise-Hunnel, Vincent-Alibelli, Haldi-Jenny, Julien-Saby oltre alla Mouton fresca vincitrice della coppa delle dame al Rally di Montecarlo.

Le Toyota erano rappresentate da Andersson-Mikkola con il modello Corolla e Nicolas-Therier che aveva un modello Celica. Presente anche l'Alfasud Gr. 2 quella preparata con il kit del prossimo Trofeo italiano pilotata da Beguin-Jaussaud mentre la General Motors aveva come rappresentanti Jarier-Maillard alla guida della Kadett GTE. Altre presenze importanti erano quella di Laurent con la Citroën GS e le piccole A-112 guidate dall'equipaggio femminile Dacremont-Hoepfner e Malcher-Lafosse. Un altro equipaggio italiano era formato da Trombotto-Rua su Fiat 124 Spider Gr. 3.

Il via alla 24 ORE DEL GHIACCIO (in realtà si trattava di una ga-

ra con varie manches che duravano al massimo 1.40") è stato dato alle 8 di sabato mattina con tre giri prima in un senso e poi in un altro nella pista per stabilire l'ordine di partenza per le manches di qualificazione. Subito dopo sono iniziate quattro prove di qualificazione che consistevano nella effettuazione di sette giri in cui si qualificavano il primo e il secondo pilota arrivato per un totale di 8 piloti. Altre quattro successive serie di qualificazioni permettevano ai primi di ogni manche di partecipare insieme agli altri otto già qualificati — per un totale di 12 vetture — al «Gran Prix di Chamonix». Tra la prima e la seconda manche del «Gran Prix di Chamonix» venivano effettuate delle altre prove di qualificazione che in base al piazzamento determinavano altre 12 vetture che avrebbero partecipato alla domenica mattina al «Gran Prix J. M. Dervieux».

Nella prima manche di qualificazione e a causa della chiodatura poco adatta alla neve e al ghiaccio della pista di Chamonix, le due Stratos italiane accusavano dei ritardi per cui solo quella di Verini-Ambrogetti era ammessa a partecipare al «Gran Prix di Chamonix», mentre quella di Cambiaghi-Schon, causa anche qualche difficoltà di sorpasso di numerosi concorrenti, si doveva accontentare di partecipare al «Premio Dervieux» destinata alle prime vetture escluse.

Bene invece la Stratos di Darniche che non accusando nessun problema realizzava anche il tempo migliore sul giro (59"6) seguita dall'Alpine di Saby con 1'03"8. Al «Gran Premio di Chamonix» venivano così ammesse 12 vetture tra cui l'Alpine di Saby, la



Renault 12 Charpentier, la NSU di Coppier pilota locale, le due Toyota di Nicolas-Therier e Mikkola-Andersson, la Stratos di Verini, quella di Darniche, la Daf di Mons, la Saab di Kerk e le Alpine di Nusbaumer, di Nardi e di Beltoise.

Tra i non classificati l'Alfa Sud di Beguin la R-12 di Follin, la GS di Florange e l'Alpine della Mouton e quella di Jarier. Trombotto con la Spider Gr. 3 prestatagli da un amico, non riusciva nemmeno a classificarsi nel secondo gruppo causa la chiodatura troppo leggera e quindi non adatta al circuito.

La prima manche del «Gran Prix di Chamonix» partiva alle 16 del pomeriggio di sabato e consisteva nell'effettuazione di cinque giri con gomme con chiodatura leggera (230 chiodi). Questa prima manche vedeva al primo posto l'Alpine di Saby seguita a due giri dalla R-12 di Charpentier a tre giri dalla sorprendente NSU TT di Coppier, mentre le Toyota erano rispettivamente quarta a tre giri quella di Nicolas e sesta a tre giri quella di Andersson, e la Stratos di Darniche quarta a tre giri mentre quella di Verini e



Ambrogetti giungeva soltanto decima a nove giri.

La seconda manche si è disputata al sabato sera con senso di marcia diverso a quello della prima manche. La vinceva la Toyota, molto spettacolare, di Nicolas seguita a due giri dalla Stratos di Verini e Ambrogetti: ha del sensazionale se si tiene in considerazione che la Stratos italiana era rimasta con la sola quarta; terza l'Alpine di Saby con tre giri, la Stratos di Darniche anche lui soltanto con la quarta a disposizione. Il pilota francese cedeva la guida all'attore Jean-Louis Trintignant quando si trovava tra i primi. L'attore francese giungeva alla fine a 8 giri tra i primi causa anche qualche innervamento.

Alla mattina della domenica alle ore 9 partiva la manche finale per il trofeo Dervieux composta dalle 12 vetture con i sorteggi di qualificazione. La prima manche consisteva di 70 giri della pista della lunghezza di un chilometro e mezzo. La classifica finale vedeva al primo posto Cambiaghi-Schon con la Stratos che si consolavano così della precedente esclusione dalle 12 migliori vetture



# L'ALFETTA 3000 andrà all'ELBA per i nuovi tests

● Negli stessi giorni del rally di Montecarlo, l'Alfa Romeo ha provato a lungo nell'entroterra sanremese. Due i piloti impegnati e due le vetture. I primi erano Milcare Ballestrieri e Alfredo Fagnola, le seconde: l'Alfetta 3000 GT e l'Alfetta GT 2000 Gr. 1.

I risultati sono da considerarsi molto soddisfacenti anche se un effettivo confronto con i tempi ottenuti dalle vetture in gara un paio di giorni prima sulle stesse strade (prime prove speciali del «Monte») non è stato possibile farlo. L'Alfetta 3000 (di cui intanto si conoscono i tempi record ottenuti a Vizzola, sulla pista della Pirelli: 46"2 contro il 48"6 della Fiat 131) presentava qualche modifica al retrotreno e soprattutto al nuovo radiatore posteriore per raffreddare l'olio del cambio. Sono stati provati slick P7 Pirelli di varie mescole, ma queste prove hanno risentito molto di grossi problemi alla frizione, problemi poi risolti una volta che si è capito che il tutto dipendeva semplicemente dall'allentamento di un dado.

Al solito si è lavorato molto sulle barre che Ballestrieri gradiva più morbide salvo poi indurire il tutto verso il pomeriggio quando il fondo stradale tendeva ad asciugarsi.

Sull'Alfetta 2000 di serie invece si sono fatte soprattutto delle prove di pneumatici Kleber di diversa dimensione (CM 25) con risultati molto confortanti soprattutto considerando che Fagnola ha sempre provato a traffico aperto.

La prossima uscita, in prova, dell'Alfetta 3000 è prevista questo mese sulle strade dell'Elba per poi tornare nel sanremese.

## Il calendario dei TESTS di preparazione a febbraio

3-4 febbraio	Paul Ricard	Prove Ferrari F. 1
5	Mugello	Prove Alfa 33 tt 12
9-10	Paul Ricard	Prove March F. 2 (Nilsson e Peterson)
12-13	Mugello	Prove BMW gr. 5
23-29	Kyalami	Prove Goodyear F. 1 (Ferrari, Brabham, Tyrrell, McLaren, ecc.)

## Clamoroso in TURISMO

# La Mercedes torna nella 24 ORE SPA?

BRUXELLES - Una notizia di notevole valore viene dal Belgio, ed è importante anche se per ora non confermata: pare che la Mercedes sia molto interessata alla prossima 24 ore di Francorchamps (24-25 luglio), valida per il campionato europeo delle vetture turismo. Se la notizia sarà confermata darà nuova importanza non solo alla gara belga, ma a tutte le corse per le macchine veramente derivate dalla produzione di grande serie, e sarà una conferma delle razionalità dei nuovi regolamenti internazionali per i gruppi 1 e 2, che noi abbiamo auspicati e sostenuti.

Ricorderemo che la Mercedes aveva fatto un tentativo di ritorno alle gare per macchine di serie, proprio in una 24 ore di Francorchamps, qualche anno fa, senza però darvi seguito perché si era accorta che i regolamenti permettevano (attraverso il gioco delle omologazioni di parti speciali) delle operazioni che snaturavano i concetti di macchina di serie. E in ultima analisi legalizzavano una certa forma di non onestà nei confronti del pubblico.

## Anche con ZORZI primi tests a VARANO della X-1/9 gr. 5

VARANO MELEGARI - Se le condizioni atmosferiche lo permetteranno, inizierà questa settimana nell'amico tracciato di Varano il collaudo della Fiat X-1/9 gruppo 5 costruita dall'ing. Dallara in collaborazione con la Bertone. I collaudi saranno affidati a Manini, che è fra gli acquirenti di una delle silhouette 1300 di Dallara, e da Renzo Zorzi che si occuperà soprattutto delle prove degli speciali pneumatici Pirelli che sono in predicato per equipaggiare le vetture.

## L'autosciatoria di PRALI

# Lo spareggio decide la 48 ORE

PRALI - Edizione '76 dell'Autosciatoria organizzata dalla Scuderia Perosa Corse, con numeroso pubblico e ben 56 piloti con altrettanti sciatori in lizza che hanno dato vita ad una intensa doppia giornata di gare allietata tra l'altro dalla prima neve '76. Ricco il panorama tecnico con ogni tipo di gomme chiodate, catene, cingoli svedesi e nostrani, e mini-mostri derivati dalla solita «cinquecento».

Deludono i favoriti: tra questi Eraldo Marengo s'impantana insieme a Michelangelo Isoardi. Sotto media anche Pons, Bellosta e Zuccarello (vincitore del '75); però grazie al suo valido compagno sciatore Voiron vincitore dello slalom gigante del sabato Zuccarello riesce comunque a recuperare posizioni.

Presenti anche Moro e Regazzoni molto seguiti ma poco competitivi come i loro omonimi. Valorosa la chiodatura delle Simca Rallie 2 vincente di De Margaritis e Ferri usata in società. Entrambi s'impongono nella classifica per vetture con una eccellente seconda manche dopo essersi impantinati nella prima. Colpo di scena finale con spareggio per il secondo posto tra Zuccarello e Ferrua risoltosi a favore di Zuccarello mentre Ferri e De Margaritis precipitano nella classifica finale per colpa di colleghi sciatori poco competitivi.

g. r.

**48 ORE DI PRALI - Gara autosciatoria - Prali 31 gennaio-1 febbraio - Classifica per vettura:** 1. De Margaritis (Simca R 2) 1'38"6; 2. Ferri (Simca Rally 2) 1'39"4; 3. Berruto (Fulvia HF) 1'43"8; 4. Scaglione (Fulvia HF) 1'44"8; 5. Lingua (Fulvia HF) 1'47"3.

**Classifica generale combinata:** 1. Berruto-Pons (Fulvia HF) p. 9; 2. Zuccarello-Voiron (X-19) p. 11; 3. Ferrua-Olivero (Alfasud) p. 11; 4. Frache-Artus (Simca R. 2) p. 20; 5. Scaglione-Gianpiccolo (Fulvia HF) p. 21.

● L'australiano **PAUL BERNASCONI**, che guiderà la seconda Lola T332 per Max Stewart, verrà in Europa; questo viaggio fa parte del premio per aver vinto il campionato australiano di F. Ford l'anno scorso. Egli vorrebbe disputare la F. 3, però dice in un articolo di un giornale che la sua meta è la F. 1. «Veramente non saprei per quale team mi piacerebbe di più correre, però suppongo con un nome come il mio dovrei correre per la Ferrari...».

● **TAYLOR DICE GRAZIE AL CHITARISTA** - Ian Taylor, una delle più prestigiose speranze della F. 3 di un paio di anni fa, continuerà con la Super Ford Dulon nel campionato inglese grazie allo sponsor Ken Hensley un chitarrista capellone molto conosciuto negli ambienti londinesi, che ha un suo team personale con un paio di Super Ford.

● **PREMIAZIONE DELLA VESUVIO** - La scuderia Vesuvio festeggerà i suoi piloti per l'attività agonistica svolta nel 1975 sabato 7 febbraio al Circolo della Stampa in Napoli - Villa Comunale alle ore 19.

## PROSSIMI APPUNTAMENTI

● **AUTOSCIATORIA A LANZO D'INTELVI** - Con la collaborazione degli amici di Lanzo d'Intelvi noto centro turistico invernale svizzero a pochi km dal confine di Arogno e dello sci club Brè il SAR Ticino sta organizzando una autosciatoria per i giorni 14-15 febbraio. Vi sarà uno slalom gigante lungo 1200 metri, una gimkana automobilistica e tre classifiche per lo sci, la gimkana e la combinata. Hanno già aderito alla manifestazione molti rallisti italiani, tra i quali Ambrogetti, i due Cambiaghi, Carello, Svizzero, Pittoni Ormezzano e De Eccher. Iscrizioni al SAR Ticino - cp 108 - 6901 Lugano.

● **A NOVEMBRE IL CHALLENGE CAMPIDOGLIO** - In considerazione del fatto che vari piloti hanno evidenziato difficoltà nell'apportare le modifiche richieste dalle nuove disposizioni CSAI, il Gentlemen's Motor Club ha annullato le gare del 22 febbraio e 7 marzo sostituendole con tre prove il 7 e 21 novembre e il 12 dicembre, nelle quali si articolerà il Challenge Campidoglio.

● **2. AUTOSCIATORIA A FOLGARIA IL 6 MARZO** - Con il patrocinio dell'AC Ferrara le scuderie Arcangeli di Forlì e San Giorgio di Ferrara organizzano per i giorni 6 e 7 marzo il 2. Raduno Autosciatorio a Folgaria. La precedente edizione era stata vinta da Enrico Gibelli su Lancia Fulvia abbinato allo sciatore Aldo Forer.



L'Alfasud che hanno condotto Beguin e Jaussaud era in pratica quella preparata per il Trofeo Alfasud in Italia. A destra, c'era anche JP Beltoise, che qui vediamo fra una manche e l'altra. Sotto, Verini secondo assoluto con la Stratos assieme ad Ambrogetti ed una Simca R2 conciatà un po' male

davanti a Follin con la R-12 Gordini, al terzo posto l'Alfa Sud Gr. 2 di Beguin che era assistita dall'Autodelta (era presente anche Corbari) e all'Autobianchi di Malcher-Lafosse. Ottima quindi la corsa di Cambiaghi anche se a metà dei 70 giri prima di dare cambio ad Ambrogetti, il motore aveva cominciato a dar segni di stanchezza.

Giunti alla terza e conclusiva manche del «Gran Prix di Chamonix» che consisteva in cento giri con chiodatura libera di gomme. Per questa manche, visto le condizioni della pista Verini-Ambrogetti decidevano di montare i Racing chiodati dalla Pirelli, 1200 chiodi del tipo usato a Montecarlo. L'allineamento di partenza vedeva in prima fila Darniche e la sorprendente NSU TT di Coppier. Al via andava subito in testa la Stratos di Darniche seguita dall'Alpine di Saby, dalle Toyota di Nicolas e Andersson e dalla Stratos di Verini. Al cambio guida Darniche dava la sua rossa Stratos a Trintignant in prima posizione seguito da Saby con l'Alpine, da Nicolas con la Toyota. Verini cedeva la guida della Stratos ad Ambrogetti e subito lamentava lo stesso problema della precedente manche con il cambio bloccato in quarta. Problemi avevano intanto Saby con la sua Alpine a cui non arrivava benzina al carburatore causa il freddo, la Stratos di Trintignant che innevandosi ha per-

so tanti giri e la NSU di Coppier che si era comportata benissimo fino a quel momento con una rottura della sospensione.

In testa alla corsa andava così la Toyota con alla guida Therier che alla fine vinceva la manche seguita dall'altra Toyota di Mikkola davanti alla Stratos di Verini-Ambrogetti. Quest'ultimo ha guidato con intelligenza onde non compromettere il risultato. Quarta la R-12 Gordini di Charpentier davanti alla Stratos di Darniche-Trintignant.

La 24 Ore sul Ghiaccio di Chamonix finiva domenica, sommando le tre manches, con la vittoria della Toyota di Nicolai-Therier seguita dalla Stratos di Verini-Ambrogetti, dall'altra Stratos di Darniche-Trintignant che precedeva la Renault 12 Gordini di Charpentier e la Toyota di Andersson-Mikkola. Alla manifestazione che si è svolta con un tempo favorevole anche se faceva molto freddo, e la temperatura non era neanche mitigata dal pallido sole di domenica, hanno partecipato 25 vetture mentre la partecipazione del pubblico è stata notevole. Alla manifestazione hanno anche partecipato un gruppo di attori che hanno corso con delle Simca R2. La corsa è stata vinta da Serge Marquand che ha preceduto Jean Louis Trintignant e Julien Remi.

esse