

4 ORE MONZA

«TROFEO MARIO ANGIOLINI», gara internazionale libera di velocità per le vetture della categoria «A» Gr. 2 valevole per il Campionato d'Europa Vetture Turismo. Divisione 1-2-3-4.

- Organizzazione: Automobile Club di Milano
- Percorso: Autodromo di Monza
- Lunghezza: pista stradale di km 5,770
- Ora di partenza: 13,30
- Condizioni climatiche: sole con temperatura di circa 22 gradi
- Spettatori: circa 15.000
- Direttori di corsa: Ottorino Maffezzoli e Vincenzo Galmanini

Le pagelle: organizzazione 8, sicurezza 7, pilota più combattivo Wisell; meno combattivo Deudonne, più sfortunato: Finotto; meno sfortunato: Reiter; macchina più efficace: BMW 3.0 CSL; macchina meno efficace: Ford Escort.

Così (in 28) al via

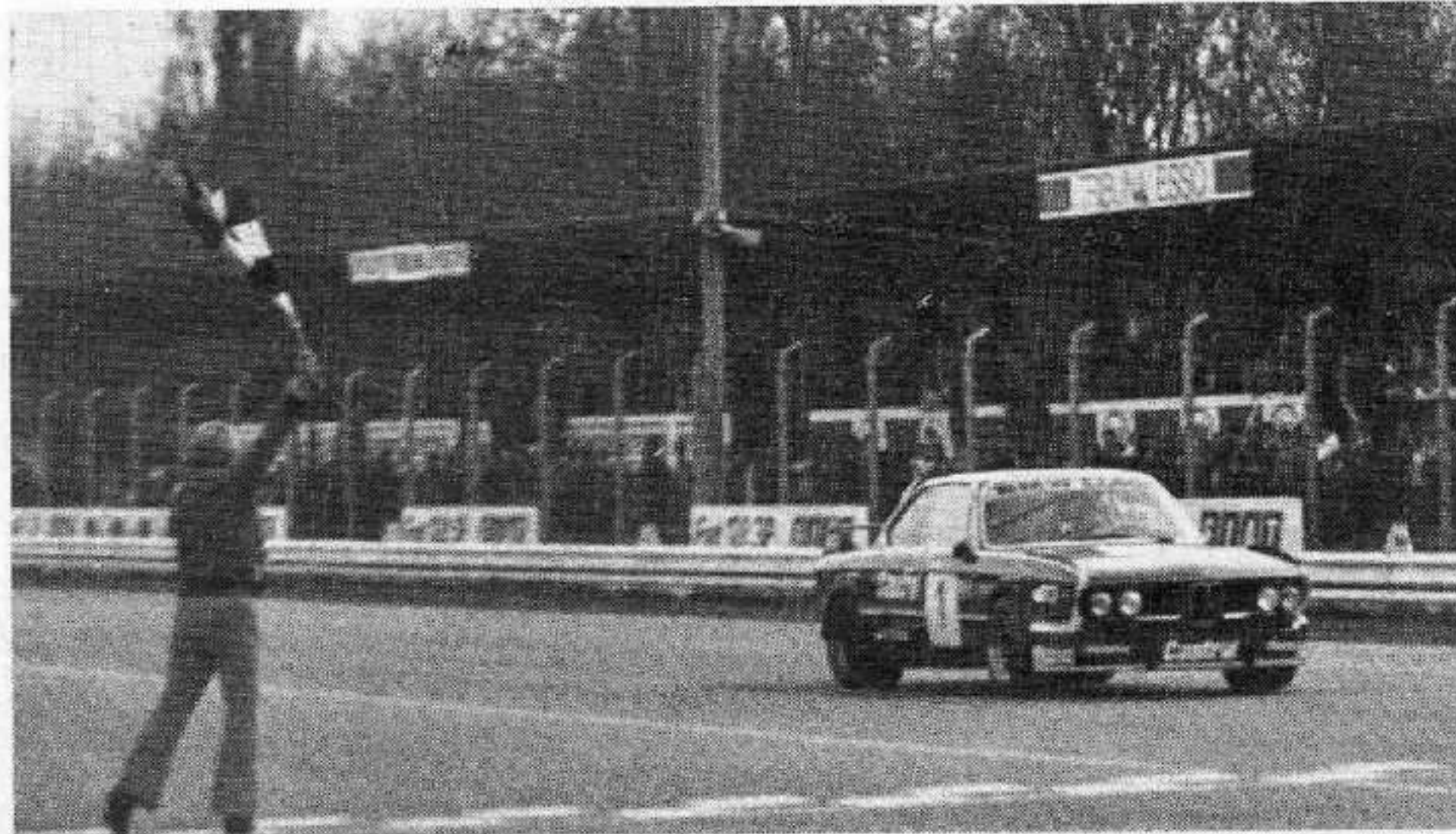
Xhenceval-Dieudonne (BMW 3.0 CSL) 1'52"06	Finotto-Mueller (Zakspeed Escort) 1'55"37
Poole-Cochesa (Ford Escort RS 1800) 1'57"71	Wisell-Stuart (Chevrolet Camaro) 1'58"55
Bigliazzi-Ciardi (A.R. Alfetta GT) 2'00"63	Van der Ploeg-Dimmendaal-Prentzel (BMW 2002) 2'01"93
Pozzo-Perego (Alfa Romeo GTV) 2'02"11	Detrin-De Jamblinne (BMW) 2'03"17
Tobiasson-Macintosh (Chevrolet Camaro) 2'03"40	Galimberti-Uiboldi (Alfa Romeo GTV) 2'03"92
Ricci-De Leonibus (Alfa Romeo GTV) 2'04"74	Chiapparini A.-Gimax (Alfa Romeo GTV) 2'04"74
Ghislotti-Camathias (Alfa Romeo GTV) 2'04"92	Ochs-Gunetsreiner (BMW 2002) 2'05"11
Garrone-Vallebona (BMW 2002) 2'06"25	Fornera-Franz (Alfa Romeo GTV) 2'06"32
Reiter J.-Reiter A. (Ford Mustang) 2'08"58	Massa-Colzani R.-Cormio (Alfa Romeo GTV) 2'09"63
Rossi L.-Crippa Rossi G. (Alfa Romeo GTV) 2'09"79	Schmidt-Tubbesing (Fiat 128 c) 2'09"82
Pellanda-Sittarello (BMW 1602) 2'11"12	Markey-Palmer (Mazda R X 3) 2'11"38
Rossi G.-Crippa-Rossi G. (Alfa Romeo GTA) 2'11"44	Ferlito-Donà (Opel Comm. GSE) 2'11"52
Premoli-Chiapparini-Bonora (Alfa Romeo GTA) 2'12"23	Santulli-Mercatelli (Alfa Romeo GTJ) 2'14"30
Tali-Pozzo P. P. (Alfa Romeo GTA) 2'15"18	Toia-Pozzi (Opel Ascona) 2'21"57

● Il primo pilota dello schieramento è l'autore del giro di qualificazione più veloce

Così (in 12) all'arrivo

1. Xhenceval-Dieudonne (BMW 3.0 CSL) (IV divisione) 4.01'13"8 per giri 123 pari a km 709,710 alla media di kmh 176,595 2. Tobiasson-MacIntosh (Chevrolet Camaro) (IV Divisione) a 6 giri; 3. Bigliazzi-Ciardi (Alfetta GT) (primi della seconda divisione) a 6 giri; 4. Reiter-Reiter (Ford Mustang) (IV divisione) a 13 giri; 5. Chiapparini-Gimax (A.R. GTV) (2. divisione primi della sotto classe fino a 1600) a 14 giri; 6. Premoli-Chiapparini-Bonora (A.R. GTA) (primi della 1. divisione) a 15 giri; 7. Fornera-Franz (A.R. GTV) (II divisione) a 16 giri; 8. Pellanda-Sittarello (BMW 1602) (II divisione) a 19 giri; 9. Tali-Pozzo (Alfa Romeo GTA) (I divisione) a 21 giri; 10. Toia-Pozzi (Opel Ascona) (II divisione) a 27 giri; 11. Ghislotti-Camathias (A.R. GTV) (II divisione) a 29 giri; 12. Garrone-Vallebona (BMW 2002) (II divisione) a 30 giri.

Giro più veloce: Reine Wisell (Chevrolet Camaro) 1'51"6 media 186,129 kmh.



Solo due ore d'insidia di WISELL col CAMARO per XHENCEVAL-DIEUDONNE

A sinistra, la bandiera a scacchi di Ottorino Maffezzoli decreta il successo della BMW-Luigi di Xhenceval-Dieudonné. A destra i due giovani piloti belgi che si sono aggiudicati questa 4 Ore '76

4 x 4 BMW

SPECIALE AUTOSPRINT

MONZA - La mancata omologazione della Jaguar stava per fare un brutto scherzo agli organizzatori monzesi chiamati a tenere a battesimo il Campionato d'Europa per vetture da Turismo preparate secondo i dettami del nuovo regolamento per la gr. 2. Infatti la povertà dello schieramento di partenza oltre a quella già preventivata delle novità in senso tecnico lasciava prevedere per l'apertura dell'autodromo lombardo uno spettacolo in tono minore. Tanto è vero che all'ultimo momento i commissari sportivi avevano «pregato» i colleghi delle verifiche tecniche a non approfondire troppo la perfetta rispondenza ai nuovi dettami regolamentari di certe vetture.

Invece grazie all'orgoglio una volta tanto intatto di quello che qualche anno fa era considerato una grossa promessa dell'automobilismo mondiale, Reine Wisell, e del suo giovane ma ammirevole partner

Stuart Graham la «4 Ore» è stata per almeno tre ore avvincente come un Gran Premio per monoposto. Lo svedese e l'inglese sfruttando alla perfezione le doti velocistiche e di potenza della loro Camaro non troppo handicappata sui rettilinei di Monza dall'antiquato sistema frenante che presenta ancora i tamburi di dietro; dopo un avvio in sordina hanno rincorso caparbiamente la BMW 3.0 CSL di Xhenceval-Dieudonné preparata dall'italo-belga di Liegi «Luigi» che al via si era subito portata al comando con un margine notevole. Wisell passato in testa poco prima dello scadere della prima ora ritornava in seconda posizione per il gioco dei rifornimenti anche perché la BMW si fermava anziché ogni ora come la vettura americana circa ad ogni ora e un quarto. Riconquistata la testa e accumulato un vantaggio di circa un minuto Wisell cedeva il volante allo scadere della seconda ora a Graham. Ma un difettoso funzionamento della bocchet-

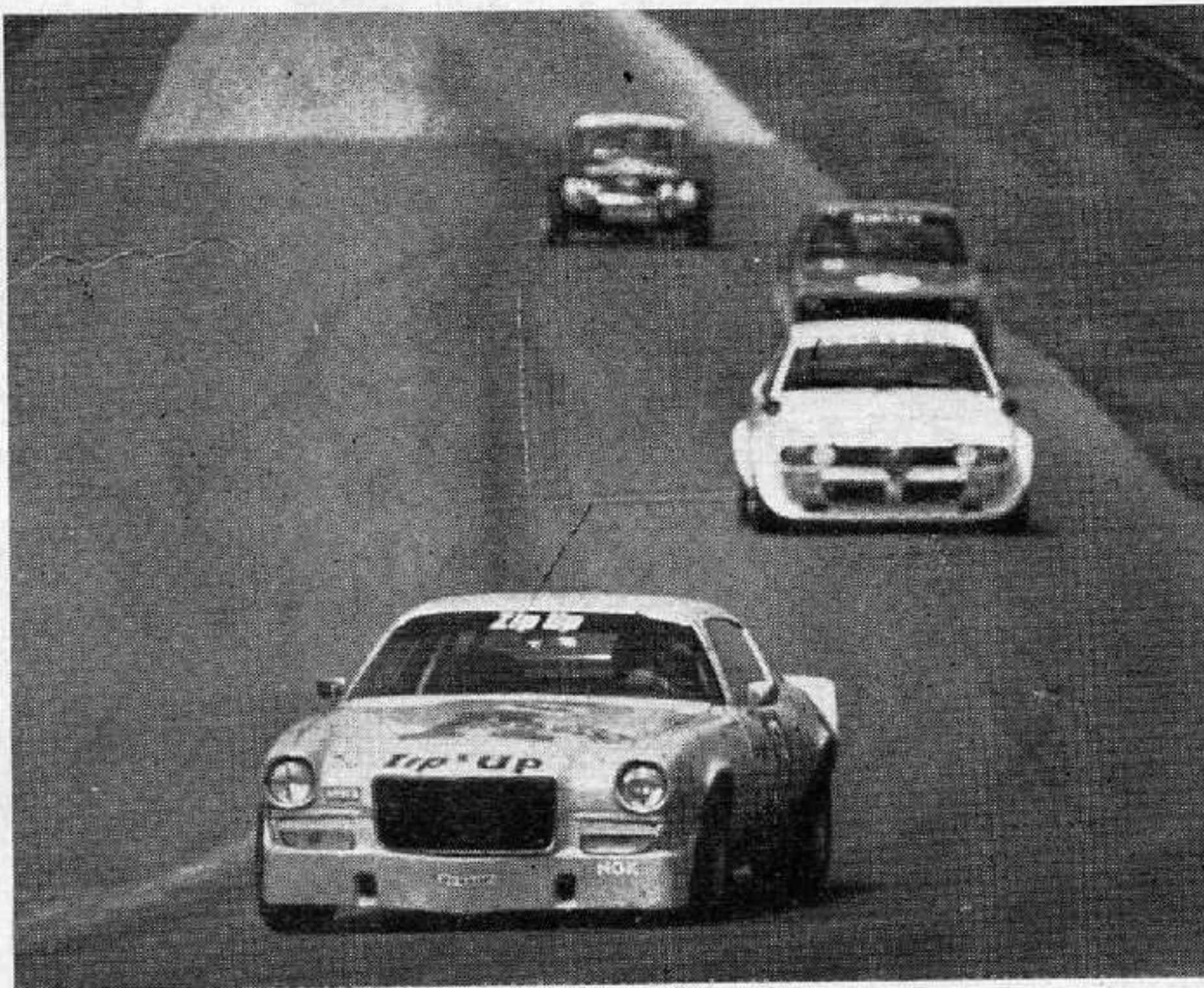
ta della benzina portava l'inglese a ripartire dai box in svantaggio di circa trenta secondi. Invece di tirare i remi in barca il figlio dell'ex-campione motociclistico ripartiva a spron battuto e poco prima dello scadere della terza ora il non molto folto pubblico radunato attorno alla pista monzese rivedeva la BMW di Xhenceval tallonata a pochi metri dalla Camaro giallo-bleu. Al rifornimento però la vettura americana pagava il grosso sforzo che i suoi piloti le avevano imposto e si perdevano circa sei giri per cambiare le pastiglie dei freni anteriori.

Era una sosta che per Xhenceval e Dieudonné significava finalmente la tranquillità e sul finire anche la vittoria. I due belgi infatti dopo aver spinto a fondo nelle primissime fasi avevano adottato per tutto il resto della corsa una tattica prudentiale, forse memori di quel motore che aveva reso l'anima nelle prove non appena tirato lo starter. Dietro loro sono perciò finiti Tobiasson-MacIntosh con la seconda Camaro che rispetto alla Camaro di punta accusava oltre a un serbatoio di minori dimensioni e quindi rifornimenti più frequenti, anche delle noie ripetute all'impianto elettrico. Terza posizione e prima della divisione fino a 2000 l'Alfetta GT messa a punto dall'Autodelta per la concessionaria fiorentina dell'Autovama condotta da Bigliazzi e Ciardi.

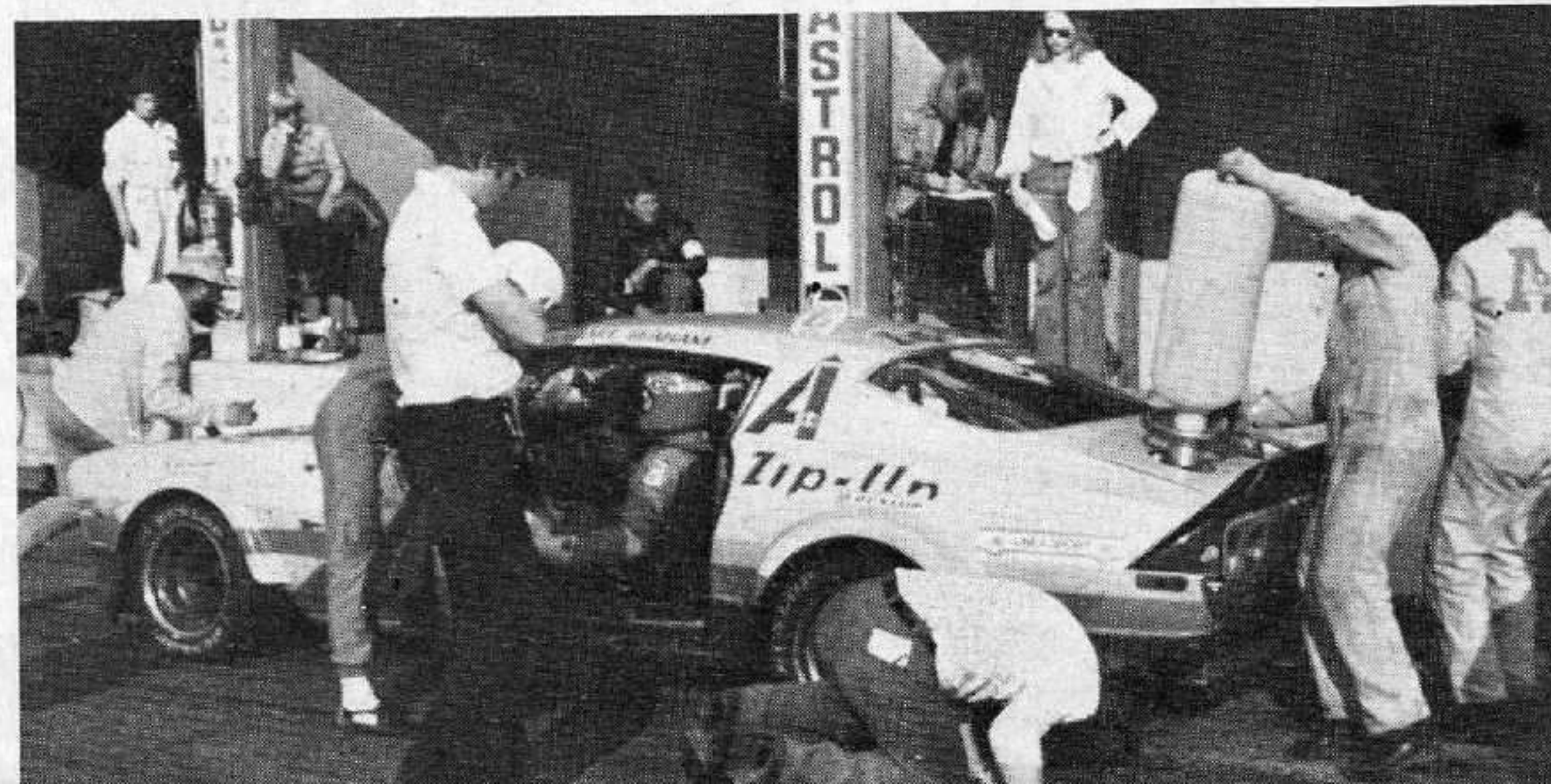
Eliminate subito alla prima ora le due velocissime Ford Escort di Finotto-Mueller preparata dalla Zakspeed e di Poole-Cochesa per inconvenienti al motore e al cambio che dato il loro ripetersi ciclico fanno pensare ad una debolezza strutturale, la vettura milanese ha portato a termine senza problemi la sua corsa dimostrando nonostante certi problemi di gioventù di aver subito ereditato la leggendaria affidabilità della GTA e di avere in fatto di stabilità e assetto le doti sufficienti per ben figurare.

Al di là comunque delle emozioni particolari offerte a Monza dai duelli descritti e da quelle delle numerose Alfa GTV in corsa, l'Europeo Turismo ha dato a vedere che se non interverranno fattori nuovi, l'iniezione cercata con le modifiche e regolamenti non è stata quella giusta. Ed è un peccato perché come dice l'albo d'oro di questa stessa 4 Ore di Monza solo un paio di anni fa in questa categoria si vedevano Lauda, Mass, Stewart, Stuck, Peterson, Brambilla al volante di vetture ufficiali preparate dai reparti corse di Case come Ford, BMW o Alfa Romeo e così come stanno le cose oggi sarebbe pura fantasia immaginare nel futuro un ritorno a quei tempi gloriosi.

L'unica vettura che poteva impensierire la BMW era la Camaro di Wisell



La Camaro ai box per un rifornimento: non riuscirà tuttavia a finire la gara





Il super - serbatoio MAZDA sub judice

MONZA - Pure essendo la prima prova del Campionato Europeo per le vetture da Turismo del nuovo Gruppo 2 l'appuntamento monzese non ha riservato molte novità agli appassionati della tecnica. Tra le vetture più ammirate la **BMW 3.0 CSL** di 3152 cc. messa a punto dal preparatore italiano residente a Liegi dal 1948 Luigi Cimarosti. La vettura vanta circa 352 cavalli di potenza ed è molto curata nei particolari. Altrettanto non si può dire della **MAZDA «R3»** a motore rotante di 573x2 cc. preparata dall'inglese «Arian Motors» con motori di circa 260 cavalli elaborati direttamente in Giappone dal concessionario di Tokio della Casa e caratterizzato dai fori

di aspirazione al rotore verticali anziché orizzontali. Gli inglesi infatti sono stati quelli che hanno dato il maggior daffare al verificatore tecnico Crivellari, dato che avevano montato un bellissimo serbatoio da circa 100 litri ma purtroppo non in regola con le omologazioni della Mazda che prevedono per il momento solo il serbatoio da 60 litri. Sempre oggetto di problema in sede di verifica sono state la **BMW 2002** dell'Alpina che aveva una carreggiata circa 5 cm. per lato superiore a quella prescritta dalla fiche.

Nella due litri le maggiori novità erano date dalla **ESCORT** preparata dalla Zakspeed che ha un motore di circa 245 cavalli di potenza e dall'**ALFETTA GT** preparata all'Autodelta per conto della concessionaria fiorentina Autosvama. Con il motore a due valvole il coupé milanese eroga adesso circa 180 CV, ma appare chiaro che con un po' più di lavoro si potrebbe toccare anche il tetto dei 200.



I doppiaggi sono cominciati molto presto: a sinistra la BMW dei vincitori si appresta a superare alla staccata della parabolica. Sopra, la contestata Mazda dotata di super serbatoio. Sotto, una immagine dei primi giri con Finotto al volante della Escort Zakspeed seguito dall'Alfetta di Ciardi e dalla Chevrolet Camaro di Wisell e Tobiasson

L'ALTALENA della 4 ORE

L'ALFETTA ha sperato nel 2° posto

MONZA - Alle 13,30 in perfetto orario le 27 vetture partecipanti alla «4 Ore di Monza» prima prova del Campionato Europeo per vetture da Turismo prendono il via con la partenza lanciata. Si pone subito in testa il belga Xhenceval con la BMW messa a punto da «Luigi» seguito da Finotto, Wisell, Bigliazzi, Tobiasson e Poole. Al secondo giro Wisell supera Finotto, s'installa in seconda posizione. Xhenceval spinge a fondo e in soli nove giri accumula un vantaggio di circa 7" nei confronti della Camaro già staccate tutte le altre vetture che vedono in terza posizione la Escort di Finotto davanti alla seconda Camaro di Tobiasson seguita dalla seconda Escort di Poole e dall'Alfetta GT di Bigliazzi. Il primo a fermarsi ai box è l'olandese Van Der Ploeg su BMW per un difetto alla lubrificazione. Al decimo giro dopo circa mezz'ora di corsa Xhenceval è sempre in testa davanti a Wisell e a Poole che ha superato di poco Finotto. La media si mantiene per questi primi giri elevata infatti il record per la prima mezz'ora è di Wisell che al 13. giro ha girato in 1'52"4 alla media di kmh 184,804. Nel frattempo cominciano le soste per i primi rifornimenti. Si ferma la Camaro di Wisell mentre Xhenceval dopo aver doppiato quasi tutti i concorrenti delle retrovie doppia anche Finotto per cui a questo punto a giri pieni rimangono solo tre vetture. Si ferma ai

box poco prima della prima ora la Mazda che oltre al rifornimento di benzina provvede a rifornirsi abbondantemente di olio per il cambio che fin dal via ha dato dei problemi al pilota. Al 28. giro poco prima dello scadere appunto della prima ora Wisell si affianca alla BMW sul rettilineo centrale e la supera. Si fermano al box mentre assieme alla Escort di Poole si ferma ai box la Chevrolet, la BMW grazie a un serbatoio e a un consumo più limitato può tornare in testa e si fermano al rifornimento della prima ora anche Bigliazzi e Ciardi con l'Alfetta GT per il normale rifornimento. Più lunga la sosta per Pozzo e Ricci su GTV per un controllo generale. Nel frattempo si è fermato sul percorso Finotto la cui Escort ha lamentato la rottura del motore, poco dopo toccherà anche

alla seconda Escort quella di Poole e Cochese fermarsi sul percorso per la rottura del cambio. Si ferma al 45. giro la GTV dello svizzero Fornera che era in settima posizione, mentre si ferma per una sosta più prolungata in seguito al ripetersi degli inconvenienti alla lubrificazione la BMW 2002 dell'olandese Van Der Ploeg. Rifornimento per la seconda ora anche per «Gimax» su GTV, Pellanda su BMW 1602 e per Chiapparini su GTV. Si ferma ai box lungamente anche la GTV di Massaccolani a cui si è guastato un raccordo della lubrificazione. Si ferma per il terzo rifornimento, dato che ha un serbatoio più piccolo, la Camaro di Tobiasson-MacIntosh. La gara prosegue nel frattempo fra l'attenzione del pubblico in quanto Wisell e Graham sulla Camaro recuperano rapida-

mente il distacco che avevano accumulato per la sorta di rifornimento e si riportano sulle ruote della BMW di testa. Nel frattempo si riferma ai box la seconda Camaro perché al giro precedente erano ripartiti con messa in moto a spinta e quindi i commissari avevano preteso che la vettura rientrasse ai box e ripartisse con i suoi mezzi. Poco prima della seconda ora a circa 60 giri dalla partenza Wisell riesce a risuperare la BMW e a conquistare in un tempo molto breve un sostanziale vantaggio per la vettura americana. Si ferma ai box anche il De Leonibus la cui GTV ha il tubo di scarico rotto. Si ritira nel frattempo la Fiat 128 del tedesco Schmidt che fino a quel momento era in testa alla divisione fino a 1300. Nel frattempo però per De Leonibus il problema dello scarico non è stato risolto completamente in quanto il pilota dopo pochi giri rientra ai box accusando questa volta la rottura del serbatoio. E' un inconveniente che costringe la vettura che De Leonibus condivide con Ricci al ritiro definitivo.

Dopo due ore e mezza di corsa sono rimaste in gara solo quindici vetture. Si procede a questo punto al secondo rifornimento per la Camaro di testa. Sfortunatamente Stuart Graham non può riprendere subito la pista in quanto l'inconveniente al bocchettone della benzina lo trattiene a lungo ai box e quindi la BMW si porta al comando della corsa con un vantaggio consistente di circa 30 secondi. E' nel frattempo ferma da lungo tempo ai box la Mazda a cui i tecnici inglesi cercano di sostituire una parte del cambio e l'alternatore che non funziona bene. Si riferma sempre per i problemi all'impianto elettrico la Camaro di Tobiasson. L'unica che ai box provvede solo a rifornire benzina e olio senza accusare altri problemi è la BMW belga di Xhenceval-Dieudonne. Poco prima dello scadere della terza ora



V8/Blog Scans

FINOTTO paga di cambio e motore la prova-record

MONZA - Dei 41 iscritti alla 4. Ore di Monza, prima prova del Campionato Europeo per vetture da Turismo, alle verifiche se ne presentano 29. Per la precisione quattro per la classe oltre 3000, tre per la 3000; dieci per la classe fino a 2000, sette per la classe fino a 1600 e cinque per la classe fino a 1300. I concorrenti hanno a disposizione due ore di prove in totale suddivisi in due turni di un'ora ciascuno.

Le prime a scendere in pista sono le vetture della I e II divisione fino a 2000. L'attesa come è ovvio è tutta per la nuova Escort di Finotto-Mueller messa a punto dal preparatore tedesco Zak-speed. Tuttavia dopo pochi giri Finotto deve rientrare ai box per la rottura del cambio e quindi il miglior tempo passa all'Alfetta GT di Bigliuzzi e Ciardi con 2'00"63. Nella divisione fino a 1600 è l'Alfa GTV di Uboldi-Citterio a primeggiare con 2'03"92 mentre nella divisione inferiore si afferma la Fiat 128 Coupè del tedesco Schmidt in 2'09"82.

Scendono poi sul percorso le vetture più grosse. Più veloce secondo le aspettative è il belga Xhenceval con la BMW preparata a Liegi dall'italiano Luigi Cimarrusti. Il pilota della vettura tedesca realizza 1'53"36 e alle sue spalle sono le due Camaro di Wisell e Graham però con tempi molto più alti 1'57"16 e 2'03"40. C'è da dire tuttavia che per le due grosse vetture americane ci sono problemi con la circolazione dell'olio.

Nella divisione fino a 3000 è il BMW Coupè del belga Detrin il migliore con 2'11"42 anche perché la Mazda «RX3» a motore rotante ha dei problemi con il cambio mentre la Opel Commodore di Ferlito-Dona ha problemi con la carburazione.

Nel secondo e ultimo turno di prove Finotto nella sessione riservata alle classi più piccole stabilisce un ottimo 1'55"37 prima di fermarsi per la rottura del motore. Bigliuzzi e Ciardi hanno problemi

GARE NAZIONALI VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO - Autodromo Nazionale di Monza - 28 marzo 1976
Classe 500: 1. Italo Travagin (Fiat Giannini 500) 37'29"9 media kmh 129,523; 2. «Giorda» (Fiat Giannini 500) 37'30"1; 3. Fortuna (Fiat 500) 37'30"6; 4. Motta (Fiat 500) 38'01"7; 5. Pezzella (Fiat Giannini 500) 38'43"1; 6. Amighini (Fiat 500) 36'16"5; 7. Chiavacci (Fiat 500) a 1 giro; 8. Vanni (Fiat 500) a 1 giro; 9. Scarsi (Fiat 500) a 1 giro; 10. Busi (Fiat Giannini 500) a 2 giri; 11. «El Bravo» (Fiat Giannini 500) a 3 giri; 12. Laganà (Fiat Giannini 500) a 6 giri; 13. Zozzi a 6 giri; 14. Aimaro (Fiat Giannini 500) a 7 giri.

Giro più veloce: il 14. di Travagin (Fiat Giannini 500) in 2'36"8 alla media di kmh 132,474.

Classe 700: 1. Antonio Padrone (Fiat Abarth 695) 35'10"1, media kmh 137,817; 2. Carena (Fiat Abarth 695) 35'10"5; 3. Menapace (Fiat Abarth 695) 37'06"5; 4. Valente (Fiat Abarth 695) 37'07"3; 5. Gaina (Fiat Abarth 695) a 1 giro. **Giro più veloce:** il 14. di Carena (Fiat Abarth 695) in 2'27"6 alla media di kmh 140,731.

Classe 600: 1. Giuseppe Capano (Fiat Abarth 595) 35'35"5 alla media di kmh 136,178; 2. Laschi (Fiat Abarth 595) a 1 giro; 3. Predonzan (Fiat Abarth 595) a 6 giri. **Giro più veloce:** il 2. di «Tibelli» (Fiat Abarth 595) in 2'32"2 alla media di kmh 136,478.

ai freni e di gioventù e con l'Alfetta GT non scendono dal tempo del mattino; al contrario di Pozzo e Perego che pure accusando lo stesso problema dell'Alfetta scendono con la loro GTV 2000 al tempo di 2'02"11. Nella 1600 Uboldi che a causa della rottura del motore non può girare resta il migliore con il tempo del mattino così come Smith nella classe oltre 1300.

Nelle divisioni superiore Xhenceval scende a 1'52"06 ma poi brucia la guarnizione della testata e per la gara dovrà cambiare il motore. Wisell porta la Camaro a 1'58"01 dietro perciò a Finotto e a Poole-Cochesa che nonostante le noie al cambio hanno girato in 1'57"7 con la seconda Escort. Donà con 2'07"09 rimane alle spalle di Detrin nella classe fino a 3000.

Gruppo 1 «da banca» al MUGELLO

FIRENZE - Il 4 aprile assieme alla F. 3 e all'Alfasud, si disputerà all'autodromo del Mugello una gara per le vetture di Gr. 1 riservata ai soli soci degli AC toscani. La particolare e curiosa imitazione potrebbe fare pensare ad un comodo sistema per iberarsi in fretta dei piloti della categoria più popolare che fin dai tempi della famosa finale FISA non è mai stata vista con particolare amore al Mugello e che naturalmente con la «chiusura» ai piloti extra-toscani non dovrebbe vedere troppe macchine in pista.

In realtà, pur se non è esclusa nemmeno questa ipotesi, la ragione è un'altra. La gara di Gr. 1 snobbata in un primo momento tanto da rifiutare il mezzo milione concesso dalla CSAI in caso di ammissione ai piloti di altre regioni sembra sia diventata un grosso affare per il circuito toscano che per organizzare una «Kermesse» che non dovrebbe vedere più di una trentina di partecipanti è riuscito a convogliare su di sé l'attenzione di ben sette AC della regione (solo Grosseto ha rifiutato) che, a quanto sembra, non hanno esitato a stanziare un milione a testa per il solo gruppo 1. Da notare infatti che l'intera manifestazione ha ricevuto l'appoggio delle Casse di Risparmio della Toscana e gode del contributo dell'Alfa (non certo leggere), sempre uguale per tutte le gare di marca. Come dire dunque che un Gr. 1 riservato avrà un prezzo assolutamente sproporzionato al suo effettivo valore anche perché i premi non vanno più in là delle solite coppe.

Una vera perla giapponese è poi l'ammissione delle classi 500 e 700 che in Gr. 1 non hanno mai avuto seguito anche se sarebbe veramente «curioso» vedere una 500 di serie «impegnata» nel circuito toscano.

Il nuovo campionato francese di «serie»

Marie-Claude tradita dalle gomme

MONTLHERY - Fra le coppe tradizionali dell'ACIF, quindici giorni or sono c'è stato il debutto del nuovo campionato francese di vetture di serie. Senza dubbio l'iniziativa della FFSA è piaciuta e i giornalisti specializzati che facevano il broncio da molto tempo all'autodromo parigino, si sono quasi tutti riconciliati e il pubblico, malgrado il tempo sfavorevole, si è presentato in numero due volte maggiore del solito per assistere a questa prima riunione dell'anno.

Salvo Claude Ballot Lena, la cui macchina era, purtroppo, stata distrutta in un incidente stradale nel corso della settimana precedente, mentre veniva guidata da Michel Pignard, tutti i probabili concorrenti per questo nuovo campionato si erano riuniti a Montlhery. Le BMW 3.0 CSI, arrivate in grande numero e ben pilotate, erano le maggiori favorite. In testa figurava Marie-Claude Beaumont al volante della macchina della scuderia ELF, preparata da Pierre Maublanc. C'era anche Guy Freuquin nella macchina di George Benoit, Gerard Delplanque, vecchio vincitore della coppa Gordini, con un'altra vettura di Maublanc, e Max Antichan con una BMW-Alpine.

In primo piano anche le due Opel Commodore, vincitrici del campionato gr. 1 di questi ultimi due anni, con al volante Henri Greder e Jean-Claude Lagniez. Nella 2 litri figurava ottimamente la squadra ufficiale della British Leyland-Seiko con le due Triumph Dolomite Sprint affidate a J.L. Lafosse e Rene Metage. Però, da tenere presenti anche le Ford Escort di Christian Jacques e Noel Delplanque, l'Opel Kadett GTE del vecchio pilota di F.3 Bernard Beguin e le Alfa Romeo 2000 GTV di Roland Imbert e di Xavier Lapeyre, che abbiamo visto l'anno scorso in F.2 con una Chevron Roc.

La gara si è svolta in due manches e una finale. Nella prima manche Marie-Claude Beaumont ha battuto in extremis Lagniez, che aveva noie con le gomme e con i freni, e che doveva ugualmente piegarsi davanti alla sorprendente Escort di Christian Jacques. Nella seconda si poteva assistere a un festival delle BMW, Freuquin davanti a Antichan e Delplanque, mentre Metage ha fatto meglio nelle 2 litri. Sfortunatamente si è registrato il forfait di diversi piloti prima della finale: Greder, corto circuito elettronico, Beguin (motore), Lafosse (uscito di pista), Godard (BMW) uscito di pista per lo scoppio di un pneumatico.

Nella finale Marie-Claude Beaumont ha fatto una splendida partenza ed è rimasta in testa per due giri prima di retrocedere bruscamente per il cedimento delle due gomme posteriori che si sgonfiavano. Freuquin passava al comando e sembrava ben sistemato in quel primo posto, quando ha dovuto rallentare in seguito a noie all'accensione. Allora Jean-Claude Lagniez che si era sempre mantenuto alle spalle dei primi, ha preso definitivamente il comando, mentre Freuquin ha anche lasciato passare Antichan. Nelle 2 litri, dopo che la Dolomite di Metage era stata costretta a rallentare per rottura del ventilatore, le Escort si sono messe in evidenza, in particolar modo quella di Christian Jacques

Daniel Boutonnet

CUPES DE L'ACF - Gara di velocità in circuito valevole per il campionato francese di gr. 1 - Autodromo di Montlhery - 21 marzo 1976

1. Jean Claude Lagniez (Opel Commodore) 18 giri in 31' 52"6 media 115,363 kmh; 2. Antichan (BMW 3.0 CSI) a 8-10; 3. Freuquin (BMW 3.0 CSI) a 13"2; 4. Jacques (Escort RS 2000) a 27"9; 5. Corchy (Opel Commodore) a 30"4; 6. Metage (Triumph Dolomite) a 47"5; 7. Geurie (Ford Capri II) a 49"2; 8. M.C. Beaumont (BMW 3.0 CSI) a 1'4"8; 9. Sageste (Escort RS) a 1'5"3; 10. P. Geurie (Escort RS) a 1'5"7.

Giro più veloce: Freuquin (BMW) 1.43"3 media 118,092 kmh.

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

mentre Stuart riesce a coronare il suo inseguimento nei confronti della macchina di testa e a portarsi a pochi metri colmando così lo svantaggio notevole che aveva accusato nel ripartire dai box, si arriva allo scadere della terza ora.

Esce nel frattempo di pista Donà. La sua Opel Commodore ha accusato la perdita di una ruota. In seguito all'inconveniente successo alla vettura di Wisell e Graham ai box la classifica a questo punto da la BMW di Xhenceval-Dieudonne certamente al comando con addirittura cinque giri di vantaggio sulla seconda Camaro di Tobiasson-MacIntosch e sei giri sull'Alfetta GT di Bigliuzzi e Ciardi che nel frattempo è risalita con un ritmo molto regolare fino alla terza posizione.

Purtroppo dopo tre ore e mezza di corsa Pozzo è costretto al ritiro per la bruciatura della guarnizione e quindi risale in quarta posizione la Camaro di Wisell e Stuart; però l'illusione di poter colmare lo svantaggio accumulato in partenza per lo svedese e l'inglese cade subito in quanto si è rotta la cinghia del ventilatore e la temperatura dell'acqua è salita costringendo la vettura a frequenti fermate ai box. Inconvenienti anche per la seconda Camaro che si presenta spesso al box oltre che per il rifornimento per noie che l'affliggono per circa due ore all'impianto elettrico, tanto è vero che a un certo punto sale addirittura in seconda posizione assoluta l'Alfetta GT di Bigliuzzi-Ciardi.

L'illusione dei due toscani di poter finire con questo risultato sorprendente, questa loro prima corsa tuttavia dura molto poco in quanto la Camaro molto più veloce sui rettilinei monzani riesce in breve tempo a colmare lo svantaggio e a permettere a Tobiasson-MacIntosch di riguadagnare la seconda posizione mentre scadono le tre ore e mezza di corsa. A questo punto con Xhenceval e Dieudonne in testa e Tobiasson-MacIntosch in seconda posizione davanti a Bigliuzzi e Ciardi si può solo attendere la fine della corsa, invece ultimo colpo di scena Graham è costretto ad abbandonare sul percorso la Camaro che fino allora aveva dato brillantemente vivacità alla corsa.

allo scadere della quarta ora davanti alla bandiera di Maffezzoli passano Xhenceval-Dieudonne alle loro spalle oltre a Tobiasson-MacIntosch e Bigliuzzi-Ciardi

LE GARE NAZIONALI

Volata a tre nelle 500



Il gruppo delle 500 affronta ancora compatto l'ingresso alla variante. Si tratta di Aimaro, «El Bravo» e Fortuna, che sarà poi il terzo arrivato.

MONZA - In apertura alla 4 Ore, gara dedicata al Campionato Europeo del Turismo si sono disputate anche tre gare nazionali valevoli per i campionati italiani, tutte su 14 giri pari a Km. 80,780. La prima gara ha visto in pista la classe 500, alla partenza sono 24 vetture. Al primo giro non transita Piroli miglior tempo in prova, al comando c'è Aimaro che però abbandonerà nel corso dell'8. giro. In testa quindi si presenta dopo otto giri il conduttore «El Bravo» che però rallenta e si ferma subito dopo aver completato il suo 11. giro pertanto alla fine davanti alla bandiera a scacchi con una volata a tre si presentano Travagin, «Giorda», e Fortuna; prevale il primo e gli altri due lo seguono nell'ordine. Il tempo di Travagin è di 37'29"39 alla media oraria di Km. 129,253. Il miglior tempo sul giro è il 14. dello stesso Travagin in 2'36"8 alla media di Km. 132,474.

Dodici vetture prendono poi parte alla seconda gara riservata alle classi 600 e 700. Carena, Padrone e Gaina si alternano al comando nei primi giri. Carena però successivamente è attardato e quindi il duello si conclude con l'affermazione di Padrone in 35'10"1 alla media oraria di

137,817; Capano è sesto a due giri e contemporaneamente primo della classe fino a 600. Il miglior tempo sul giro in questa corsa è realizzato da Carena, 2'27"6 alla media di 140,731 che riguarda la classe 700 mentre per la classe 600 il miglior tempo sul giro va accreditato a «Tibelli» che copre il percorso dell'anello stradale in 2'32"2 alla media oraria di Km. 136,478.

Per la terza ed ultima gara riservata ai campionati italiani poi si allineano ancora 12 vetture che rappresentano le classi 1000 e 1500. Scatta subito al comando Battistini che in breve tempo accumula un buon vantaggio su Certini e Cappellini. La corsa per quanto riguarda almeno le prime posizioni si conclude senza variazioni rispetto a questi primi uomini. Battistini impiega a coprire il percorso 32'25"4 alla media oraria di 149,484.

Per la classe 1000 il successo va a Gatti che gira alla media di 138,757. Per quanto riguarda i giri più veloci, Cappellini si afferma nella classe 1150 in 2'14"8 alla media di Km. 154,094 mentre Gatti è autore del miglior giro della classe 1100 in 2'25"1 alla media di kmh. 143,156.

In tono minore l'avvio all'ESTORIL del TROFEO turismo AVENIR

Resa finale GTV alla COMMODORE

GARA ALL'ESTORIL, prima prova del Trofeo dell'Avvenire per vetture gr. 1 Estoril (Portogallo) 28 marzo 1976

LA CLASSIFICA

1. Cortez-Sa Nogueira (Opel Commodore GS-E) 70 giri; 2. Bello-Bernardo (Alfa Romeo GTV) 70 giri; 3. Carvalho-Correia (Opel Commodore) 70 giri; 4. Ferreira-Simoes (Alfa Romeo 1300) a 2 giri; 5. Leitao-Breyner (Opel Ascona) a 2 giri.

ESTORIL - I portoghesi Pedro Cortez e Domingos Sa Nogueira hanno vinto la prima prova del Trofeo dell'Avvenire per vetture Turismo gruppo 1 disputatasi all'Estoril, in Portogallo. La prova è stata una vera delusione, soprattutto a causa del forfait totale dei piloti stranieri attesi all'Estoril.

I problemi con la pubblicazione internazionale dei regolamenti, che sono stati diffusi in grande ritardo, e le difficoltà dell'Automobile Club portoghese nel contattare i piloti stranieri interessati — come era il caso di Reine Wisell e delle sue Camaro — sono alla base di questo problema.

Perciò, l'interesse internazionale della gara è stato nullo, ma in un certo senso non è stata inutile per il campionato in quanto la coppia Cortez-

Sa Nogueira ha intenzione di partecipare a tutte le prove del Trofeo. 21 vetture hanno preso parte alle sessioni di prove, nella prima parte delle quali il miglior tempo era della coppia Moutinho-Santos (Opel Commodore), con oltre 4" di vantaggio sull'altra Opel di Cortez-Sa Nogueira. Ma nella seconda sessione, Moutinho ha rotto il cambio e non ha potuto prendere il via.

La corsa ha conosciuto un certo numero di cambiamenti al vertice, e per una buona parte della gara sono stati in testa anche Bello-Bernardo con l'Alfa GTV, ma la superiorità di cilindrata della Opel ha giocato un ruolo decisivo sul finire della gara.

Fernando Petronilho

DOLOMITE nel turismo blu al RICARD

CORSA AL PAUL RICARD, gara valida per il campionato francese gruppo 1. Le Castellet, 28 marzo 1976

La classifica

1. Metge (Triumph Dolomite) in 41'30"7, media 117,932 kmh; 2. Greder (Opel Commodore) 41'34"1; 3. Lafosse (Triumph Dolomite) 41'37"0; 4. Antichan (BMW) 41'40"9; 5. Dorchy (Opel Commodore) 41'51"0; 6. Jacques (Ford Escort) 41'51"6; 7. Lachad (Opel Commodore) 41'54"6; 8. Lagniez (Opel Commodore) 42'10"5; 9. Geurie (Ford Capri) 42'11"9; 10. Beltoise (BMW) 42'31"1. Giro più veloce: Frequelin (BMW) in 1'37"6, media 120, 384 kmh.

R.5 francese i «senatori» dettano legge

ALBI - L'interesse primario delle Coppe di Primavera che si sono svolte il fine settimana a Albi, era quello di dare il primo giro di manovella alla Coppa R5 Gordini 1976. I piloti ripartiti in quattro serie, uniti due a due, si sono affrontati per la prima selezione. Come si poteva prevedere, gli «anziani» della coppa sono stati i più veloci.

Si è assistito a una dura battaglia fra sette piloti nella prima corsa, che comprendeva la serie A e B, in cui il comando è passato continuamente di mano in mano. Marze superava in extremis Fremont e si aggiudicava la prima vittoria in coppa. Nella seconda corsa (serie C e D) la situazione si è presentata più netta: tre uomini (Lajournade, Bourdon, Martin) si sono distaccati molto rapidamente dal grosso del lotto per poi arrivare in questo ordine.

Va notato che nella prima corsa il fotografo conosciuto nell'ambiente della F.I. «Manou», che era stato il più veloce nelle eliminatorie al Bugatti, si è dimostrato il migliore fra i nuovi arrivati.

CLASSIFICA

Prima corsa: 1. Marze, 72 km in 34'17"3, media 127,255 kmh; 2. Fremont a 3/10; 3. Auboiron a 7/10; 4. Nicoli a 1"5; 5. «Gorduche» a 1"7; 6. Dellas a 16"6; 7. «Manou» a 17"3 ecc.

Seconda corsa: 1. Lajournade, 72 km in 34'35", media 124,668 kmh; 2. Bourdon a 7/10; 3. Martin a 1"41; 4. Clerc a 3"7; 5. Pompidou a 10"7; 6. Borie a 18"8 ecc.

30 F. FORD nel campionato BENELUX

ZANDVOORT - Per la prima volta l'Automobil Club olandese, la N.A.V., l'Automobil Club Belgio e la scuderia Goodyear del Nord Lussemburgo hanno unito i loro sforzi per organizzare un campionato per il Benelux. Questo campionato, che avrà un monte premi totale di 90.000 fiorini olandesi vedrà quest'anno diverse categorie: la F. Ford, la F. Vee, le gr. 1 oltre 2500, le gr. 2 e gr. 4 fino a 1300 e oltre 1300. Si articolerà in 16 prove (7 a Zandvoort, 5 a Zolder, 2 a Nivelles, e probabilmente 2 gare nel circuito privato della Goodyear nel Lussemburgo, sempre che questo impianto sia approvato per queste gare).

Per la prima prova si sono visti in F. Ford 23 olandesi e 19 belgi. Siccome il numero massimo dei partenti doveva essere di 30 monoposto, sono state necessarie due batterie disputate il sabato, vinte rispettivamente da Ric Van Kempen al volante di una Merlyn e da Arthur Van Dedem con una Crossles. La gara finale, sui dodici giri, è stata vinta dall'olandese Michael Bleekemolen, al volante di una Crosslé 30F, seguito a due secondi dal belga Claude Crespin (Van Diemen) e da Jc. Goris al volante della belga Vaney. Le grosse gr. 1 hanno corso questa volta assieme alle gr. 2 e 4 fino a 1300: Rob Slotemaker al volante di una Chevrolet Camaro ha guidato la corsa per i primi giri seguito dall'Alpine A 110 di Cleutjens, ma si è dovuto ritirare a tre giri dalla fine lasciando la vittoria al pilota dell'Alpine.

Poca battaglia con le F. Vee: l'olandese Leo Steenbergen ha vinto facilmente con un margine di 6"1 sul belga Marcel Anthonis.

Solo otto macchine poi per le gr. 2-4 oltre 1300: l'olandese Hans Deen ha vinto con la Camaro davanti al belga Pierre Rubens sulla De Tomaso Pantera mentre terzo è arrivato Tjan al volante di una Datsun 280 ZG Janspeed.

Chiel van der Hèyden

COPPA BENELUX - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come 1. prova per il campionato del Benelux. Circuito di Zandvoort 28 marzo 1976

F. Ford: 1. Michael Bleekemolen (Crosslé) 21'19"9 media 142,580 kmh; 2. Crespin (Van Diemen); 3. Goris (Vaney); 4. Vermeulen (Crosslé); 5. Kitz (Crosslé); 6. Van Dedem (Crosslé).

F. Vee: 1. Leo Steenbergen (Kaimann) 20'41"8 media 146,989 kmh; 2. Anthonis (Kaimann); 3. De Coock (Kaimann); 4. Trouw (Kaimann); 5. De Groot (Karringer); 6. Nicolass (Kaimann).

Gruppo 1 oltre 2500 cc: 1. Joosens (Opel Commodore) 22'57" media 132,52 kmh; 2. Wauters (Opel Commodore); 3. Coorengel (BMW 3.0).

Gruppi 2-4 fino a 1300 cc: 1. Cleutjens (Alpine A 110) 22'31" media 135,11 km; 2. Visser (NSU 1200 TT); 3. Bolderhey (Datsun 1200 coupé).

Gruppi 2-4 oltre 1300 cc: 1. Hans Deen (Corvette) 20'20"1 media 149,590 kmh; 2. Rubens (De Tomaso); 3. Tjan (Datsun 280 ZG); 4. Vanierschot (Alpine 1600); 5. Vermeulen (Opel Commodore); 6. Dahmen (Porsche Carrera).

Questo il calendario del «Trofeo d'Europa dell'Avvenire»

28 marzo	Estoril (Portogallo)
16 maggio	Monza (Italia)
30 maggio	Pergusa (Italia)
11 luglio	Nurburgring (Ger. O.)
8 agosto	Zandvoort (Olanda)
29 agosto	Kraljevo (Jugoslavia)
26 settembre	Zolder (Belgio)
3 ottobre	Albi (Francia)

Un europeo da gruppo 1

● Dopo una stagione di rodaggio nel 1974, una stagione piena con un buon gruppo di gare ed una classifica finale, ecco che il Trofeo dell'Avvenire approda all'olimpico dei titoli FIA, ora che è rientrato nell'alveo della regolamentazione ufficiale, cioè con il gruppo 1.

Nei due anni precedenti, infatti, l'Avvenire aveva identificato una regolamentazione tecnica per le vetture Turismo che contestava le scelte ufficiali in senso restrittivo di quel gr.2 accusato di produrre solo «mostri», ed era stato chiamato infatti gruppo 1,5.

Ora, con l'entrata in vigore del nuovo Annesso J, che ha ridotto le libertà del gruppo 2 in maniera abbastanza drastica, l'esistenza di un gruppo 1,5 intermedio fra gr. 2 e gr. 1 non aveva più molto senso. Ecco che i promotori (belgi) dell'Avvenire hanno intelligentemente fatto macchina indietro, mettendo in piedi un Trofeo riservato alle gruppo 1 che — dopo l'approvazione della FIA — è un vero e proprio campionato europeo per le vetture di serie, retto da tutte le prescrizioni generali previste dai Campionati e Trofei della FIA.

Una ragione di più (visto che due prove sono in Italia) per criticare ancora una volta l'ostinazione della CSAI a voler mantenere ancora per quest'anno la regolamentazione nazionale per i gruppi 1 e 3.

NADDEO-BARONIO nelle corse gr. 6 con l'ALPINE 2000

ROMA - Accompagnato dal dott. Ghini della Renault Italia, Giancarlo Naddeo è stato a Parigi per ritirare una delle Alpine-Renault 2 litri sport che erano vetture ufficiali della Casa. La sua intenzione sarebbe di farla debuttare già il 3 aprile al Nurburgring, anche se la cosa appare un po' improbabile. Al volante della «barchetta» francese dovrebbe salire lo stesso ex-campione italiano di F.3 (e questo suo desiderio ha forse messo in crisi il suo matrimonio con Susy Raganelli, che non ha mai nascosto la sua antipatia al fatto che il marito continuasse a gareggiare), e forse anche «Baronio», il campione della R5 che è attualmente sponsorizzato dallo stesso Naddeo per la stagione europea di F. Super Renault. Ad ogni modo, Naddeo avrà contatti anche con altri giovani piloti italiani, magari in possesso di un robusto sponsor.

GARA ALL'ESTORIL, prima prova del Trofeo dell'Avvenire per vetture gr. 1 Estoril (Portogallo) 28 marzo 1976

LA CLASSIFICA

1. Cortez-Sa Nogueira (Opel Commodore GS-E) 70 giri; 2. Bello-Bernardo (Alfa Romeo GTV) 70 giri; 3. Carvalho-Correia (Opel Commodore) 70 giri; 4. Ferreira-Simoes (Alfa Romeo 1300) a 2 giri; 5. Leitao-Breyner (Opel Ascona) a 2 giri.

ESTORIL - I portoghesi Pedro Cortez e Domingos Sa Nogueira hanno vinto la prima prova del Trofeo dell'Avvenire per vetture Turismo gruppo 1 disputatasi all'Estoril, in Portogallo. La prova è stata una vera delusione, soprattutto a causa del forfait totale dei piloti stranieri attesi all'Estoril.

I problemi con la pubblicazione internazionale dei regolamenti, che sono stati diffusi in grande ritardo, e le difficoltà dell'Automobile Club portoghese nel contattare i piloti stranieri interessati — come era il caso di Reine Wisell e delle sue Camaro — sono alla base di questo problema.

Perciò, l'interesse internazionale della gara è stato nullo, ma in un certo senso non è stata inutile per il campionato in quanto la coppia Cortez-

Sa Nogueira ha intenzione di partecipare a tutte le prove del Trofeo. 21 vetture hanno preso parte alle sessioni di prove, nella prima parte delle quali il miglior tempo era della coppia Moutinho-Santos (Opel Commodore), con oltre 4" di vantaggio sull'altra Opel di Cortez-Sa Nogueira. Ma nella seconda sessione, Moutinho ha rotto il cambio e non ha potuto prendere il via.

La corsa ha conosciuto un certo numero di cambiamenti al vertice, e per una buona parte della gara sono stati in testa anche Bello-Bernardo con l'Alfa GTV, ma la superiorità di cilindrata della Opel ha giocato un ruolo decisivo sul finire della gara.

Fernando Petronilho

DOLOMITE nel turismo blu al RICARD

CORSA AL PAUL RICARD, gara valida per il campionato francese gruppo 1. Le Castellet, 28 marzo 1976

La classifica

1. Metge (Triumph Dolomite) in 41'30"7, media 117,932 kmh; 2. Greder (Opel Commodore) 41'34"1; 3. Lafosse (Triumph Dolomite) 41'37"0; 4. Antichan (BMW) 41'40"9; 5. Dorchy (Opel Commodore) 41'51"0; 6. Jacques (Ford Escort) 41'51"6; 7. Lachad (Opel Commodore) 41'54"6; 8. Lagniez (Opel Commodore) 42'10"5; 9. Geurie (Ford Capri) 42'11"9; 10. Beltoise (BMW) 42'31"1. Giro più veloce: Frequelin (BMW) in 1'37"6, media 120, 384 kmh.

R.5 francese i «senatori» dettano legge

ALBI - L'interesse primario delle Coppe di Primavera che si sono svolte il fine settimana a Albi, era quello di dare il primo giro di manovella alla Coppa R5 Gordini 1976. I piloti ripartiti in quattro serie, uniti due a due, si sono affrontati per la prima selezione. Come si poteva prevedere, gli «anziani» della coppa sono stati i più veloci.

Si è assistito a una dura battaglia fra sette piloti nella prima corsa, che comprendeva la serie A e B, in cui il comando è passato continuamente di mano in mano. Marze superava in extremis Fremont e si aggiudicava la prima vittoria in coppa. Nella seconda corsa (serie C e D) la situazione si è presentata più netta: tre uomini (Lajournade, Bourdon, Martin) si sono distaccati molto rapidamente dal grosso del lotto per poi arrivare in questo ordine.

Va notato che nella prima corsa il fotografo conosciuto nell'ambiente della F.I. «Manou», che era stato il più veloce nelle eliminatorie al Bugatti, si è dimostrato il migliore fra i nuovi arrivati.

CLASSIFICA

Prima corsa: 1. Marze, 72 km in 34'17"3, media 127,255 kmh; 2. Fremont a 3/10; 3. Auboiron a 7/10; 4. Nicoli a 1"5; 5. «Gorduche» a 1"7; 6. Dellas a 16"6; 7. «Manou» a 17"3 ecc.

Seconda corsa: 1. Lajournade, 72 km in 34'35", media 124,668 kmh; 2. Bourdon a 7/10; 3. Martin a 1"41; 4. Clerc a 3"7; 5. Pompidou a 10"7; 6. Borie a 18"8 ecc.

30 F. FORD nel campionato BENELUX

ZANDVOORT - Per la prima volta l'Automobil Club olandese, la N.A.V., l'Automobil Club Belgio e la scuderia Goodyear del Nord Lussemburgo hanno unito i loro sforzi per organizzare un campionato per il Benelux. Questo campionato, che avrà un monte premi totale di 90.000 fiorini olandesi vedrà quest'anno diverse categorie: la F. Ford, la F. Vee, le gr. 1 oltre 2500, le gr. 2 e gr. 4 fino a 1300 e oltre 1300. Si articolerà in 16 prove (7 a Zandvoort, 5 a Zolder, 2 a Nivelles, e probabilmente 2 gare nel circuito privato della Goodyear nel Lussemburgo, sempre che questo impianto sia approvato per queste gare).

Per la prima prova si sono visti in F. Ford 23 olandesi e 19 belgi. Siccome il numero massimo dei partenti doveva essere di 30 monoposto, sono state necessarie due batterie disputate il sabato, vinte rispettivamente da Ric Van Kempen al volante di una Merlyn e da Arthur Van Dedem con una Crossles. La gara finale, sui dodici giri, è stata vinta dall'olandese Michael Bleekemolen, al volante di una Crosslé 30F, seguito a due secondi dal belga Claude Crespin (Van Diemen) e da Jc. Goris al volante della belga Vaney. Le grosse gr. 1 hanno corso questa volta assieme alle gr. 2 e 4 fino a 1300: Rob Slotemaker al volante di una Chevrolet Camaro ha guidato la corsa per i primi giri seguito dall'Alpine A 110 di Cleutjens, ma si è dovuto ritirare a tre giri dalla fine lasciando la vittoria al pilota dell'Alpine.

Poca battaglia con le F. Vee: l'olandese Leo Steenbergen ha vinto facilmente con un margine di 6"1 sul belga Marcel Anthonis.

Solo otto macchine poi per le gr. 2-4 oltre 1300: l'olandese Hans Deen ha vinto con la Camaro davanti al belga Pierre Rubens sulla De Tomaso Pantera mentre terzo è arrivato Tjan al volante di una Datsun 280 ZG Janspeed.

Chiel van der Hèyden

COPPA BENELUX - Gara internazionale di velocità in circuito valevole come 1. prova per il campionato del Benelux. Circuito di Zandvoort 28 marzo 1976

F. Ford: 1. Michael Bleekemolen (Crosslé) 21'19"9 media 142,580 kmh; 2. Crespin (Van Diemen); 3. Goris (Vaney); 4. Vermeulen (Crosslé); 5. Kitz (Crosslé); 6. Van Dedem (Crosslé).

F. Vee: 1. Leo Steenbergen (Kaimann) 20'41"8 media 146,989 kmh; 2. Anthonis (Kaimann); 3. De Coock (Kaimann); 4. Trouw (Kaimann); 5. De Groot (Karringer); 6. Nicolass (Kaimann).

Gruppo 1 oltre 2500 cc: 1. Joosens (Opel Commodore) 22'57" media 132,52 kmh; 2. Wauters (Opel Commodore); 3. Coorengel (BMW 3.0).

Gruppi 2-4 fino a 1300 cc: 1. Cleutjens (Alpine A 110) 22'31" media 135,11 km; 2. Visser (NSU 1200 TT); 3. Bolderhey (Datsun 1200 coupé).

Gruppi 2-4 oltre 1300 cc: 1. Hans Deen (Corvette) 20'20"1 media 149,590 kmh; 2. Rubens (De Tomaso); 3. Tjan (Datsun 280 ZG); 4. Vanierschot (Alpine 1600); 5. Vermeulen (Opel Commodore); 6. Dahmen (Porsche Carrera).

● La Cassa di Risparmio delle Provincie lombarde, la Cariplo, ha aperto all'Autodromo di Monza uno sportello bancario per tutte le operazioni di cambio che funzionerà in futuro in tutte le manifestazioni in programma sull'Autodromo lombardo.

● Stuart Graham il coquipier di Wisell è il figlio del compianto Leslie Graham uno dei primi campioni del mondo di motociclismo perito anni fa al Tourist Trophy. Il figlio prima di passare alle macchine da corsa si era a sua volta cimentato sulle due ruote.

● Costerà circa 30 milioni di lire la partecipazione all'Euroturismo di Finotto e Mueller con la Escort di Zakspeed. In fondo Ecclestone e C. in Formula Uno possono essere considerati dei Samaritani.

V8/Blog Scans

Corsa F. ITALIA

28 marzo 1976

● **Tipo di gara:** velocità in circuito, prima prova campionato italiano Formula Italia, e gara gr. 3

● **Organizzazione:** Scuderia Carpine, Magione

● **Sede:** autodromo di Magione di 1650 metri

● **Ora partenza finale:** 17,40

● **Condizioni climatiche e temperatura:** prove sole e vento freddo, gara idem

● **Spettatori:** 2000 paganti

● **Direttore di corsa:** Walter Berardi

● **Pagelle:** organizzazione 9; sicurezza 8

● **Piloti:** più combattivo **Squarise** - meno combattivo **Calegari** - più sfortunato **Campominosi** - meno sfortunato **Messini**

● **Macchine:** più efficace: vettura di **Sottanelli** - meno efficace vettura di **Ferrari A.** - più fortunata vettura di **Re** - meno fortunata vettura di **Campominosi**

Così al traguardo

F. ITALIA - 1. batteria: 1. Lauro Campana in 19'22"7, media 102,174 kmh; 2. Ferniani 19'41"2; 3. Viola 19'41"4; 4. Paganelli 19'45"9; 5. Monti 19'46"8; 6. Ferrari A. 19'52"2; 7. Calegari 19'53"3; 8. Tomaselli a 1 giro; 9. Calcaterra a



1 giro; 10. « Emiliano » a 1 giro; 11. Campominosi a 2 giri; 12. Previato a 2 giri. Giro più veloce: Campana in 57"0, media 104,21 kmh.

2. batteria: 1. Harald Schwarz in 19'35"4, media 101,030; 2. Rocca 19'42"8; 3. Messini 19'50"8; 4. Mediani 20'08"0; 5. Re 20'10"3; 6. Gallieri 20'16"2; 7. Calleri 20'16"5; 8. Zanotti 20'30"6; 9. « Scorpion » a 1 giro; 10. Gulisano a 2 giri; 11. Boccalero a 3 giri; 12. Bassi a 8 giri. Giro più veloce: Bellini 57"8 media 102,768 kmh.

3. batteria: 1. Corrado Sottanelli in 19'25"3, media 101,946 kmh; 2. Squarise 19'34"6; 3. Bartoli 19'53"4; 4. Proietti 20'02"5; 5. Poggiali a 1 giro; 6. « Cipo » a 1 giro; 7. Bianchi a 1 giro; 8. Germi a 1 giro; 9. Romano a 8 giri; 10. Tricerri a 9 giri. Giro più veloce: Sottanelli e Squarise in 57"5, media 103,304 kmh.

FINALE: 1. Corrado Sottanelli in 25'26"3, media 101,183 kmh; 2. Squarise 25'26"6; 3. Campana 25'53"0; 4. Viola 26'08"8; 5. Proietti 26'16"8; 6. Monti 26'19"7; 7. Ferniani 26'20"9; 8. Messini 26'21"9; 9. Mediani 26'27"3; 10. Paganelli a 1 giro; 11. Re a 1 giro; 12. Poggiali a 2 giri; 13. Ferrari A. a 4 giri. Giro più veloce: Squarise in 57"3, media 103,664 kmh.

GRUPPO 3 - Classe 1300: 1. Riva (Simca S.) in 18'17"6, media 81,175 kmh; 2. Papanti (Fiat X-1/9) 18'20"4; 3. Matteini (Fiat X-1/9) a 1 giro; 4. Coscioni (Lancia Fulvia) a 1 giro; 5. Bosio (Simca S.) a 1 giro. Giro più veloce: Papanti in 1'11"3, media 83,309 kmh.

Classe 1600: 1. Alfredo Marino (Alpine) 17'18"5, media 85,715 kmh; 2. Rafanelli (Alpine) 17'26"6; 3. Butman (Alpine) 17'36"8; 4. Fiore (Alpine) 17'31"1; 5. Alibrandi (Alpine) 17'38"1; 6. Cherubini (Alpine) 17'39"0; 7. Dal Pra (Alpine) 18'30"7. Giro più veloce: De Sanctis 1'06"3, media 89,592 kmh.

Classe 2000: 1. Giancarlo Bergamaschi (Alpine) in 17'14"3, media 86,144 kmh; 2. Stagi (Abarth 124) a 1 giro. Giro più veloce: Bergamaschi in 1'16"3, media 89,592 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Maggiorelli (Pantera) in 17'28"1, media 85,008 kmh; 2. Cecciarelli (Porsche) 17'29"7. Giro più veloce: Maggiorelli in 1'07"3, media 88,261 kmh.

Seconda giovinezza della «F. CSAI» e due kartisti in luce

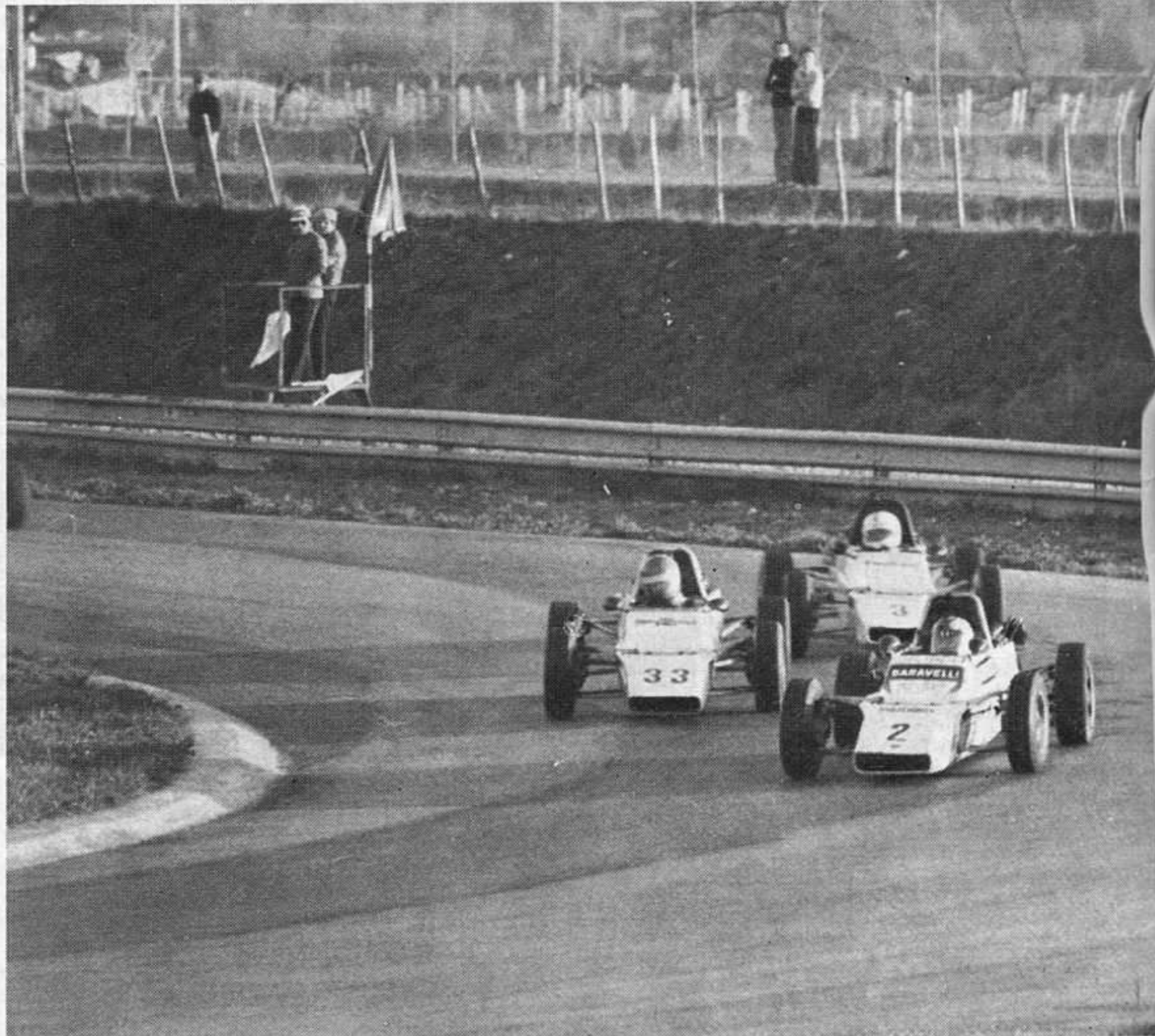
SOTTANELLI tiene a bada la neo-valanga tricolore

MAGIONE - Inizio di stagione decisamente caldo per la F. Italia che nella prima di campionato a Magione sembra abbia trovato una seconda giovinezza con ben 69 iscritti tra i quali moltissimi debuttanti che hanno dato un gran daffare all'organizzazione della Carpine, costretta ad una mobilitazione completa per tenere a bada la nuova « valanga » della formula nazionale.

Corrado Sottanelli ha vinto bene e certamente è uno dei più seri candidati al titolo ma l'ormai e-

Proteste per il serbatoio

● Alle verifiche tecniche i piloti della F. Italia hanno ricevuto una circolare della CSAI con la quale venivano informati che il serbatoio della loro vettura deve essere portato entro il 16 maggio all'Autodromo per essere revisionato mediante l'introduzione di gomma sintetica. Il malumore di fronte alla novità è stato notevole ma, visto che dovranno essere sborsate non meno di 220.000 lire, l'agitazione è stata tutto sommato contenuta anche se non è molto chiara la necessità di questi ripetuti « ringiovanimenti ».



A Magione, hanno debuttato le F. Italia, con qualche danno anche, come mostrano sopra le monoposto di Miolo e Bellini. A destra, i protagonisti: Sottanelli (2), Campana (33) e Squarise, primo terzo e secondo al traguardo della finale

sperto teramano della Svizzera (festeggiato dalla solita colonia di compaesani tifosissimi) in prova si è visto sopravanzare da due giovanissimi ex-kartisti che in F. Italia avevano disputato solo la gara di chiusura del novembre scorso. Si tratta del modenese Campana e del romagnolo Stohr (22 anni il primo e poco di più il secondo) che in gara sono poi stati piuttosto sfortunati, ma certo si parlerà ancora di loro. Ottimi anche Squarise (sempre molto combattivo) e Campominosi che però ha battuto ogni record in fatto di jella, mentre ancora tra i giovani da ricordare il torinese Rocca (prima gara).

Ha invece un po' deluso il campione '75 dei cadetti Ricky Calegari che però ha onestamente ammesso di avere provato poco e di non avere ancora digerito la macchina. Moltissimi i problemi tecnici soprattutto a causa delle ennesime nuove gomme (sempre Kleber però) che hanno costretto a « lavorare » ancora sugli assetti ma ancora più numerosi i problemi causati da alcuni piloti che, un po' per inesperienza e un po' per troppa foga

In prova si agganciavano Piccin e Cozzari con il primo che doveva tornare anzitempo a casa mentre in gara un grosso momento di paura veniva offerto dal grave incidente tra Bellini e Miolo, risolti per fortuna senza conseguenze. E si dovrà calmare anche Rocca, letteralmente montato sulla vettura di Schwarz in staccata mentre al ticinese Romano Marzio veniva esposta la bandiera nera per avere usufruito del corridoio-box come scorciatoia (dopo un testa-coda) ed esserne uscito anche con

il semaforo rosso. Decisamente sconcertante!

Nella prima batteria Campana (miglior tempo in prova) si trascina via Campominosi ed il giovane Ferniani che però desiste. Con un po' meno motore Campana viene poi infilato in fondo al rettilineo lungo dall'esperto e sicuro Campominosi che sembra avere buon giuoco ma verso la fine la mancanza di benzina ferma nella maniera più assurda il pilota vercellese, con Campana pronto e Ferniani buon secondo.

Nella seconda batteria parte al palo Stohr che però è subito costretto a desistere a causa di un problema alle bronzine scoperto all'ultimo momento mentre ne approfitta Bellini che passa al tornante. Alla « S » mutano però le posizioni con Schwarz che assumerà il comando fino al termine momentaneamente seguito da Miolo e Bellini. Dell'incidente tra questi due abbiamo detto: all'uscita del traliccio il primo con la vettura ormai di traverso e difficilmente controllabile « centrava » in pieno il sopraggiungente Bellini che volava in aria capotando e fermandosi poi sul fianco. Difficile stabilire l'effettiva colpa anche se Miolo non ha certo fatto molto per evitare il botto.

Nella terza batteria si involano subito Sottanelli, Squarise e Tricerri con un'ottima infilata di quest'ultimo al tornante che gli fa guadagnare la seconda piazza. La risposta di Squarise alla « Branca » è però subito pronta ed il giovane romagnolo riprenderà la posizione mentre Tricerri con problemi di cambio dovrà desistere ed a sua volta Squa-

ANZELONI vince ma infiamma CERULLI con la sua rimonta

FORD Maggiora



A Varano, debutto stagionale delle Super-Ford: ecco a sinistra il vittorioso arrivo di Giorgio Maggiora, con la Ford-Crosslé

SPECIALE AUTOSPRINT

VARANO MELEGARI - Anche la stagione automobilistica varanese ha avuto inizio nel migliore dei modi. La seconda edizione del Trofeo Gianni Morelli, gara valida per il Campionato Italiano dei Gr. 5-6 per il Campionato delle Super Ford e delle Ford Mexico, è stata vinta da Giovanni Anzeloni su una Osella 2000. Per il pilota bresciano che sponsorizza la sua vettura con il nome della fabbrica di jeans che possiede, è questa la prima vittoria assoluta. Una vittoria attesa, quasi scontata; fin da quando si è saputo che Mauro Nesti non avrebbe preso parte alla competizione, a bile la sua Cebora BMW. Anzeloni, causa dell'incidente, occorsogli nelle prove di ieri, che ha reso inutilizzabile comunque, si è ampiamente meritato questo Trofeo che gli è stato consegnato dal fratello minore del compianto Gianni Morelli; se l'è meritato non tanto per la gara di oggi, ma perché la sua passione per l'automobilismo sportivo è davvero tanta.

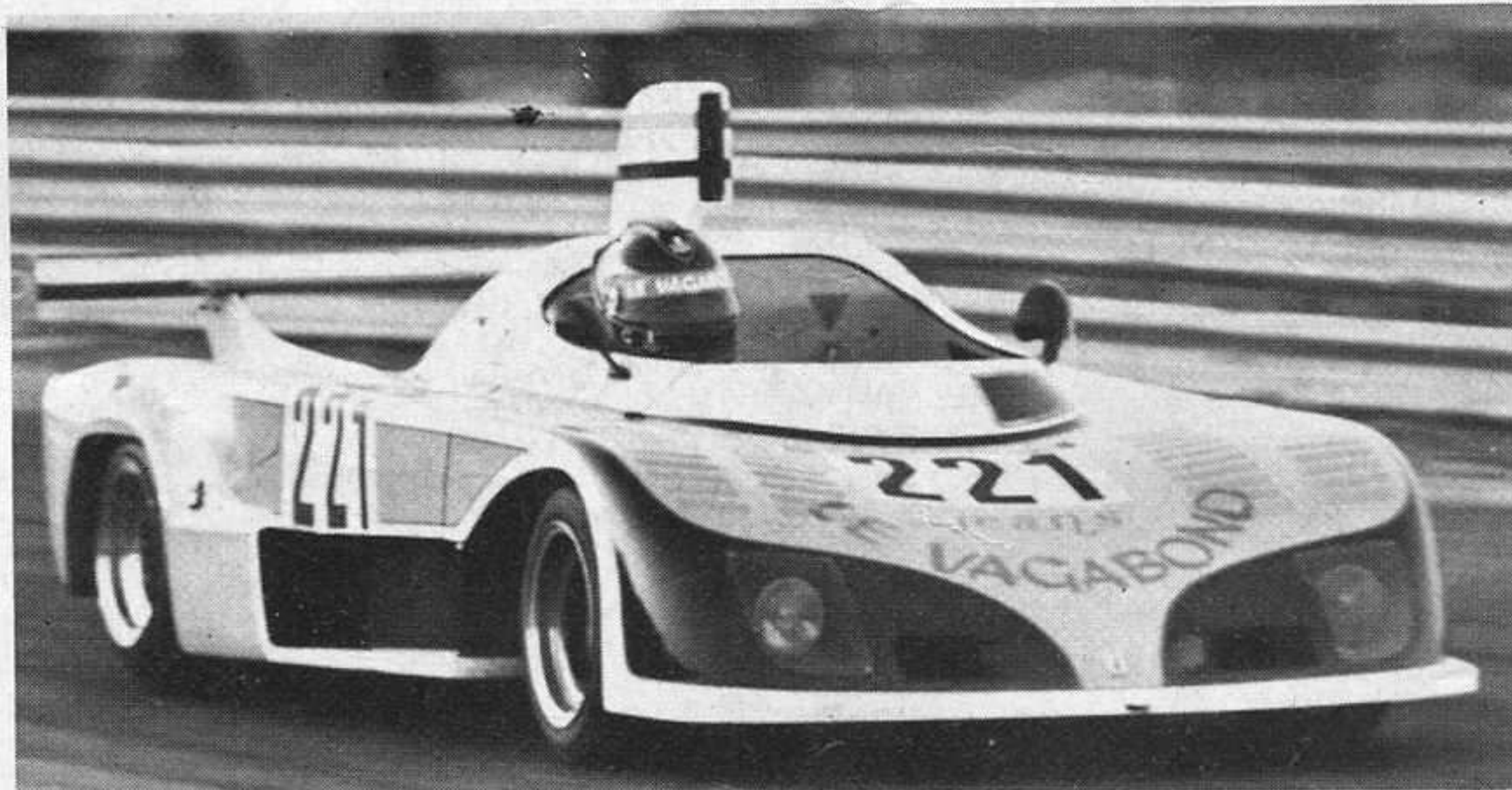
Se si dovesse attribuire questo Trofeo che porta il nome di un pilota ancora caro al pubblico parmense e a tutto l'ambiente delle corse, al pilota più spettacolare, più

combattivo, più veloce in assoluto noi faremmo il nome di Francesco Cerulli Irelli, l'alfiere della AMS ufficiale che, insieme al vincitore di classe Pasquale Anastasio, ha dato vita alla competizione più bella, più interessante. Cerulli aveva portato a Varano la nuova AMS 1300 e aveva tutte le intenzioni di incamerare i primi nove punti del Campionato. In effetti i suoi programmi non sono stati rispettati, ma il pubblico

lo ha lungamente applaudito alla fine della gara. Cerulli aveva ottenuto ieri nelle prove il miglior tempo con un ottimo 51" netti e partiva alla corda. Al via era il più lesto, ma già alla parabolica si girava (dirà che le gomme non erano sufficientemente calde), lasciando pas-

Gianluca Bacchi Modena

CONTINUA A PAGINA 34



La Osella di Giovanni Anzeloni, vincitore del Trofeo Giovanni Morelli



Sopra, la Dallara silhouette di Manini ha avuto problemi di alimentazione. Sotto, l'Alfa-Angelini di Francisci ha invece rotto un semiasse. (ATTUALFOTO)



2° Trofeo Morelli

28 marzo 1976

- Gara, valevole per il Campionato Italiano Gr. 5-6, Challenge Mexico e Campionato Super Ford
- Organizzazione: Proloco Varano Melegari
- Autodromo: San Cristoforo di Varano Melegari
- Lunghezza: 1800 metri
- Giri: 25 minuti
- Ora di partenza: 9,30
- Condizioni climatiche temperatura: prove: sole, gradi 13, corsa: sole gr. 13.
- Spettatori: 7.000
- Direttore di Corsa: dott. Guido Palma
- Organizzazione: buona ● Sicurezza: buona
- Pilota più combattivo: Cerulli; meno combattivo: Francisci; più sfortunato: «Lucas»; meno sfortunato: Serattini
- Macchine - più efficace: la Crosslé di Maggiora. La meno efficace: la Dallara 1300. La più fortunata: l'Alfa 1300 del Gr. 5. La meno fortunata: la X-1/9 Dallara.

Così al traguardo

CHALLENGE KLEBER FORD MEXICO

1. batteria: 1. Enzo Coloni 22'04"2; 2. Tacus 22'04"3; 3. Pini 22'18"6; 4. Prezzini 22'27"9; 5. Cipolli 22'29"6; 6. Ravani 23'04"4; 7. Benusiglio 23'05"8; 8. Bacchiorri a 1 giro; 9. Sarazano a 1 giro. Giro più veloce: Coloni in 1'05"3 alla media di kmh 99,234.
2. batteria: 1. Alessandro Braga 22'13"9, alla media di kmh 97,158; 2. Catanese 22'14"8; 3. Cangelli 22'15"4; 4. Loker 22'43"4; 5. Canali 22'56"1; 6. Alvisi 22'58"6; 7. Guerrieri 23'19"; 8. Schenetti a 3 giri; 9. Baldi a 6 giri. Giro più veloce: Catanese in 1'05"6 alla media di kmh 98,720.

- FINALE:** 1. Luciano Tacus 24'21"8, alla media di kmh 97,523; 2. Coloni 24'22"2; 3. Braga 24'28"8; 4. Cangelli 24'29"2; 5. Prezzini 24'41"7; 6. Loker 24'42"8; 7. Cipolli 24'43"2; 8. Canali 25'13"3; 9. Benusiglio 25'19"8; 10. Ravani 25'20"; 11. Bacchiorri 25'21"1; 12. Alvisi a 1 giro. Giro più veloce: Tacus in 1'05"7 alla media di kmh 98,630.

CAMPIONATO KLEBER - SUPER-FORD:

1. Giorgio Maggiora (Ford Crosslé) 20'33"6 alla media di kmh 115,564; 2. Bernasconi (MRE) 21'00"0; 3. Zago (Dulon) 20'35"5; 4. Fabiani (Tecno) 20'47"9; 5. Fava (Fava) 21'05"7; 6. Russo (Tecno) 21'19"8; 7. Torcio (Crosslé) 21'23"3; 8. Drovandi (Merlyn) a 3 giri. Giro più veloce: Maggiora in 54"8 alla media di kmh 118,248.
- GRUPPO 5 - Classe 700:** 1. Nino Campani (Fiat 700) 25'44"4, alla media di kmh 92,307; 2. Parlato (a 1 giro). Giro più veloce: Campani 1'05"3 alla media di kmh 99,134.

- Classe 1000:** 1. Ivan Foroni (Abarth) 25'29"5 alla media di kmh 101,680; 2. Pera (Fiat) a 11 giri. Giro più veloce: Foroni in 1'01"8 alla media di kmh 104,854.

- Classe 1300:** 1. Ercole Ferri (A.R. GT) 26'37"5 alla media di kmh 96,352; 2. Manini (Dallara X-1/9) a 9 giri. Giro più veloce di Manini in 57"3 alla media di kmh 113,083.

- Classe 1600:** 1. Ferruccio Caliceti (Alpine) 26'35"3 alla media di kmh 105,610. Giro più veloce: Francisci in 58"3 alla media di kmh 111,149.

- Classe 2000:** 1. Mario Ruoso (Ford Escort) 25'42"2. Giro più veloce: Ruoso in 57"1 alla media di kmh. 113,485.

- GRUPPO 6 - Classe 1000:** 1. Tiziano Serattini (Ferraris) 25'14"6; 2. Pain (Osella) 25'35"1; 3. Frasson (AMS) 25'51"7; 4. Baroni (AMS) 26'04". Giro più veloce: Serattini 55"5 alla media di kmh 116,756.

- Classe 1300:** 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 25'50"9 alla media di kmh 121,168; 2. Cerulli Irelli (AMS) 25'51"2; 3. Francisci (Chevron) 26'02"5; 4. Pogliano (Osella) 26'33"3; 5. Benusiglio (Osella) a 1 giro; 6. Rebai (Osella) a 4 giri; 7. Giuliani (Dallara) a 6 giri. Giro più veloce: Cerulli in 51"6 alla media di kmh 125,581.

- Classe 1600:** 1. Arcadio Pezzali (Chevron) 25'17"9 alla media di kmh 119,533; 2. Gallo (Chevron) 25'31"8; 3. Bottura (Osella) a 1 giro; 4. Lambertini (Chevron) a 2 giri; 5. De Angelis (AMS) a 2 giri; 6. Prati (Bellasi) a 4 giri. Giro più veloce: Pezzali 50"9 alla media di kmh 127,308.

- Classe 2000:** 1. Giovanni Anzeloni (Osella) 25'46"5 alla media di kmh 125,703; 2. Ciuti (Osella) 26'12"5; 3. Ranzolin (Osella) 26'33"4. Giro più veloce: Anzeloni 50"4 alla media di kmh 128,571.

Daniele Buzzonetti

V8/Blog Scans



Nel corso delle prove ufficiali di qualificazione della prima gara della stagione per le Ford Escort, a Varano Melegari, la Escort Mk2 di Achille Bcari è stata protagonista di questo spettacolare capotamento, risolto per fortuna senza grosse conseguenze personali per il pilota bolognese

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

sare tutto il gruppo. La sua scatenata spettacolare rimonta cominciava, quindi, subito dopo il via. In testa, nel frattempo, era andato Francisci che doveva guardarsi da Anastasio. I tre, dopo una decina di minuti di corsa, si ritrovavano a condurre con un discreto margine sugli altri. Francisci rinunciava, però, alla lotta, anche perché la sua Chevron aveva subito un notevole calo di rendimento, mentre Anastasio e Cerulli lottavano sul filo dei decimi di secondo, distanziati l'uno dall'altro da non più di un paio di metri. Anastasio, in giornata di grazia, non lasciava ai rivali nessuna via di scampo e concludeva vittoriosamente questa gara che, ripetiamo, è stato il vero piatto forte della giornata. In precedenza Serattini con la sua Ferraris aveva agevolmente vinto la gara della classe 1000 del Gr. 6; mentre in seguito Pezzali e lo stesso Anzeloni non dovevano faticare molto per arrivare con un buon margine di vantaggio sui pochi avversari al traguardo di venticinque minuti di gara previsti dal regolamento.

Molto piacevole ed agonisticamente valida la finale delle Super Ford, che praticamente hanno esordito qui a Varano. Rispetto a quelle dello scorso anno le monoposto della Casa inglese sono aumentate di potenza e sono anche esteticamente più belle. La vittoria è andata a Giorgio Maggiore che ha preceduto l'esordiente Bernasconi (un romano che ha certamente le carte in regola per ben figurare) e Zago. «Lucas» e Vairani, i due veterani di questa formula sono stati messi fuori causa da banale incidente, togliendo in tal modo alla competizione un certo spettacolo.

Molto combattuta anche la finale riservata alle Mexico. Tacus e Coloni hanno dato vita ad un duello entusiasmante che ha visto il successo finale del primo per soli quattro decimi di secondo.

Delusione, invece, quasi totale è venuta dalle Silhouette. Poche le vetture iscritte, e poche le auto interessate. La X-1/9 di Dallara era partita bene, ma poi ha avuto noie all'alimentazione (arrivava poca benzina a causa del cattivo funzionamento dell'iniezione e Ruoso che guidava una Escort 2000 non ha avuto difficoltà a vincere. In definitiva una giornata positiva a metà, sia per le defezioni di alcuni fra i piloti di maggior spicco negli elenchi degli iscritti, sia per il mancato spettacolo che queste assenze hanno provocato.

g.b.m.

Assente GIACOMELLI e corsa ridotta a OULTON PARK KEEGAN tris-ciliegia in F. 3

OULTON PARK - Rupert Keegan ha ottenuto la sua terza vittoria consecutiva di F.3 a Oulton Park il 27 di marzo; questa è stata la più facile delle tre, con un grande margine, perché questa corsa di F.3 del nord era molto scarsamente rappresentata. La ragione primaria della scarsità di iscrizioni (14 vetture in tutto, di cui alcuni non sono partiti) era il fatto che la gara non era valida per il campionato e il monte-premi era inferiore a ciò che era previsto, poiché gli organizzatori (il Club BARC) è estraneo a Oulton. Fra gli assenti, Giacomelli, nella March della Casa (si prevede che ci sarà il suo compagno di squadra Cornelsen in occasione della prossima corsa di F.3) e Dron con la March-Unipart (che sta aspettando una nuova e molto promettente versione del motore Dolomite preparata da un altro specialista inglese).

In una giornata fredda e nuvolosa,

Keegan ha uguagliato il giro di record (59''8) al volante della sua vecchia March per aggiudicarsi la pole position: davanti al pilota corso Claude Cuicci nella Supernova SF3 a motore Brown-Ford TC e al pilota locale John Laine (Modus M1 Holbay). A causa del numero limitato dei partecipanti la distanza della corsa è stata ridotta a 15 giri.

Dopo la partenza, Keegan si è immediatamente messo al comando, allontanando

GARA DI FORMULA 3 - Oulton Park, 27 marzo 1976

1. Rupert Keegan (March 743 Nova Toyota) 15 giri in 15'15''6, media 156,940 kmh; 2. Maskell (Dastle-Holt Ford) 15'32''6; 3. Cuicci (Supernova SF3 Brown Ford) 15'34''6; 4. Stokes (March 753 Nova Toyota) 15'34''6; 5. Tyrrell (Ehrlich SE5/2 Nova Toyota). Giro più veloce Keegan in 1'04''0, media 160,210 kmh.

dosi dal gruppo al ritmo di un secondo per giro. Nelle prime fasi della corsa Cuicci ha mantenuto il secondo posto, ha però ceduto questa posizione a Barrie Maskell nella nuova Dastle al terzo giro (è interessante notare che il motore Holt-Ford della Dastle è solo di 1910 cc). Finché non si è allentato il cofano motore, il quale si è poi del tutto aperto, Laine ha conservato il 4. posto. Poi ha perso terreno su John Stokes, che lo ha superato (rubando il posto di Stephen South) ed è rimasto indietro anche nei confronti di Mike Tyrrell (il quale ha condotto una prima corsa cauta nella sua nuova Ehrlich ES5/2).

Un altro nuovo arrivato, in quella che dopo tutto era soltanto un'altra corsa di «allenamento», era il giovane Mian Flux, da cui ci si aspettava molto quest'anno e che ha piazzato la sua Ralt al settimo posto.

d. h.



MILANO - Gianfranco Brancatelli è arrivato in porto. Non con la laurea in ingegneria, gli mancano ancora tre o quattro esami, ma con la « sponsorizzazione » per la March « 763 » con cui prenderà parte a tutte le gare del Campionato Europeo di F. 3 » e ad alcune del « Campionato Italiano ».

Per il giovane talento torinese, pupillo non solo di Pavanello, ma anche di Minardi, che ha in predico di fargli disputare nel 1976 pure qualche corsa con la « F. 2 » della « Scuderia Everest » oltre a continuare i test di allenamento con la « Ferrari 312 T » della stessa « Everest », infatti a pochi giorni dal debutto al Nurburgring nella prima prova dell'Euro F. 3, si è concretizzato l'appoggio della « Speedprint Italiana ». E' un'azienda di imballaggi flessibili, leader nel suo settore, di Garbagnate Milanese.

Il titolare, Giancarlo Bogani, è un uomo che da tempo vive nel mondo dello sport. Finora però aveva preferito indirizzare le sue attenzioni al calcio, al ciclismo, alla pallacanestro. Adesso con Brancatelli Bogani entra nel mondo dell'automobilismo e quel che importa non pone limiti al suo entusiasmo di « sponsor ».

« La F. 3, dice il titolare della Speedprint, è il primo passo. Se Gianfranco non deluderà le aspettative e la fiducia che io e Pavanello abbiamo riposto in lui, possiamo fare molto di più. Anche la F. 1: non ci sono problemi ».

Nell'attesa e nella speranza di tramutare la March « 763 » con i colori bianco, rosso e blu della « Speedprint » iscritta dalla « Scuderia Everest » in una « F. 1 ».

Per ora pensa all'EURO F.3 BRANCATELLI non vuole bruciare tappe

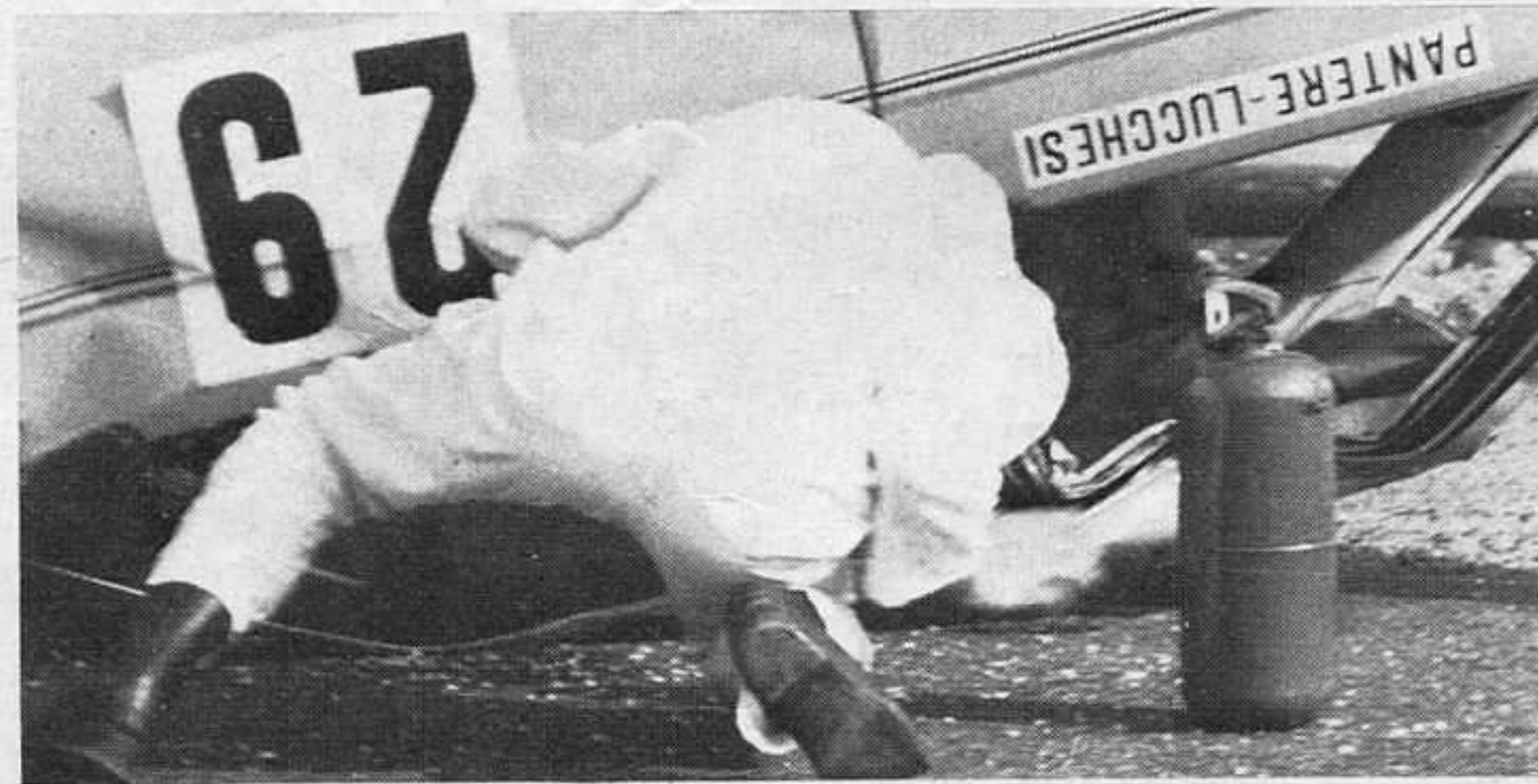
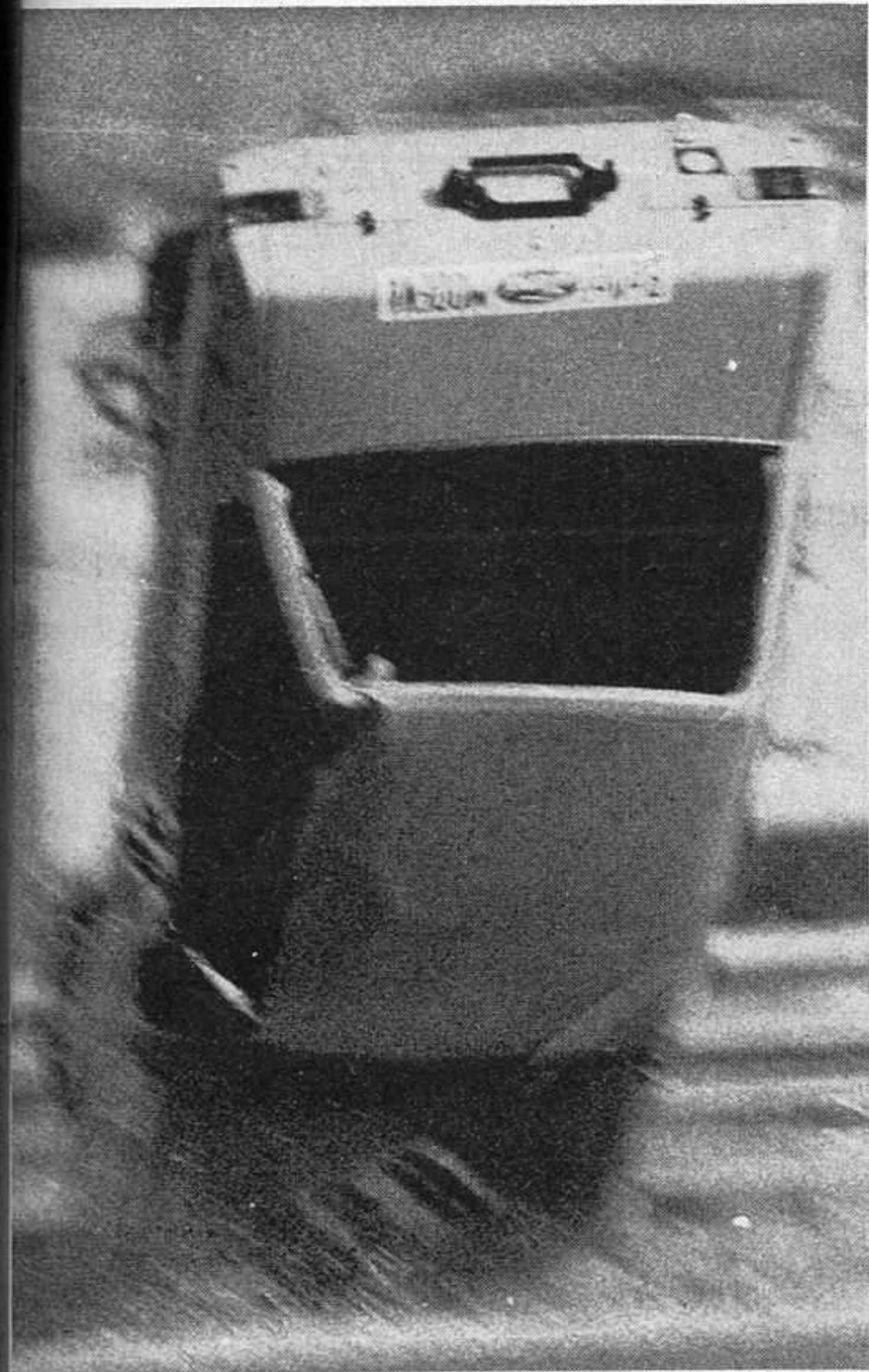
Brancatelli prudentemente tiene i piedi saldamente ancorati per terra. « Oltre a essere grato al sig. Bogani per il suo interessamento nei miei confronti — dice il pilota torinese temporaneamente residente a Roma per motivi di studio — che dimostra come nello sport dell'automobile ci sia ancora posto per dei veri sportivi interessati ai piloti italiani. Non voglio comunque per il momento correre troppo con la fantasia. Ho 26 anni, una stagione in F. 3 alle spalle, e come traguardo per questo 1976 mi ero posto solo quello di poter disputare al meglio il « Campionato Europeo di F. 3 ». Ora con la « Speedprint » e con l'assistenza di Pavanello è tutto a posto come base, d'ora in poi tocca solo a me.

Non sarà certo facile primeggiare, perché di gente che va forte in F. 3 dovrebbe essercene molta. Tuttavia da parte mia posso garantire che non mi tirerò certo indietro. Soprattutto perché come ho detto, ho puntato di proposito sulla F. 3, anziché tentare il salto nel buio della F. 2, per mettere a frutto l'esperienza dello scorso anno.

E' un discorso che ho fatto anche a Minardi, la « F. 2 » e la « F. 1 », non le rifiuto ovviamente, ma le subordino al fatto che tutto vada come deve nel « Campionato » che mi sono scelto.

Solo quando in coscienza mi sentirò preparato per altri impegni e potrò seguirli con costanza, tenterò di andare avanti. Oggi è facile bruciarsi. Fare una corsa in « F. 1 » infatti non significa niente, il problema è farle tutte e ad un livello competitivo. Io sulla Ferrari ci sono salito e posso assicurare che non è una cosa che si improvvisa la guida di una « F. 1 ».

V8/Blog Scans



Tutto era iniziato con un'ingresso su due ruote al tornante, complice il cordolo all'interno del tracciato. La Escort si sbilancia, poi punta e si appoggia sul tetto. Il pilota viene soccorso da un addetto



F. 5000 a Snetterton

V-6 esplode a PURLEY

1- MAGEE

SPECIALE AUTOSPRINT

SNETTERTON - La caratteristica della seconda corsa del campionato Shellsport 5000 è stata ancora una volta un duello fra David Purley e Damien Magee, entrambi in una macchina a motore V6 di 3400. Questa volta ha vinto Magee, perché il motore della Chevron di Purley è bruciato al 38. dei 40 giri, nel momento in cui la macchina passava davanti ai box. Ancora una volta vi sono state poche macchine alla partenza, però il gruppo era più sano, poiché c'erano più macchine di secondo piano di F1. Un premio in denaro più alto per la prossima corsa dovrebbe assicurare la partenza di un gruppo completo.

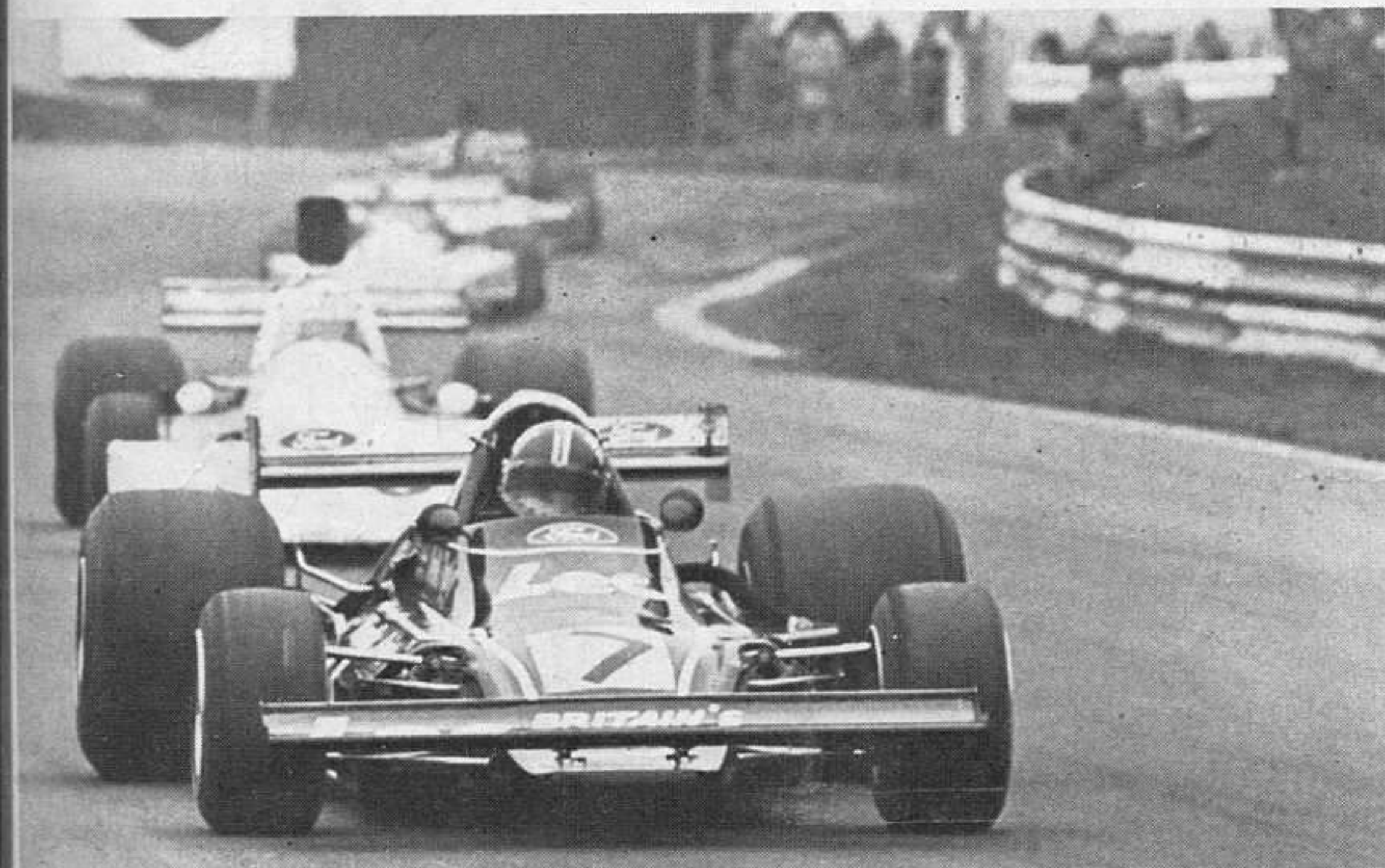
Anche questa volta c'erano poche macchine di F. 5000 — i teams cominciano a

no a Snetterton, ed il suo tempo di 60''6 rispecchia l'approccio cauto.

Una combinazione che ha probabilmente un potenziale notevolmente superiore, si trovava in 3. fila, con un tempo di 61''2, e cioè Richard Scott nell'abitacolo della Shadow DN1 del team Rilly, venuto da prove di Silverstone tre giorni prima e tutto quello che si poteva fare immediatamente si era fatto. Ciò che era rimasto indietro, secondo Scott, erano difetti nella progettazione della sospensione, rimasti dal progetto originario Shadow, finché questi non sono aggiustati egli ha l'intenzione di guidarla con un margine di sicurezza. Lo sterzo è pesante, e c'è un inaccettabile contraccolpo nel volante e il team sta cercando una soluzione nel progettare un certo grado di inclinazione del portamozzo della sospensione anteriore.

down, pilotata da Tony Rouff (64''0); per quanto riguarda il team e il pilota qui si è trattato di una uscita di « sondaggio », per vedere come si lavora insieme. Rouff ha detto onestamente: « Non è ancora tutto a posto, però si può tirare fuori dalla macchina molto di più ». Il team ha un programma di 23 corse per quest'anno, il che include 7 corse di F. 2 e della serie Shellsport. Oltre a questo, tutto dipende se si riesce a trovare un sostegno finanziario sostanzioso.

Ci sono nuovi dubbi per quanto riguarda la sponsorship per il secondo pilota in 5. fila, perché la Lyncar portava delle decals del Banco Iberico fra le altre. Il pilota spagnolo Villota ha di nuovo impressionato con il suo approccio sensibile (un segno di questo era la disposizione da parte di altri teams di prestare dei pezzi per la Lyncar, questo non suc-



In lotta serrata la Chevron B30 di Purley e la March 751 di Damien Magee



A Snetterton Luigi Cevasco non c'era. Eccolo a Mallory Park con la sua BT42

CORSA SHELLSPORT 5000, VALIDA PER IL CAMPIONATO - Snetterton, 28 marzo 1976

● Organizzatori: BRSCC ● Tempo bello e soleggiato ● Piloti: migliore: Magee, più sfortunato: Purley ● Pubblico: discreto.

LA CLASSIFICA

1. Magee (March 751 Ford) 40'52''6, 179,48 kmh; 2. Gubelman (March 732) 39 giri; 3. Rouff (Boxer PR276 Swindown Ford) 38 giri; 4. Purley (Lec Chevron 30 Ford); 5. Villota (Lynkar 01) 38 giri; 6. Galica (Surtees TS16) 38 giri. Giro più veloce: Magee 60''0, 185,07 kmh.

rendersi conto che è più facile mantenere competitiva una vettura di F. 1 — però una delle macchine di 5 litri era in pole position, la March di John Cannon, con cui ha girato in 59''3, nella prima sessione in una giornata di prove grigia e fredda.

Purley si è trovato accanto a lui in prima fila con un tempo di 59''8 e Magee ha fatto il terzo miglior tempo nella sua March 751 a motore Ford V6 (1'00''0). La seconda fila dello schieramento è stata completata da un nuovo arrivato nella serie Shellsport, la Williams FW04, che Zorzi ha guidato all'inizio dell'anno: il suo pilota è adesso l'australiano Bran McGuire, che ha provato la macchina a Silverstone all'inizio della settimana, però non l'aveva ancora presa del tutto in ma-

In terza fila con Scott c'era Val Musetti (61''3), ovviamente la sua March F. 2 ha perso terreno sui rettilinei nei confronti delle macchine più potenti; la guida di Val è diventata un po' spettacolare nelle curve, man mano che tentava di tenere testa ai tempi dei piloti al comando. La fila seguente avrebbe dovuto essere costituita da due macchine di F. 2, ma la sfortuna di Ray Mallock è continuata e dopo aver stabilito un tempo di 61''5, nella March (che è la macchina di sostituzione della Lola seriamente danneggiata una settimana prima), si è rotto l'albero a gomito e Mallock ha rinunciato. Questo fatto ha lasciato solo in fila Gubelman (March 62''27).

La prossima vettura, era un'altra nuova arrivata, una Boxer PR276 a motore Swin-

cederebbe se il pilota della macchina fosse d'ostacolo). Villota ha girato in 64''4, il che è impressionante relativamente ad un pilota che sta scoprendo come si guida una macchina di F. 1.

La signorina Galica è nella stessa categoria, però la sua macchina (Surtees TS16) ha funzionato pulitamente solo per due giri nelle due sessioni cronometrate. I problemi stavano nell'impianto elettrico e nelle prove libere, la mattina della corsa, la quarta marcia si è rifiutata di funzionare. C'era in questo modo più potenziale nell'accoppiamento Galica-Surtees di quanto faceva insinuare il suo

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 36



5 rally di SICILIA (tutti col «numero 1») vittorie LANCIA

PREGLIASCO CRONO-SODANO STRATOS 1-2-3

Dopo tanti timori alla vigilia, era evidente che a vincere sarebbero stati loro, Pregliasco e Sodano, che hanno controllato benissimo il gruppo delle altre Stratos presenti, come quella di Ambrogetti-Torriani, che vediamo in acrobazia nella foto qui sotto, terminati ottimi terzi assoluti

F. 5000

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

tempo di 64"5. Dimentichiamo quelli che non hanno fatto altro che riempire lo schieramento e tutti gli altri hanno solo sperato che non li ostacolassero in gara.

La giornata della corsa era sorprendente per tutti coloro i quali avevano tremato sui circuiti britannici fino adesso. Il cielo era azzurro e il sole brillava forte. La bandiera veniva abbassata e Cannon ha spento il motore e perciò è stato l'ultimo a partire. Purley ha fatto una partenza secca, mettendosi al comando del gruppo costituito da Magee, McGuire, Musetti, Scott. Però nella corsa si poteva costatare che Purley aveva chiesto troppo al suo motore «l'ho portato fino a 9.800 giri» (cioè 1.500 giri in più di ciò che viene al solito considerato il limite del Ford V6).

Ma per 38 dei 40 giri sembrava che il motore avesse resistito a questo brutto trattamento, poiché Purley stava combattendo un intenso duello con Magee; Purley più liscio nelle curve, l'altro più acceso. Durante i primi giri McGuire teneva il loro passo, mentre alle sue spalle Scott stava resistendo agli attacchi di Cannon. Musetti era in 5. posizione, primo delle macchine di F. 2, mentre la Galica e Villota in vetture di F. 1 stavano dandosi battaglia per il 9. posto, ma lo spagnolo è riuscito a passare l'unica donna attualmente in attività con una macchina di F. 1, al 6. giro.

Durante i giri successivi Cannon è arrivato fino al 3. posto. McGuire rallentava perché aveva rotto la frizione alla partenza, e poi si è recato ai box per ritirare la Williams. Presto anche Scott doveva rallentare, per poi fermarsi ai box. Si era rotto un bullone nel comando delle marce nella Shadow, e dato che non c'era niente da fare in fretta nei box, Scott ha continuato (ha terminato solo 23 giri e non è stato classificato). A 10 giri la corsa di Musetti ha avuto fine, il fumo che la sua March si trascinava dietro parlava di una perdita d'olio. Adesso era Gubelman a guidare la «categoria di F. 2», davanti a Rouc nella Boxer, il quale stava conducendo una corsa regolare, ma si stancava sempre di più e in questo modo non era in grado di sfidare Gubelman.

Diverse volte Magee si è portato a fianco di Purley, e al 10. giro è passato con

la forza, con una manovra disperata; si poteva sentire l'acclamazione del pubblico attraverso il rumore dei motori. Al 14. giro, Magee e Purley hanno doppiato Villota (6.) e la Galica (7.), il che dava una certa prospettiva alla loro prestazione (sebbene stessero lottando strettamente, la Galica si è trovata di nuovo davanti a Villota per la durata di tre giri questa volta).

Giro dopo giro Purley non ha lasciato respirare Magee, sembrava come se la Chevron nera fosse legata alla bianca March. Cannon non poteva impensierire loro due e il problema si è definitivamente risolto quando la March arancione di Cannon si è fermata al 21. giro per rottura della frizione.

Al 25. giro Purley è riuscito a prendere la fascia interna in una curva veloce, e una volta tornato al comando si è distaccato leggermente, un vantaggio che era di un intero secondo al 33. giro. Questo era troppo per Magee, il quale ha ugugiato il record del giro in 60", mentre stava lottando per tornare nella scia della Chevron. Ci è riuscito al 35. giro e il problema di passare Purley si è risolto quando le due macchine passavano davanti ai box al 38. giro; il motore di Purley infatti è scoppiato in una immensa nuvola di fumo. David si è accostato sull'erba, tornando a piedi ai box. Il resto non aveva più niente da dire, poiché Gubelman ha ereditato il secondo posto, trovandosi a un giro. Purley è stato classificato 4., dietro a Rouff nella Boxer e davanti alle macchine di secondo piano di F. 1 di Villota e Galica.

Ancora McPHERSON e notevole NOTZ nella F. FORD 2000

SNETTERTON - La principale corsa monoposto di contorno era la F. Ford 2000 valida per il campionato, e vinta chiaramente, dalla pole position fino alla fine da David McPherson in una Dulon MPI18 a 154,98 kmh, davanti a Richard Piper in una Sark (una macchina che dovrà presto entrare in produzione) e Friswell al volante di una Hawke. Ancor una volta il venezuelano Oscar Notz ha condotto una corsa notevole, e dopo aver frenato seccamente per evitare un incidente nella prima curva, che ha eliminato 3 macchine, è avanzato per piazzare la sua Crosslè al 5. posto dietro la Elden di Regee al traguardo.



Una bellissima gara anche quella di Bianchi-Mannini, con la Stratos-Jolly



La Lancia-Alitalia dell'equipaggio vincitore che anche questa volta portava sulla fiancata il numero «uno»

RALLY SICILIA

27-28 marzo 1976

Valida come 10. prova del Campionato Europeo Rally Conducenti (coefficiente 1) e Campionato Italiano Rally - Cefalù
 ● Organizzazione: Automobile Club di Palermo

● Sede: Strada delle Madonie
 ● Chilometraggio: 725.790 chilometri
 ● Ora di partenza: 22,01 di sabato 27 marzo

● Condizioni climatiche: cielo coperto leggermente niente pioggia, nebbia nella prova di Polizzi

● Spettatori: 100.000

● Direttori di corsa: Vicio Aquila Pagella

● Organizzazione: 4; sicurezza 5; pilota più combattivo: Lorenzelli; il più sfortunato: «Tony» Fassina; il meno sfortunato: Pregliasco; la macchina più efficace: Stratos; la meno efficace: Porsche; la più fortunata: Simca 1300 Gr. 1; meno fortunata: Alfetta GT America.

Così (in 56) al traguardo

1. Pregliasco-Sodano (Lancia Stratos) 3.32'13"; 2. Bianchi-Mannini (Lancia Stratos) 3.38'54"; 3. Ambrogetti-Torriani (Lancia Stratos) 3.40'10"; 4. Bray-Rudy (Opel Commodore) 3.44'41"; 5. «Lucky»-Braitto (Opel Commodore) 3.45'11"; 6. Restivo-«Apache» (Porsche Carrera RSR) 3.46'02"; 7. Presotto-Perissinot (Opel Commodore) 3.46'37"; 8. Fagnola-D'Angelo (A.R. GTV) 3.46'46"; 9. Mancini-«Valentino» (Porsche Carrera) 3.49'25"; 10. Tabanelli-Marengi (Opel Commodore) 3.50'53"; 11. Pantaleoni-Bertolini (Porsche Carrera) 3.51'50"; 12. Dean-Dean (Fiat 124 ST) 3.57'41"; 13. Carrotta-Amara (A.R. GTV) 4.00'29"; 14. Lorenzelli-Bandini (Abarth 124 Spider) 4.00'49"; 15. Picciurro-Avara (A.R. GTV) 4.03'08"; 16. Ceraolo-«Popsy-Popsy» (Audy-GTE) 4.04'17"; 17. Clenlivet-D'Alù (BMW 2002 TI) 4.08'24"; 18. Crescimanno-Guccione (Simca Rally 2) 4.08'39"; 19. Martorana-Presinzano (Fiat 124 Spider) 4.13'39"; 20. Vigneri-Garaig (Simca Rallye 2) 4.13'50"; 21. Barraja-Saporito (Porsche Carrera) 4.13'29"; 22. Dell'Aria-Gattuccio (Fiat 128 Coupé) 4.18'23"; 23. Di Buono-Facciola (Fulvia HF) 4.19'37"; 24. Craparotta-Aletti (Fulvia HF) 4.20'00"; 25. Donato-Donato V. (Fiat 131) 4.21'58"; 26. D'Angelo-Spataro (Autobianchi A-112) 4.23'39"; 27. Puleo-Badami (Fiat 127) 4.23'44"; 28. Garrafa-D'Angelo (Fulvia HF) 4.25'20"; 29. Piraino-Li Castri (BMW 2002 TI) 4.25'34"; 30. Punza-Varaone (Fiat 128 Coupé) 4.26'52"; 31. Jocker-«Chè» (Lanca Beta) 4.27'52"; 32. Reina-Rizzo (Porsche 911 S) 4.28'08"; 33. Pericò-De Simone (Ford Escort) 4.28'55"; 34. De Luca-Bronson (Fiat 124 Abarth) 4.30'34"; 35. Stancampiano-Salomone (Fiat 124 Spider) 4.32'28"; 36. Maggio-Cicero (Fiat 128 Coupé) 4.33'40"; 37. Cutitta-Cinà (Lancia Fulvia HF) 4.35'08"; 38. Mazzola-D'Amico (Lancia HF) 4.35'23"; 39. Mazzola-Prestinani (Fiat 128 Coupé) 4.35'27"; 40. «Agar»-Carabillò (Fiat 128 Coupé) 4.35'43"; 41. Fontana-Dacco (Mini Cooper) 4.35'54"; 42. Montalto-Russo (Renault Gordini) 4.37'14"; 43. Di Garbo-Manno (Simca Rallye 2) 4.37'47"; 44. Piccone-Castellana (A.R. Alfetta) 4.37'54"; 45. Salomone-Spatara (Opel Ascona) 4.39"; 46. Dominici-«Gordon» (Fiat 124 Spider) 4.41'31"; 47. Catanese-Galati (Fulvia HF) 4.43'42"; 48. De Vivo-Perugini (Fiat Abarth 124) 4.44'40"; 49. Comporto-Cicero (Fulvia HF) 4.45'53"; 50. Calanna-Calanna Marina (Alfasud TI) 4.47'02"; 51. Palazzolo-Filosto (Fiat 127) 4.48'34"; 52. Fascianello-Peter Manly (Fiat 128) 4.54'37"; 53. Corrado-Nicita (Porsche) 4.55'57"; 54. Guarnaccia-Savoca (Fiat 128) 4.56'52"; 55. Monreale-Miceli (Fiat) 4.57'50"; 56. Lojacono-Luna 5.09'28".

EUROPEO PILOTI RALLIES

Dopo 10 prove (Janner, Artico, Boucles, Galway, Markredwitz, Costa Brava, Lyon-Charbonnières, Snow, Firestone, Sicilia)

Antonio Zanini	120
Tapio Rainio	120
Bernard Darniche	80
Hannu Valtaharju	60
Bruno Saby	60

Saari e Serpaggi 48; Servia e Makinen 45; Tivonen e Dorche 40; Canellas e Lezama 36; Kahra, Wittman e Barin 32; Borges, Gronholm e Jaroszewicz 30; Schweitzer 27; Fyhrqvist, Serra, Lampinen e Benoit 24; Coleman, Blomqvist, Warmbold e Pregliasco 20.

SPECIALE AUTOSPRINT

CEFALU' - Pare proprio che la Lancia sia ormai «abbonata» al successo nel Rally di Sicilia, e questa V Edizione, la prima prova valida per il Campionato Italiano Conducenti, non ha smentito la tradizione. Così, non solo ha messo in fila nell'albo d'oro, accanto ai nomi di Munari-Mannucci (Fulvia HF) nel '72 e nel '73, Ballestrieri (Stratos) nel '74 e Pinto (Stratos) nel '75 e quello di Mauro Pregliasco e Piero Sodano, ma ha finito per stabilire anche un record difficilmente ripetibile: ha vinto queste cinque edizioni sempre con una macchina recante sulla fiancata il numero di gara «uno».

Al di fuori della cabala e dei motivi ricorrenti resta comunque il fatto che la vittoria siciliana a mani basse di Pregliasco-Sodano è esemplare per misure e strategia. Mauro infatti, alla sua prima uscita ufficiale con la Stratos (e poi subito alla sua prima vittoria internazionale) ha sempre condotto di misura la danza, curandosi di controllare con attenzione gli attacchi più diretti degli avversari, i bravissimi Bianchi-Mannini e Ambrogetti-Torriani, con le due Stratos Jolly della International Motor di Maglioli, dopo che lo sfortunato «Tony» Fassina aveva dovuto abbandonare col cambio (motivo ricorrente e negativo dei guai della Stratos) bloccato in terza già alla prova di Caltavuturo.

I portacolori della Lancia-Alitalia avevano validi motivi per mantenersi sulle difensive. Da un canto il testo «politico» della loro partecipazione isolata, che rendeva quasi un obbligo la vittoria ma che si sarebbe trasformata in boomerang anche nel caso di un secondo posto, dall'altro le condizioni non troppo esaltanti della loro Stratos. Costretti a marciare su un fondo ostinatamente asciutto con gomme da pioggia, recuperate in extremis in un magazzino del reparto corse a Torino, dopo che il furgone Pirelli con le P7 era stato clamorosamente «rapito» a Napoli durante la trasferta, (ma analoga sorte aveva subito a Genova quello della Ca-

rello), Pregliasco e Sodano sono stati sempre alle prese con un motore pigro a montare su di giri. E' stato questo l'ultimo atto di un calvario iniziatosi qualche giorno prima del

Le quindici «speciali»

Bivio-Montemaggiore - 1. Pregliasco (Stratos) 13'43"; 2. Runfola (Stratos) 13'50"; 3. Lorenzelli (Fiat-Abarth) 13'56"; 4. Ambrogetti (Stratos) 14'11"; 5. «Tony» (Stratos) 14'13".

Cerda - 1. Pregliasco 17'13"; 2. Lorenzelli 17'31"; 3. «Tony» 17'32"; 4. Bianchi (Stratos) 17'37"; 5. Ambrogetti 18'35".

Caltavuturo - 1. Restivo (Porsche) 13'50"; 2. Pregliasco 14'06"; 3. «Tony» 14'06"; 4. Lorenzelli 14'18"; 5. Bianchi 14'22".

Muncarrati - 1. Pregliasco 18'48"; 2. Lorenzelli 18'54"; 3. Bianchi 19'23"; 4. Ambrogetti 19'49"; 5. Presotto (Opel Commodore) 19'59".

Madonna del Palmento - 1. Pregliasco 6'26"; 2. Lorenzelli 6'40"; 3. Tormene (Porsche) 6'51"; 4. Brai (Opel Commodore) 6'58"; 5. Bianchi 6'58".

Piano delle Fate - 1. Pregliasco 11'10"; 2. Lorenzelli 12'10"; 3. Ambrogetti 12'50"; 4. Bianchi 12'51"; 5. Presotto 13'06".

Cerda - 1. Pregliasco 17'09"; 2. Bianchi 17'29"; 3. Presotto 18'24"; 4. «Lucky» (Opel Commodore) 18'26"; 5. Fagnola (Alfa GTV) 18'35".

Caltavuturo - 1. Pregliasco 14'05"; 2. Bianchi 14'16"; 3. Lorenzelli 14'20"; 4. Presotto 14'43"; 5. Brai 14'48".

Collesano - 1. Pregliasco 6'04"; 2. Lorenzelli 6'07"; 3. Presotto 6'23"; 4. Bianchi 6'25"; 5. Brai 6'27".

Cefalù - 1. Lorenzelli 21'26"; 2. Pregliasco 21'48"; 3. Ambrogetti 21'43"; 4. Bianchi 22'03"; 5. Restivo 22'22".

Ferla - 1. Pregliasco 5'53"; 2. Lorenzelli 6'03"; 3. Bianchi 6'13"; 4. Brai 6'15"; 5. Ambrogetti 6'16".

Bivio Castelbuono - 1. Pregliasco 7'39"; 2. Lorenzelli 7'43"; 3. Bianchi 7'45"; 4. Restivo 7'53"; 5. Mancini (Porsche) 7'57".

Collesano - 1. Lorenzelli 6'26"; 2. Pregliasco 6'29"; 3. Presotto 6'32"; 4. «Lucky» 6'43"; 5. Restivo 6'46".

Lascari - 1. Ambrogetti 28'46"; 2. Presotto 29'25"; 3. Restivo 29'35"; 4. «Lucky» 29'55"; 5. Bianchi 30'07".

Ferla - 1. Brai 6'14"; 2. Lorenzelli 6'16"; 3. Presotto 6'18"; 4. Fagnola 6'19"; 4. Carotta (Alfa GTV) 6'19".

rally, quando la Stratos per la gara (il muletto era rimasto seriamente danneggiato nell'urto in prova contro un guard-rail) ha cominciato a rifiutarsi di marciare a dovere. In un primo tempo si era pensato che fosse il nuovo impianto di iniezione applicato sulla testa a due valvole, ma visto che nonostante tutto il propulsore continuava ad andare male, si era deciso di rimontare i tradizionali carburatori. Solo alla fine, dopo avere scoperto alcuni detriti nel serbatoio del carburante e aver sostituito il filtro della benzina, le cose si erano messe quasi a posto, pur se il motore tradiva una certa fiacca. Stando così le cose ogni impennata di orgoglio sarebbe stata balorda, e così la berlinetta bianco-verde ha marciato secondo una tabella di marcia fatta con prudenza e buonsenso.

Felici poi, meritatamente, anche i bravi Bianchi e Ambrogetti (con qualche problema di cambio anche per quest'ultimo), per i quali l'aver impegnato la vettura ufficiale e aver terminato la corsa deve essere già motivo di giusto orgoglio. Positiva per l'Opel, ancora una volta, la spedizione in Sicilia. Il quarto, quinto e settimo posto delle Commodore Gr. 1 di Brai-«Rudy», «Luky»-Braitto e Presotto-Perissinot (questi ultimi attardati di oltre quattro minuti per un paio di forature sono un risultato valido, tanto sotto il profilo dell'impegno con queste vetture del Gruppo 1 che in senso assoluto, agevolate infatti in questo dal tanto asfalto di una corsa ormai definitivamente votata alla formula «francese».

Di tutto rilievo poi il sesto posto assoluto dei «velocisti» palermitani Restivo-«Apache», con la Porsche Carrera RSR nonostante alcuni problemi di frizione e di impianto elettrico che li hanno attardati per alcuni minuti, e senza i quali certamente sarebbero più in alto nella classifica assoluta.

Fagnola-D'Angelo con il GTV Alfa Romeo Gr. 1, sono rimasti i soli a difendere l'onore dell'Alfa Romeo, soprattutto dopo la pre-

Giulio Mangano

CONTINUA A PAGINA 38

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

matura uscita di scena delle due Alfette GT America di Ormezzano (spinterogeno) e Brambilla (sterzo) e l'essere arrivati ottavi assoluti è un risultato positivo.

L'irruento inizio del locale Run-fole con la Stratos-Jolly Club, è stato prima premiato dai risultati (già secondo nella prima prova speciale dietro a Pregliasco) ma ben presto bloccato da una spettacolare uscita di strada.

Veramente entusiasmante la regolarissima marcia del 124 ST Berlina Gr. 2 dei coniugi Dean.

Tanto sfortunato quanto generoso (e quindi proprio perseguitato dalla scalogna) il bravissimo Lorenzelli, col 124 Abarth semi-ufficiale. Dopo un inizio travolgente che lo portava a dialogare da vicino con Pregliasco incappava in una buca gigante col risultato di mettere fuori uso due gomme posteriori. Il tutto gli costava otto minuti della prova speciale di Cer-

Per il caos delle classifiche finali volevano chiamare «i carabinieri»

CEFALU' - Vivace polemiche, al limite della gazzarra, a fine corsa. In effetti il centro classifiche è andato in «tilt» quasi subito, e così a rally concluso domenica pomeriggio non si faceva in tempo a preparare un ciclostilato con un'ipotesi di classifica che cronologicamente alla mano, arrivava qualcuno con un nuovo ordine di arrivo. Ben presto la situazione si è fatta tesa, anche perché la classifica veniva continuamente rivoluzionata (Bianchi e Ambrogetti ad esempio sono stati più volte ribaltati nella loro posizione; Restivo da sesto è stato passato sedicesimo e poi restaurato sesto, ecc.) e frattanto, verso le venti era già stato riaperto il parco chiuso. Il tutto, mentre piloti stanchi attendevano di sapere — soprattutto ai fini del successo di classe — come erano andate le cose. Alla fine poi, in seguito ad un'esposto presentato f.t.m. ma ugualmente accettato, si riscontravano tutta una serie di errori e la classifica tornava ad essere rivoluzionata.

A questo punto il malcontento esplodeva, qualcuno alzava la voce più del dovuto e volavano parole grosse, comprese «chiamare i carabinieri». Alla fine con un'opera di convincimento personale da parte di Dante Salvay, delegato C.S.A.I., si ristabiliva alla bello e meglio la calma e si andava alla premiazione. Qui nuovo incidente diplomatico. Il padre di un pilota prendeva il microfono e chiedeva soddisfazione al Presidente dell'Automobile Club Palermo, Sansone, circa una questione di minuti in più o in meno. Salvay, ancora una volta risolveva la situazione tagliando la testa al toro e rinviando il tutto a un reclamo in sede CSAI.

Questa organizzazione approssimativa, oltre alle prove annullate, non devono di certo avere impressionato bene il monegasco Raymond Rue, mandato dalla CSI per vedere al battesimo europeo il Rally di Sicilia. Alla fine erano in molti a temere che il prossimo anno la gara siciliana possa ancora fregiarsi del titolo continentale o, ancora di più, a sperare una promozione di coefficiente, passando dall'1 al 2.



Lo Jacono-Ferrauto, atto secondo. Avete visto la loro GTV in controsterzo all'uscita da una curva, ma in quella successiva il controllo è mancato mandando la vettura a sbattere contro un muretto. A destra la Opel Commodore di Brai-Rudy



da e poi 17 minuti al successivo controllo orario. Senza scoraggiarsi il forte piemontese riprendeva più scatenato che mai, aggiudicandosi alla grande alcune prove speciali, ma veniva poi ancora rallentato da una nuova foratura e poi ancora da un afflosciamento. La sua corsa comunque resta ammirevole e conferma uno stato di grazia e il suo livello di maturazione che lo pone come il più serio candidato a ruoli più impegnativi nel rallysmo italiano.

Delle 18 prove speciali in programma un paio — quella di Termini Imerese e quella di Polizzi — sono state declassate a margini di trasferimento per l'indisciplina del pubblico che affollava, anche con le proprie macchine, i tratti più impegnativi. Fra l'altro, a Termini Imerese si è verificato un vero e proprio maxi-ingorgo che, oltre a far saltare la prima «speciale» ha rallentato la prima parte del ruolino di marcia del rally. In tema di prove speciali Pregliasco è risultato il più veloce in dieci delle sedici disputate, Lorenzelli in tre, Ambrogetti, Brai e Restivo, ovviamente, ha sbaragliato il campo della prova di Caltavuturo, che si corre sullo stesso tracciato della Targa Florio e che quindi il palermitano conosce a perfezione. Risultato: 16 secondi in meno sul tempo di Pregliasco e Tony e 28 su quello di Lorenzelli.

g. m.

Lo scippo di NAPOLI...

NAPOLI - Grossa disavventura per la squadra della Pirelli che era in viaggio alla volta della Sicilia con le coperture per la Lancia e gli altri team impegnati nel Rally isolano. Poco prima dell'imbarco sul traghetto per Palermo, ha infatti preso «il volo» il camion con tutto il suo carico di P7, CN ed MS. Un furto «specializzato», non c'è che dire, vista la qualità della merce che però è molto facilmente riconoscibile.

... dietro la moria P.7?

● Le gomme sono state un calvario un po' per tutti. Soprattutto le P7 Pirelli sono state afflitte da una strana moria. Così l'assistenza Pirelli ha dovuto fare miracoli. A tenere le file della situazione c'era in Sicilia il bravo Renzo Zorzi, campione di Formula 1 impegnato per l'occasione a spiegare soprattutto ai privati che se le gomme andavano a pezzi sui fianchi, le colpe erano di errati montaggi di cerchi inadatti o di sollecitazioni irregolari, non certo delle coperture milanesi.

● Un italo-americano di 54 anni, Salvatore Prestianni, originario di Castelbuono, un paesino delle Madonie, è tornato in Sicilia da New York apposta e ora può tornare soddisfatto negli States.

Le signorine ALFASUD

● Al via del rally, con una Alfasud TI Gr. 1, c'erano anche due simpatiche (e carine) sorelle di Acireale, provincia di Catania, Viviana (25 anni) e Marina (27) Calanni. Baronessine-sprint, figlie di un concessionario dell'Alfa Romeo a Catania, le due sorelle sono finite 50. andando in tutta calma, ma hanno più aggressivi propositi per il futuro, magari con una vettura più competitiva. Viviana, che studia architettura ha guidato ininterrottamente, lasciando a Marina, il compito di leggere le note.

● A fine gara Mauro Pregliasco e Piero Sodano non hanno perso l'occasione per ringraziare un commissario sportivo, Mario Pilla, che li aveva trattenuti alla prova di Polizzi, avvisandoli di non tirare al limite (tanto avevano già sette minuti di vantaggio) visto che c'era il rischio di incontrare qualche macchina in senso inverso a quella della prova speciale. Ma proprio quando la Stratos dei vincitori stava per partire dalla prima curva sbucava placidamente una 127, rossa che lasciava tutti di stucco. I due ringraziavano Billa e la prova speciale veniva declassata a marcia di trasferimento.

● Alla fine, fra i tanti premi, non tutti sono andati a piloti o Scuderie. Alcuni sportivi, di nome e di fatto, hanno simpaticamente offerto coppe e targhe di riconoscimento ai tre «factotum» del Rally siciliano: il direttore di gara Vicio Aquila, il direttore dell'organizzazione Giacomo Sansone (soltanto omonimo del presidente del locale Automobile Club) e il segretario della manifestazione Giorgio Dati (Sandokan) per la vistosa barba che si è fatta crescere di recente.

1. DARNICHE CAMBIAGHI stop nel TOURAINE

TOURS - La Ronde de Touraine, un classico rally francese, pur non essendo quest'anno valido per alcun campionato d'Europa ha richiamato un buon numero di vetture interessanti, fra cui la Stratos di Darniche che ha vinto comodamente la corsa davanti a due Alpine Renault. C'era anche Bobo Cambiaghi, con la 131 Rally che prosegue la sua messa a punto in attesa del debutto in campionato all'Elba. La vettura si stava comportando molto bene quando è stata rallentata da problemi al cambio nel corso del quinto giro della corsa.

V8/Blog Scans

WALDEGAARD n. 1

Con questi numeri nel SAFARI



NAIROBI - Si sono svolte venerdì scorso, presso l'organizzazione della prova, le operazioni di sorteggio dei numeri di gara per la 24. edizione del « Safari Rally », quarta prova del campionato mondiale rallies, in programma in Kenia dal 15 al 20 aprile prossimo.

Questo il primo elenco di partenza:

1) Waldegaard	(Stratos)
2) Nicolas	(Peugeot 504)
3) Makinen	(Peugeot V6)
4) Mikkola	(Peugeot V6)
5) Mehta	(Datsun)
6) Munari	(Stratos)
7) Andersson	(Peugeot 504)
8) Joghinder	(Mitsubishi Colt)
9) Rohrl	(Opel Kadett)
10) Kallstrom	(Datsun)
11) Cowan	(Mitsubishi Colt)
12) Rhemtulla	(Datsun)
14) Aaltonen	(Opel Kadett)
15) Davinder	(Opel)
16) Shankland	(Peugeot 504)
17) Preston	(Lancia)

STRATOS «Chequered Flag» semidistrutta

LONDRA - La carriera della Stratos del team Chequered Flag è finita, almeno per quanto riguarda il futuro immediato. Il pilota Tony Pond ha affrontato la sua sospensione anteriore modificata per la maggior parte del « Cheltenham Festival Rally », finché il sovrasterzo non ha avuto la meglio su di lui, nella zona di Braing, dopo aver terminato una speciale. La macchina è precipitata 25 metri, ha colpito un albero a 10 metri dal fondo, scivolando giù sul tronco dell'albero, è caduta sul fianco con l'albero che ha fortemente picchiato contro l'altra porta. Pond e il suo navigatore Richard Trappe, che vedevano nello specchietto che il carburante stava uscendo dai serbatoi, si sono alla fine salvati, rompendo il parabrezza.

Se si potrà riparare la macchina, ma questo non è per niente certo, questo non sarà per il « Circuit of Ireland », forse neanche per il « Welsh Rally ». Pond ha detto di essere stato molto fortunato di aver potuto salvarsi, per poter correre con una Mini a Snetterton il giorno seguente (un difetto al cambio ha portato al suo ritiro).



MONTEVIDEO - Gli uruguaiani Rodolfo Branda e Orazio Moyano con una Fiat 128 IAVA hanno vinto la nona edizione del GP 19 Capitali, Coppa d'Oro Texaco. E' la seconda volta consecutiva che una Fiat 128 vince questa prova stradale, la più importante del paese. La 128 ufficiale di Branda e Moyano si è portata al comando dopo l'abbandono della Escort RS degli uruguaiani Etchegoyen-Vignoli nella terza ed ultima tappa, quando mancavano solo 5 minuti al termine della corsa. Infatti, Etchegoyen manteneva un vantaggio di oltre 41 minuti su Branda, una differenza che in una gara del genere in condizioni normali era irrecuperabile. I vincitori sono stati favoriti dall'esuberanza del pilota della Escort che è uscito di strada abbandonando la corsa.

La gara si è disputata sulla distanza totale di 2400 chilometri, dei quali 1300 erano di prove speciali a prove in circuito, e vi hanno preso parte piloti di Argentina, Brasile ed Uruguay. Poche le vetture che hanno terminato; gli abbandoni più importanti sono stati quelli di Lozardo, West, Balcarcel con le Escort RS ufficiali, delle Fiat della squadra IAMSSA di Trelles, Zagalo-Moreno, e Alberto Branda, e quello della Peugeot 504 dell'argentino Mayorga, candidato alla vittoria assoluta, al via. Alle spalle della Fiat 128 di Branda, vincitore assoluto e primo della classe B, è giunta la Morris 1275 degli uruguaiani Sehabiague-Rossi. Al terzo posto gli argentini Menendez Behety-Gayol, con la Peugeot 504, vincitori della classe C, ed in quarta posizione la BMW 2002 di De Arteaga-Falcon, primo della classe D. Il vincitore si è aggiudicato un premio di 2780 dollari.

Horacio Patrone Vez

Gran Premio 19 capitali, Coppa d'Oro Texaco. Montevideo - Salto - Rivera - Montevideo, gara nazionale di velocità e regolarità - Montevideo, 19-22 febbraio 1976.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Branda-Moyano (Fiat 128)	14.28'41''
2. Sehabiague-Rossi (Morris 1275)	15.07'47''
3. Menendez-Gayol (Peugeot 504)	15.14'43''
4. De Arteaga-Falcon (BMW 2002)	16.18'27''
5. Larratea-Muniz (Ford Corcel)	16.37'22''
6. Martinez-Rogueiro (Saab 96)	16.41'48''
7. Romanzo-Puchert (BMW 2002)	17.53'10''
8. Rossi-Cabrera (Fiat 850)	20.08'15''
9. Gonzales-Quirino (Saab 96)	20.27'32''

Il rally uruguayo

19 capitali per un 128

Rodolfo Branda, vincitore della maratona uruguayana. Sotto, la 128 vincente nel circuito di Rivera



Finale a Campiglio

Una porta ha tradito GALLI

MADONNA DI CAMPIGLIO - E' venuto anche il Presidente dell'Alfa Romeo Cortesi (non era al seguito F.1, stavolta) ad assistere alla finale del 1. trofeo di slalom gigante Alfa Romeo - Fischer Ski patrocinato dall'Alfa Romeo dalla Fischer e dalla grappa Julia. Tutti si aspettavano che ad andarsene da Madonna di Campiglio con la fiammante Junior 1300 GTA fosse il blasonato cugino del grande Gustavo Thoeni, ma Rolando ha deluso i suoi fans disseminati sulla pista rossa del Grosté, fra i quali era lo stesso presidente Alfa Cortesi che viaggiava su un prototipo « Gatto delle nevi » costruito con motore Alfa Romeo 2000 cmc.

Ha vinto meritatamente fra i discendenti classificati FISU il poliziotto di Cuneo Giorgio Dalmasco che ha battuto Gamper, Troyer, e il campione del mondo di KL Alessandro Casse, Thoeni, Cozzio e tanti altri concorrenti.

Questa interessante gara che verrà ripetuta il prossimo anno con due manifestazioni di Slalom e di Fondo ha visto impegnati più di 3000 sciatori tutti clienti Alfisti, fra cui oltre al Thoeni detto prima e a Casse, abbiamo visti impegnati l'allenatore federale Stefano Dalmasco, Cozzio, Herbert Gamper, Paolo Visonà, e l'ex pilota di F.1 Nanni Galli che arrivato alla finale non ha potuto partecipare alla finalissima perché... arrivato lungo ad una porta l'ha saltata...

Nella categoria classificate FISU femminile ha vinto la Calissano davanti alla Platzer, alla Colnaghi alia Giori e alla Motta. Nella categoria maschile non classificati Fisi ha trionfato Lino Pergher davanti a Sioli, Ghedina, e Demetz.

Pergher come Dalmasco si è portato a casa una Alfa Romeo GTA 1300 Junior, mentre il gentil sesso si è dovuto « accontentare » di tante tante coppe, grappa Julia, vino Putto, pneumatici, volantini ecc..., a proposito di gentil sesso nella categoria non classificate FISU abbiamo visto una netta vittoria di Romano Loredana, che ha battuto la Bettaglio, la Colonia e la Lorenzoni.

TROFEO ALFA ROMEO FISCHER SKI LE CLASSIFICATE

Maschile classificati FISU - 1. Giorgio Dalmasco 1'21'46; 2. Herber Gamper 1'21'91; 3. Carlo Troyer 1'21'97; 4. Alessandro Casse 1'22'74; 5. Rolando Thoeni 1'22'74; 6. Olindo Cozzio 1'23'05.

Femminile classificate FISU - 1. Giovanna Calissano 1'29'96; 2. Anita Platzer 1'31'25; 3. Laura Colnaghi 1'34'01; 4. Cristina Giori 1'34'65; 5. Patrizia Motta 1'35'49; 6. Paola Passuello 1'40'72.

Maschile non classificati FISU - 1. Lino Pergher 1'21'45; 2. Roberto Sioli 1'24'80; 3. Giuseppe Ghedina 1'25'78; 4. Helmar Demetz 1'26'05; 5. Herbert Ganther 1'26'98; 6. Alberto Borsi 1'27'03.

Femminile non classificate FISU - 1. Loredana Romano 1'38'36; 2. Silvia Bettaglio 1'39'00; 3. Maria Colonia 1'39'19; 4. Federica Lorenzoni 1'40'04; 5. Paola Giacosa 1'40'43; 6. Paola Angri 1'40'96.

ANVERSA-LIEGI-ANVERSA

STAEPELAERE sempre lui

ANVERSA - Una volta di più è stato Gilbert Staepelaere, con la sua Ford Escort, a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della Anversa-Liegi-Anversa, un rally valido per il campionato belga. Resta da chiedersi chi potrà insidiarlo, quest'anno nella sua corsa verso il titolo nazionale della specialità, anche se Gustavsson dopo quattro prove è ancora in testa.

Nel prologo precedente i tre giri, già Staepelaere era stato il più veloce nelle prove speciali, a parte un paio, e quindi era con un certo vantaggio che il favorito iniziava il primo dei tre giri, accontentandosi di controllare la gara. Fra i suoi avversari i più attivi sono stati i soliti Plas (Gordini), « Didi » (Fiat-Abarth), poi Moortgat, Gustavsson e Dumont, che però si sono praticamente battuti per la seconda piazza.

Ad un certo punto, nella seconda tappa, Willy Plas si faceva più minaccioso ma Staepelaere lo controllava bene. Ventidue delle quaranta vetture partite si sono ritrovate all'arrivo della corsa, che è stata piuttosto dura a causa della pioggia ininterrotta.

a. r.

ANVERSA-LIEGI-ANVERSA, rally nazionale valido per il campionato belga. Anversa, 27-28 marzo 1976

LA CLASSIFICA

1. Staepelaere-Vaillant (Ford Escort)	pen. 201;
2. Plas-Doum (Renault Gordini)	288;
3. Gustavson-De Langhe (Porsche)	355;
4. Moortgat-Andy (Escort)	467;
5. Dumont-Deschenes (Opel)	499;
6. « Didi »-Lopez (Fiat-Abarth)	536;
7. Engels-Hendrickx (Gordini)	630;
8. Vanderheyden-Enzlin (Opel)	652.