

2-4 luglio - RALLY ALPI ORIENTALI: annullato; 3 luglio - NOTTURNA A MAGIONE: annullata; 3-4 luglio - GARA A VILLA REAL: annullata; 9 luglio - GARA A FALKENBERG: annullata; 10 luglio - NOTTURNA A MAGIONE: annullata.



DOVE corriamo domenica

LUGLIO

Le corse in calendario dall'1 al 10 luglio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
1	Trofeo Cadetti (9. prova)	SIAS Monza	Pista junior di Monza di km. 2,405	ore 21	● F. Monza	Velocità in circuito	Calegari (Melesi) in 24'31"6 media 117,667 kmh.
2-4	Rally Skoda	Cecoslovacchia	Mlada Boleslav per km. 1,700	ore 15,30 (2) ore 5,30 (4)	●●●	Rally	
3-4	Coppe Benelux	Belgio	Autodromo di Nivelles di km. 3,724	ore 15	●●● T1-T2-GT3-GT4	Velocità in circuito	Xhenceval (BMW) in 27'50"5
3-4	Bavaria Salzburgring	Germania	Circuito del Salzburgring di km. 4,238	ore 10	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5 F.3-FF-FV-FSV	Velocità in circuito	Hermann-May (BMW 2002) media 152,730 kmh.
3-4	Premio di Karlsruhe	Germania	Autodromo di Hockenheim di km. 6,789	ore 9,30	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6 F.3-FF-FV-FSV	Velocità in circuito	Mass (Alfa Romeo 33tt12)
3-4	Gara a Santa Pod	Gran Bretagna	Pista Santa Pod		●●● DGT	Accelerazione	
3-4	Salita di Eymoutiers	Francia	Limoges	ore 10	●●● tg	Velocità in salita	Mieusset (March F.2) in 1'35"71
3-4	Salita di Boyeux	Francia	Bourg en Bresse	ore 10	●●● tg	Velocità in salita	Rivoire (Chevron) in 1'41"89
3-4	Off-road 2 CV Gross Hoflein	Austria	Vienna	ore 14	●●● ris.	Fuoristrada	Si disputa per la prima volta
3-4	Rallycross Acier	Francia	Longwy	ore 15	●●●	Rallycross	
3-4	14. Ruota d'Oro	AC Cuneo	Savigliano-Savigliano per km. 276,5	ore 21,30 (3) ore 4,26 (4)	● TRN	Rally	Betti-Betti (Ascona) in 43'50"
3-4	Scuola piloti Morrogh	H. Morrogh	Vallelunga	ore 8-13	●	Scuola pilotaggio	
4	G.P. di Francia	Francia	Autodromo Paul Ricard di km. 5,810	ore 15	●●● Camp. Mondiale Piloti F.1	Velocità in circuito	Lauda (Ferrari 312 T) in 1.40'18"34 media 187,654 kmh.
	Gare al Paul Ricard	Francia	Autodromo Paul Ricard di km. 5,810	ore 10,15	●●● T1-FR-FRE	Velocità in circuito	FR: Debias (Martini) m. 154,697 kmh. FRE: Pironi (Martini) m. 163,678 kmh.
4	Salita Trento-Bondone	AC Trento	Trento - Monte Bondone di km. 17,300	ore 10,30	●●● Camp. Europeo Montagna	Velocità in salita	Nesti (Lola BMW) in 10'50"62 media 95,727 kmh.
4	Firecracker 400	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km. 6,132	ore 15	●●● STK	Velocità in circuito	Petty (Dodge) in 2.31'32" media 254,889 kmh.
4	Salita Barbarossa	Germania	Sinzig (Nurburgring)	ore 10	●●● tg	Velocità in salita	Fischer (Porsche) in 3'49"3
4	Salita « Ecce Homo »	Cecoslovacchia	Sternberk	ore 10	●●● T1-T2-G9	Velocità in salita	
4	Rallycross Valkenswaard	Olanda	Haarlem	ore 14	●●●	Rallycross	Taylor (Escort) p. 42
4	Stock-car a Empoli	FISCAR	Pista di Empoli	ore 15	● STK	Velocità in circuito	Pollastrini (stock) Diazzi (super)
4	2. Trofeo D. Belloni	Scud. S. Giorgio	Ferrara-Ferrara per km. 40	ore 8	●	Nuova regolarità	Pertusio (Lancia Stratos)
4	Coppa Renault-Tommasi	Scud. Piloti Salentini AC Lecce	Brindisi-Lecce per km. 120	ore 8,30	●	Nuova regolarità	Si disputa per la prima volta
4	Autocross a S. Stefano	SS Belbo	Pista S. Stefano	ore 14	●	Autocross	
4	Autocross Le Sorgenti	AS Bordano	Pista Le Sorgenti	ore 14	●	Autocross	
4	Gimkana a Maggiora	Team W.B.	Maggiora	ore 15	●	Gimkana	
4-10	Heatway Rally	Nuova Zelanda	Wellington		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Non disputato nel 1975
3-4	Raduno fuoristrada	Ossola F.S. Club As. Bognanco Terme	Bognanco Terme	ore 14 (3) ore 14,30 (4)	●●● ris.	Fuoristrada	Raduno
7-11	2. Rally Montecarlo vetture veteran	●●● ris.	Rally		●●● T1-T2-F.3-FF	Velocità in circuito	F.3: Perkins (Ralt RT.1)
9-11	Rally di Polonia	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 4	Rally		●●● DGT	Accelerazione	
9-11	Giro di Gran Bretagna	●●●	Rally		●●● tg	Velocità in salita	Riche (Escort) in 46"86
9-11	Rally dell'Egeo	●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally		●●● tg	Velocità in salita	Rivoire (Chevron) in 42"82
10	6 Ore di Watkins Glen	●●● Camp. Mondiale Marche S5	Velocità in circuito		●●● tg	Velocità in salita	Non disputata nel 1975
10-11	Gran Premio Turismo al Nurburgring	●●● Europeo vetture. Turismo T2	Velocità in circuito		●●● tg	Rally	Hauck-Biesinger (Porsche Carrera) p. 3971
	Gare al Nurburgring	●●● T1 Trofeo Avvenire AS-FV-FSV	Velocità in circuito		●●● ris.	Fuoristrada	Si disputa per la prima volta
10-11	Corsa al Sachsenring	●●● G9	Velocità in circuito		●●●	Rally	Si disputa per la prima volta
10-11	Corsa a Djursland	●●●			●●●		
10-11	Summernationals a Englishtown	●●●			●●●		
10-11	Salita Jura-Neumarkt	●●●			●●●		
10-11	Salita di Pouille	●●●			●●●		
10-11	Salita del Beaujolais	●●●			●●●		
10-11	Rally Vorderpfalz	●●●			●●●		
10-11	Orr-road 2 CV Landivisla	●●● ris.			●●●		
10-11	Rally 1000 Piste	●●●			●●●		

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

Si rinnova
l'oscurantismo
della CSI

domenica **SPRINT**

6 ruote vietate in F.2 e 3

PARIGI - Una riunione di routine della sottocommissione tecnica della CSI, tenutasi a Parigi dal 14 al 16 giugno scorso, stava per trasformarsi in un antipatico « diktat » contro l'ultima ed azzeccatissima soluzione tecnica delle monoposto, cioè la 6 ruote. Il problema del numero delle ruote di una Formula 1 era stato posto all'ordine del giorno dalla stessa segreteria della CSI, spaventata da alcune voci relative a « fantasie » anche un po' aberranti che la trovata di Gardner aveva scatenato in certe menti fantasiose.

Per fare subito un esempio, sembra che quelli della March avessero in mente di dotare la loro F.1 di una quinta ruotina, montata centralmente a sbalzo oltre il cambio, onde « aggirare » la regola che vuole lo sbalzo massimo dell'alettone posteriore non più di 80 cm. oltre « le ruote posteriori ».

Voler limitare a 4 il numero di ruote della Formula 1, formula « libera » per eccellenza, solo per non dar corpo a certe soluzioni ci sembra addirittura pazzesco. Soprattutto perché la F.1 di limitazioni ne ha già troppe, e se possono passare quelle relative alla sicurezza, ogni altro freno alla fantasia dei tecnici nel campo specifico della monoposto di punta è da considerarsi sbagliato.

Ha preso così corpo la risoluzione italiana, che per il problema appena accennato propone una lunghezza totale della Formula 1 che dovrebbe risolvere il problema alla radice.

Per quanto riguarda invece il numero delle ruote, una limitazione di esso è stata proposta per le monoposto delle formule 2 e 3, e questo ci sembra già più logico soprattutto per non far lievitare eccessivamente i costi.

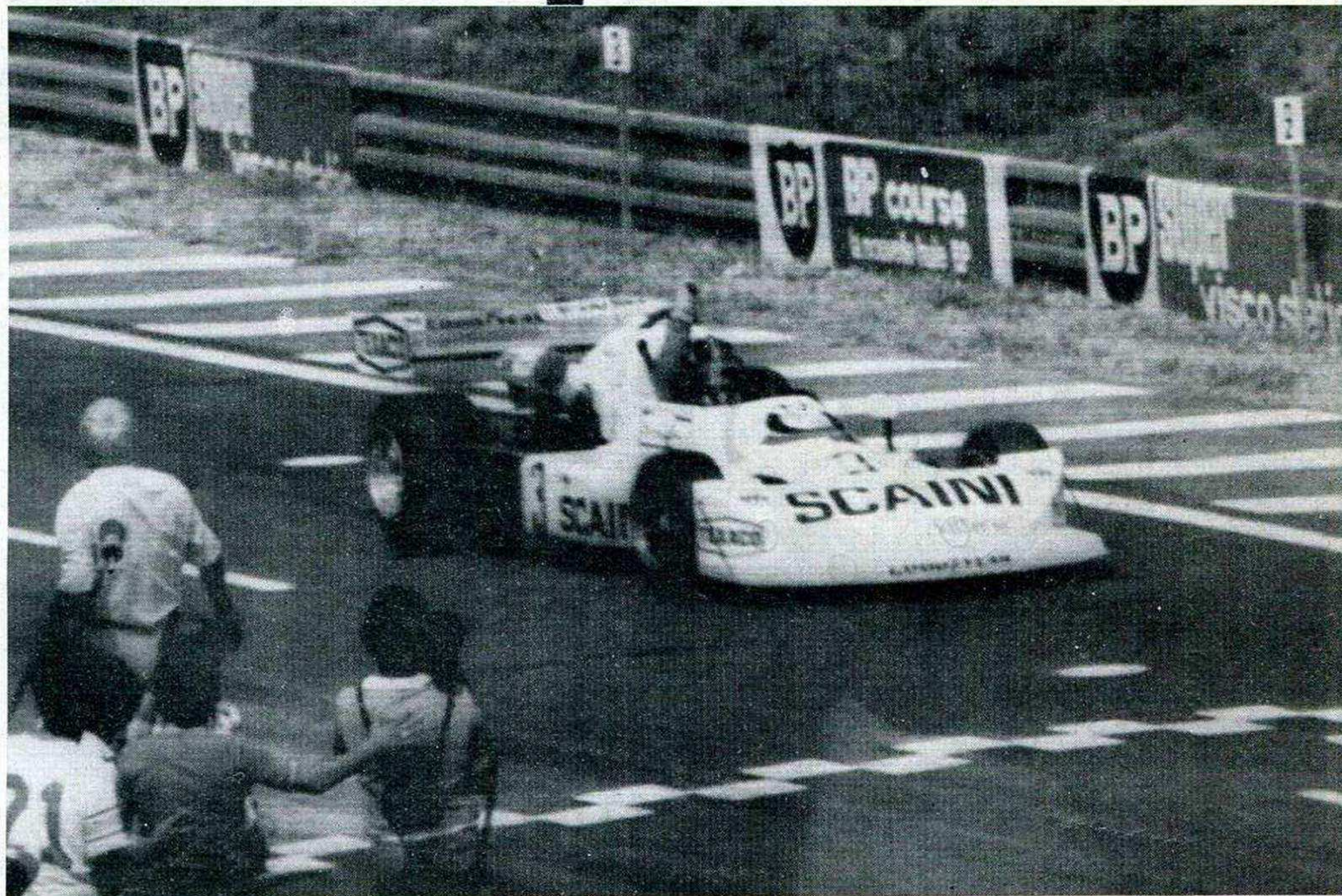
Un'altra cosa importante sortita da questa riunione è la definizione (finalmente) del metodo di misura dell'altezza dell'alettoni sulle F.1. Dal Gran Premio di Inghilterra, questa misurazione verrà fatta « da terra », ed in nessun momento (prove, gara) con il pilota a bordo la monoposto dovrà superare i 90 cm. all'ala posteriore.

Eventuali furbizie (uso di pneumatici di diametro diverso, sfruttamento dell'inerzia di scarica degli ammortizzatori, od altro) utilizzabili per passare le verifiche con un'ala messa più in alto del dovuto saranno minimizzate da questa osservazione: che cioè non è tanto importante la distanza dell'alettoni da terra, quanto la sua posizione relativa agli altri organi della vettura, quelli che cioè ne disturbano il funzionamento ottimale; distanza che resta invariata anche se « momentaneamente » la vettura nel suo insieme viene resa più bassa.

Nella «corsa più dura della carriera» a ROUEN

(per il caldo e dolore al braccio) il pilota romano vince con 12" e si porta a 1 punto dai leaders F.2

FLAMMINI con puntura



Vincendo la settima prova del campionato F. 2, Maurizio Flammini si è riportato nella parte alta della classifica, assieme ai francesi. Ecco l'italiano tagliare vittorioso il traguardo di Rouen, con la sua March-BMW

ROUEN - « Questa è stata la corsa più dura della mia vita », ha detto Maurizio Flammini, dopo aver ottenuto una vittoria convincente con un margine di vantaggio di 12"5 secondi su Jean Pierre Jabouille e la sua Elf-Renault 2.

Non è stato Jabouille che ha reso le cose così difficili per l'italiano perché il francese non è più stato in grado di sfidare Flammini dopo 10 giri della corsa (sulla distanza di 38), quando il suo estintore anti-incendio si è spento, ed egli ha dovuto trasferire metà della sua concentrazione nel tentativo di fermarlo con le gambe, per impedire che rotolasse sul morsetto della batteria.

Le difficoltà per Flammini provenivano dal caldo infernale e dal suo braccio dolente. « Mi sono fatto fare una puntura appena prima della corsa e il mio braccio si è comportato ottimamente fino a circa metà distanza, ma per gli ultimi 20 giri mi faceva veramente male. Dovevo prendermela anche sul comodo a causa della macchina, perché la temperatura dell'olio si aggirava sui 140° per la maggior parte della corsa », ha detto felicissimo Flammini.

L'alta temperatura e il difficile circuito di Rouen hanno causato il

solito alto numero di ritiri, solo 11 delle 20 macchine che hanno originariamente preso il via erano ancora in gara all'arrivo, benché questa cifra fosse superiore a quella prevista.

Tra coloro che si sono trovati in difficoltà c'erano diversi favoriti per questa corsa, tra cui il compagno di squadra di Flammini, Alex Ribeiro, il quale è partito dalla pole position e che ha guidato i primi 4 giri della corsa finché si è rotta una conduttura isolante dell'impianto elettrico, ponendo fine alla sua corsa.

Poi è stato René Arnoux a raccogliere la sfida, però la sua prima posizione è durata solo per sei giri, prima che anche il suo motore cominciasse ad avere accensioni irregolari e finalmente è stato costretto a fermarsi al box. Ha perso un giro perché ha dovuto far cambiare la scatola di accensione e la gomma anteriore destra, che aveva cominciato a staccarsi, ma anche se aveva sempre uno svantaggio di un giro alla fine in decima posizione, è stato l'eroe della folla francese, avendo trasformato ciò che era diventata una noiosa corsa professionale in un « thriller » man mano che

CONTINUA A PAG. 20

Jeff Hutchinson

G.P. ROUEN

F. 2

Rouen, 27 giugno 1976

Gara internazionale di velocità in circuito valida quale settima prova del Campionato d'Europa di Formula 2.

● **Organizzazione:** Automobile Club Normand, Rouen

● **Percorso:** circuito di Rouen-les-Esarts, di metri 5.543, 38 giri pari a km. 210,634

● **Ora di partenza:** 14

● **Condizioni climatiche:** caldo e soleggiato, 35 gradi, sia in prova che in gara

● **Direttore di corsa:** Guy Tisseron

● **Spettatori:** 25.000 circa

● **Organizzazione:** 7

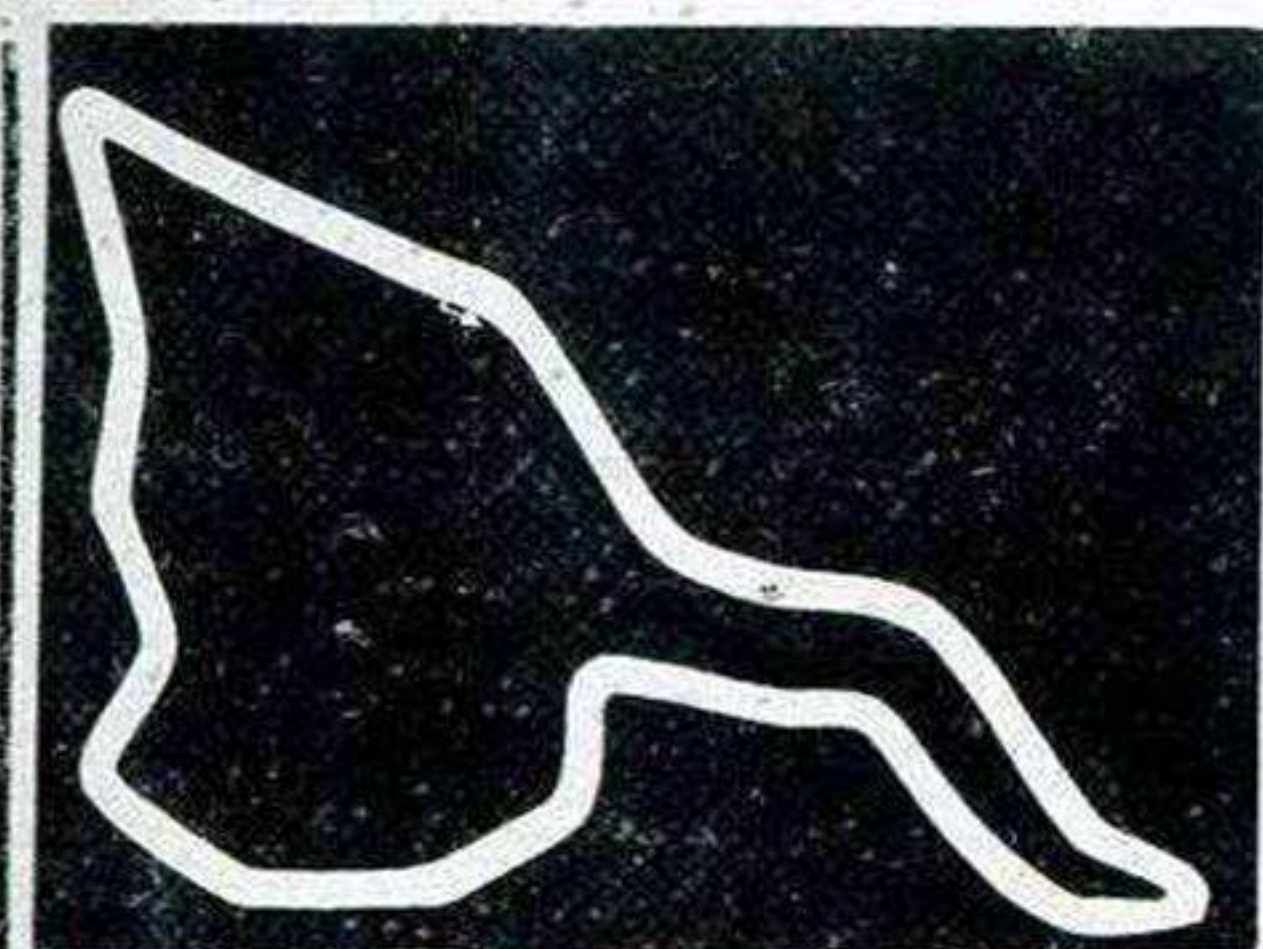
● **Sicurezza:** 6

● **LE PAGELLE - Piloti:** più combattivo Arnoux; più sfortunato Arnoux. Macchine: più efficace March-BMW; meno efficace RALT-BMW

Così al traguardo

1. Maurizio Flammini (March 762 BMW) 38 giri in 1.09'59"27, media 180,574 kmh; 2. Jabouille (Elf-Switzerland Alpine Renault V6) 1.10'12"81; 3. Martini (March 762 BMW) 1.10'29"18; 4. Rosberg (Toj-BMW F 02) 1.10'41"75; 5. Marazzi (Chevron BMW B 35) 1.10'54"42; 6. Hoffmann (March 762 Hart) 1.11'07"7; 7. Francia (Chevron BMW B35) 1.11'36"07; 8. Deutsch (March BMW 762) 1.11'37"68; 9. Dohlem (Chevron B35 Hart) 1.11'41"72; 10. Arnoux (Martini Renault V6 Mk19) a 1 giro. **Giro più veloce:** Arnoux, in 1'47"552, media 185,536 kmh.

I RITIRI: Leclere, 1. giro, semiasse; Ribeiro, 6. giro, elettricità; Cheever, 7. giro, perdita radiatore; Pryce, 7. giro, incidente; Mallock, 9. giro, motore; Colombo, 15. giro, motore; Tambay, 18. giro, motore; Binder, 22. giro, pressione benzina; Kottulinsky, 31. giro, elettricità.



Così (in 20) al via

Patrick Tambay (Martini-Renault Mk19) 1'47"29	Alex Ribeiro (March-BMW 762) 1'47"19
René Arnoux (Martini-Renault Mk19) 1'47"41	Tom Pryce (Chevron-BMW B35) 1'47"37
Michel Leclere (Elf-Renault 2) 1'47"96	Maurizio Flammini (March-BMW 762) 1'47"67
J.P. Jabouille (Elf-Renault 2) 1'48"64	Hans Binder (Chevron-Hart B35) 1'48"52
Ingo Hoffmann (March-Hart 762) 1'49"22	Giancarlo Martini (March-BMW 762) 1'48"97
Giorgio Francia (Chevron-BMW B35) 1'49"38	Kejo Rosberg (Toj-BMW F02) 1'49"23
Roberto Marazzi (Chevron-BMW B35) 1'49"74	Eddie Cheever (March-Hart 762) 1'49"39
Fred Kottulinsky (Ralt-BMW RT1) 1'50"52	José Dolhem (Chevron-Hart B35) 1'50"23
Willi Deutsch (March-BMW 762) 1'50"91	Ray Mallock (Ralt-Ford BDG RT1) 1'50"53
Alberto Colombo (March-BMW 762) 1'51"39	Lorenzo Niccolini (March-BMW 762) 1'51"37
Gianfranco (Chevron-BMW B35) 1'51"54	Robarts (March-Hart 762) 1'51"87

La classifica dell'Euro F. 2

	Hockenheim	Thruxton	Vallletunga	Salzburgring	Pau	Hockenheim	Rouen	Mugello	Pergusa	Estoril	Zolder	Nogaro	Hockenheim	TOTALE
Jabouille	—	—	9	1	6	4	6							26
Tambay	6	4	6	4	—	6	—							26
Flammini	—	9	—	6	—	1	9							25
Arnoux	9	—	—	3	9	3	—							24
Leclere	—	—	3	9	—	9	—							21
Ribeiro	—	6	4	2	3	—	—							15
Martini	—	—	—	—	4	2	4							10
Marazzi	3	—	—	—	—	—	2							5
Deutsch	4	—	—	—	—	—	—							4
Cheever	—	3	—	—	—	—	—							3
Rosberg	—	—	—	—	—	—	3							3
Hoffmann	—	2	—	—	—	—	1							3
Ertl	2	—	—	—	—	—	—							2
Pesenti	—	—	2	—	—	—	—							2
Ludwig	—	—	—	—	2	—	—							2
Heyer	1	—	—	—	—	—	—							1
Migault	—	1	—	—	—	—	—							1
Jaussaud	—	—	1	—	—	—	—							1
Kottulinsky	—	—	—	—	1	—	—							1

stava rimontando l'intero lotto, nel tentativo di recuperare il tempo perduto, quasi ogni giro superando il record del giro precedente, fino a cinque giri dalla fine quando si è fissato sull'1'47"2, a una media di 185,5 kmh.

Un altro pilota che voleva sfidare Flammini per il comando è stato Patrick Tambay, a solo 2"4 secondi da lui a metà distanza, quando era per la terza volta in questo fine settimana costretto al ritiro, con un motore che stava per bloccarsi. «Può solo trattarsi di un difetto nell'impianto dell'olio alla macchina, dopo la rottura dei motori a Hockenheim e adesso qui», ha detto un deluso Tambay, che era stato il secondo più veloce nelle prove.

Altri favoriti, come Michel Leclere, sono usciti di corsa dopo solo un giro per la rottura dell'albero motore, mentre Tom Pryce, nella Chevron-BMW di Fred Opert, ha buttato via le sue possibilità in un incidente al 5. giro quando si trovava in quinta posizione: «E' stato veramente uno sbaglio stupido. Stavo cambiando marcia con una mano, facendo un piccolo movimento opposto con l'altra, poi la mia mano è scivolata dal volante e la macchina è andata a finire contro il guard-rail», ha detto Tom, il quale, se non fosse stato per questo incidente, si sarebbe veramente goduto la corsa nella Chevron, ma desidera disputarne altre.

La terza posizione è andata a un felicissimo Giancarlo Martini con la sua March BMW 762, a 15 secondi da Jabouille, dopo aver condotto una corsa «senza alcuna noia».

Lo stesso non si poteva dire di Keke Rosberg, il quale ha disputato veramente una ottima corsa nella sua Toj, alla pari con Martini fino a metà distanza, quando si è staccato il sedile dai supporti. «Sono appena stato in grado di arrivare ai pedali e pensavo che avrei fatto meglio a rallentare un po', nel caso che si fosse staccato del tutto in una delle curve veloci», ha detto Rosberg felice lo stesso, arrivando a 12 secondi da Martini.

Gli ultimi punti sono andati a Roberto Marazzi e Ingo Hoffmann, entrambi i piloti sono riusciti a passare Giorgio Francia nelle fasi finali, perché Francia poteva appena fare uso del gas e dei freni, perché aveva un crampo al piede destro. Hoffmann si è avvicinato solo a cinque giri dal traguardo per acciuffare l'ultimo punto, ma era sempre distaccato di tredici secondi da Marazzi, malgrado il fatto che la Chevron dell'italiano avesse grosse noie di alimentazione per tutta la corsa.

Anche Hoffmann non era senza problemi, aveva noie con la terza marcia e inoltre si è rotto l'indicatore della temperatura dell'acqua. «Anche l'olio era molto caldo e così ho pensato che avrei fatto meglio a rallentare un po'». Prendere questa decisione gli è stato reso più facile perché aveva veramente male alla schiena: «è stata la prima volta che ho fatto tanti giri al volante, e prima di ora non sapevo che il sedile fosse tanto scomodo», ha detto.

Willi Deutsch ha occupato l'ottavo posto, dopo che Dolheim esausto è retrocesso al nono nelle fasi finali, l'ultima macchina a non essere stata doppiata alla fine.

LA CRONACA

RIBEIRO subito K.O. JABOUILLE per l'estintore

ROUEN - Malgrado il sole cocente, che avrebbe potuto incitare la gente a lasciare i caldi sobborghi di Rouen per andare al mare che non è lontano, si è vista una bella folla di 25.000 spettatori venuta per assistere alla 7. prova valevole per l'emozionante campionato di F. 2 di quest'anno.

Come corsa, non è stata eccezionale, il lotto si è presto molto diluito con molti prematuri ritiri, sebbene ci fossero stati dei piloti ottimi, in modo particolare quello della Martini, René Arnoux, il quale ha rimontato quasi l'intero gruppo, anche se aveva perso quasi due giri con la fermata ai box.

E' stata un'altra giornata deludente per le Renault V6, e per Ribeiro che aveva ottenuto la pole position, davanti ai favoriti francesi, mentre i motori V6 non hanno dato molto affidamento nelle ultime due corse.

Non soltanto i tempi delle prove, ma anche le prove di riscaldamento prima della corsa la domenica mattina non sembravano molto favorevoli a una vittoria delle Renault su questo circuito. Alla fine di una sessione durata mezz'ora, i meccanici di Patrick Tambay e René Arnoux hanno cambiato i motori, che si erano tutti e due rotti dopo appena cinque giri. Ed entrambi erano stati montati la mattina stessa.

Quello di Tambay cominciava ad accusare le stesse noie di quello precedente, nelle prove, mentre quello di Arnoux aveva sospette noie alle valvole, e questo non ha significato soltanto che il team ha dovuto compiere un lavoro affrettato all'ultimo minuto, ma non hanno neanche avuto l'occasione di provare una nuova condotta del radiatore per vedere se avrebbe funzionato, perché nelle prove entrambe le macchine si sono troppo riscaldate. Rouen è stato caldo come la Sicilia in agosto.

Anche alla macchina di Jabouille si è dovuto cambiare il motore. La vettura di Ribeiro accusava una accensione irregolare e benché questo difetto si sia curato da solo prima della fine della sessione il team stava prendendo in considerazione di cambiare il motore per essere sicuro in alternativa all'idea di cambiare l'intero impianto elettrico.

Al via sembrava che Ribeiro volesse installarsi comodamente al comando dopo la partenza, solo Arnoux riusciva a tenere il passo con lui nei primi giri. Però, poi lo sfortunato Ribeiro è uscito di gara dopo soli quattro giri. La corsa si è riscaldata per il secondo posto, dietro Arnoux, perché Flammini, Tambay e Jabouille erano tutti molto alla pari, e quando Arnoux ha cominciato ad avere delle noie, dopo 10 giri, Flammini si è messo in testa, e Tambay ha deciso che fosse ora di cominciare a spingere. Stava gradualmente avvicinandosi a Flammini e allontanandosi da Jabouille, quando anche lui ha dovuto fermarsi per noie al motore, e da allora la corsa era di Flammini.

Jabouille, troppo occupato con i problemi dell'estintore anti-incendio per poter fare qualcosa per superare lo svantaggio, si è tenuto a circa 12 secondi per l'ultima metà della gara.

Perfino più indietro ancora c'era Martini, che non era in grado di fare qualcosa, neanche lui, per superare il distacco, però almeno era riuscito a scrollarsi di dosso Robert, che stava lottando con il sedile staccato. Marazzi e Francia hanno fornito una bella battaglia per la maggior parte della gara, finché Francia non è alla fine rimasto indietro in modo drammatico per un bruttissimo crampo al piede destro, lasciando passare Hoffmann, che ha così ottenuto il sesto posto e il punto finale, un risultato di cui il team Kauhsen e anche Hoffman avevano molto bisogno.

Se ci fosse un premio rosso e bianco per questa corsa, sarebbe stato molto difficile stabilire a chi assegnarlo. A Flammini per la sua corsa disputata con grande bravura e abilità o ad Arnoux per la sua prestazione fantastica, rimontando quasi tutto il gruppo, anche se non aveva possibilità di arrivare entro zona punti e la sua unica possibilità di un po' di gloria fosse il giro più veloce, che ha stabilito, infatti, giro dopo giro, guidando con uno spirito che si vede raramente nelle corse di F. 1 in questi tempi.

SCAINI Batterie

DRYVANTIC

HA PRESENTATO
LE CLASSIFICHE di

F2

CON LA VERNICE IL RECORD IN PROVA

Ridevano di ALEX pittore, poi...

ROUEN - Mercoledì, la gente stava ridendo di Alex Ribeiro che camminava lungo il circuito Les Eessarts di Rouen con in mano un grande vaso di vernice gialla e un pennello. Dipingeva delle croci gialle sulla strada e faceva segni sul guard-rail in questo modo. Correndo nelle curve cieche piuttosto simili, al volante della sua macchina da corsa, avrebbe saputo esattamente dove doveva frenare e quale traiettoria doveva prendere.

Giovedì pomeriggio toccava ad Alex di ridere, perché aveva appena stabilito il tempo migliore delle prove con la sua March BMW 762 ufficiale, a otto decimi di secondo dal secondo più veloce, che era Patrick Tambay con la Martini-Renault V6, deciso di salvare l'onore della Francia nelle prove della seconda giornata, cioè venerdì. Quel giorno era anche il 27. compleanno di Tambay, ma Ribeiro non si sentiva di offrirgli, come regalo, la « pole position » perché, benché Tambay abbia registrato il tempo più veloce nella prima delle due sessioni di prova, Ribeiro nella seconda ha abbassato il tempo di Tambay ulteriormente, ottenendo la « pole position » alla fine con un miglior tempo di 1'47"19, un decimo di secondo in meno di Tambay.

Sebbene Ribeiro sia stato l'unico pilota nell'arco dei 47" nella prima giornata, nella seconda giornata altri piloti, tra cui Tambay, si sono uniti a lui.

Il terzo più veloce non era altri che Tom Pryce, pilota dell'ultimo minuto per la terza Chevron di Fred O-pert, che viene di solito guidata da Harald Ertl. Pryce si godeva veramente la sua prima corsa in F. 2 da un anno. « La macchina mi sembra veramente a posto, è bello tornare al volante di una vettura che ha di nuovo una buona maneggevolezza. Ci si può fare di tutto, con la Chevron ».

In quarta posizione c'era la seconda Martini, quella di Arnoux il quale, contrariamente a Tambay, non ha

ma più importante ancora è stato il fatto che un palo di legno di sostegno delle reti ha spezzato un tubo del telaio. I meccanici hanno dovuto lavorare tutta la notte per mettere la macchina in condizioni di poter effettuare le prove della seconda giornata.

In testa alla quarta fila dello schieramento di partenza c'era Hans Binder, che guida adesso un'altra delle Chevron che dovrà ancora essere costruita. « La macchina mi sembra molto migliore del telaio Osella e anche il motore è buono », ha detto Ingo. Per la corsa si è montato un nuovo motore, che era tanto migliore che il team ha dovuto cambiare tutte le marcie dopo il giro di riscaldamento prima della corsa.

La meno veloce delle macchine con l'Alpine Renault V6 è stata la seconda Elf-Switzerland di Jean Pierre Jabouille, il biondo francese si lamentava che il suo motore aveva funzionato malamente per l'intero fine settimana non arrivando mai oltre i 9.200 giri, invece dei soliti 10.500.

A guidare la quinta fila è stato il primo privato italiano, Giancarlo Martini con la sua March BMW 762 sostenuta dalla Everest. Egli ha migliorato il suo tempo di sei secondi durante le due sessioni di prova. Accanto a lui c'era il brasiliano Ingo Hoffmann al volante della March-Hart 762 iscritto dal team Willy Kauhsen. Per questa corsa, Hoffmann ha stabilito il suo miglior tempo alla fine della giornata, « quando il motore girava veramente male, quasi 500 giri in meno di quanto aveva fatto all'inizio delle prove », ha detto Ingo. Per la corsa si è montato un nuovo motore, che era tanto migliore che il team ha dovuto cambiare tutte le marcie dopo il giro di riscaldamento prima della corsa.

Poi seguiva la Toj a motore BMW di Keke Rosberg, il finlandese ha ancora una volta dato una buona prestazione con una macchina che ovviamente non era competitiva quanto quelle dei suoi avversari.

Giorgio Francia ha qualificato la sua Chevron-BMW B35 accanto a Rosberg, mentre in testa alla settima fila c'era il giovane americano Eddie Cheever, il quale come la settimana scorsa ha dato la colpa alla maneggevolezza della sua March-Hart 762, per trovarsi così in fondo allo schieramento. Accanto a lui la seconda Chevron-BMW B35 del Trivellato Racing Team di Roberto Marazzi, l'ultimo pilota che è rimasto al di sotto della barriera dei 50"0. Dopo di lui c'era la Chevron B35 a motore Hart di Jose Dolheln, le cui prove sono state rovinare da un motore che funzionava male, sebbene sia riuscito a farsene prestare uno dal team Kauhsen. Seguiva Freddy Kottulinsky, che anche questa volta ha fatto un buon lavoro con la sua Ralt-BMW, qualificandosi al sedicesimo posto, mentre addirittura meglio è stato il pilota inglese Ray Mallock, il quale è stato diciassettesimo con la sua Ralt per ragione del suo motore Ford-BDG preparato in modo meno efficiente da Swindon.

Il tedesco Willi Deutsch con la March-BMW 762 ha completato la nona fila mentre sono riusciti appena a qualificarsi in ultima fila Lorenzo Niccolini e Alberto Colombo. Niccolini ha fatto un incidente al primo giro

FOYT E ANDRETTI BRUCIANO
MOTORI: 1° AL UNSER

Il Cosworth si consola in F. INDY

POCONO - Un poderoso, scatenato Al Unser su Parnelli Jones Cosworth ha letteralmente umiliato il meglio della classe Indy, distaccando di oltre 5 giri il decimo anche se la sua media generale è stata di soli 231,087 Km/h. grazie alle 14 luci gialle che hanno infestato la sesta edizione di Pocono, seconda soltanto a Indianapolis. Ad Al Unser sono andati 100 mila dollari, meriti, che ripagano anche la passione, il coraggio e determinazione dei « patron » Parnelli Jones e Vel Miletich, i quali sono, in un certo senso i « pionieri » del Cosworth.

Sicuramente, nel 1977 si vedranno altre vetture con questo motore, e già Gurney, Roger Penske, Bignotti hanno dato in anteprima la notizia che rivoluzionerà — per il meglio — le gare che altrimenti finivano per cadere nell'oblio. Intelligente la corsa svolta da Mario Andretti che all'inizio ha lasciato che i compagni si « sgozzassero » per poi assumere la « leadership ».

Al Unser ha duellato, dettando legge, soprattutto nel secondo arco di gara, facendo sentire il « peso » del Cosworth, Salt Walther che si era ritrovato — dopo Indy — in un falò di fiamme, ha fatto rabberciare il bolide ed è ripartito, risalendo svariate posizioni. Del Cosworth ci sembra inutile tessere elczi. Ha offerto ad Al potenza da vendere, ha dato al pilota della Jones la chance di vincere una gara prestigiosa dopo la sua seconda uscita ufficiale.

La partenza è stata come sempre spettacolare. Andretti assume subito il comando, A. J. Foyt si mette sulla scia di Mario. Un giro appena compiuto, e Rasmussen urla il muretto. Prima luce gialla. Poi la corsa comincia ad elettrizzare. Foyt alla media di 297 Km/h. stacca Mario e compagni e sembra voglia « stracciare » tutti per prendersi la rivincita di Indy. Ma il suo motore, come si prevedeva non regge e brucia.

Al 50. giro è sempre Al Unser in prima piazza seguito da Duane Carter, Sneva, Andretti e Johncock. Dieci giri ancora, e Carter precede Andretti e Mike Mosley, ma al 70. Mosley che è stato senza dubbio un ottimo protagonista è il leader con Andretti sulla scia, mentre la media è di 241,771 Km/h.

80. giro, Andretti, Carter, Sneva e Rutherford passano nell'ordine. Si supera metà corsa ed Andretti regge ancora agli attacchi decisi di Mosley di Rutherford ed Al Unser che al 110. giro gira alla media di 286,402 Km/h. e al seguente giro assume il comando dopo aver duellato con Mario nel rettilineo. La media generale si è abbassata a 210,779 Km/h.

La seconda parte diviene ancor più interessante, con Al Unser che fa la parte del leone con la sua Parnelli « sibilante ». Mike Mosley però non è da meno e più volte tenta di sorpassare Mario che purtroppo non ha potenza per riprendere l'ex compagno di scuderia. Il carosello ha visto sorpassi, rimonte nelle immediate retrovie ed il duello è imperniato tra Mosley, Dallenback e Mario il quale, a 20 giri dalla fine, brucia il motore e pur di rimanere in gara lascia andare prima Dallenback e poi Rutherford che a Pocono ha dovuto recitare una parte secondaria.

l. m.

500 MIGLIA POCONO, gara velocità per il campionato USAC - Pocono, 27 giugno 1976.

1. Al Unser (Parnelli Cosworth) che gira alla media di 230,087 km/h; 2. Mike Mosley (Eagle Offy); 3. Wallie Dallenback (Wild Cat Bignotti); 4. Johnny Rutherford (McLaren Offy); 5. Mario Andretti (McLaren Offy) a 2 giri; 6. Roger McCluskey (McLaren Offy) a 2 giri; 7. Tom Sneva (McLaren Offy) a 3 giri; 8. Steve Krisloff (Eagle Offy) a 4 giri; 9. Tom Snider (Eagle Offy) a 5 giri; 10. Dick Simon (Vollestad Offy) a 5 giri.



Alex Dias Ribeiro, con l'altra March-BMW ufficiale, era fra i favoriti dopo il suo magnifico exploit nelle prove. Poi in gara, dopo essere stato in testa all'inizio, è stato fermato da noie elettriche

avuto problemi di motore nelle prove ma non è stato in grado di eguagliare il tempo del suo compagno di squadra. Maurizio Flammini ha stabilito il seguente tempo migliore nella sua solita March ufficiale, la quale, come la vettura di Ribeiro, correva sin da Salisburgo con il musetto « gonfio », benché, come dice Flammini, si senta poca differenza. Come in occasione dell'ultima corsa, la maggior preoccupazione di Flammini è stata anche questa volta il suo braccio ferito, che era sempre pesantemente bendato e che « fa sempre molto male. Devo avere una molla speciale leggera inserita nella scatola del cambio per la prima marcia. Credo di aver bisogno ancora di alcune iniezioni prima della corsa », ha detto Flammini, che per il resto è stato molto contento della macchina.

A dividere la terza fila con Flammini c'era l'ultimo pilota che abbia stabilito un tempo al di sotto dei 50", cioè 49"7, Michel Leclère al volante della sua Elf-Switzerland 2 a motore Renault. Per Leclère questo è stato uno sforzo particolarmente buono, perché al primo giro delle prove della prima giornata egli ha fatto un testacoda con la Elf gialla. La macchina ha picchiato contro il guard-rail, danneggiando il musetto e la coda,

delle prove e ha danneggiato il musetto e il sottotelaio anteriore, « perché non sapevo come continuasse la pista », ha detto, ripetendo però, la stessa cosa la mattina della corsa durante la sessione di riscaldamento, questa volta perché aveva difficoltà a inserire la terza marcia.

Colombo ha avuto la fortuna di entrare nello schieramento di partenza, perché quando ha acceso il motore per le prove della seconda giornata, questo cominciava a gripparsi. Così ha dovuto tenersi al tempo stabilito nella prima giornata, che si è rivelato come l'ultimo tempo di qualificazione dei 20 piloti che hanno preso il via. Non aveva motore di scorta, ma ha potuto farsene prestare uno da un altro team, ma ha detto lo stesso: « No ne sono molto contento, però è sempre meglio che non avere motore del tutto ».

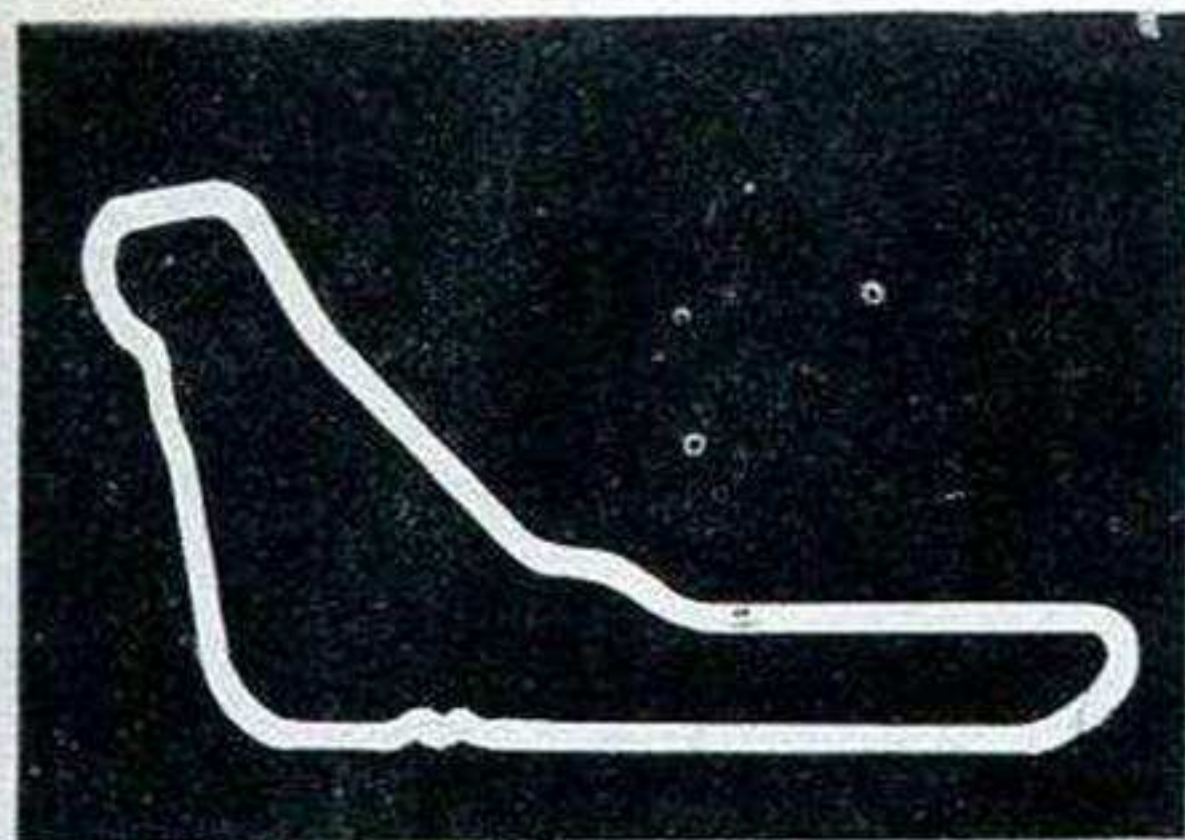
« Gianfranco » è stato la prima riserva con la sua Chevron-BMW B35, mentre la seconda riserva era Richard Roberts, per cui ha continuato la sfortuna anche con la nuova March-Hart 762. Nel corso della prima giornata è riuscito solo a fare pochi giri prima di aver un incidente. Una grossa pietra è schizzata su dalla ruota anteriore incastrandosi tra il disco dei freni e una pinza

del freno posteriore. Egli è slittato dritto nella curva perché si è bloccata la ruota posteriore e così ha perso il resto della prima giornata per far riparare la macchina.

Solo 30 vetture si sono date la pena di presentarsi per lottare per i 20 posti a disposizione dello schieramento. Tra gli altri che non si sono qualificati c'erano la March a motore Vega 762 di John Nicholson, ancora una volta, la Chevron Ford BDG B35 nuova di zecca dell'australiano Bob Muir il quale è rimasto fermo in pista per la maggior parte dell'ultima sessione con una gomma a terra, Jean Pierre Jaussaud, il quale ha subito misteriose accensioni irregolari per tutte le prove, e alla fine se ne è scoperta la ragione, l'isolante di una candela incrinato, ma troppo tardi.

Il finlandese Mikko Kozarowitsky è stato un deludente ventisettesimo, dopo aver avuto un grandioso ingresso nel team Ron Dennis con una delle sue March-Mart 762, che adesso ha un forte appoggio dalla Marlboro. Le ragioni ufficiali per questa scarsa prestazione erano: la batteria a terra nella prima giornata e noie con la selezione della marcia nella seconda.

j. h.



Così (in 25) al via

Conny Andersson (March 763) 19'22"9	Riccardo Patrese (Chevron B34 Toyota) 19'26"4
G. F. Brancatelli (March 763) 19'23"4	A. Pesenti Rossi (March 763) 19'38"2
Bruno Giacomelli (March 763) 19'25"7	Gaudenzio Mantova (Ralt RT 1) 19'42"4
Lamberto Leoni (March 763 Toyota) 19'28"7	Piercarlo Ghinzani (March 763 Toyota) 19'42"7
Boy Hayje (Ralt RT 1 Toyota) 19'31"3	Ulf Svensson (Ralt RT 1 Toyota) 19'50"1
Giuseppe Bossoni (March 763) 19'37"3	Daniele Albertin (Modus M 1) 19'51"1
Antonio Rampinini (March 763) 19'52"5	Guido Pardini (March 763 Toyota) 20'04"4
Francesco Campaci (March 743) 19'56"5	Oscar Pedersoli (Ralt RT 1) 20'04"5
Orazio Ragaiole (March 753) 20'03"2	Aryon Cornelsen (March 763) 20'04"7
Huib Rothengatter (March 763) 20'05"6	Guido Daccò (Brabham Toyota) 10'10"
Ernst Maring (Maco 37 6Toyota) 20'10"2	Manfred Leppke (Maco 376) 20'17"
Paolo Bozzetto (Modus M 1) 20'14"1	Jacques Witz (Osella FA 3) 20'17"9
Lars Svensson (Brabham BT41 Nova.) 20'17"	

Campionato Europeo di F. 3 (dopo 6 prove)

	NURBURGRING	ZANDVOORT	MANTORP PARK	AVUS	ENNA	MONZA	TOTALE
Patrese	4	9	6	9	9	9	37
Andersson	9	2	9	6	6	6	32
Brancatelli	1	9	3	1	1	1	12
Schafer	6	2	4	1	1	1	12
Surer	2	6	1	1	1	1	8
Svensson	1	1	6	1	1	1	7
Sigurdsson	3	4	1	1	1	1	7
Bossoni	1	3	1	1	2	1	7
Alriksson	1	3	1	1	1	1	5
Klein	1	4	1	1	1	1	4
Ghinzani	1	1	1	4	1	1	4
Hayje	1	1	1	1	4	1	4
Campaci	1	1	1	3	1	1	3
Mantova	1	1	1	1	3	1	3
Dauer	1	1	1	2	1	1	2
Spreafico	1	1	1	1	2	1	2
Ragaiole	1	1	1	1	1	1	1

Classifica del Campionato Italiano di F. 3 (dopo 6 prove)

	MUGELLO	VARANO	MAGIONE	PERGUSA	CASALE	MONZA	TOTALE
Ghinzani	6	6	9	6	1	1	28
Patrese	1	1	1	9	9	9	27
Mantova	1	3	4	1	4	6	17
Brancatelli	1	9	1	1	6	1	15
Spreafico	1	1	6	2	2	1	11
Pesenti	9	1	1	1	1	1	9
Ragaiole	1	4	1	1	1	3	7
Riva	4	1	2	1	1	1	6
Leoni	1	1	1	3	3	1	6
Bossoni	1	1	1	1	1	4	5
Campaci	1	1	1	4	1	1	4
Pedersoli	1	1	3	1	1	1	4
Pavesi	3	1	1	1	1	1	3
Rosei	1	2	1	1	1	1	3
Rampinini	2	1	1	1	1	1	2
Pardini	1	1	1	1	1	2	2
Daccò	1	1	1	1	1	1	1

18-GP LOTTERIA

27 giugno 1976

- Gara internazionale valevole come 6. prova del Campionato Europeo di F. 3
- Organizzazione: AC Milano
- Direttore di corsa: Gianni Restelli
- Autodromo: Monza Stradale di 5,800 chilometri
- Giri: 15 (finale), 10 (batterie)
- Chilometraggio: 86,700 (finale)
- Ora di partenza: finale 17.30
- Condizioni climatiche: prova e gare, sole, caldo, 30 gradi
- Spettatori: 25.000
- LE PAGELLE: Organizzazione 7; Sicurezza 8
- PILOTI: più combattivo: Patrese; meno combattivo: Pesenti; più sfortunato: Giacomelli; meno sfortunato: Bossoni
- Macchine: più efficace: Chevron di Patrese; meno efficace: Osella di Witz; più fortunata: Ralt di Hayje; meno fortunata: March di Giacomelli.

Così al traguardo

1. batteria: 1. Riccardo Patrese (Chevron B 34 Toyota) 19'26"4, media 179,012 kmh; 2. Pesenti Rossi (March 763 Toyota) 19'38"2; 3. Mantova (Ralt) 19'42"4; 4. Ghinzani (March 763 Toyota) 19'42"7; 5. Svensson (Ralt Toyota) 19'50"1; 6. Albertin (Modus Toyota) 19'51"1; 7. Rampinini (March 763 Toyota) 19'52"5; 8. Campaci (March 743) 19'56"5; 9. Ragaiole (March 753) 20'03"2; 10. Daccò (Brabham BT 41 Toyota) 20'10"2; 11. Maring (Maco Toyota) 20'10"2; 12. Bozzetto (Modus Toyota) 20'14"1; 13. L. Svensson (Brabham BT41 Nova) 20'17"9; 14. Avanzini (March 732 Nova) 20'22"4; 15. Rosei (Osella Repetto) 20'42"3; 16. Werl (Modus BMW) 21'08"8; 17. Ghislotti (GRD Nova) 20'17"9; 18. Rosich (Chevron Repetto) a 1 giro; 19. Bertaccini (Brabham Nova) a 2 giri; 20. Cinotti (March 763 Alfa) a 5 giri; 21. Gomes (Modus Toyota) a 5 giri; 22. Hawkins (Ehrlich Toyota) a 5 giri.

Giro più veloce: Patrese in 1'55", media 181,505 kmh.

2. batteria: 1. Conny Andersson (March 763 Toyota) 19'22"9, media 179,551 kmh; 2. Brancatelli (March 763 Toyota) 19'23"4; 3. Giacomelli (March 763 Toyota) 19'25"7; 4. Leoni (March 763 Toyota) 19'28"7; 5. Hayje (Ralt Toyota) 19'31"3; 6. Bossoni (March 763 Toyota) 19'37"3; 7. Pardini (March 763 Toyota) 20'04"4; 8. Pedersoli (Ralt Novamotor) 20'04"5; 9. Cornelsen (March 763 Toyota) 20'04"7; 10. Rothengatter (March 763 Toyota) 20'05"6; 11. Leppke (Maco Toyota) 20'17"9; 12. Witz (Osella Toyota) 20'17"9; 13. Cappellotto (March 732 Nova) 20'18"6; 14. Verrelli (March 753 Toyota) 20'19"9; 15. Siller (Modus Toyota) 20'19"8; 16. Bozzetto (Modus Toyota) 20'29"8; 17. De Tomasi (Chevron Toyota) 20'37"1; 18. South (March 763 Toyota) 20'51"1; 19. Aronsson (Brabham BT41 Nova) a 1 giro; 20. Dieudonne (March 743 Toyota) a 1 giro; 21. Spreafico (Chevron B34 Nova) a 2 giri; 22. Hagberg (March 753 Toyota) a 2 giri.

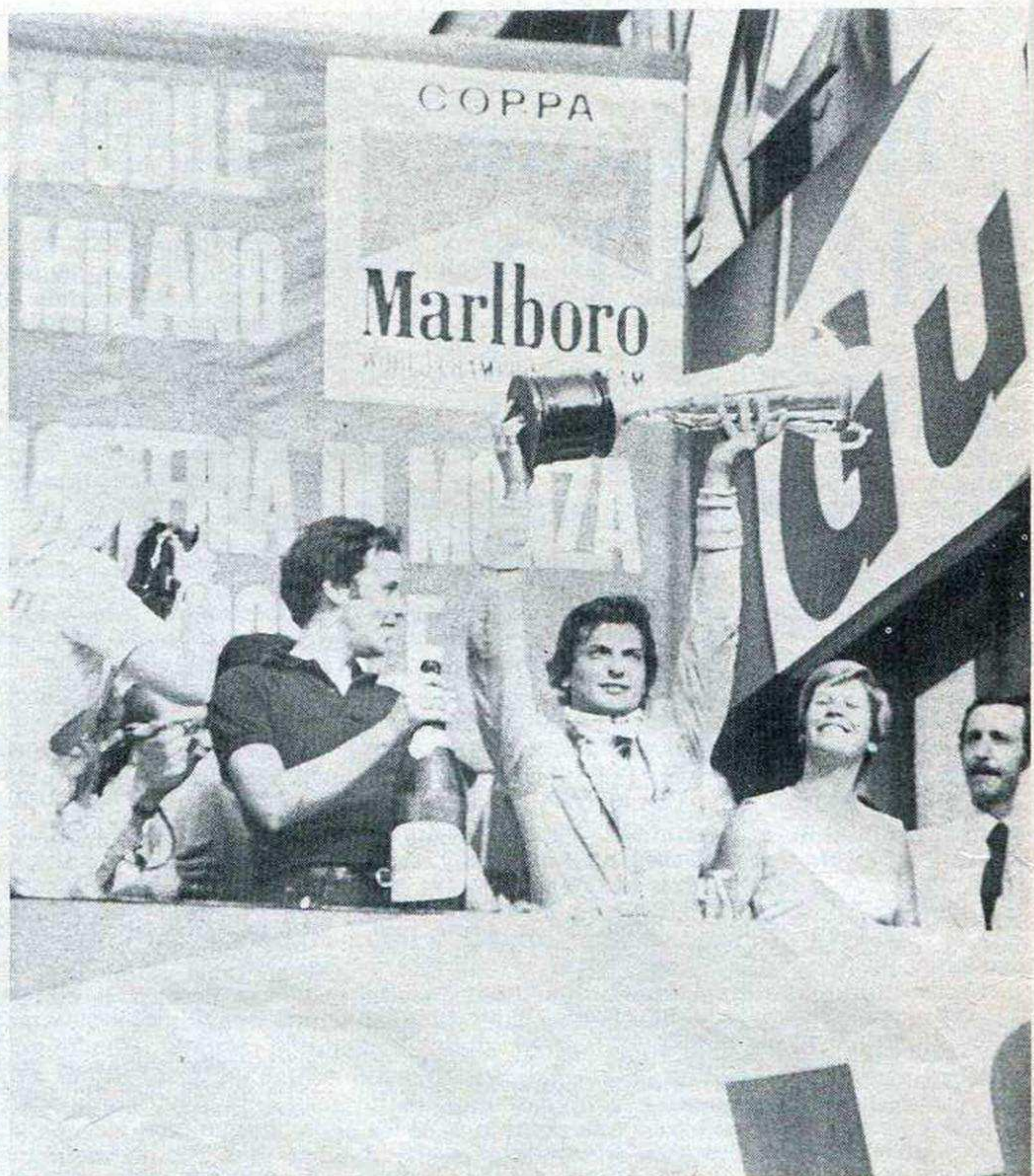
Giro più veloce: Giacomelli 1'54"3, media 182,677 kmh.

- FINALE: 1. Riccardo Patrese (Chevron) 28'49"5, 15 giri pari a 87 chilometri, alla media di 181,092 kmh; 2. Andersson (March) 28'56"9; 3. Boy Hayje (Ralt) 29'06"7; 4. Mantova (Ralt) 29'08"4; 5. Bossoni (March) 29'18"7; 6. Ragaiole (March) 29'32"9; 7. Cornelsen (March) 29'34"2; 8. Pardini (March) 29'37"5; 9. Leppke (Maco) 29'37"8; 10. Pedersoli (Ralt) 29'38"7; 11. Bozzetto (Modus) 29'46"7; 12. Albertin (Modus) 29'46"7; 13. Rothengatter (March) 29'48"3; 14. Svensson (Brabham) 30'07"3; 15. Witz (Osella) a 2 giri; 16. Maring (Maco) a 2 giri; 17. Svensson Ulf (Ralt) a 5 giri; 18. Daccò (Brabham) a 5 giri; 19. Leoni (March) a 6 giri; 20. Brancatelli (March) a 7 giri; 21. Ghinzani (March) a 8 giri; 22. Campaci (Everest March) a 10 giri; 23. Pesenti Rossi (March) a 11 giri; 24. Rampinini (March) a 11 giri; 25. Giacomelli (March) a 13 giri.

Giro più veloce: l'11. di Patrese in 1'54" media 183,157 kmh.

La progressione in Km. sul giro di PRATESE

1. 169 kmh; 2. 173,782; 3. 175,609; 4. 177,211; 5. 178,187; 6. 178,920; 7. 179,447; 8. 179,883; 9. 180,189; 10. 180,451; 11. 180,821; 12. 180,870; 13. 181,032; 14. 181,104; 15. 181,092.



Ormai siamo settimanalmente abituati a vedere Riccardo Patrese sul podio tra coppe e trofei. Certo che una super innaffiata come a Monza, con un magnum di spumante Ferrari ch esta per impugnare non l'avevamo veramente mai vista... A destra, Patrese in piena azione nella 1. batteria

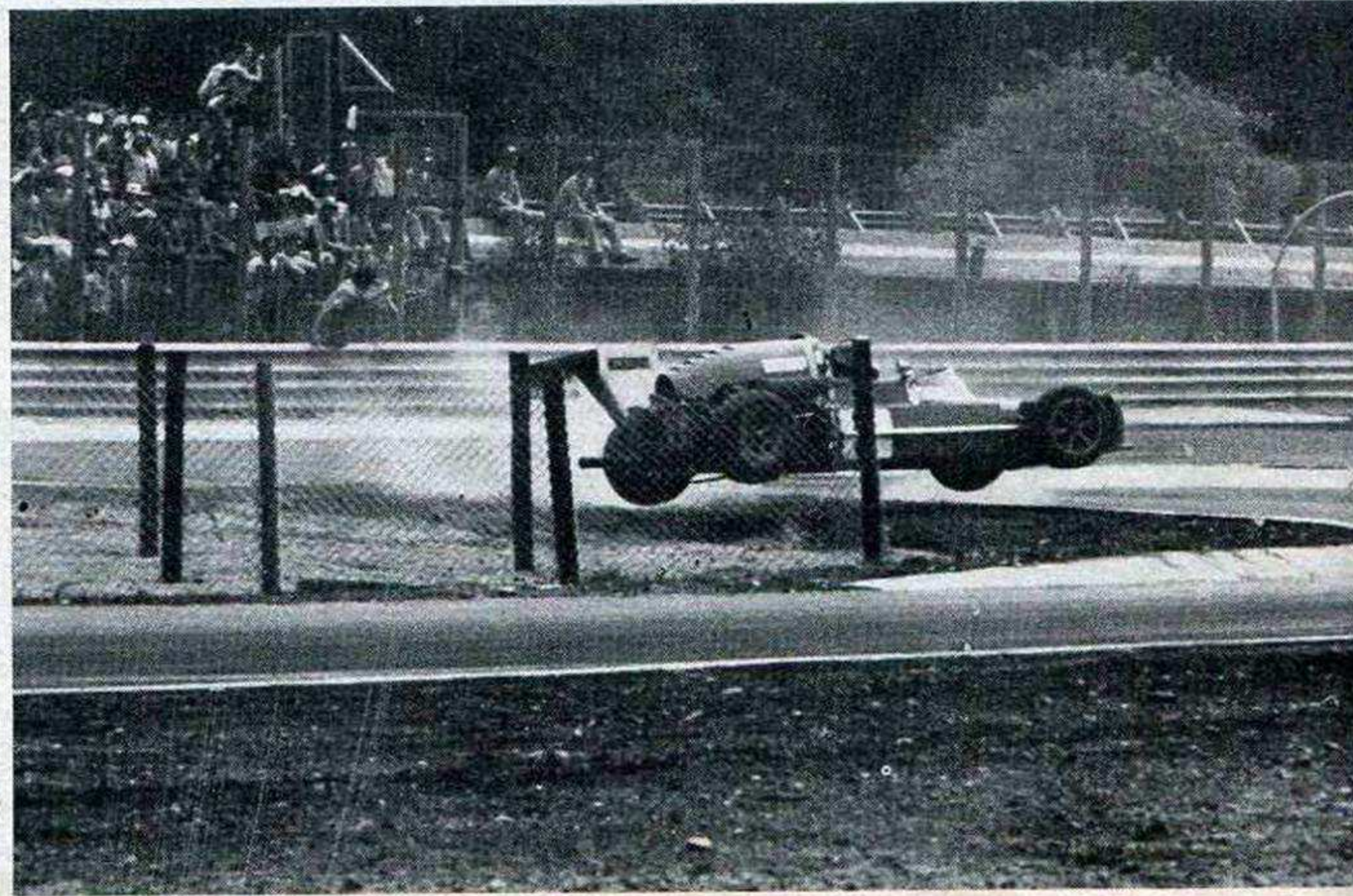
Le varianti piacciono solo a BRAMBILLA...

MONZA - La novità di questa Lotteria consiste indubbiamente nel nuovo tracciato con le due varianti delle quali abbiamo già avuto occasione di parlare. Con questa gara si inaugurano ufficialmente, e diversi sono stati i giudizi dei piloti che hanno avuto occasione di girarci dentro. Cominciamo da Vittorio Brambilla presente (inaspettato) ai box per assistere i suoi giovani. «A me sembra che lo scopo che gli organizzatori si erano prefissati sia stato raggiunto. Ora le macchine saranno molto rallentate prima di Lesmo, ed è quello che i piloti di F. 1 volevano. Io trovo che siano anche molto belle».

Gianfranco Brancatelli, che lo scorso anno disputò il Lotteria con la chicane

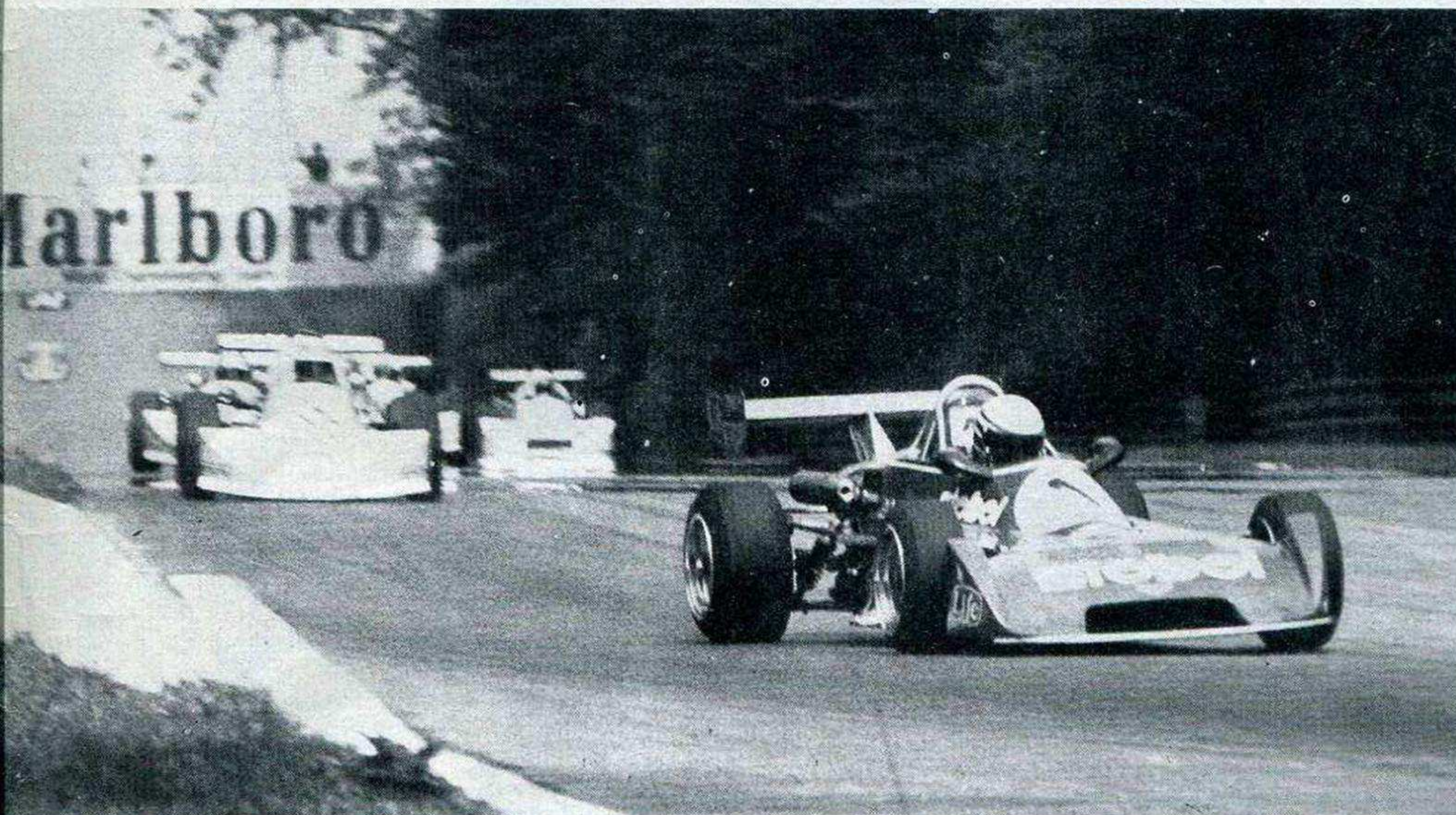
ghigliottina: «Certamente sono meglio dello scorso anno, ma mi sembra siano un poco strettine, specie la seconda. Per ora comunque è un poco prematuro esprimere giudizi: sono appena state fatte, sono molto sporche, e specie sulla frenata, dove tutti abbiamo molti problemi». Riccardo Patrese aveva corso sullo stradale con la F. Italia: «Non mi piacciono nemmeno un poco, soprattutto la seconda. Lì mi sono girato un paio di volte in prova e per fortuna non ho toccato, ma se uno si gira nei primi minuti di corsa, magari in uscita ed è risbatutto in pista dal guard-rail che lì è molto vicino sono dolori!».

...e questo volo dà ragione ai critici



CONNIE ANDERSSON onora il «boy» padovano più veloce di tutti a MONZA nel «LOTTERIA»

PATRESE super



BATTERIE E FINALE

GIACOMELLI solo pochi giri a ritmo pieno

MONZA - Sole caldo del primo pomeriggio per la PRIMA BATTERIA in programma; impennate su 10 giri del circuito stradale con le nuove varianti. Riccardo Patrese è in prima fila, ma come al solito non sa cogliere l'attimo della partenza e si fa bruciare sullo stacco da Pesenti. Il bergamasco comunque non manterrà la prima posizione che per pochi metri e già alla prima variante si scompone lasciando passare Patrese che prende subito un buon margine. Fuori gara subito Biondi e Cattini che si scontrano alla seconda delle due varianti, mentre Patrese prende il largo con una progressione decisa. Alle sue spalle un terzetto formato da Pesenti, Campaci e

Ghinzani, mentre per la quarta piazza lottano Ragaiolo e Mantova.

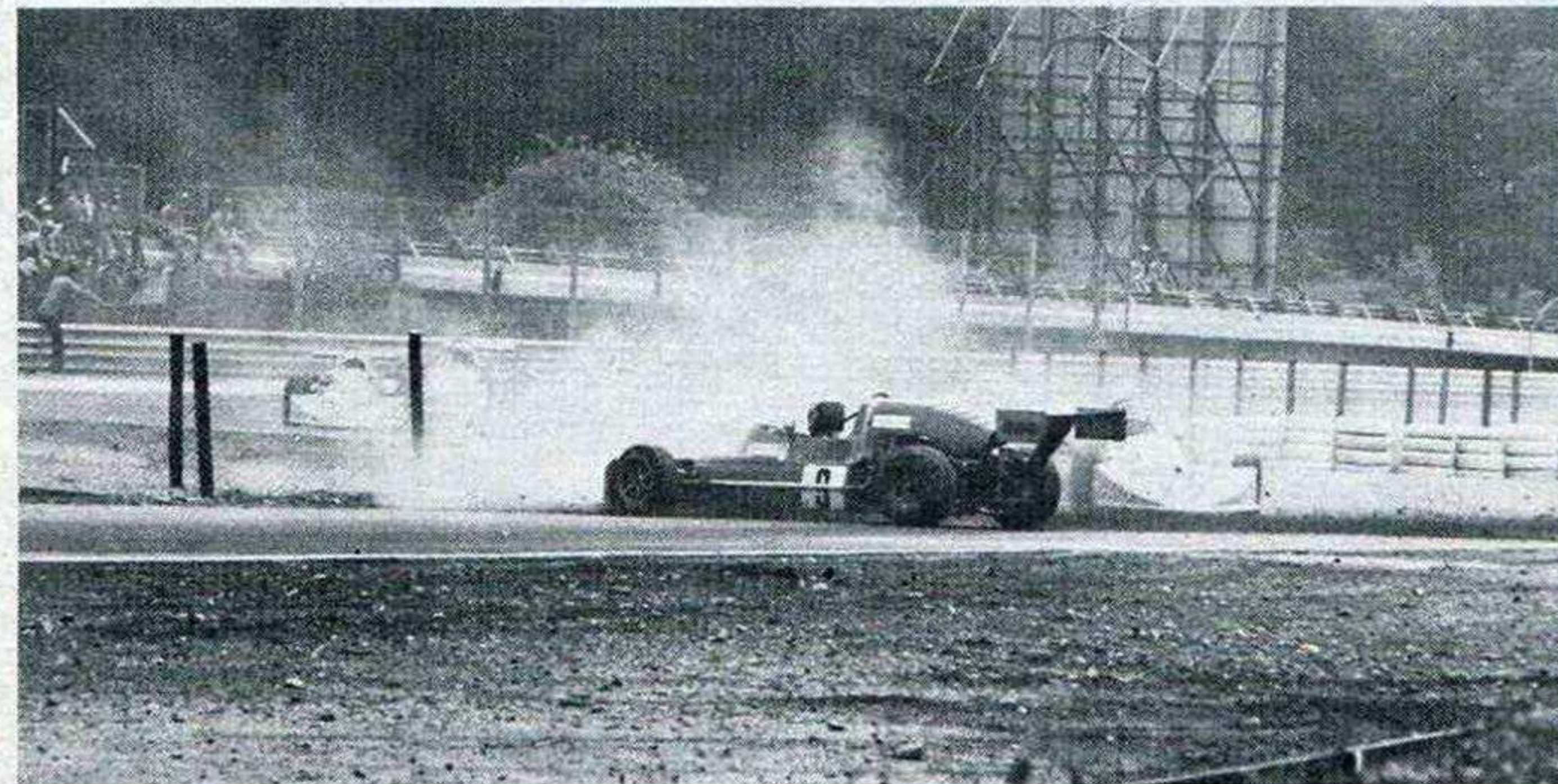
Già da queste battute comunque la batteria non ha storia almeno per quel che riguarda il vincitore. Patrese, raggiunto un discreto margine controlla la corsa, mentre al quinto giro Ghinzani salta alla prima variante e nello stesso tempo Campaci perde la sua posizione. Passa così quarto Ragaiolo sempre insidiato da Mantova. Due giri dopo ancora una carambola multipla, causata dall'irruento brasiliano Gomes che dopo un testa coda nella seconda variante ritorna in pista senza accorgersi che arriva Cinotti che non riesce ad evitarlo. Per questo è richiamato ai box con bandiera nera. Niente da segnalare per le ultime tornate. Patrese conclude solitario, davanti a Pesenti, mentre Gaudenzio Mantova riesce proprio nel corso dell'ultimo giro ad agguantare la terza piazza a spese di Ragaiolo.

Subito dopo prende il via la SECONDA BATTERIA, con le tre March ufficiali di Andersson, Brancatelli e Giacomelli ai primi tre posti. Il più veloce ad andar via è lo svedese, che si trascina nella scia i due compagni: quarto già dal primo passaggio è Lamberto Leoni, se-

guito da Bossono e Hayje. Naturalmente il più osservato è Giacomelli, che nei primi giri riesce a mantenere il ritmo e anzi nel corso del terzo giro tenta di attaccare Brancatelli. In questa fase i tre della March si controllano e forse si ostacolano tra di loro, favorendo il riaggiungimento di Leoni, che al quarto passaggio infila Giacomelli e gli ruba il terzo posto. Alle loro spalle l'olandese Hayje e Beppe Bossoni, mentre Spreafico che si gira in una variante rovina il musetto della sua Chevron e preferisce non riprendere la corsa. I due della Speedprint continuano la loro corsa di testa, con Andersson che guida senza problemi anche se il suo motore forse leggermente grasso di carburazione sfumacchia un po'.

Leoni tiene bene la terza piazza, fino a due giri dalla fine, quando osservandolo alla staccata della prima variante si nota una brusca sbandata. Dapprima il pilota di Cotignola pensa a una macchia d'olio, ma poi si rende conto che qualcosa sta mollando e deve lasciare venire avanti Giacomelli che si riprende la terza posizione. Alla fine si occorgerà che un

CONTINUA A PAGINA 24



Ancora un po' alti, come pericolosi trampolini i cordoli delle nuove varianti idi Monza. Al di là dei quali manca ancora un buon livello di sabbia, per cui appena ci si va sopra si vola. Questa volta chi decolla è Campaci in batteria davanti a Ghinzani, che nella prima immagine è coperto ma nella seconda sbucca fuori e si trova l'ostacolo improvviso in mezzo alla pista

MONZA - « Non riesco ancora a rendermene conto di come potesse essere così veloce in tutte le parti del circuito, e così preciso sulle frenate » ci dice sbuffando Conny Andersson, con una faccia stravolta e una bottiglia di spumante in mano, che porta ritmicamente alla bocca. « No lo ho avuto dei problemi ai freni, ma non voglio trovare scuse. Il «boy» è andato più forte di me, ha fatto una corsa superba ».

Credo che tutti siano di questa idea. E probabilmente anche un numero imprecisato di appassionati (oltre ai 25.000 di Monza) che hanno potuto seguire in diretta tutte le fasi di questa Lotteria, dalle batterie alla finale. Finale questa volta poco drammatica, forse al limite anche monotona quando Patrese ha preso la testa lasciando tutti in fila, alle sue spalle, a molti secondi.

Tutti hanno tifato per lui, e sono saltati ancora una volta in piedi quando il ragazzino è passato in testa, a metà del terzo giro. Sarà per il fatto che Rik Patrese portava in gara l'unica Chevron del lotto, contro tre March ufficiali, o forse perché hanno già imparato a conoscere questo ragazzino di una semplicità quasi disarmante, che parla con tutti della sua corsa e sembra non riesca mai ad accusare problemi. A fine gara ti senti sempre dire da lui che tutto è andato bene, che la sua macchina è perfetta, che il suo staff ha funzionato come un orologio. E allora ti viene il dubbio, confortato poi dalle parole di quelli che lo curano da più vicino, che il vero miracolo sia lui, con la sua precisione, la sua professionalità (ecco questa una dote che non conoscono in molti) forse regelatagli da anni e anni di kart a livello mondiale.

Anche questa volta non ci sono stati avversari. Lo stesso Andersson, il sempre gioviale svedese, sempre pronto a ridere e scherzare, ma altrettanto duro e deciso quando si cala il casco, non è riuscito a resistergli più di due giri. Ancora una volta Brancatelli, nonostante il miglior tempo in prova che aveva fatto sperare, non è riuscito nemmeno ad avvicinarsi alla coda della Chevron blu patrocinata dalla Stebel. Soprattutto non si è avvicinato nemmeno Giacomelli, che tutti aspettavamo al varco per una riprova delle enormi capacità esibite a quel Montecarlo «monstre» che ha corso un paio di mesi fa, e che ha trovato decisamente ostica questa pista poco veloce, con queste varianti secche che certo non si addicevano alla sua March. E forse l'avaria al cambio che lo ha tolto di gara dopo pochi metri è stata provvidenziale per il campionato inglesizzato, che molto probabilmente avrebbe fatto fatica, almeno a stare a quello che si è visto in prova e in batteria, a mantenere lo stesso ritmo dei tre che lo precedevano. Così la pensava anche Rupert Keegan, suo amico-avversario nel BP inglese, presente come spettatore a questa Lotteria che lo avrebbe potuto annoverare tra i protagonisti. Si è mostrato abbastanza turbato quando ha saputo che ora Patrese, sulla scia dei successi a ripetizione nell'Europeo F.3 vuole andare a sfidare gli inglesi in casa loro, a Brands Hatch nella gara di luglio. « Sarà certamente una buona gara, a tre indubbiamente. Io comunque mi dovrò premunire, farò qualche ginnastica particolare. E magari mi deciderò a comprare una Chevron! ».

Leopoldo Canetoli

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

bullone d'attacco del triangolo inferiore di una sospensione posteriore, ha mollato: magari se faceva ancora due giri poteva perdere anche la ruota!

Schieramento completo per la FINALE, che scatta puntuale alle 17.30. L'abbinamento dei piloti con i biglietti finalisti del Lotteria non è ancora stato fatto e questo contribuisce a rendere ancora più emozionante questa finale che naturalmente viene teletrasmessa in diretta, come d'altronde le batterie. Ancora una volta lo svedese Andersson è il più lesto a prendere il via, mentre Bob Hayje parte lentamente, ancora con i commissari attorno, dopo che gli è stato strappato via il cupolino.

Non parte bene Giacomelli, che comunque dopo i primi venti metri alza il braccio segnalando l'avaria al cambio.

Andersson dicevamo scatta al comando, trascinandosi Riccardo Patrese; alle loro spalle le March di Pesenti e Leoni che passa Bob Hayje nel corso del secondo giro, Patrese non ci mette molto a prendere il comando e nel corso del terzo passaggio, con una staccata micidiale infilza lo svedese alla variante Mirabello e passa sul traguardo con un discreto margine sotto lo scrosciare degli applausi degli spettatori che tifano apertamente per lui.

Da questo momento la corsa non ha praticamente più storia, e vive solo sulle decimazioni di quelli che seguono. Patrese si prende il lusso di staccare di 6" Andersson e ottenuto questo margine si li-

PESENTI va a provare la 007

● Anche quest'anno a Monza, in occasione del Lotteria e in previsione del GP di F.1 di settembre si parla di Pesenti Rossi in F.1. Già la scorsa stagione erano state contattate squadre inglesi per avere una macchina per Sandro, ma non se ne fece nulla. Quest'anno pare che sia cosa fatta, già da adesso. Il bergamasco avrebbe acquistato con l'aiuto dei suoi sponsors, la Gulf e la Rondini, la Tyrrell 007 che Scheckter ha provato a Montecarlo quest'anno e dovrebbe provarla a giorni. Naturalmente in questo caso abbandonerebbe sia il programma di F.3 (questa comunque sarà la sua ultima corsa con la March 763) e quello di F.2.

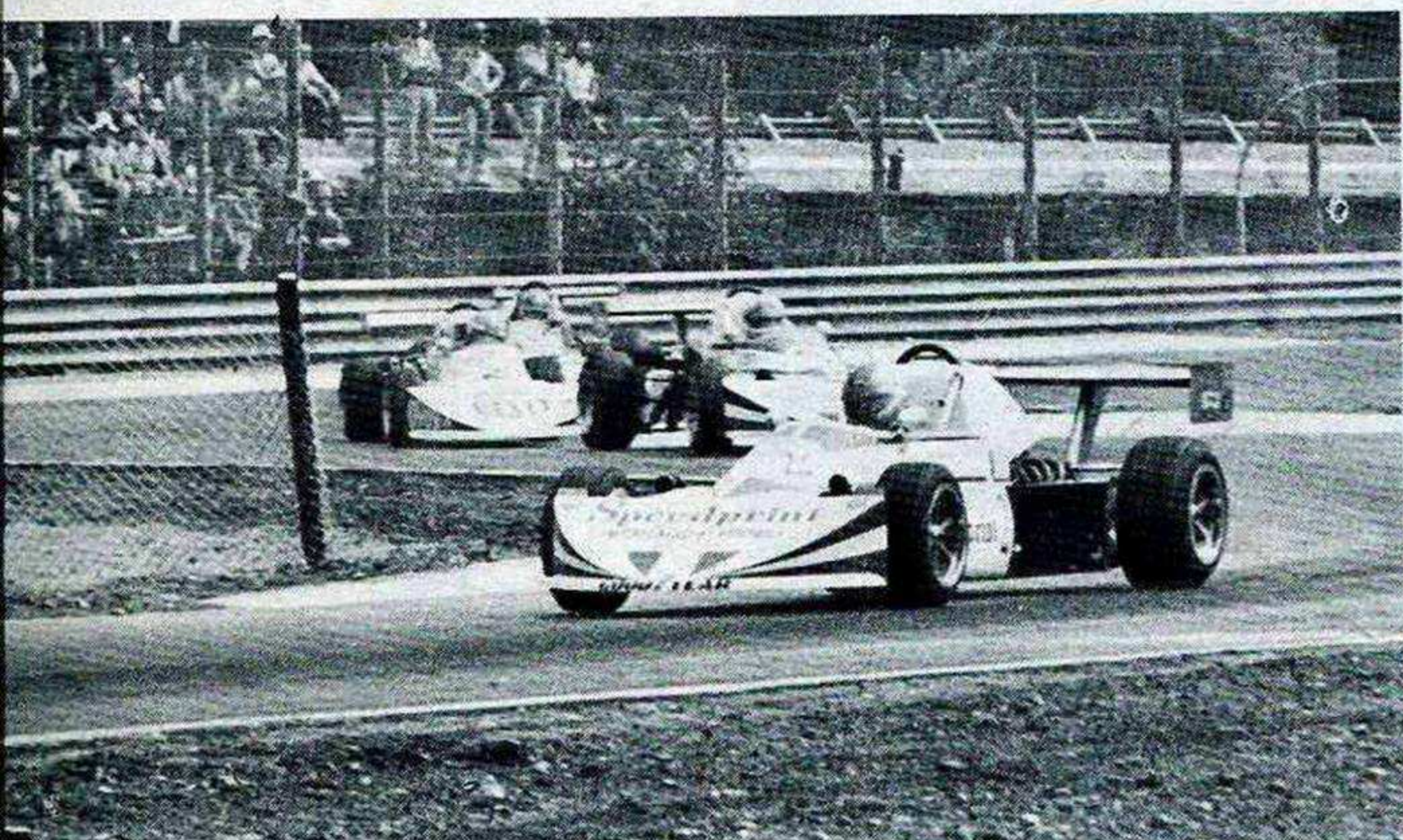
● La Novamotor è arrivata oltremare. Dopo aver motorizzato tutte le F.3 europee con i loro ottimi propulsori i Pedrazzani, instancabili, stanno rivolgendo le loro attenzioni ai paesi del sudamerica. Per la fine dell'anno dovranno iniziare una fornitura di Toyota Nova per il Brasile, dove hanno intenzione di inaugurare un campionato di F.3 molto simile a quello che si corre in Europa.

● Ben 266 opere sono state presentate alla mostra di pittura indetta in occasione

Dai tempi delle prove subito PATRESE

I SESSIONE II SESSIONE

Brancattelli	March 763 Toyota	1'55''41	1'53''20
Patrese	Chevron B 34 Toyota	1'53''81	1'53''60
Andersson	March 763 Toyota	1'54''26	1'53''96
Pesenti Rossi	March 763 Toyota	1'55''39	1'54''15
Giacomelli	March 763 Toyota	1'55''23	1'54''21
Ghinzani	March 763 Toyota	1'54''53	1'59''62
Hayje	Ralt RT 1 Toyota	1'55''13	1'54''70
Campaci	March 743 Toyota	2'03''21	1'54''89
South	March 763 Toyota	1'55''39	1'55''21
Ragajolo	March 753 Toyota	1'55''96	1'55''40
Bossoni	March 763 Toyota	—	1'55''40
Albertin	Modus M 1 Toyota	1'55''90	1'55''48
Svensson	Ralt RT 1 Toyota	1'57''66	1'55''60
Schafer	Ralt RT 1 BMW	1'55''65	2'02''11
Mantova	Ralt RT 1 Toyota	1'55''99	1'56''09
Diudonné	March 743 Toyota	1'57''58	1'56''10
Gomes	Modus M 1 Toyota	1'56''14	1'56''67
Leoni	March 763 Toyota	1'56''25	1'56''20
Cinotti	March 763 Alfa Wainer	1'57''01	1'56''28
Siller	Modus M 1 Toyota	1'56''32	1'56''51
Rampinini	March 763 Toyota	1'57''03	1'56''45
Leppke	Maco 376 Toyota	1'56''94	1'56''60
Bozzetto	Modus M 1 Toyota	2'02''80	1'56''98
Pedersoli	Ralt RT 1 Novamotor	—	1'57''15
Maring	Maco 376 Toyota	1'58''48	1'57''24
Cappellotto	March 732 Novamotor	1'58''70	1'57''48
Hawkins	Ehrlich Toyota	1'57''68	1'57''97
Rotthengatter	March 763 Toyota	1'57''74	2'00''37
Svensson L.	Brabham BT 41 Novamotor	1'57''89	1'58''09
Cornelsen	March 763 Toyota	2'00''75	1'57''90
Cattini	March 743 Toyota	—	1'57''94
Verrelli	March 753 Toyota	1'59''57	1'58''03
Dacco	Brabham BT 41 Toyota	1'58''33	1'58''45
Riva	March 763 Toyota	1'58''48	1'58''92
Bodini	March 743 Toyota	1'58''49	2'00''31
Pardini	March 763 Toyota	1'58''78	1'58''55
Bertaccini	Brabham BT 41 Nova	2'03''23	1'58''58
Hagberg	March 753 Toyota	—	1'58''76
Avanzini	March 732 Novamotor	1'59''02	1'58''79
Witz	Osella FA 3 Toyota	—	1'59''12
Rosei	Osella FA 3 Lancia Repetto	2'04''44	1'59''17
Regosa	Modus M 1 Fiat Cevenini	1'59''76	2'00''48
Rosich	Chevron B 34 Lancia Repetto	2'01''32	2'00''04
« Il Liscio »	March 753 Toyota	2'00''28	2'00''04
Beccaro	Branca Ford	2'00''35	2'03''95
Klein	Ralt RT 1 BMW	2'00''51	2'00''80
Ghislotti	GRD 372 Novamotor	2'05''26	2'00''52
Aronsson	Brabham BT 41 Novamotor	2'01''12	2'02''45
Koelmel	March 753 Novamotor	—	2'01''65
Werl	Modus M 1 BMW	2'02''96	2'02''14
De Tomasi	Chevron B 34 Toyota	2'02''64	2'02''18
Camathias	March 753 Toyota	2'03''85	2'02''30
Gruet	March 743 Novamotor	2'04''11	—
Orsi	GRD 372 Novamotor	—	2'05''07
Stalfieri	March 743 Nova	2'06''03	2'08''87
Regazzoni	March 753 Toyota	2'06''65	—
Rochat	March 753 Nova	—	2'07''29
Scarpenti	Brabham BT 35 Repetto	2'14''11	2'08''01
Eggel	March 753 Toyota	2'11''60	2'08''12
Pozzoli	Brabham BT 41 Repetto	—	2'10''92
Benusiglio	GRD 372 Novamotor	—	2'18''19
Schoech	Ralt RT 1 BMW	2'23''15	2'22''74



Alla prima variante le tre March ufficiali seguite dall'altra 763 di Leoni: nell'ordine Andersson, Brancattelli, Giacomelli e appunto Lamberto Leoni

mita a controllare la corsa come un grande professionista, che si preoccupa a questo punto di portare la macchina sana e salva al traguardo. Il primo comunque ad abbandonare, dopo Giacomelli, è Pesenti che entra ai box con un radiatore olio che ha mollato.

Dopo di lui Campaci, che ha le sospensioni fuori uso, e poi Ghinzani che vede sfumare la possibilità di bloccare qualche punto per il campionato italiano a causa del grippaggio del suo Toyota. A metà gara improvvisa la mancanza di un protagonista: non passa Brancattelli che si trova con il motore ammutolito sul percorso e Leoni passa quindi al terzo posto. Ma non per molto: nel corso del 10. giro il pilota entra ai box agitato, e segnando la batteria che ormai non dà più corrente.

Intanto Patrese è divenuto inattaccabile anche da parte di Andersson, che comunque mantiene saldo il secondo posto: alle loro spalle per la terza piazza lottano le due Ralt di Hayje e Mantova, ma il nostro bravo comasco non ce la farà ad insidiare l'olandese e dovrà accontentarsi della quarta piazza, davanti a Beppe Bossoni che ha fatto tutti i 15 giri da solo.

del Lotteria. Il vincitore di questo concorso è stato Sergio Saccomando di Ancona, con la sua opera « Il sorpasso ».

● Le nonne all'autodromo. Sabato tra una prova e un'altra hanno fatto un paio di giri del circuito stradale anche le 4 veterane che partite da Istanbul raggiungeranno Londra e poi gli USA per commemorare il bicentenario degli Stati Uniti. Ci hanno assicurato che le macchine hanno fatto per ora tutta la strada da sole: anzi, per arrivare a Monza, si sono perse nei pressi di Verona e sono state guidate all'autodromo da una pattuglia della Polizia Stradale.

● Molta attesa naturalmente per il vincitore dei 200 milioni della Lotteria, che aveva il suo biglietto abbinato alla Chevron vincente di Patrese. Il fortunato ha acquistato a Roma il biglietto serie N numero 08483: i 150 milioni sono andati al possessore del biglietto I 58867 venduto a Torino, il terzo premio al biglietto A 89610 venduto anche questo a Torino. Gli altri vincitori: L 81078, L 85413, I 92321, D 48101, O 23966, L 9982, O 19898.

Orgia di testacoda

MONZA - Sessantaquattro piloti in pista per le due sessioni di prove ufficiali. Ne mancano molti degli stranieri, e soprattutto quel Keegan che tutti si aspettavano di vedere con la nuova Hawke e tutto il team svedese della Viking. Comunque sono sostituiti da altrettanti italiani che non erano stati accettati avendo gli organizzatori già raggiunto la cifra dei 65 iscritti.

I problemi cominciano subito per tutti, anche se i migliori sono già qui da qualche giorno e hanno potuto già dare una sgrassatina almeno ai rapporti. Con le due varianti Monza è cambiata almeno per il 50 per cento, cioè per tutta la parte che va dal traguardo a Lesmo compresa, che ora non si fa più di quinta come gli scorsi anni ma di quarta, e in accelerazione. Problemi soprattutto per le frenate, con quell'asfalto nuovo (che comunque a onor del vero tiene molto bene) e attenzione ai testacoda che si sprecano all'interno delle varianti, forse anche a causa della sabbia e della terra che i prodighi commissari di percorso non fanno mai a tempo a spazzare via completamente.

Il primo che impressiona con tempi di un paio di secondi inferiori agli altri è il solito Patrese, che si permette oltretutto di fare rodaggi di pastiglie e di gomme mentre tutti si affannano a fare tempi. Il più seguito è naturalmente Giacomelli, per la prima volta in F.3 in Italia quest'anno dopo i successi a catena in Inghilterra e la vittoria di Montecarlo. Ma il bresciano ha i suoi problemi, prova soluzioni diverse e se la prende anche con il motore, dal quale forse si aspettava qualcosa di più. Gli altri nomi di primo piano si mettono comunque in luce abbastanza presto: Andersson nella sessione pari è il più veloce davanti a

Pesenti Rossi, mentre Giacomelli alla fine della prima sessione non riesce a diminuire quel secondo e mezzo che lo divide da Patrese. Incidenti in questa sessione non molti, a parte qualche volo in variante: protagonista il solito Dodo Regazzoni che piega la sua ennesima scocca, mentre Bozzetto sbatte alla prima variante. Rompe il motore Campaci, che comunque trova il tempo di cambiarlo prima della sessione del pomeriggio.

Con il caldo per la seconda sessione in molti pensavano che i tempi non si sarebbero modificati di molto. Invece qualcosa cambia, soprattutto per Brancattelli che risolve probabilmente il problema ai freni che lo affliggeva da Casale e spicca quell'1'53''2 che gli varrà la pole position per la gara.

Patrese, convinto che i suoi avversari non si sarebbero avvicinati, gira in scioltrezza e solo quando fermandosi ai box viene a sapere del forcing di Brancattelli riparte a spron battuto, ma non riesce a migliorare di molto la sua prestazione. Di qualche cosa migliorano anche Andersson e Pesenti Rossi, che si piazzano alle spalle dei primi due, e anche Giacomelli che viene così inserito nella seconda fila della batteria tutta March. Buono anche il tempo di Ghinzani, che nelle prime prove credeva di aver rotto il motore, dell'olandese Hayje e del coriaceo Campaci che pur al volante di quella vecchia March riesce ancora a farsi valere rispetto a macchine ben più recenti. Non è soddisfatto invece Schafer, che monta per la prima volta il BMW fatto dai Pedrazzani e accusando un paio di secondi rispetto ai primi fa fagotto e se ne torna a casa. Anche in questa sessione qualche noia ai motori: ne fa le spese Mantova che « brucia » il suo Novamotor.

65 alle prove (ma non è record)

● Sessantacinque le monoposto di F.3 accettate in questa occasione dagli organizzatori dell'AC Milano, sebbene se ne fossero presentate almeno una ventina di più. Comunque qualcuna di queste vengono buone dal momento che almeno una decina mancano, e sono subito reintegrati da nuove iscrizioni. Questo comunque non è un record di iscrizioni (anche se sono tante): il record appartiene a un lontano G.P. Vigorelli organizzato dall'infaticabile Giambertone, che vide alle verifiche ben 104 monoposto della allora F. Junior.

Le altre classifiche

F. 850

1. batteria: 1. Giovanni Avati (Maco) in 12' 18"1, media 141,444 kmh; 2. Papparuso (Paparuso) 12'18"4; 3. Fasanella (De Sanctis) 12'18"6; 4. Tomassini (De Sanctis z.) 12'19"2; 5. Filosi (Biraghi) 12'33"5; 6. Serafini (Barrilli) 12'40"6; 7. Pozzoli (Neisse) 12'45"8; 8. Tumolo (BWA) 13'05"4; 9. Clerici (BWA) 13'10"1; 10. Dattoli (De Sanctis) 13'11"2; 11. Zappacosta (AZ) 13'38"1; 12. Bettinelli (De Sanctis) a 3 giri. **Giro più veloce:** Papparuso 2'23"7, media 145,302 kmh.

2. batteria: 1. Luciano Cairoli (BWA) in 12' 12"6, media 142,506 kmh; 2. Colciago (BWA) 12'13"3; 3. Giuliani (Giuliani) 12'13"5; 4. Giglio (Giglio) 12'21"8; 5. Cavagni (De Sanctis) 12'26"5; 6. Perissi (Tecno) 12'42"2; 7. Ider (Tony) 12'42"4; 8. Franchini (Biraghi) 12'46"2; 9. «Giobatta» (Tecno) 13'19"8; 10. Furlan (De Sanctis) 15'08"2; 11. Guascone (Stylauto) a 1 giro. **Giro più veloce:** Colciago in 2'23"1, media 146,003.

FINALE: 1. Giuseppe Papparuso (Paparuso) 24'21"9, media 142,827 kmh; 2. Avati (Maco) 24'22"1; 3. Fasanella (De Sanctis) 24'24"1; 4. Giglio (Giglio) 24'24"7; 5. Filosi (Biraghi) 24'52"5; 6. Giuliani (Giuliani) 24'52"6; 7. Clerici (BWA) 25'57"7; 8. Cavagni (De Sanctis) 26'29"9; 9. Bettinelli (De Sanctis) 26'40"8; 10. Guascone (Stylauto) a 1 giro. **Giro più veloce:** Fasanella in 2'22"5, media di 146,526 kmh.

COPPA RENAULT 5 ELF

1. batteria: 1. Giancarlo Naddeo 16'16"6, media 128,281 kmh; 2. Fabiani 16'16"7; 3. Nardelli 16'17"3; 4. Chianucci 16'18"1; 5. Sigala 16'18"3; 6. Brunner 16'20"5; 7. Pedalà 16'20"6; 8. Ognio 16'24"7; 9. Corti 16'25"3; 10. Colaprete 16'32"5; 11. Lecce 16'36"8; 12. Xella 16'37"8; 13. Cesarini 16'44"7; 14. Russo 16'44"9; 15. Marino 16'48"5; 16. Filo di Montesilvano 16'54"9; 17. Galli 17'23"6; 18. Petrucci 17'34"1; 19. Caporilli 18'44"9; 20. Muratore a 3 giri; 21. Del Gatto a 3 giri; 22. Antonucci a 3 giri. **Giro più veloce:** Chianucci in 2'39"3, media 131,073 kmh.

2. batteria: 1. «Camaleo» 16'17"1, media 128,216 kmh; 2. Conti 16'19"3; 3. Ceccarelli 16'22"3; 4. Maggi 16'28"9; 5. Baldi 16'32"9; 6. «Winthrop» 16'37"1; 7. Bellandi 16'42"3; 8. Busi 16'42"5; 9. Ciaroni 16'45"1; 10. Rebusio 16'46"2; 11. Giannoni 16'46"7; 12. Tallarini 16'54"3; 13. Giorgi 16'57"4; 14. Ricci 16'58"8; 15. «Poker» 17'16"8; 16. Gargan 17'16"9; 17. Nicolini 17'17"9; 18. Verre 17'43"8; 19. Bruni 17'53"3; 20. Pasquini 18'07"6; 21. Calamai a 1 giro; 22. Sigala a 1 giro; 23. «Walter» a 1 giro; 24. Ripani a 1 giro; 25. Bocconi a 3 giri; 26. Lorenzoni a 3 giri; 27. Negra a 3 giri; 28. Catalano a 3 giri. **Giro più veloce:** «Camaleo» in 2'38"5, media 131,735 kmh.

FINALE: 1. Giancarlo Naddeo 26'54"9, media 129,295 kmh; 2. «Camaleo» 26'55"1; 3. Brunner 27'06"7; 4. Ceccarelli 27'06"8; 5. Fabiani 27'07"2; 6. Conti 27'08"7; 7. Ciaroni 27'24"9; 8. Corti 27'25"5; 9. Lecce 27'28"1; 10. Busi 27'29"1; 11. Cesarini 27'39"4; 12. «Winthrop» 27'48"7; 13. Giannoni 27'59"1; 14. Giorgi 27'59"7; 15. Tallarini 28'00"1; 16. Rebusio 28'07"7; 17. Marino 28'11"2; 18. «Poker» 28'28"2; 19. Chianucci a 1 giro; 20. Maggi a 2 giri; 21. Colaprete a 2 giri; 22. Bellandi a 2 giri; 23. Sigala a 3 giri; 24. Ognio a 4 giri; 25. Xella a 5 giri; 26. Pedalà a 6 giri; 27. Ricci a 6 giri. **Giro più veloce:** Naddeo in 2'39", media 131,320 kmh.

850 nella «stretta»

MONZA - Nella mattinata della domenica si disputano le batterie e la finale della gara di F. 850, 4. Trofeo Sesto Corse. Dopo due batterie disputate col fresco delle prime ore, la prima comprendente il duo Avati-Paparuso che si danno battaglia in finale e la seconda vinta da un Cairoli mai impensierito da nessuno; puntuale alle 11,30 scatta la finale, con 23 vetture al via. I due della prima fila, Cairoli e Colciago prendono subito il comando, mentre diverse macchine rimangono coinvolte nell'immane «stretta» della prima variante e sono solo in 18 a transitare al primo giro. Subito ai box Tomassini, che poteva essere un protagonista, ma assieme a lui, o poco dopo è ai box Colciago con la batteria a terra. Fuori molto presto anche Cairoli, per cui al secondo giro è Fasanella che passa per primo seguito da Avati, Papparuso, Giuliani e Giglio.

Dal terzo giro passano in 4, e il giro dopo il gruppo di testa si assottiglierà ancora in due soli piloti. Avati e Papparuso che si danno battaglia fino alla fine dei 10 giri. All'ultimo giro Avati esce primo di parabolica, ma Papparuso è abile a sfruttargli la scia e lo brucia sul traguardo.



NADDEO torna il talento con 50 cm.

MONZA - Non è il caso di fare romanticismi, è vero, ma la vittoria di Giancarlo Naddeo ha comunque un significato per chi ama e segue le corse. Giovane talento, capace di mortificare uomini poi diventati celebri e squadre ufficiali ai tempi della Formula Tre, venne fermato da un grave incidente in Germania, a causa del cedimento del cambio della sua monoposto e una carriera ormai arrivata ai maggiori traguardi (fu anche Casco d'Oro di Autosprint) si interruppe apparentemente per sempre. Oggi Naddeo è tornato a correre, e a vincere, con la Renault 5. Ha ricominciato quasi per scherzo, facilitato dal fatto che è concessionario Renault a Roma, e si è ritrovato il talento di un tempo.

Ci fa piacere, anche se la sua vittoria in una formula promozionale fatta per valorizzare i giovani può apparire un controsenso. E invece no, perché il valore non ha età e perché i giovani sono e restano i protagonisti della Coppa. Lo ha dimostrato «Camaleo» a Monza, lottatore come raramente lo si era visto, per molti aspetti protagonista della finale, sostenuto dall'incitamento del numeroso pubblico nella volata persa per 50 centimetri. Con questo risultato, unito al ritiro di Nardelli che ha sbagliato una cambiata al via ed è stato tamponato da Baldi con l'abbandono di entrambi, Camaleo consolida il suo secondo posto e il campionato riacquista equilibrio.

In finale se Naddeo e «Camaleo» se ne vanno appaiati e puliti, dietro è il finimondo. Trovare la linea giusta per la prima variante è già difficile, ma se uno dei primi, Nardelli, al momento di mettere la terza a pieni giri di seconda rinnesca la prima marcia trasformandosi in un ostacolo, tutto si complica. Infatti Baldi, partito benissimo e atteso tra i protagonisti, tampona violentemente il collega e attorno a loro si forma molta confusione.

Eliminati due possibili vincitori — dopo quelli delle batterie — è evidente che tra Naddeo e «Camaleo» saranno pochi a potersi mettere.

Si arriva così all'ultimo giro. Naddeo lo inizia in testa ma all'uscita della parabolica «Camaleo» riesce a prendere bene la scia e malgrado il balletto finale del romano si affianca. Non vince però, anche se per pochi centimetri.

Le batterie del mattino sono state molto diverse tra loro: la prima molto combattuta e bella con una lotta pulitissima tra Naddeo, Fabiani e Nardelli finiti nell'ordine, mentre nella seconda «Camaleo» vince su Conti.

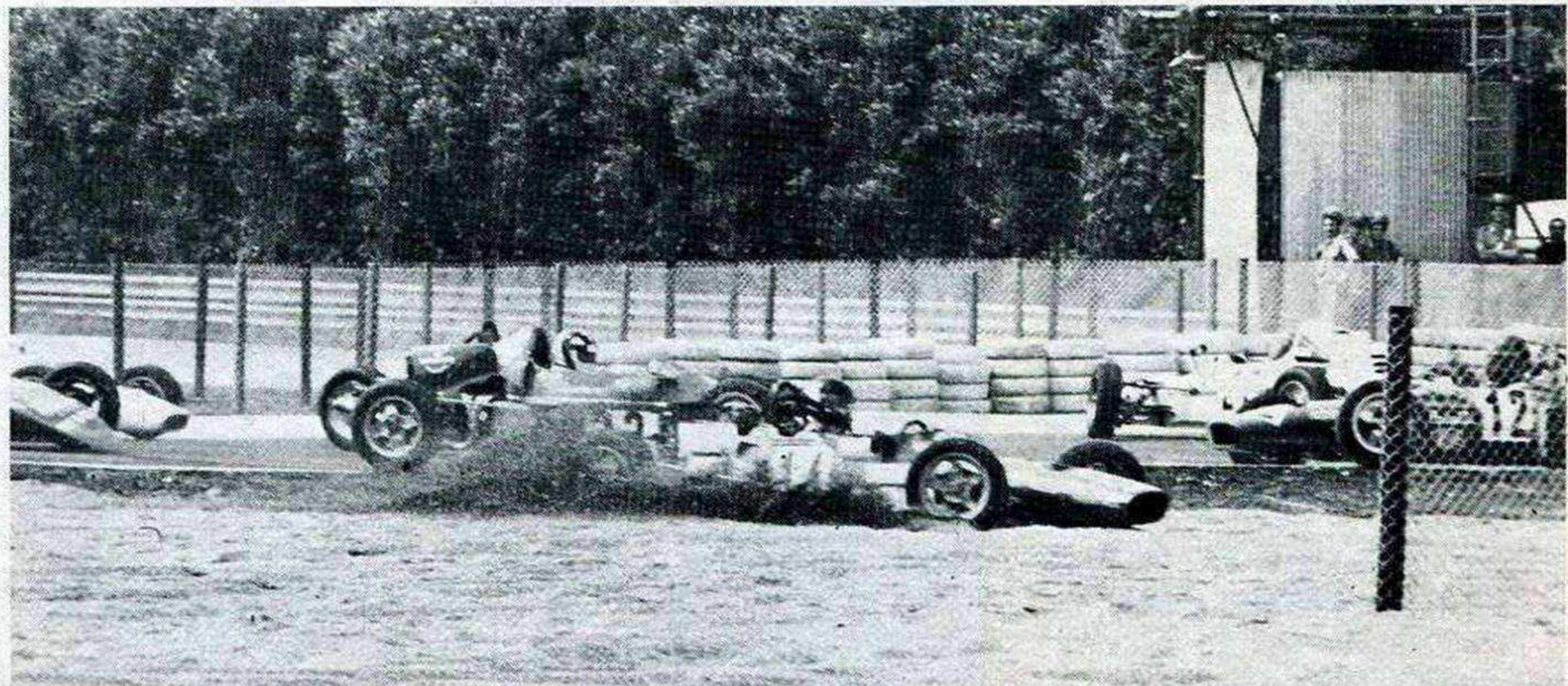
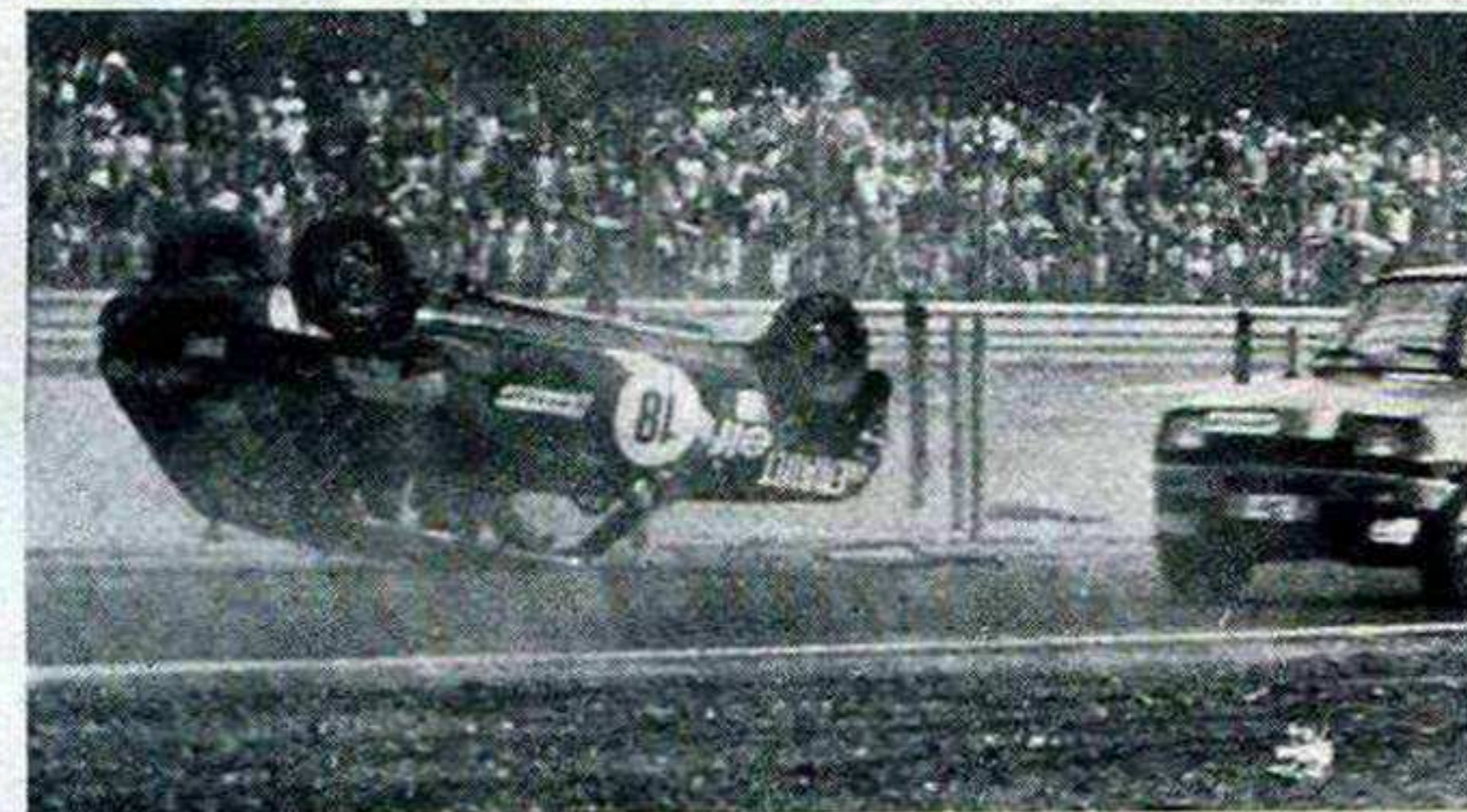
Gabriela Noris

● Classifica Campionato Coppa Renault 5 Elf dopo 6 prove:

Nardelli punti 62; «Camaleo» 45; Naddeo 41; Ripani 33; Calamai 31; Bocconi 26; Baldi 26; Brunner 24; Verrelli 15; Fabiani 14; Ceccarelli e Pietromarchi 11; Conti 10



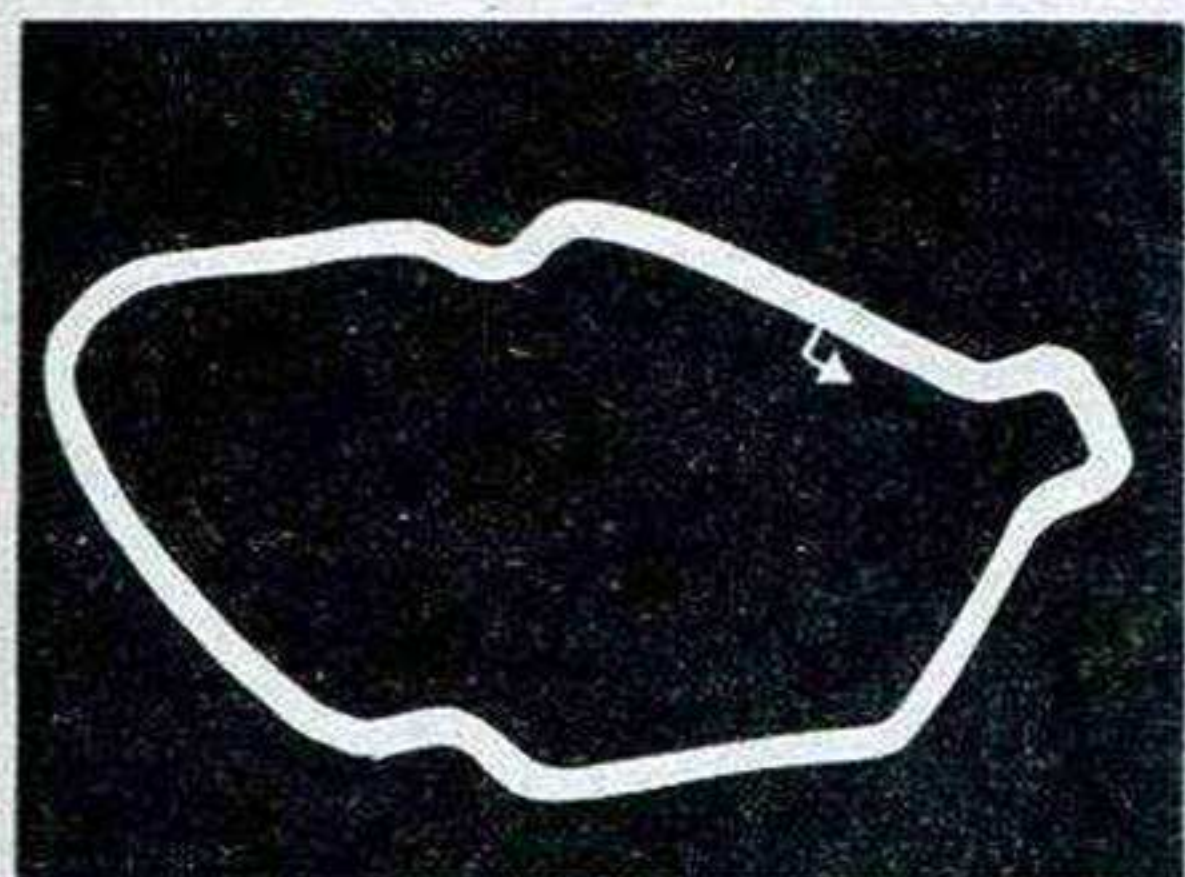
Sequenza di un looping «avvitato» alla prima variante, con conseguente disfacimento o quasi della povera R 5. L'acrobata (n. 18) è Sigala



Primo giro, prima variante nella finale F. 850, e primi problemi per Colciago e Cairoli (n. 12) ma anche Giuliani è in difficoltà. Cairoli, leader del campionato di F. 850 non riuscirà ad uscire dalle sabbie «mobili»

(ATTUALFOTO)

16^a COPPA FLORIO



Così (in 28) al via

Alpine Renault A442 (Jarier-Pescarolo) 1'35"74	Alpine Renault A442 (Laffite-Depailler) 1'38"44	Alfa Romeo 33SC12 (Merzario-Casoni) 1'35"56	Alfa Romeo 33SC12 (Merzario-Casoni) 1'41"00
Porsche-Martini 936 (Mass-Stommelen) 1'36"24	Porsche-Martini 936 (Mass-Stommelen) 1'40"41	Osella-Ferraris 2000 (Truffo-Pal Joe) 1'36"02	Osella-Ferraris 2000 (Truffo-Pal Joe) 1'41"97
Osella-BMW (Lombardi-Tesini) 1'43"89	Osella-BMW (Lombardi-Tesini) 1'51"42	Osella-Ferraris 2000 (Truffo-Pal Joe) 1'41"34	Osella-Ferraris 2000 (Truffo-Pal Joe) 1'41"92
March 75S BMW (Sterzel-Gimax) 1'45"21	March 75S BMW (Sterzel-Gimax) 1'47"53	Porsche 908-3 (Jost-Kraus) 1'44"51	Porsche 908-3 (Jost-Kraus) 1'47"32
Lola T390-Cosworth (Dini-Capoferrri) 1'46"25	Lola T390-Cosworth (Dini-Capoferrri) 1'49"58	Osella PA4 BMW (Filannino-Pettiti) 1'45"55	Osella PA4 BMW (Filannino-Pettiti) 1'50"74
Osella PA4 BMW (Barberio-Bilotti) 1'47"83	Osella PA4 BMW (Barberio-Bilotti) 1'50"49	Porsche 908-3 (Barth-Godel) 1'47"15	Porsche 908-3 (Barth-Godel) 1'52"04
Francy-Sauber BMW (Muller-Cescato) 1'48"13	Francy-Sauber BMW (Muller-Cescato) 1'53"65	Osella PA4 (Floridia-Amphicar) 1'48"07	Osella PA4 (Floridia-Amphicar) 1'48"83
Osella PA4 1600 (Pozzo-Milano) 1'52"14	Osella PA4 1600 (Pozzo-Milano) 2'04"67	Alfa Romeo 33-3 (Ottomano-Zeccoli) 1'49"41	Alfa Romeo 33-3 (Ottomano-Zeccoli) 1'52"98
Osella PA4 1600 (Castro-Caci-Joney) 1'53"62	Osella PA4 1600 (Castro-Caci-Joney) 2'13"13	Chevron-Ford 1300 (Anastasio-Crovella) 1'52"39	Chevron-Ford 1300 (Anastasio-Crovella) 1'57"32
Chevron 1600 (Gallo-Gero) 1'54"77	Chevron 1600 (Gallo-Gero) 1'55"82	Chevron 1600 (Grimaldi-Bollinger) 1'54"64	Chevron 1600 (Grimaldi-Bollinger) 1'56"26
Dallara 1300 (Lauro-Anastasi) 1'59"40	Dallara 1300 (Lauro-Anastasi) 2'12"32	March-BMW 2000 (-King-Veninata) 1'55"39	March-BMW 2000 (-King-Veninata) 2'35"48
Chevron-ROC 2000 (Servanin-Ferrier) 2'07"93	Chevron-ROC 2000 (Servanin-Ferrier) 2'13"15	Lola 1300 (De Luca-Vigneri) 2'01"98	Lola 1300 (De Luca-Vigneri) —
AMS 1300 (Trapani-Mascaleros) 2'18"66	AMS 1300 (Trapani-Mascaleros) 2'30"19	AMS 1600 (Tregua-Perniciario) 2'10"35	AMS 1600 (Tregua-Perniciario) 2'21"05
Chevron 1300 (Ceraolo-Popsy Pop) 2'24"78	Chevron 1300 (Ceraolo-Popsy Pop) 2'36"2	Chevron 1300 (Francisci-Del Fante) 2'20"87	Chevron 1300 (Francisci-Del Fante) 3'14"40

DOMENICA 27 giugno 1976

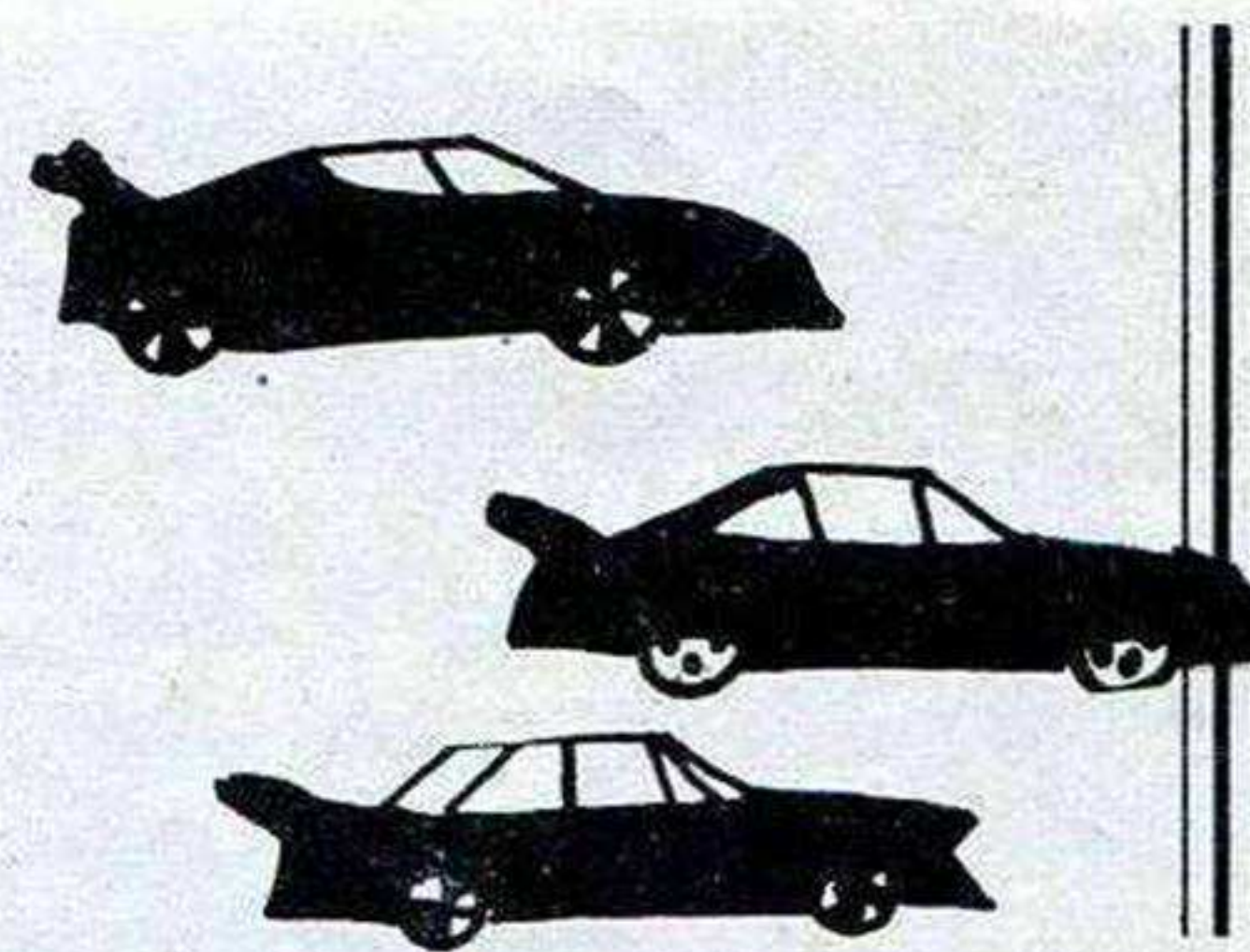
Gara velocità in pista valida come quarta prova del Campionato Mondiale Sport

- **organizzazione:** Automobil Club Palermo, via delle Alpi 2, Palermo
- **autodromo** di Pergusa, lunghezza 4,950 km - durata prevista: 4 ore
- **ora partenza:** 13,18
- **condizioni climatiche:**

PROVE: prima sessione asciutto, seconda sessione diluvio e pista allagata, 14°

CORSA: dapprima sole, poi leggermente nuvoloso, indi nubifragio, 18°

- **spettatori:** 80.000 circa
- **direttore di corsa:** Francesco La Delfa
- **organizzazione:** 8
- **sicurezza:** 8



COSI' (in 11)

al **TRAGUARDO**



1^o PORSCHE 936
Mass-Stommelen
a 170,366 kmh

MACCHINA	PILOTA	GIRI	MEDIA
1. PORSCHE 936	Mass-Stommelen	102 (2.57'48"9)	170,366
2. OSELLA PA 4-BMW	Pettiti-Filannino	92 (2.55'09"3)	
3. MARCH 75 S-BMW	Sterzel-«Gimax»	92 (2.58'14"4)	
4. OSELLA PA 4-BMW	Barberio-Bilotti	90 (2.54'30"3)	
5. PORSCHE 908-3	Barth-Godel	90 (2.58'05"4)	
6. OSELLA PA 4-BMW	«Amphicar»-Floridia	89	

- 7. Chevron 1300 (Anastasio-Crovella) 89
- 8. Chevron 1300 (Ceraolo-«Popsy Pop») 80
- 9. Alpine Renault 442 (Pescarolo-Jarier) 74
- 10. Dallara 1300 (Anastasi-Lauro) 74
- 11. Chevron 1600 («Bollinger»-Grimaldi) 70

la PAGELLA AUTO SPRINT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Merzario, Truffo, Mass	10	
Lombardi, Pescarolo, Jarier, Depailler	9	Porsche 936
Laffite, Dini, Sterzel	8	Alfa SC, Osella Ferraris
Casoni, Anastasio, «Gimax», Muller	7	Alpine A 442, Osella BMW
«Amphicar», Barberio, Bilotti, «Bollinger», Grimaldi	6	Alfa 8V, Porsche 908-3 Turbo
Floridia	5	
Ottomano	4	
	3	Porsche 908-3
	2	
	1	

il **più** e il **meno**

SFORTUNATO

- + Lombardi
- Mass

COMBATTIVO

- + Merzario
- Godel

FORTUNATA

- + Porsche 936
- Alfa 33 SC 12

EFFICACE

- + Osella Ferraris
- Porsche 908-3

Classifica mondiale Sport

(dopo 4 prove)

	NURBURG. 4 aprile	MONZA 25 aprile	IMOLA 23 maggio	PERGUSA 27 giugno	ANDERSTORP 8 agosto	SALZBURG 19 settembre	ESTORIL 3 ottobre	TOTALE
Porsche	20	20	20	20				80
Osella	—	10	10	15				35
March	10	1	3	12				26
Lola	15	3	6	—				24
Alpine	—	15	—	2				17
Alfa Romeo	—	—	15	—				15
McLaren	8	—	—	—				8
Rex	6	—	—	—				6
Chevron	—	—	1	4				5
KMW	4	—	—	—				4
Dallara	—	—	—	1				1
TROFEO 2000								
Osella	—	20	20	20				60
March	15	6	8	15				44
Lola	20	10	12	—				42
Chevron	—	2	6	8				16
Rex	12	—	—	—				12
Dallara	—	—	—	4				4

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Zeccoli Ottomano	53.	scarico
Capoferri-Dini	52.	sospensioni
Laffite Depailler	50.	motore
Merzario-Casoni	48.	incidente
Gallo-«Gero»	43.	surriscaldamento
Servanin-Ferrier	42.	motore
Lombardi-Tesini	41.	incidente
Muller-Cescato	38.	incidente
Tregua Perniciario	34.	motore
De Luca-Vigneri	29.	motore
«King»-Veninata	21.	motore
«Pal Joe»-Truffo	11.	cambio
Caci-«Joney»	9.	alimentazione
Jost-Kraus	8.	motore
«Mascaleros» Trapani	1.	motore

ricordiamo che i giri sono quelli compiuti dalla vettura al momento del ritiro

I NUOVI PRIMATI

● **sulla distanza:** Mass-Stommelen media 170,366 kmh. Primato precedente: Merzario-Mass (Alfa 33 tt12), media 197,018 kmh ma sul circuito senza la variante (1975)

● **sul giro:** il 48. di Jarier, in 1'36", media 185,625 kmh. Primato precedente: 1'24"1, media 207,936 kmh (Merzario, Alfa 33tt12, 1975, sul tracciato senza la nuova variante)

LA PROSSIMA GARA

Ad Anderstorp (Svezia) il 6 agosto.



Inizia (tanto per cambiare) a diluviare, ed al direttore di corsa non resta che dare lo stop. Ecco La Delfa fermare la Porsche vincitrice

PERGUSA - Forse non è lecito parlare di fatalismo, forse non si dovrebbe accennare a una qualche predestinazione, forse... forse quel che si vuole, ma ancora una volta abbiamo avuto la prova «provata» che al tirar delle somme questo mondiale sport '76 «deve» vincerlo la rientrante Porsche. Con una analogia con le non dimenticate vittorie a ripetizione delle panciute 917, la Casa tedesca ha fatto centro anche in Sicilia, in questa «16. Coppa Florio» che rappresentava il quarto appuntamento iridato, e che per l'equipe di Stoccarda ha significato anche l'affondo definitivo, con Mass e Stommelen, per portare a casa un nuovo titolo mondiale.



Jochen Mass e Rolf Stommelen, la coppia tedesca che ha dato matematicamente alla Porsche la vittoria nel mondiale sport a tre gare dalla fine

Pioggia e PORSCHE

PERGUSA per la Porsche ha portato vittoria e titolo, e questo — bisogna dirlo — senza rubare niente a nessuno. Solo che questa volta, sulla carta, c'erano parecchie possibilità che l'egemonia della «panzerdivision» potesse essere se non interrotta, quanto meno intaccata. E questo perché le due Alpine di Laffite-Depailler e di Jarier-Pescarolo potevano contare su una messa a punto parecchio più avanzata e su un tracciato a loro congeniale.

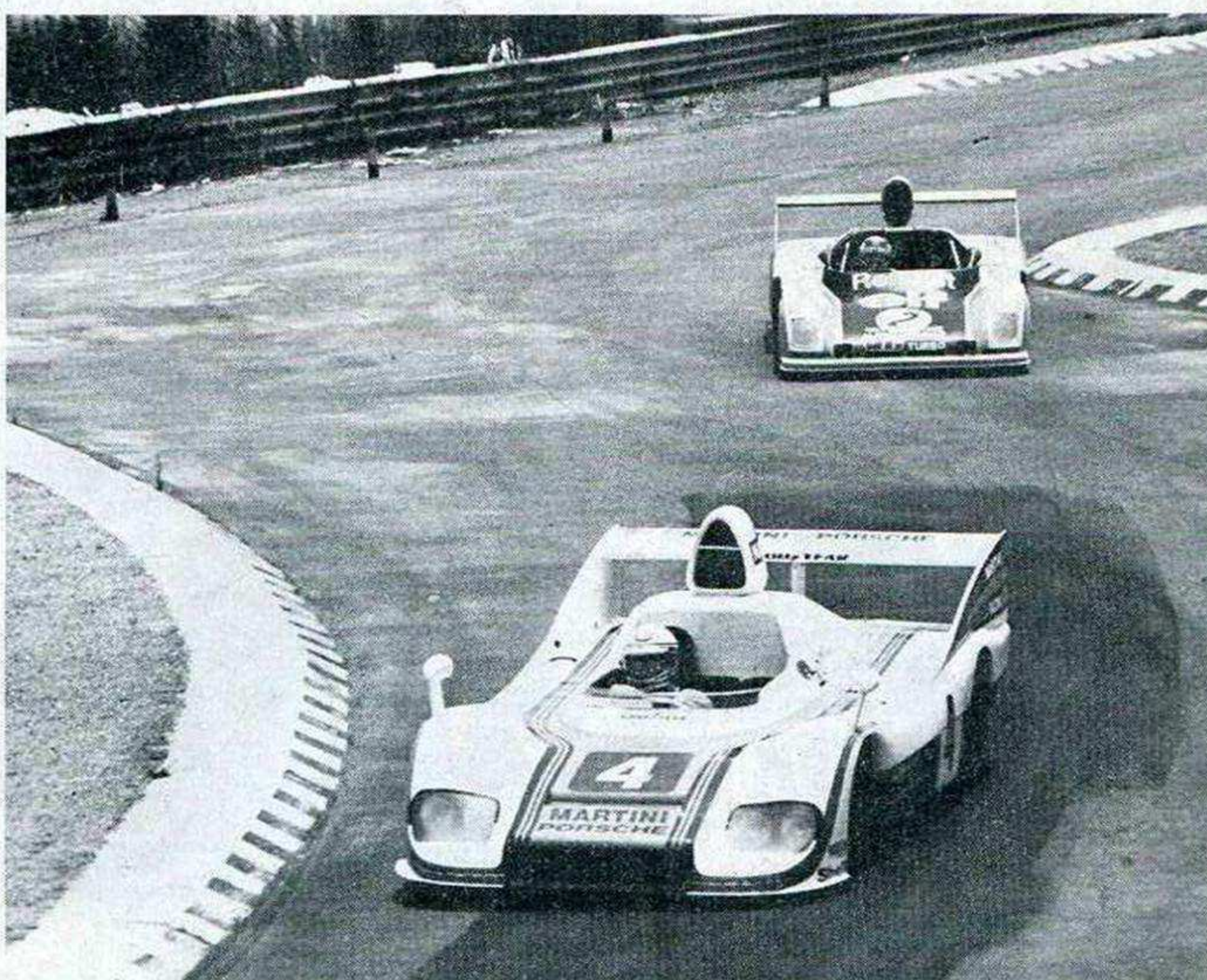
Ma anche e soprattutto perché l'Alfa, dopo l'amara (ma non troppo) esperienza di Imola, aveva lavorato a fondo, modificando qua, migliorando là, aggiustando così, collaudando ancora, per schierare una vettura che potesse dimostrare di essere non solo ancora competitiva, ma pur col «vecchio» boxer aspirato, anche a livello velocistico dell'invidiata Alpine giallonera.

E dopo il veto-Elf all'impiego di Scheckter, ci si era orientati su un uomo di totale affidamento come Mario Casoni, forse con l'inconscio desiderio di esaltare quelle aspirazioni di affidabilità anche agonistica che le collaudate iperbolici velocistiche di fantin Arturo dovevano necessariamente ridurre di qualcosa: un prezzo da pagare al «dio cronometro».

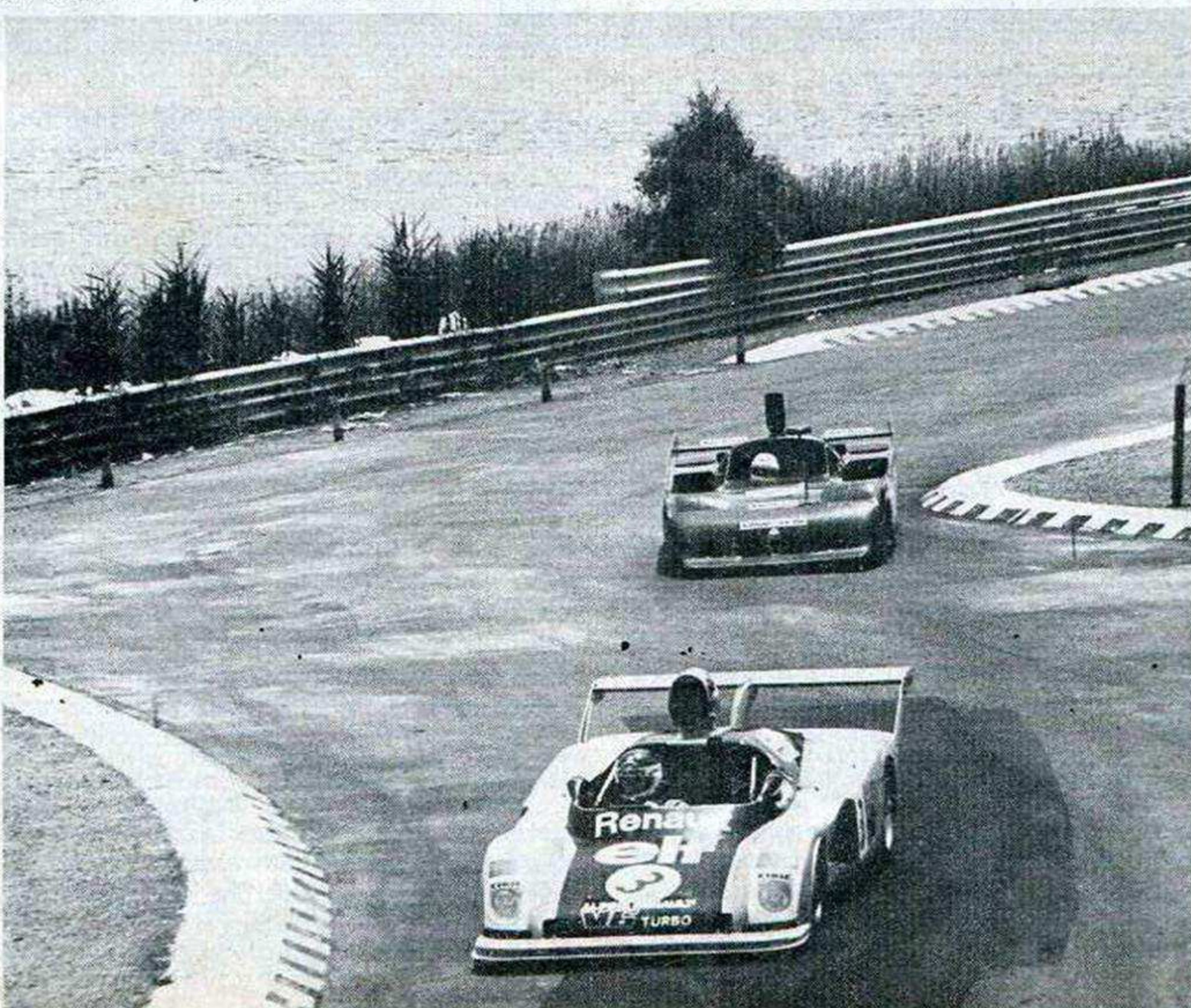
E le prove, quando si erano potute fare (la storia tragicomica della pioggia la leggete a parte) avevano confermato che la rossa TS era lì, a meno di mezzo secondo dal seguitissimo Laffite, recordman della vigilia. Ma si era visto anche che la macchina italiana non aveva problemi di tenuta, mentre i turbo francesi avevano richiesto generose sostituzioni di motore.

La storia della corsa, al di là del motore di Laffite o del cambio di Pescarolo (ma sarà stata poi davvero la trasmissione a cedere, o non piuttosto una moria di bulloni di biella, come sosteneva qualcuno vicino ai box francesi?), è condensata in due o tre secondi, quando l'Arturo scatenato, in seconda chicane, dopo aver infilato senza intoppi la Chevron 1300 di Ceraolo e «Popsy Pop», continuava la manovra di sorpasso nei confronti della Francy-Sauber di Muller. Sembrava tutta routine, senza problemi.

Ma lo svizzero, di colpo, si allarga a sinistra per far traiettoria e uscire di chicane, speronando con la gomma la fiancata dell'Alfa. La sospensione anteriore destra cede nel-



Sopra, la Porsche-Martini 936 qui condotta da Jochen Mass precede, in chicane, l'Alpine turbo di Depailler. Sotto, l'altra Alpine di Jarier davanti all'Alfa in recupero di Merzario, che poi perderà ogni possibilità di battersi per la vittoria in un urto in variante con una vettura 2 litri



l'attacco del puntone alla scocca, e l'Arturo, dopo un giro al rallentatore per dar tempo al sorpreso Casoni di metter giù tuta e casco, si ferma a far controllare il controllabile. Lo «sponsor» di Finale monta, dopo aver sostituito le gomme (si spera in extremis che sia solo un cerchio storto a far marciare a sbilenco la 33), ma dopo un paio di giri rientra sconsolato, consapevole che non c'è più nulla da fare. La strada per il successo finale Porsche è definitivamente spianata.

In casa Alpine il «cavallo di Troia» è stato rappresentato dal morbo misterioso che affligge dopo un'ora di gara i sei cilindri transalpini; in casa Alfa, vuoi pure per un caso, è stata una Francy-Sauber, un nome forse sconosciuto a più di un appassionato, che ha messo la parola fine all'unico concreto outsider in grado di impensierire alla distanza gli uomini del team Martini. Come ad Imola con l'Alpine di Laffite...

Ma al di là della bella prova fornita in Sicilia, l'Alfa ha confermato non solo di essere sempre ai più alti livelli, ma di essere pronta al «trapianto» del nuovo propulsore compresso, che verrà piazzato su una scocca assai simile a quella vista qui in Sicilia, ma più aerodinamica, con i radiatori riportati laterali e uno snorkel diverso. E se anche il turbo milanese non dovesse venire pronto per le prossime corse (ma sembra a questo punto un'ipotesi piuttosto improbabile) vedremo anche col motore tradizionale la nuova carrozzeria. E Chiti aspetta con ansia il Salzburgring, forse (se si fa) Digione e l'Estoril in ottobre (ma la concomitanza col GP Canada lo priverebbe di Merzario e Brambilla) per dimostrare che Pergusa è stata solo un'occasione perduta, un appuntamento rinviato.

La corsa siciliana, ad onta della pioggia che ha messo tutti «KO» con la propria violenza, ha premiato i bravissimi Pettiti-Filannino e Barberio-Bilotti con le loro Osella PA4 (e la piccola fabbrica torinese è adesso vice campionessa nella classifica provvisoria!) mentre solo alcuni problemi di organizzazione ai box hanno fatto finire terzi Sterzel e «Gimax» con la March. Bravissimi anche Anastasio-Crovella, settimi assoluti con la piccola Chevron 1300.

Giulio Mangano

CONTINUA A PAGINA 28

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

ma — permetteteci — esaltanti Truffo, davvero travolgente nei primi giri, finché il cambio non l'ha tradito, con l'Osella Ferraris otto cilindri, e poi la generosissima Lella Lombardi, che con l'Osella BMW era quinta assoluta (e c'erano ancora i « big » in corsa) quando è stata messa KO dal breccino galeotto della chicane.

Bene anche Spartaco Dini, che ha confermato di essere sempre un pilota incisivo anche con una macchina improbabile da guidare come la Lola tre litri che divideva con Capoferri e che è stata fermata dallo scarico rotto.

La « Coppa Florio » laurea campione una Porsche che ha marciato rapida ma non velocissima, ma che ha avuto nella solidità (e nei guai altrui) la vera carta vincente. Anche se emotivamente può lasciare perplessi, questo è un risultato razionalmente giusto, perché il mondiale sport, ricordiamolo, è l'erede di un campionato fatto una volta da gare di « durata », e non da Gran Premi per monoposto carrozzate.

E' andata così, e questa corsa, che è stata bella e avvincente, nonostante i non troppi partenti, ha confermato un risultato forse scontato, ma in definitiva equilibrato. Speriamo adesso che il campionato '77 possa vivere su una formula che esalti le doti spettacolari, mai sopite, di queste gare che hanno ancora un senso e tanta presa sul pubblico. A « colarsi » intorno al lago sotto la bufera di pioggia erano in parecchi questa volta, forse parecchie decine di migliaia.



PERGUSA - *Quella del maltempo a Pergusa sta diventando una storia che non si sa bene se buttare sul comico o sul drammatico. Dopo anni e anni di gare fatte sotto un sole da deserto sahariano, con l'asfalto che letteralmente si liquefaceva sotto l'attrito delle slick (l'anno passato fra l'altro furono effettuati dei rilevamenti « scientifici » e si scoprì che al pomeriggio l'asfalto della variante aveva una temperatura di 75 gradi centigradi!), adesso si è passati all'altro eccesso. Il 25 aprile si disputò una gara regionale di moto, e tanto il sabato che la domenica, venne giù acqua in abbondanza. Ma tant'è, ancora si era sul finire della primavera...*

Per la Formula tre europea del 13 giugno la pioggia fu uno dei motivi dominanti, falsando i risultati delle prove (arrivava puntuale dopo mattinate di sole, non appena i piloti entravano in pista) e ritardò allagando per un temporale con tuoni e fulmini la pista, rinviandola di oltre un'ora, la finale poi vinta da Patrese.

Per la Coppa Florio, dopo l'ingresso « astronomico » dell'estate del 21 giugno, si sperava che almeno il tempo si fosse messo al bello e le speranze erano state confermate dalle giornate di sole che avevano preceduto il week-end iridato. Ma giunti alle prove del venerdì, puntuale come un cronometro, al pomeriggio è arrivata giù l'acqua.

TEMPORALI di rigore

A sinistra, i commissari di percorso, incitati dal direttore di gara La Delfa, « sgottano » alacremente la pioggia che ha inondato le chicane durante le prove ufficiali

(con STOP anche nelle prove)

Poco male, pensavano i più, tanto domani ci sono due sessioni di prove ufficiali di qualificazione, una al mattino e una al pomeriggio. Ma mentre la prima era andata benissimo, con un venticello che rinfrescava un po' i raggi del sole, al pomeriggio è arrivato, mentre erano in pista le Alfasud per la loro seconda sessione di prove, un tremendo temporale, nel quale, oltre alla pioggia torrenziale, fulmini e tuoni violentissimi, si è vista anche una nebbia fittissima.

Così le prove hanno avuto inizio alla meno peggio, quando ha smesso di piovere e col solito lavoro di scopa si è cercato di scaricare in qualche modo l'acqua che allagava la pista. Alle 19,30 alcuni temerari lasciavano i box assai lentamente, più che altro per provare le « rain » o, quelli che non avevano potuto fare il minimo di giri necessari al mattino per prendere il via, per onorare questa formalità.

Per il giorno della corsa, c'erano buone speranze, anche se per prudenza il via era stato anticipato di circa un'ora, dopo che era stata scartata l'ipotesi — un po' avventurosa — di rimandare la corsa al martedì successivo, S. Pietro e Paolo, per... temuto temporale. Cosa sia poi successo lo sapete tutti, con lo « stop » della corsa a due terzi della percorrenza per un ennesimo diluvio.

g. m.

L'episodio-chiave

Mentre gli altri partono, l'Alfa di Merzario, ammutolita, viene spinta ai boxes per la riparazione - lampo

MERZARIO via 33" dopo rimontato al 3° posto è speronato da MULLER

PERGUSA - Sono 26 le vetture che alle 13 circa (con il salutare anticipo di un'ora sull'orario previsto a scanso di guai per l'acqua) si schierano davanti al direttore di gara La Delfa. Non si schierano la Lola 1600 di Randazzo-Russo che ha preso fuoco in prova e nemmeno la Chevron-Ford di Francisci-Del Fante, nonostante siano intervenuti perfino i tecnici dell'Alpine per ovviare ad un misterioso guaio elettrico.

Subito, al momento di iniziare il giro di ricognizione, l'episodio-chiave che ha caratterizzato tutta la prima parte della gara. L'Alfa di Merzario schierata dietro le due Alpine, dopo il primo ruggito si zittisce improvvisamente e non ne vuole sapere di riavviarsi. Subito si capisce che si è strappata la cinghietta che comanda la pompa di iniezione e non resta che spingere la vettura al box per la sostituzione. Il momento è abbastanza drammatico perché si ha la sensazione che il direttore di gara intenda dare ugualmente il via mentre in casa Alfa si spera che venga data la possibilità alla macchina di compiere il giro in coda a tutto il gruppone per partire poi dalla posizione giusta.

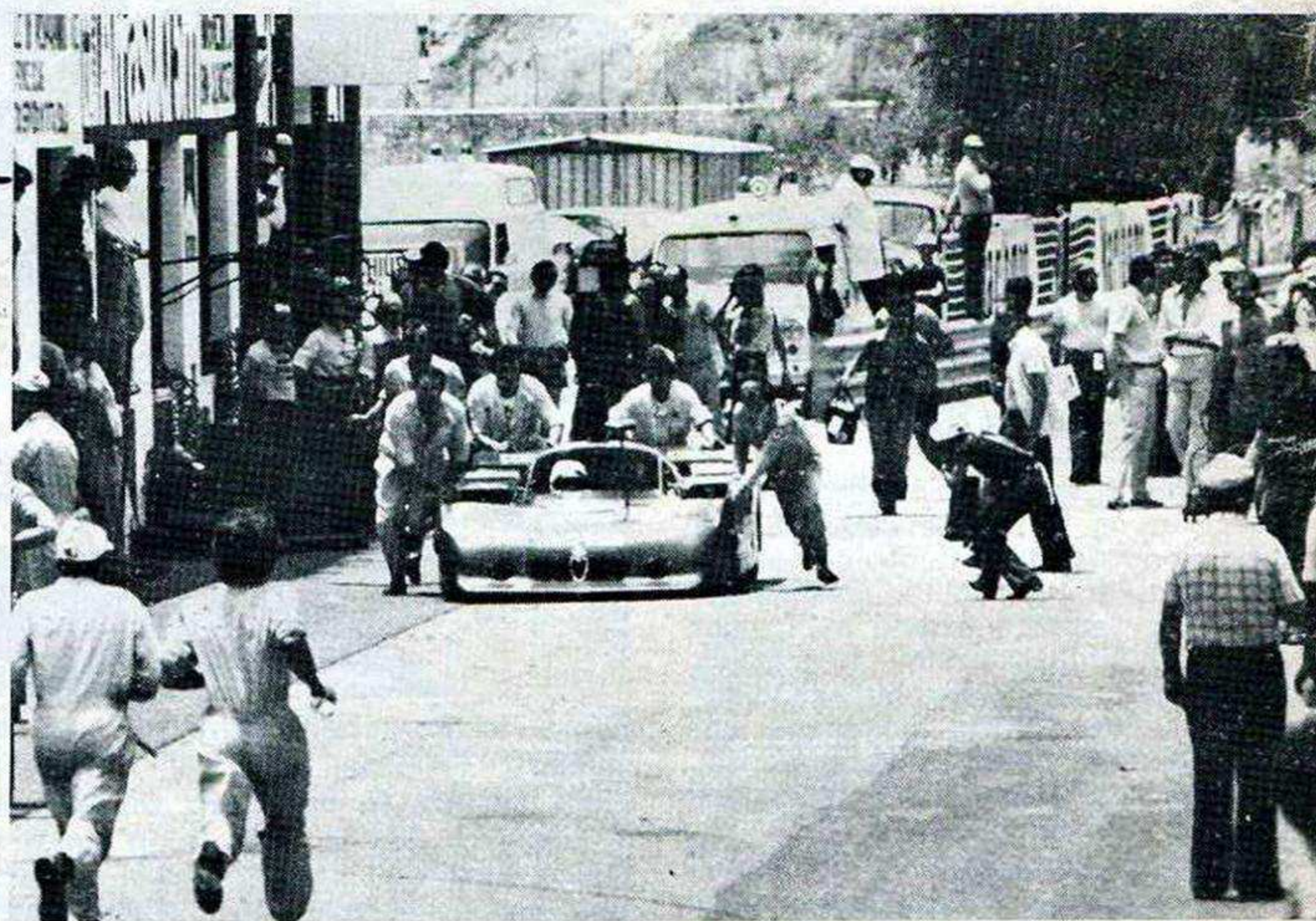
Al contrario La Delfa sale subito sul podio e nonostante qualche tentativo del team-Alfa di rimandare la partenza di un paio di minuti, la 33 TS 12 deve attendere il semaforo verde per accodarsi al gruppone e risalirlo macchina per macchina, compresa pure quella antincendio.

Intanto il primo traguardo viene passato: nell'ordine Mass-Stommelen (Porsche 936), che hanno già qualche secondo sulla scortante (in partenza) Alpine A 442 di Depailler-Lafitte che al pari della consorella di Jarier-Pescarolo è partita con alcuni secondi di ritardo. Davanti a Jarier passeranno infatti (il primo pilota dell'e-

quipaggio è quello che ha preso la partenza), Truffo-« Pal-Joe » (Osella-Ferraris) con il torinese sempre molto brillante ed in evidenza; Lombardi-Tesini (Osella PA 4 BMW); Muller-Cescato (Francy-Sauber-BMW) e Barth-Godel (Porsche 908-3) che sono riusciti a rimediare ai guai causati dall'uscita in prova.

Intanto inizia subito a rimontare Merzario che in tre giri è già dietro a Barth mentre già iniziano le prime fermate. Il primato spetta a Pettiti-Filannino (Osella PA 4 BMW) che però riprendono subito. Si ferma anche l'Osella Ford 1600 di Cacci-« Joney » con il motore completamente scarburato ed anche Muller deve dare addio ad un buon inizio a causa del serbatoio della benzina che perde. Riprenderà in ritardo e lo stesso faranno Servanin-Ferrier (Chevron-Roc) fermi a lungo per guai alla pompa di iniezione.

Tornando alla lotta per l'assoluto, dopo cinque giri Depailler riesce a coronare il suo inseguimento su Mass e passa a condurre con circa 7" di vantaggio sulla ex-« Diavolo nero » che è ormai braccata dalla seconda Alpine di Jarier e dall'Alfa di Merzario che a sua volta è molto vicino.



Si ritira intanto Jost (motore) e poco prima dei 20 minuti di gara un lungo applauso saluterà il sorpasso di Merzario su Jarier.

Peccato però che contemporaneamente arrivi ai box a piedi lo sfortunatissimo Truffo che si è fermato alla chicane con il coperchio del cambio incredibilmente « scoppiato ». Nella 2000 era dunque in testa la sempre brava Lella Lombardi davanti alla March 75 S BMW di Sterzel-« Gimax » mentre Florida-« Amphicar » (Osella BMW) erano ancora una volta fermi con guai all'assetto.

Zeccoli intanto faceva di tutto per portare su buoni livelli l'Alfa 33-8 cilindri che divideva con Ottomano e ci riusciva molto bene: settimi assoluti dopo 50", erano addirittura quinti assoluti dopo due ore quando uno sfortunato guaio ai tubi di scarico non costringeva la coppia barese-romagnola a fermarsi.

Sempre nella 3000, Capoferri faticava un po' a fare emergere la difficile Lola-Ford e sfortunatamente quando poteva salire Spartaco Dini più che mai desideroso di inserirsi nella lotta era un po' tardi per rimontare. Dini arrivava subito su tempi

piuttosto buoni ma la vettura doveva fermarsi anch'essa per la rottura dei tubi di scarico. Prima ancora (dopo un'ora di gara) si era fermata la sfortunata Lella Lombardi che mentre superava una 1300 all'uscita della variante-box, slittava sul brecciolino e sbatteva sul Guard-rail. Molto spavento per la Lella che veniva anche visitata dal medico per un ematoma alla gamba sinistra ma niente di preoccupante per fortuna.

Intanto al fatale 37. giro l'incidente incredibile tra Merzario e Muller che lo stesso Arturo descrive in altra parte del giornale e che ha privato la macchina milanese di un possibile ottimo piazzamento. A quel punto aveva 26" da Depailler ed è stato un peccato che la botta sia stata veramente molto forte e che con la sospensione di destra piegata, Casoni abbia potuto fare solo 11 giri sempre più lentamente. Dopo 48 giri si fermava Depailler e con il pieno di benzina (senza altri interventi come nel caso della seconda Alpine) montava Lafitte che però poteva fare solo tre giri prima di fermarsi con il motore K.O.

Al 49. giro Pescarolo prendeva il posto

PERGUSA - Sono 28 le vetture che sono state regolarmente verificate ed ammesse alle prove che iniziano poco prima delle 11 con tempo buono e temperatura non troppo calda.

In «lista di attesa» anche la Martini-Porsche 936 di Mass-Stommelen che nella prima parte delle prove è guidata dal primo pilota. Da notare che la vettura tedesca presenta una delle poche novità tecniche (Alfa a parte) di questa prova mondiale. Ha infatti una vistosa presa d'aria sul cofano motore che finora non si era mai vista ma ad ogni buon conto il cofano «vecchio-tipo» è sempre a portata di mano.

In casa-Alfa si approfitta anche degli ultimi minuti disponibili per lubrificare e proteggere con apposito spray gli snodi delle sospensioni. In ogni caso, l'Alfa è di sicuro la vettura più modificata rispetto all'uscita di Imola: il radiatore dell'acqua è ora anteriore (con ovvia «bocca» di maggiori dimensioni) mentre quello dell'olio è stato sdoppiato e sistemato dietro le spalle del pilota. La vettura è stata anche leggermente alleggerita ed ora è di soli 10 kg. al di sopra dei 700 regolamentari mentre la struttura del telaio scatolato è stata irrigidita tramite due puntoni ai lati dell'abitacolo.

Dopo pochi giri si ferma Merzario per sostituire i pneumatici e per «scaricare» leggermente l'alettore posteriore: Casoni guarda e aspetta il suo turno per prendere confidenza con la 33 che in versione 12 cilindri non ha mai guidato. Intanto inizia il lungo calvario della vettura che lo stesso Casoni avrebbe dovuto guidare se non fosse stato dirottato sull'Alfa: si tratta della bella Lola-Ford Cosworth 3000 di Capoferri che ora corre con Spartaco Dini. Migliorata nell'assetto rispetto alle precedenti uscite con gomme più larghe dietro, nuove molle ed ammortizzatori posteriori e con l'avantreno abbassato di oltre 1 cm., la vettura (che in ogni caso è ancora piuttosto «leggera» all'avantreno nelle curve veloci, a detta dei piloti) dopo pochi giri è costretta a fermarsi a causa delle marce che non riescono a restare inserite. Dini quindi gira pochissimo e riesce a fare comunque 1'46"25.

Intanto la pista è ormai a posto ed i tempi saltano immediatamente fuori. Le Al-

pine (Depailler è stato appiedato quasi subito e la messa a punto viene eseguita da Laffite) si avvicinano al muro dell'1'36", ma Arturo che inizia a strabbiare un po' tutti per le sue staccate alla variante non è da meno e porta l'Alfa quasi sugli stessi tempi con ovvia soddisfazione dell'ingegner Chiti che sovrintende a questa seconda operazione-mondiale della Casa del biscione. E' Jarier il primo ad aprire il «fuoco» dopo un lungo stop per lubrificare le ghigliottine dell'impianto-turbo: al suo 1'35"74 risponde però poco dopo Laffite che con 1'35"76 porta l'Alpine n. 2 alla «pole-position».

Nessun dramma però in casa Alfa perché Merzario si porta ripetutamente vicino all'1'36" e «blocca» poi il suo miglior tempo a 1'36"2. Abbastanza vicina anche la Martini-turbo che però sembra abbia un motore un po' stanco (e sarà poi cambiato per il pomeriggio) e solo grazie al solito Mass riesce a portarsi fino a 1'36"24, mentre Stommelen, un po' più appannato, non scende al di sotto dell'1'40"41.

Ancora peggio farà Depailler (con l'Alpine che divide con Laffite (1'41"00) e già qual-

cuno mormora che il francese, rientrato dopo il «castigo» del Nurburgring, soffre un po' psicologicamente. E anche vero però che non ha potuto provare molto e proprio nell'ultima parte della sessione, quando era appunto il suo momento per «tirare», la vettura accusava qualche guaio. Un guaio maggiore capitava poi a Jarier che si fermava all'ora seconda chicane con il motore rotto.

Nella lotta tra le abbastanza numerose due litri emergeva subito un Truffo più che mai desideroso di porsi in evidenza, ed infatti il torinese non faticava a portare l'Osella-Ferraris fino a 1'41"34. In ogni caso il pilota sosteneva che il tempo «vero» sarebbe stato inferiore se avesse potuto provare più a lungo e senza alcune variazioni al retrotreno. In ottima evidenza anche «Pal-Joe» che con la stessa vettura era più lento di soli 48 centesimi.

Interessante anche la prova di Lella Lombardi che per la prima volta nella sua carriera montava su una Osella. Con la due litri di Tesini e nonostante una messa a punto affrettata della vettura (finita un po' all'ultimo momento e con vistosi guai in frenata al retrotreno) la Lella scendeva fino a 1'43"89 che era in ogni caso la terza prestazione assoluta tra le 2000.

In grossi guai anche la Chevron-ROC di Servanin-Ferrier che con guai alle valvole perde quasi tutta la sessione. Niente da fare anche per la Lola-Ford 1600 di Randazzo-Russo (alla guida il primo) che prende addirittura fuoco per un ritorno di fiamma.

La seconda sessione in pratica non c'è stata affatto e si è ridotta ad una mezz'ora di tornate con pista ancora piuttosto bagnata dopo il diluvio pomeridiano. Sia le Alpine che l'Alfa hanno però cambiato i rapporti (per l'Alfa si è trattato di allungare la quarta ed accorciare leggermente la quinta) e naturalmente non si fanno pregare per entrare in pista. Con la 33 TS fa alcuni giri Merzario (in 2'00"82 ma andrà leggermente più forte Casoni che girerà più a lungo (1'59"47).

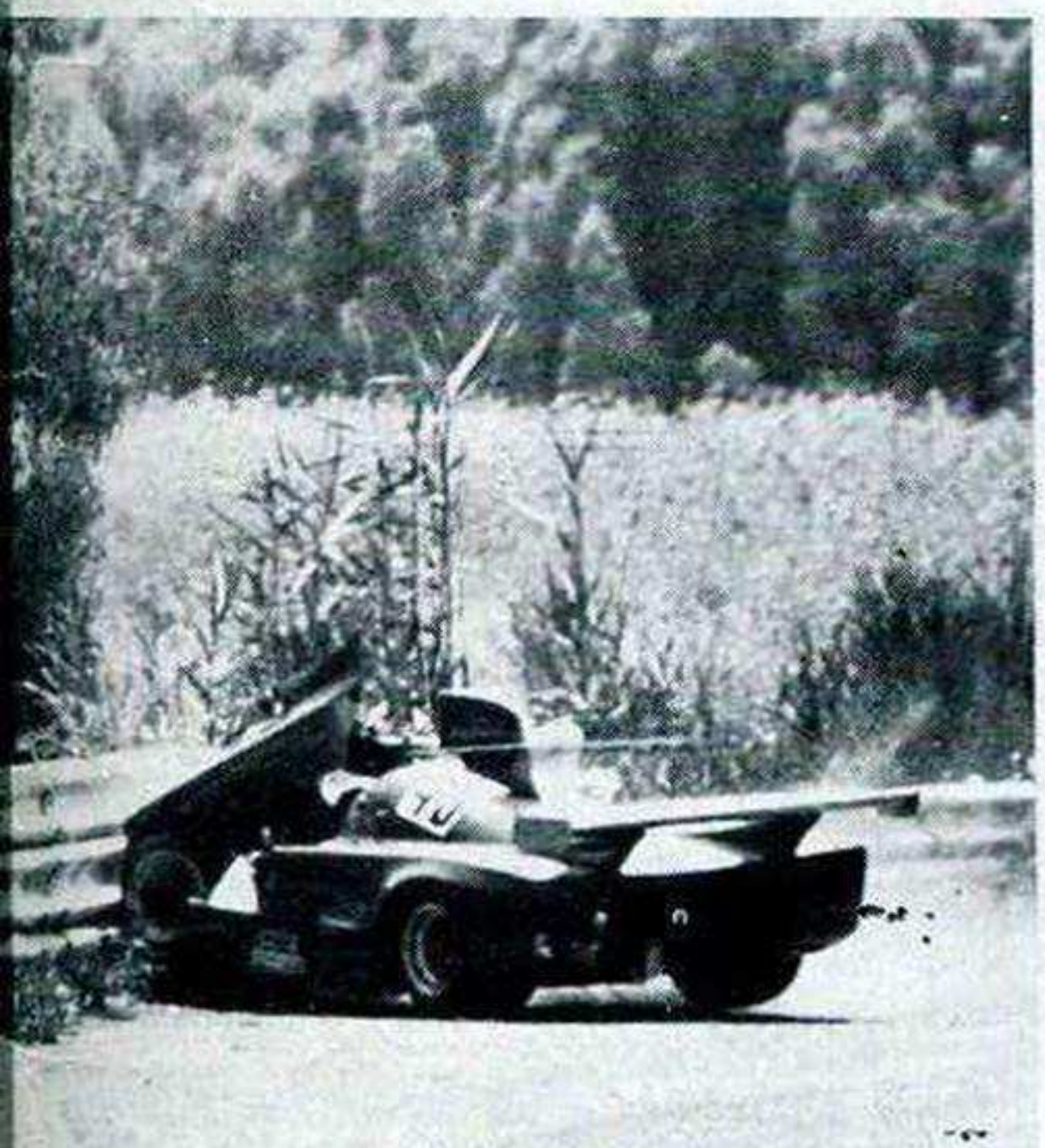
Il miglior tempo sarà però appannaggio di Depailler che sfrutterà più degli altri la mezz'ora concessa e arriverà fino a 1'47"50.

d. b.

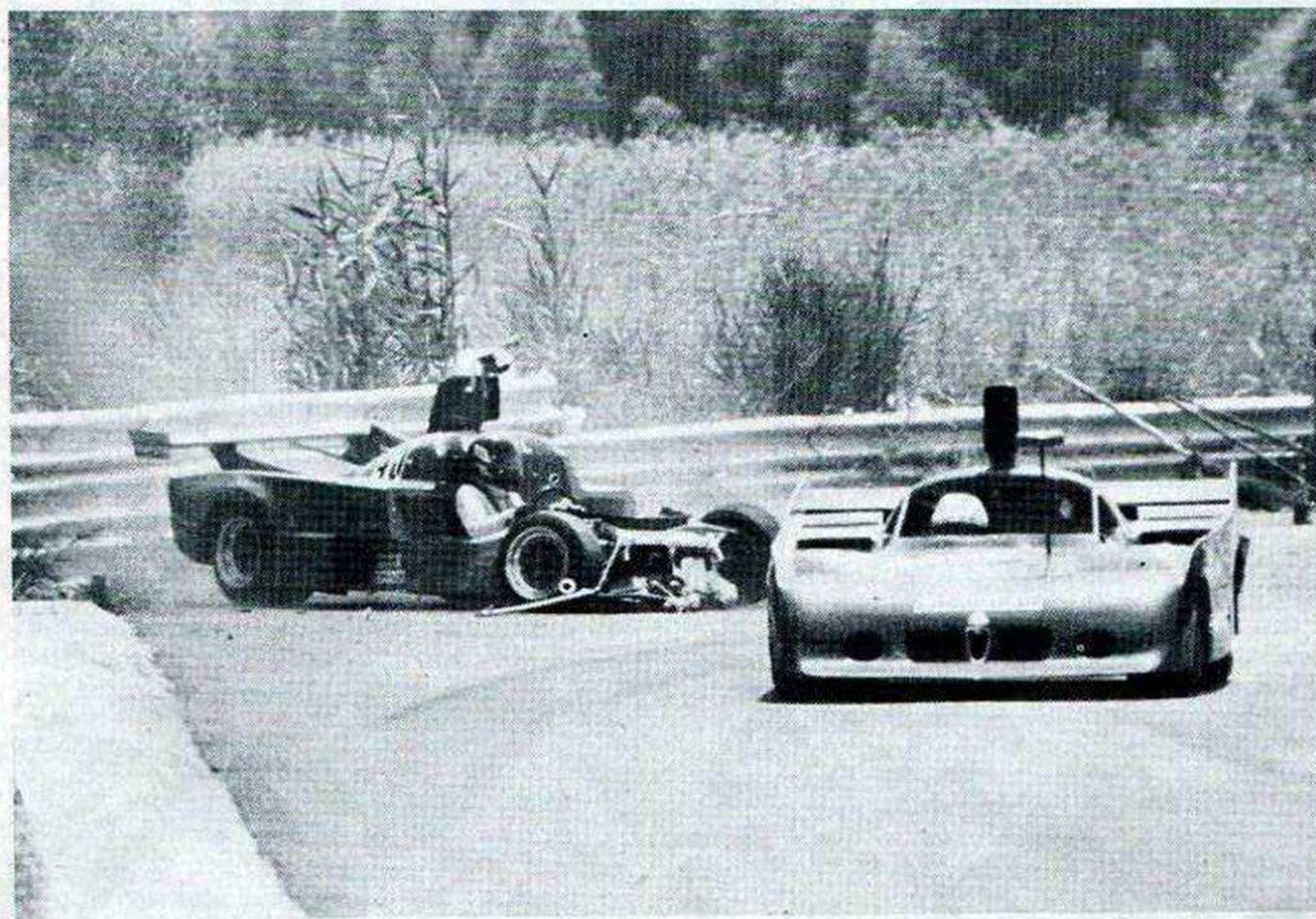
Un chilometro di alfisti

PERGUSA - Riuscita iniziativa promozionale dell'Alfa Romeo in mattinata, prima della finale del Trofeo Alfasud. Un paio di centinaia di alfasud (berline, tl, familiari) di altrettanti clienti siciliani convenuti da tutte le province dell'isola, hanno effettuato tre giri incolonnate sulla pista tra gli applausi dei presenti.

Era uno spettacolo certamente insolito vedere una colonna di macchine tutte uguali, sfilare incolonnate per oltre un chilometro, con dentro allegre famiglie, bimbe e nonnette, sotto gli occhi beati dei responsabili della filiale siciliana. Certamente la pista di Pergusa non aveva mai ospitato tante vetture insieme sul proprio nastro d'asfalto di quasi cinque chilometri.



Si disintegra la Osella di Caci «Joney», mentre passa l'Alfa TS, rinnovata nei centraggi e nel posizionamento dei radiatori



L'ALFA modificata a quota A 442

MERZARIO: «L'Alfa TS è competitiva: lo avete visto tutti nella rimonta. Il conto dei distacchi fa testo: quando mi sono fermato avevo uno svantaggio di 26" ed invece quando sono ripartito dai box alla partenza lo svantaggio superava i 33". D'altronde lo avevo detto a Chiti dopo le prove: si poteva benissimo vincere ed inoltre il tempo per le qualificazioni poteva essere benissimo migliorato se avessi potuto girare più a lungo con la macchina a posto. Invece, prima il comando del cambio e poi altri problemi me lo hanno impedito. Però fermarsi poi per un incidente così stupido! Non ho visto bene quale macchina mi ha urtato: credo una March rossa (si trattava invece della Francy Sauber di Muller che effettivamente assomiglia ad una March, N.d.r.), ma in ogni caso mi ha tranquillamente stretto tra il cordolo e la sua stessa gomma anteriore sinistra mentre mi accingevo a passarlo alla chicane prima dei box. E dire che ero arrivato a quel punto senza frizione dall'inizio e senza contagiri. Ma, ripeto, la macchina è competitiva e non solo nei confronti della Porsche.

● PERGUSA - Sembrava che qualche cosa di importante dovesse essere deciso in questi giorni da parte della direzione generale della Renault della ELF per lo sviluppo definitivo della vettura di formula 1. In realtà poi si è preferito rimandare il tutto e Larrousse ha assicurato che la decisione definitiva sarà presa a fine luglio, subito dopo il GP di Gran Bretagna. Il DS Renault non ha fatto pronostici, ma negli ambienti Renalut il «Si» viene dato all'80%.

● LARROUSSE: «Bisogna riconsiderarlo: in certi particolari le nostre macchine mancano di affidabilità. Siamo più veloci in assoluto della Porsche ma nel motore i bulloni di biella sono sottodimensionati. Non abbiamo problemi nelle gare di F. 2 perché sono brevi, ma qui sì. Anche i cambi di velocità ci danno qualche preoccupazione, assieme al gruppo pignone e corona. A volte durano benissimo ed altre no: deve trattarsi di qualche cosa che non va nella cementazione.

27 giugno 1976

Gara nazionale valida per il Trofeo Alfasud

- Organizzazione: AC Palermo e Alfa Romeo
- Autodromo: Pergusa, lunghezza km. 4,950 - giri 7 in batteria e 16 in finale - chilometraggio finale Km. 79,500
- Ora partenza finale: 12.10
- Condizioni climatiche - Prove: sole poi pioggia, nella seconda sessione, 24 gradi. Corsa: sole, 27 gradi.
- Spettatori: 80.000 circa
- Direttore di corsa: Francesco La Delfa
- La PAGELLA - Organizzazione 8; Sicurezza 9
- Piloti: più combattivo Righi; meno combattivo Leone; più sfortunato «Jerry»; meno sfortunato Prezenzini.

1. batteria: 1. «Jerry» in 16'05"5, media 129,197 kmh; 2. Righi 16'07"4; 3. Prezenzini 16'08"9; 4. Possumato 16'09"3; 5. Bergomi 16'13"4; 6. Guarino 16'38"9; 7. Leone 16'39"5; 8. Larini 17'03"6; 9. Romano 17'09"6; 10. Gargano 16'43"4. Giro più veloce: il 6. di «Jerry» in 2'14"1, media 132,885 kmh.

2. batteria: 1. Franco Piroli in 15'57", media 130,345 kmh; 2. Vasta 16'00"7; 3. Mura 16'13"2; 4. Bonaccorsi 16'13"6; 5. Galli 16'14"6; 6. Tamburini 16'15"; 7. Corolli 16'19"9; 8. Valentini 16'19"9; 9. Acasbo 16'23"2; 10. Drovandi 16'24"5. Giro più veloce: il 4. di Piroli in 2'14"6, media 132,393 kmh.

FINALE: 1. Renato Righi 36'11"5, media 131,301 kmh; 2. Vasta 36'11"9; 3. Prezenzini 36'18"5; 4. Possumato 36'18"38; 5. Tamburini 36'39"5; 6. Gargano 36'49"2; 7. Leone 37'00"4; 8. Valentini 37'05"; 9. Larini 37'08"8; 10. Delli Guanti 37'09"8; 11. Bergomini 37'49"6.

RIGHI e VASTA da sportivi

PERGUSA - L'abbraccio sincero che il vincitore di questa quinta prova del Trofeo Alfasud, Renato Righi, si è scambiato sul podio con il suo degno antagonista Matteo Vasta, è stato la migliore dimostrazione che anche nelle accesiissime corse promozionali si può correre con sportività ed entro i limiti regolamentari. Ed alla fine Righi, presidente della «Lucca-Corse» e neo-rappresentante della SC circuiti della CSAI, era naturalmente felice dopo una serie di gare che lo avevano visto sempre tra i probabili protagonisti e che invece lo avevano visto escluso per sfortuna. Ma anche Vasta, dopo tante discussioni e con il procedimento in corso presso il tribunale della CSAI, era più che soddisfatto dell'ottimo risultato ottenuto davanti a 5000 persone che impazzivano per lui.

PRIMA BATTERIA - Al palo nella prima batteria la sorpresa della quinta prova del trofeo. Si tratta di Nino Campani, noto per le sue corse con l'Alfa GTJ.

Non è però fortunato infatti: «tiene» per quasi tutto il primo giro ma all'ingresso della chicane che porta sul traguardo Nicolini (SCAR) che era immediatamente dietro, tenta l'ingresso ed il risultato è che entrambi debbono abbandonare.

Il capofila del trofeo sosterrà poi che Campani si è un po' sbilanciato quando ormai le macchine erano affiancate ma è fuori di dubbio che come minimo Nicolini è stato troppo precipitoso in questa occasione.

SECONDA BATTERIA - Molto più fluida la seconda batteria, che vede al palo Piroli (Cantarelli). Il Varanese, questa volta tranquillissimo, passerà subito al comando difendendo bene dagli immediati attacchi di Pizzi (Dompè), Vasta (Vasta), Drovandi (Cortini), mentre subito staccato appare il gruppo guidato da Bonaccorsi (Romeo). Al secondo giro Vasta riesce ad infilare Pizzi in variante e poco dopo il catanese farà eccitare il «suo» pubblico con tentativi di infilare Piroli all'ingresso della solita variante.

FINALE - Iniziava a condurre Prezenzini seguito da Bonaccorsi, Righi, Vasta, e Mura. Subito dopo però la corsa prendeva la sua vera fisionomia: Righi e Vasta prendevano qualche metro di vantaggio mentre al terzo posto Guarino teneva a lungo a bada i tentativi di inserimento di Possumato e Prezenzini, mentre ancora dietro c'erano momentaneamente Drovandi, Valentini (Palombo) e Bergomi (gamma 2000).

Tra sfruttamenti di scia e infilate a mozzafiato si andava avanti così fino al quindicesimo dei 16 giri in programma quando Guarino perdeva contatto e le due coppie si giocavano il primo e terzo posto in volata.

Daniele Buzzonetti



1000 MARTHA

27 giugno 1976

Velocità in circuito, valevole per il Mondiale Marche

- **Organizzazione:** STMSC
- **Autodromo:** Osterreichring, 5,911 km
- **Lunghezza:** 5,911 km
- **Giri:** 187 percorsi in 6 ore
- **Ora partenza:** 11.00
- **Condizioni climatiche:** PROVE: molto caldo, afoso
CORSA: Caldo, ventilato
- **Spettatori:** 10.000
- **Direttore di corsa:** Anton Wieser
- **Organizzazione:** 8
- **Sicurezza:** 7
- **PILOTI:** più combattivo: Ickx; meno combattivo: Evertz; più sfortunato: Finotto.
- **MACCHINE:** più efficace: Porsche; meno efficace: De Tomaso Pantera; più fortunato: BMW.

Così (in 21) al via

Evertz-Kinnunen (Porsche Turbo) 1'47''82	Ickx-Schurti (Mart.-Porsche 935) 1'43''96
Quester-Nilsson (BMW Schnitzer) 1'50''16	Grohs-Peterson-De Fierlant (BMW 3,0 CSL) 1'49''48
Fitzpatrick-Walkinshaw (BMW 3,5 CSL) 1'52''41	Haldi-Zbinden (Porsche Turbo) 1'51''04
Sindel-Steckkoenig (Porsche Turbo) 1'54''79	Bell-Schuppan (Porsche Turbo) 1'52''42
Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pant.) 1'57''81	Finotto-Grano (Ford Escort 2000) 1'57''44
Male-Carrotta-Finotto (Ford Escort 2000) 2'00''03	Leim-Simonsen (Porsche RSR) 1'59''68
Frisori-Moncini (Porsche RTS) 2'03''19	Brock-Depnic-De Saint (BMW 3,0 CSL) 2'01''79
Neuman-X (BMW 2002 Schn.) 2'05''34	Parpinelli-Tormene (Porsche RSR) 2'04''76
Willer-Polese (De Tomaso Pant.) 2'07''99	Schmied-Oppitzhauser (Porsche Turbo) 2'06''12
Capra-Gottifredi (Porsche Turbo) 2'08''58	Canzian-Theissen-Verkuehlen (BMW 3,0 CSL) 2'08''46
Kabibo-Dazzan (De Tomaso Pant.) 2'11''09	

Tempo di qualificazione: 2'13''85

Così (in 11) al traguardo

1. Dieter Quester-Gunnar Nilsson (BMW Schnitzer 3,5 CSL) 187 giri pari a 1105,45 km alla media di 184,102 kmh;
 2. Fitzpatrick-Walkinshaw (Hermetite BMW 3,5 CSL) 186 giri;
 3. Haldi-Zbinden (Porsche Turbo) 182 giri;
 4. Bell-Schuppan (Porsche Turbo Kremer) 175 giri;
 5. Capra-Gottifredi-Lepri (Porsche) 169 giri;
 6. Neumann-Hufstadt (BMW Schnitzer 2002) 166 giri;
 7. Parpinelli-Tormene (Porsche RSR) 165 giri;
 8. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 163 giri;
 9. Sindel-Steckkoenig (Porsche Turbo) 162 giri;
 10. Frisori-Moncini (Porsche RTS) 160 giri;
 11. Schmied-Oppitzhauser (Porsche Turbo) 150 giri.
- Giro più veloce:** Derek Bell (Porsche Turbo) 1'49''80, media 193,80 kmh.

PIU' LENTE MA PIU' POSITIVE LE BMW A ZELTWEG BEFFANO CON QUESTER-NILSSON LE RIVALI

Le valvole a farfalla tradiscono le PORSCHE

ZELTWEG - Tre volte lo stesso difetto, rottura dell'albero della valvola a farfalla, che fa parte della tiranteria dell'acceleratore, una volta alla Martini-Porsche 935 di Ickx/Schurti e due volte alla Porsche del team Kremer, prima a sinistra, poi sulla destra e alla fine la squalifica della Porsche Turbo di Evertz/Kinnunen, perché Manfred Schurti, dopo aver perso la sua vettura, si era messo al volante di questa macchina. Questi i fattori che hanno «ucciso» le Porsche, più veloci e favorite domenica sotto un calore terribile in occasione della quinta prova valevole per il Campionato Mondiale Marche all'Osterreichring. Le BMW, notevolmente più lente sono andate senza noie, permettendo in questo modo a Quester/Nilsson e Fitzpatrick/Walkinshaw ad uscire vittoriosi da questa gara.

Così Quester ha ottenuto la seconda vittoria, in una gara mondiale, dopo quella al Nurburgring il 30 maggio in Germania insieme a Albert Krebs, questa volta con il novellino della F.1 Gunnar Nilsson. Naturalmente Quester era particolarmente felice di questa vittoria nel «suo paese», ancora di più perché la sua macchina viene finanziata dalla «Goesser Bier», che si trova a mezz'ora di macchina dall'Osterreichring.

Anche la BMW Hermetite di Fitzpatrick/Walkinshaw ha fatto una corsa senza noie, e poiché ha ottenuto una vittoria nella corsa mondiale in Gran Bretagna e qui il secondo posto, il campionato mondiale è di nuovo tutto da disputare.

Dopo la partenza volante, tipo Indianapolis (per risparmiare la frizione) Ickx è andato via, seguito da Kinnunen, Peterson e Quester. Dopo il primo giro Ickx aveva già un vantaggio di due secondi su Kinnunen e 8,5 su Peterson. Dopo il secondo giro l'ordine era: Ickx, Kinnunen, poi con un distacco chiaro Quester, Peterson e Bell, che era partito solo dall'ottava posizione.

Dopo il quarto giro Ickx aveva già doppiato quattro piloti e dopo 6 giri i piloti della Porsche Ickx, Kinnunen e Bell si trovavano davanti alle BMW di Peterson e Quester, poi Haldi, Fitzpatrick e Steckkonig, seguito da Finotto. Dopo 6 giri si ferma per la prima volta ai box Dazzan, facendo cambiare le candele.

Dopo nove giri anche Kinnunen viene ai box: ha bisogno di una gomma nuova sinistra anteriore. Si sospetterà più tardi che ci sia stata una serie di gomme difettose.

Dopo 25 minuti l'ordine è Ickx, Bell, Peterson, Quester, Kinnunen e Fitzpatrick; poco dopo Kinnunen torna ai box, sostituzione di entrambe le ruote anteriori e rifornimento.

Giro per giro Ickx aumenta il suo vantaggio, dopo 16 giri (quasi 100 km) egli ha un vantaggio su Bell di 1'24, 1'37 su Peterson e 1'50 su Quester. Guadagna circa sei secondi per giro su Peterson e sette su Quester... Dopo 45 minuti, Ickx che in F.1 ha così poca fortuna, ha doppiato tutte le altre macchine.

Kinnunen riesce, con la veloce Evertz Porsche, ad arrivare al quarto posto davanti a Quester, Fitzpatrick, Haldi e Steckkonig.

Dopo un'ora e 20 Kinnunen arriva ai box su tre ruote: ha perso la anteriore sinistra. A questo punto anche la BMW australiana si ferma, senza pressione dell'olio.

Dopo un'ora e mezza (50 giri) l'ordine è: Ickx, Schuppan, Grohs, Nilsson, Walkinshaw, Haldi e Steckkonig.

Dopo un'ora e 40 Ickx arriva ai box fuori programma. Si è rotto l'albero della valvola a farfalla sinistra. I meccanici lo cambiano in 20 minuti. Perciò adesso Schuppan è in testa con un vantaggio di 13'5 secondi su Grohs. Pochi secondi più tardi tocca a un'altra Porsche, quella di Sindel, rottura del mozzo della ruota anteriore sinistra, incredibile!

Nel frattempo Schuppan si distacca sempre di più da Grohs, ma dopo un'ora e 48 minuti Grohs si deve fermare ai box, difetto alla frizione, per lui e Peterson la corsa è finita.

Dopo 2 ore e mezzo Grano rinuncia:

difetto al motore, il secondo in due giorni... Nilsson e Schurti vanno ai box, Quester prende il volante, Schurti continua. Poco dopo la Martini-Porsche è fuori combattimento: rottura del bilanciamento.

L'ordine è adesso: Bell, Quester, Walkinshaw, Haldi, Kinnunen, Leim ecc.

Dopo 3 ore e 15 minuti Schurti prende il volante della Evertz/Porsche, con cui ha anche provato. Jochen Neerpasch della BMW se ne accorge, e Schurti viene chiamato dentro e la macchina viene squalificata. Con ciò il nuovo ordine dopo 3 ore 45 è Bell, Nilsson, Walkinshaw, Haldi, Leim. Solo 13 macchine sono rimaste in gara. Dopo 10 minuti esce un'altra Porsche di scena, noie al motore. Anche Willer/Polese si ritirano.

Bell ha adesso un vantaggio di un giro su Nilsson, poi con un ulteriore distacco di un giro Walkinshaw, Haldi (-5), Micangeli e Schmied/Oppitzhauser poi Parpinelli/Tormene, Capra/Gottifredi/Lepri, Neumann/Hufstadt, Frisori/Moncini, Sindel/Steckkonig e Dazzan/Kabibo.

Dopo 5 ore e 5 minuti Schuppan che

Classifica Mondiale Marche (dopo 5 prove)	MUGELLO	SILVERSTONE	NURBURGRING	VALLELUNGA	ZELTWEG	TOTALE
	Porsche	20	20	15	15	
BMW	3	15	20	20	12	78
Ford	2	—	6	—	—	8
De Tomaso	—	2	—	—	3	5
Lancia	—	3	—	—	—	3
MG	—	—	3	—	—	3

guida con sovranità questa corsa, si ferma ai box, anche qui per la rottura dell'albero della valvola a farfalla sinistra. I meccanici della casa necessitano solo nove minuti per la sostituzione. Ma con ciò si trova in testa Quester davanti a Walkinshaw. Dopo 5 ore e 5' il 57enne Capra fa rallentare il suo compagno Gottifredi, non può più succedere molto... Bell torna ai box, questa volta si è rotta l'albero della valvola a farfalla sinistra... La prima reazione del team è di ritirare la macchina ma poi ordinano a Bell di continuare lentamente, per coprire la distanza obbligatoria e aver diritto ai premi in denaro.

Adesso non cambia più niente, troppo grandi sono i distacchi e Quester porta a casa una vittoria sicura.

Senza pompieri il rogo della STRATOS

ZELTWEG - La «Martha 1000», quinta prova valevole per il campionato mondiale marche che si disputa all'Osterreichring, per la prima volta non si doveva disputare sulla distanza di 1000 km, ma su una durata di sei ore. Questo è il primo fatto nuovo; il secondo è che l'incontro non si estendeva su tre giorni, ma solo su due, sabato e domenica.

Ma come succede nella vita gli uni programmano, gli altri agiscono: e così venerdì mattina sono arrivati i primi teams, aumentando gradualmente. E così, per non sprecare il tempo, alcuni hanno voluto andare sul circuito per fare una breve sessione di prove prima di mezzogiorno. Tutti coloro che hanno voluto farlo, hanno ricevuto un pezzo di carta sul quale era scritto che lo facevano a loro proprio rischio, come turisti.

Carlo Facetti è stato uno dei firmatari di questa carta ed è andato a provare (dice per rodare le gomme). Era un venerdì estivo e il sole brillava quando alle ore 11,15 circa la Stratos ha preso fuoco, nel momento di attaccare la chicane. Facetti se ne è accorto, si è portato di fianco sull'erba, lasciando libero il passaggio. Non si sa se abbia detto delle parole amichevoli di addio o forse buona notte Stratos o qualcosa del genere.

Poi dopo un po' di tempo è arrivato un giovane che voleva aiutare, portando due estintori, si è messo di fianco alla macchina in fiamme, spegnendo il fuoco. Ma non appena si sono vuotati gli estintori, la vettura ha cominciato a bruciare di nuovo. Ci sarebbe voluto dell'acqua per spegnere le fiamme, però non c'era. Dopo un certo periodo è arrivata una macchina anti-incendio, ma molto, troppo tardi per salvare la macchina. Un testimone oculare, Anton Wieser, direttore di corsa ha detto: «Si sarebbe potuta raccogliere la cenere, metterla in un sacchetto e portarla via». Non c'era rimasto molto della Stratos, una volta una vettura orgogliosa. Un'altra Stratos bruciata, dopo quella ufficiale al Mugello, quella del team britannico Chequered Flag, una macchina da rally e adesso di nuovo una Stratos ufficiale...

Nel pomeriggio anche altri team volevano fare delle prove e la società del circuito ha organizzato delle ambulanze, vetture anti-incendio ecc., però non c'è più stato bisogno di loro. Solo Dieter Quester è uscito di pista nella Curva Jochen Rindt, urtando il guard-rail. E' rimasto illeso, però la sua Schnitzer-BMW è rimasta malamente danneggiata. I meccanici hanno lavorato tutta la notte per misurare e ricostruire la macchina in un'officina speciale nella vicina cittadina di Leoben. Sabato mattina la macchina sembrava perfetta. Nelle prove del mattino, Gunnar Nilsson ha fatto solo pochi giri con la vettura e nella sessione finale del pomeriggio Quester ha preso il volante. E' stato piuttosto prudente dicendo prima delle prove: «Non sappiamo se la vettura è a posto adesso e non sappiamo se dura, vedremo».

In questo modo un colpo ha seguito l'altro per gli organizzatori. Il seguente era che Lella Lombardi, iscritta con una Porsche Turbo di Egon Evertz, non è arrivata e si diceva che corresse con una Osella a Pergusa... Infatti era là.

Anton Wieser ha detto: «Non abbiamo mai avuto problemi con la 1000 Km negli anni precedenti, ma da alcuni anni le gare si accumulano nello stesso fine settimana. Adesso abbiamo la corsa valevole per il campionato mondiale a Pergusa, le 200 Miglia a Norimberga, la F. 2 a Rouen, la F. 3 a Monza ecc. Sia Pergusa che Norimberga possono offrire molto più denaro di quanto non siamo in grado di fare noi, e così tutte le macchine di Loos e le due vetture di Kremer ed altre corrono in Germania. Abbiamo potuto avere solo queste macchine, che subiscono l'influenza delle Porsche ufficiali».

LE PROVE JERE

ZELTWEG - Era molto caldo e il sole cocente garantiva delle noie di surriscaldamento. Già nelle prime prove la Porsche ufficiale 935, guidata da Jacky Ickx e Manfred Schurti, ha fatto capire chiaramente chi sarebbe stato il favorito. Ickx ha facilmente stabilito un tempo di 1'44''39, alla media di 203,847 kmh. Ad almeno 4 secondi da lui c'era la macchina più vicina, la Porsche Turbo di Egon Evertz e il piccolo grosso finlandese Leo Kinnunen. In terza posizione, distaccato di un ulteriore secondo c'era la prima BMW, la macchina Alpina-Faltz di Harald Grohs e Ronnie Peterson.

Estremamente forte e una sorpresa per tutti la Escort 2000 di Martino Finotto e Umberto Grano, in settima posizione, con un tempo di 1'57''44. Alla fine delle prove si è rotto il motore e i meccanici hanno dovuto cambiarlo tra due sessioni di prove, cosa che hanno fatto con successo...

Al nono posto, anche forte e sorprendente la De Tomaso Pantera di Micangeli e Pietromarchi in 1'57''81.

Nel pomeriggio tutti quanti erano pronti per la grande sessione finale anche se non



La eccellente prestazione della coppia femminile MARIANNE HOEFFNER-BICHE, giunte benissimo a Casablanca, è stata aiutata anche... dalla Fiat. Infatti le due donnine francesi hanno risolto il problema delle loro comunicazioni interne con impianti interfonici che sono stati loro prestati dalla Fiat e che Bobo Cambiaghi (nella foto) ha ampiamente spiegato

NELLA TAPPA «INVENTATA» ALLA FINE BACCHELLI E ALEN SPARISCONO A TUTTO VANTAGGIO DI NICOLAS (CON «LA REGINA D'AFRICA») E MUNARI VA A PUNTI

Panzer PEUGEOT e «blindo» dei ribelli per battere le 131



Delle 19 vetture giunte al termine del Rally del Marocco, ben 10 erano Peugeot 504. Per prima, quella che vediamo nella foto, condotta con il consueto piglio da Jean Pierre Nicolas, questa volta in coppia con Gamet Alle sue spalle, Lampinen, conferma il suo adattamento alla Peugeot

DALL'INVIATO

CASABLANCA - Alla controprova, il Rally del Marocco non ha retto. Siamo tornati a vedere questa gara incredibile, con la speranza che i rilievi fatti l'anno scorso avessero avuto effetto. Niente: questa gara rimane quella che era, una parossistica maratona che non trova collocazione nelle cose sensate, una sfida alle possibilità reali degli uomini e dei mezzi normali. E la vince sempre la corsa, questa sfida che non si può continuare ad inserire fra le tappe del Campionato Mondiale.

Ha vinto ancora la Peugeot, in Marocco, proprio perché la gara è illogica e quindi diventa logico che vi si affermi una macchina che in tutti gli altri eventi sarebbe battuta. La Peugeot che puntando con acume sull'impatto psicologico che ha

questo avvenimento sulla gente africana non ancora svezata alla conoscenza dei trasporti moderni, ha costruito per le gare di questo angolo del mondo dei mezzi che sono la antitesi delle vetture sportive, parenti abbastanza stretti di carri armati.

Forse in futuro, col coupé 6 cilindri, anche la Peugeot avrà una macchina capace di inserirsi bene anche nel quadro delle vere gare stradali. Per ora ha soltanto le 504 irrobustite, modificate, appesantite, che sono capaci di resistere alle cose inverosimili che gli organizzatori del Marocco, emulando quelli del Bandama, fanno compiere a chi partecipa alla loro gara. Le Peugeot, battute quando le cose sono rimaste su un piano di accettabile sportività, hanno potuto impedire, stavolta, che le Fiat 131 Abarth interrompessero la loro serie positiva. Hanno profittato di circostanze ec-

cezionali, in una curiosa e involontaria alleanza con le camionette blindate del Polisario, per riuscire ancora una volta a vincere questa corsa alla distruzione, questa lotta ad oltranza contro elementi che non possono essere chiamati strade.

Poiché è il risultato che conta, tanto meglio per la Peugeot. Però stavolta, nonostante la irragionevolezza della corsa marocchina, le Fiat avrebbero potuto imporsi, se nulla fosse cambiato dei piani originali. Accettando la sfida illogica, la Fiat aveva deciso di prepararsi alla impresa in maniera da superare anche gli ostacoli innaturali. E tutto era pronto. E' venuta però la sottrazione, da sotto le ruote delle Fiat, della prova estenuante alla quale erano pur preparate, con la inopinata somministrazione di qualcosa di imprevisto e imprevedibile. Sarebbe bastato che la decisione di cambiare le strade fosse stata pre-

sa due settimane prima, siamo certi, perché la Fiat potesse avere la possibilità di adeguarsi. Ed avremmo avuto un confronto regolare, onesto e accettabile. Anche se resterebbe inaccettabile una formula che non è più fatto sportivo.

Le Fiat, comunque, escono da questo Rally del Marocco con molte soddisfazioni. Passata la delusione immediata, decantate le impressioni contingenti, resterà la prova che le Fiat hanno data, e che dice come le 131 siano già diventate, a pochi mesi dalla loro comparsa, macchine capaci di grandi imprese. E questo è forse più importante di un successo localizzato. Nel senso che questa macchina può anche non vincere gare come il Marocco,

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 38

Offesi i marocchini per le accuse di « combines »

CASABLANCA - Prima, durante e dopo, non si è fatto che parlare della transmarocchina, la tappa infernale che è posta alla fine del Rally del Marocco e che è certo più un campo di sterminio che una prova sportiva. Una prova speciale di oltre ottocento chilometri è già di per se stessa una cosa inverosimile. Se si svolge di notte, su piste desertiche, tra sabbia e pietraie, diventa allucinante. Se poi, come è accaduto stavolta, viene modificata sostanzialmente pochi giorni prima della gara, cambiando radicalmente volto, diventa una faccenda pressoché inaccettabile.

E' quello che hanno sostenuto i responsabili della Fiat, che hanno fatto di tutto perché la decisione degli organizzatori di cambiare itinerario fosse rivista, o almeno adattata in maniera che non danneggiasse taluni concorrenti a vantaggio di altri.

Vi sono state discussioni a non finire, con l'intervento dei commissari sportivi internazionali, che quest'anno erano numerosi e che — per la verità — erano stati chiesti dagli organizzatori che non volevano essere tacciati di parzialità o di incompetenza o inesperienza. Tuttavia tutte le argomentazioni possibili non sono valse a modificare la situazione, soprattutto perché alla base della faccenda c'era la materiale impossibilità di ripristinare il percorso originario.

Si è sentito dire che le strade erano interrotte, che su una strada erano state poste delle mine e che vi era saltata una camionetta militare, ed altre cose ancora. Gratta gratta la verità l'abbiamo poi scoperta ascoltando le versioni di molte differenti persone, in differenti città e circostanze. Ed è che la strada della speciale tale quale si effettuava tradizionalmente passa nel deserto del Sud marocchino, vicinissima alla linea ideale di frontiera col Sahara algerino. E vicino anche alla frontiera con quella parte del deserto che è la Mauritania.

Il Sahara ex-spagnolo che improvvisamente è diventato oggetto di nazionalismi accesi. Ed oggetto di disputa tra Marocco ed Algeria, che di colpo sono diventate stranamente accese di slanci verso territori che fino a ieri non avevano nessun valore. Basta leggere i giornali locali per rendersene conto.

D'altra parte non è un mistero per nessuno, essendo cronaca degli ultimi tempi, questo stato di tensione tra i due Paesi, probabilmente animati non dai nobili intenti di riunificazione delle tribù locali al ceppo etnico originario, ma da più terreni interessi. Si afferma infatti che i giacimenti di fosfati siano immensi, in Mauritania, ma si sussurra pure che anche i fosfati sono uno specchio e che in realtà è dell'uranio che c'è sotto le sabbie diventate improvvisamente oggetto di tanto amore.

Quel che è sicuro è che è balzato fuori anche un movimento semiclandestino chiamato Polisario, che fa della vera guerriglia; e le strade di Agadir verso il Sud, sbarrate dai posti di blocco militari, dicono parecchio.

Il Polisario, si dice, avrebbe avuto in mente di fare qualche azione piuttosto « vivace » proprio in occasione del passaggio del Rally del Marocco. Un genere di azioni scoppettanti che non somiglia per niente al rumore dei tubi di scarico...

Per evitare tutto questo (pare che informazioni siano state date, sui piani del Polisario, da autorità diplomatiche di un Paese europeo) è venuta la decisione di modificare l'itinerario. Saggia decisione.

Solo che nessuno ha avuto il tempo di sapere tempestivamente della modifica, e quando la si è scoperta è stato tardi per potervi effettuare delle vere prove indicative. Solo una veloce ricognizione. E solo che, per caso (e noi crediamo davvero sia così, escludendo malafede e collusioni) la prima parte del nuovo itine-

rario era sulle strade che la Peugeot utilizzava per i collaudi esasperati delle sue macchine.

In sostanza, quindi, quello che Fiat e anche gli altri rimproveravano agli organizzatori era di aver favorito la Peugeot, sia pure senza calcolo, mettendo le altre Case nella impossibilità di adattare le loro macchine alle caratteristiche delle strade da percorrere.

Non c'è stato niente da fare, con un irrigidimento delle posizioni che forse avrebbe potuto essere evitato, solo che da parte dei reclamanti fossero state usate espressioni pacate, e non aperte accuse di malafede ed anche insinuazioni di « combines » che hanno offeso molto i marocchini. La indubbia mancanza di diplomazia e di psicologia (sarebbe occorsa più conoscenza del carattere e della suscettibilità degli interlocutori) ha dunque, probabilmente, impedito che una soluzione più ragionevole fosse escogitata ed applicata. Per esempio l'utilizzazione delle stesse strade ma non come prova speciale, bensì come semplice tratto di collegamento, a media oraria ragionevole. Il non aver saputo ricorrere a questa soluzione, a nostro parere, è stata la colpa effettiva della organizzazione.

Quel che è certo è che per la Fiat è stato un colpo duro. Dopo l'esperienza dell'anno scorso (due macchine perse per essere passate sopra un banale fossarello da irrigazione, largo mezzo metro!) quest'anno la ricognizione era stata fatta profondamente. E le macchine erano state preparate in funzione del tipo di strada da superare. Quella che invece hanno dovuto percorrere era totalmente differente. E senza preparazione specifica sono venute fuori le rotture che hanno tagliato le gambe a Bacchelli ed Alen, fino ad allora dominatori.

La chiave del Rally del Marocco 1976 è tutta qui.

f. l.

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

ma certo è di primo piano anche in tutte le altre. Cosa che non si può dire per le Peugeot, confinate alla gloria africana.

Per questo il Marocco 1976, turbato anche da eventi esterni, deve essere considerata tappa importante per la Casa italiana. Avendo avuto tra l'altro il merito di farci apprezzare ancor più le qualità di piloti nostrani come Bacchelli e Verini che assicurano una continuità di prevalenza umana che è consolante.

Abbiamo avuto, da questo Marocco, una grande dimostrazione di Munari. Ha compiuto una grande impresa proprio nel giorno in cui non ha brillato, proprio per aver saputo condizionarsi alla necessità di servire la Casa per cui corre, prima ancora di servire il proprio orgoglio. Se la Lancia, come sarà, avrà anche quest'anno il titolo di campione del mondo, dovrà incassellare in diamanti i dodici punti che Munari ha portato al bottino finale. Sono stati i più sofferti ma i più belli, anche perché cancellano le delusioni del Safari e dell'Acropoli, che sono adesso ridimensionati ad « incidenti » non più sconcertevoli.

Da questo Marocco, insomma, torniamo tutt'altro che avviliti, nonostante le irritazioni che gli avvenimenti hanno provocato.

Il vincitore, Jean Pierre Nicolas, è comunque degnissimo, ed il suo valore personale non è in discussione. Anche lui come Munari, come Bacchelli, come Alen e Verini, e come tanti altri, ha speso tutto, e merita plauso.

Come lo meritano, in maniera particolare, le stupefacenti coppie femminili che sono state capaci di portare in fondo e con tanta bravura le loro macchine.

A conclusione di questa gara, che in ogni caso ci ha offerto tante belle cose umane, vogliamo avanzare la speranza che finalmente gli organizzatori marocchini dimentichino la corsa frenetica alla emulazione scatenatasi con quelli del Bandama, e che avvertano la opportunità di portare la loro corsa a dimensioni accettabili. Solo così possono sperare di continuare ad attrarre le grandi macchine ed i grandi piloti, e quindi servire gli scopi che si prefiggono, che sono di valorizzazione del loro Paese.

Franco Lini

Dalle candele di MUNARI agli ammortizzatori FIAT

CASABLANCA - Tre tappe, stavolta, e non un prologo e due tappe. La prima tappa, però, come in precedenza, serviva a stabilire un ordine di prestazioni che avrebbe dato l'ordine di partenza per la tappa successiva, molto impegnativa. Da Casablanca a Rabat, attraverso

una prova speciale di 93 chilometri relativamente veloce ma con qualche chilometro pauroso, di strade alluvionali apparentemente impossibili. Noi ne percorriamo una tratta di una ventina di chilometri, con la Fiat Campagnola, ed abbiamo difficoltà a non perdere le ruote.

Come possano passare non sappiamo, ma passano. Le Fiat hanno consegne precise: Alen tira subito forte e Bacchelli e Verini meno. Alen raggiunge Clark e per 35 chilometri deve stargli dietro, senza poter superare. Lampinen è sfortunatissimo, perché fora due volte e deve fermarsi ad un posto di assistenza volante, perdendo altro tempo. Munari ha un

guai impreveduto: subito dopo il via della speciale gli « saltano » due fili delle candele e farà tutta la tappa a quattro cilindri. C'è anche, per i primi che lo sapevano, una scorciatoia di qualche chilometro, che infilano in quattro o cinque, (Peugeot e Fiat). La segnalano anche a Munari ma lui preferisce andar diritto sulla strada buona, perché l'altra non l'aveva provata e teme qualche bivio non chiaro sul quale perdersi. Bacchelli deve rallentare nel finale avendo la impressione di avere le gomme sgonfie, ma un controllo lo esclude. Erano probabilmente gli ammortizzatori semibloccati dalla polvere; nelle due soste perde tempo. Le Ford si rivelano meno veloci del previsto. Alla fine mancano nove macchine.

Da Rabat a Fes, per la prima parte della seconda tappa. Alla partenza cielo coperto e una pioggerellina fine fine, con nebbia sulle alture. La prima prova speciale è facile. La strada la stanno allargando e per 25 chilometri è tutta ben piatta; poi ci sono tratti durissimi. Prima di iniziare la prova Sainpy (Ford) ha un incidente stradale, investendo una donna a Khemisset. Passerà con ritardo, dopo aver aspettato la Polizia. Si hanno le forature di Verini, Nicolas, Lampinen (ancora!), la uscita di strada della Citroën SM di Sagne, la rottura di una ruota sulla Renault di Rageys. E' una speciale a ondulazioni, favorevole alle Peugeot. Munari evita le buche passando a passo d'uomo, attentissimo. Mikkola ha il miglior tempo, Makinen gli è vicino e Bacchelli è terzo.

Alla prova successiva si presentano in 73. Tredici macchine hanno dovuto abbandonare. C'è un guado da superare, ed è alto per la pioggia caduta nella notte. Accade il finimondo. Bacchelli e Alen passano bene. Poi Mikkola entra troppo forte nell'acqua e gli si spegne il motore. Resta bloccato e gli altri debbono cambiare traiettoria. Dietro arriva Verini, che a metà guado trova sabbia e rimane anche lui fermo. Tra le due macchine c'è spazio per un passaggio. Munari aveva raggiunto Deschaseaux, che lo lascia passare, ed è fortuna per la Stratos, che riesce ad infilarsi nel pertugio ed a passare. Deschaseaux fa la stessa traiettoria, ma anche lui si blocca. Non può più passare nessuno, fino a quando, aiutandosi a vicenda, i piloti non riescono a liberare il guado.

Clark rompe il motore poco più avanti ed abbandona. I ritardi sono grossi per tutti coloro che erano dietro Munari. Verini, più avanti, ha un altro guai. La cinghia dentata della distribuzione salta di un dente e la sfasatura lo rallenta, facendo perdere tempo a chi lo segue. Alla

Omaggio al drago



Munari e Maiga, con la Stratos, hanno conquistato in Marocco 12 preziosissimi punti per la Lancia grazie ad una condotta di gara prudentissima

CASABLANCA - Sulla linea di arrivo del Rally del Marocco, nella Piazza delle Nazioni Unite, mentre si attendeva la comparsa della prima macchina, il signor Allegret capo della squadra Peugeot mascherava la impazienza (e magari anche la preoccupazione per un possibile incidente stradale all'ultimo momento) aggirandosi con falsa indifferenza tra i tanti personaggi che cercavano di mettersi in vista. Ci vede e ci viene incontro per chiacchiere un poco, ma soprattutto per dirci senza affettazione, in piena sincerità, qualcosa che ci ha fatto molto piacere.

« Devo dirle che voi italiani avete un uomo eccezionale. Un vero campione ed è Sandro Munari. Un uomo che ha la sua classe, che accetta di venire in Marocco con una preparazione non profonda, con un compito come il suo, e lo svolge senza batter ciglio, rinunciando alle sue possibilità effettive di tirare a fondo, un uomo simile è

« Ho avuto modo di vederlo spesso, durante questo rally, perché io mi sono mosso molto. Ed ho capito che sacrificava la sua voglia di fare il massimo al servizio dell'interesse della marca. E' molto raro che accada, è molto raro che i piloti rinuncino alle loro ambizioni orgogliose. Munari lo ha fatto in maniera eccezionale, e adesso sta raccogliendo il suo premio, col terzo posto. Gli dica, per favore, che lo ho molto ammirato ».

Quel che ci ha detto Allegret, naturalmente, ci ha fatto piacere, come deve far piacere a tutti. Dal canto nostro aggiungiamo che Munari ci ha rivelato, più tardi, anche una profonda sensibilità. E' stato in aereo, tornando in Italia, quando si è rammaricato di non aver potuto vedere i suoi meccanici, dopo la gara, perché loro erano ancora sulla strada del ritorno quando lui è partito da Casablanca.

CONTINUA A PAGINA 43

In trasferimento semidistrutta la bomba 504 V-6

CASABLANCA. Partecipazione qualitativa molto elevata, in questa edizione del Rally del Marocco. Alla scontata massiccia presenza delle macchine della Peugeot, da parte di privati (frutto dei successi precedenti della marca), si è aggiunta una notevole presenza di macchine ufficiali.

La PEUGEOT aveva tre berline 504, gruppo 4, affidate a Nicolas, Lefebvre e Lampinen, ed un coupé 504 col motore 6 cilindri a V dato alla coppia vincitrice dello scorso anno, Mikkola-Todt. Questo coupé avrebbe dovuto essere una specie di « arma assoluta » della Peugeot per questa gara, e nelle intenzioni anche per le future. Purtroppo non si è potuto vedere realmente di cosa essa sia capace. La macchina destinata alla gara, preparata con un impegno mai visto, era in viaggio da Sochaux verso il Marocco, trainata su un carrello da una macchina di servizio. Lo scoppio di una gomma della trainante ha fatto uscire di strada i due veicoli e la macchina da corsa è stata semidistrutta. Così Mikkola ha dovuto partire con la macchina che era servita per le lunghe prove, dotata però del motore fresco e del cambio non ancora usato.

La FIAT ha fatto esordire la 131 Abarth

Rally in gare del campionato del mondo. Tre vetture per Bacchelli-Rossetti, Verini-Russo e Alen-Kiwimaki. Macchine ben preparate, messe a punto dopo aver effettuato esperienze molto precise sul posto.

La FORD si presentava ufficialmente con le Escort RS Mk 11, gruppo 4, ed i piloti Makinen e Clark. Macchine che avevano molte pretese ma che alla prova dei fatti si sono rivelate di preparazione inadeguata, sia per le sospensioni sia per le trasmissioni. Alle due macchine ufficiali della Ford inglese si sono aggiunte le tre Escort della Ford France-BP, guidate da Chasseuil (unico della marca a finire), Carlotte Verney e Sainpy.

La LANCIA è venuta anche lei, stavolta, quasi « costrettavi » dagli avvenimenti. La Stratos di Munari, infatti, era stata inviata con lo scopo di tentare la conquista di punti per il mondiale.

La CITROEN, infine, ha fatto un ritorno ufficiale alle gare con due macchine iscritte nel gruppo 2 per poter fruire di alleggerimenti e preparazioni particolari, ma che in realtà avevano i gruppi meccanici di serie. La CX 2200 è stata data al sempiterno Descaseaux, profondissimo conoscitore di tutte le stradine del Marocco, e la GS alla coppia classica Laurent-Marché.

Non è venuta la Opel ufficiale, che continua a cercare nuove soluzioni che rendano le sue macchine resistenti, ma in compenso vi erano tre Opel-Conrero con equipaggi italiani, due con le gomme della Kleber e uno con le Pirelli: Vallim-Bussemi, Gerbino-Pons, e Benelli-Caveglia. Questi ultimi sono stati i più consistenti ma hanno abbandonato nel finale.

22-26 giugno 1976

Rally valido quale sesta prova del campionato mondiale marche rallies

- **Organizzazione:** AS du Royal Automobile Club du Maroc, Casablanca
- **Percorso:** lungo il Marocco, di 4.083 km. di cui circa 1900 di prove speciali
- **Direttore di corsa:** René Cuillon Wagner
- **Ora di partenza:** ore 9 del 22
- **Condizioni climatiche:** caldo, tempo secco, qualche foschia
- **Spettatori:** abbastanza numerosi
- **LE PAGELLE - Organizzazione:** 6; Sicurezza: 5
- **PILOTI:** più combattivo: Lampinen; più sfortunato: Bacchelli
- **MACCHINA:** più efficace: Peugeot 504; meno efficace: Ford Escort.

Così (in 19) al traguardo

1. Nicolas-Gamet (Peugeot 504) 20.20'15"
2. Lampinen-Aho (Peugeot 504) 20.42'52"
3. Munari-Maiga (Lancia Stratos) 21.38'38"
4. Descaseaux-Plassard (Citroen CX) 21.44'45"
5. Lefebvre-Flocon (Peugeot 504) 22.06'54"
6. Privé-Tilber (Renault 17 G) 22.34'17"
7. Hoepfner-Biche (Peugeot 504) 22.40'51"
8. Dacremont-Vanoni (Peugeot 504) 22.52'07"
9. Guichet-Jaubert (Peugeot 504) 22.59'05"
10. Briavoine-Schneck (Renault 12 G) 22.59'08"
11. Mauch-De Alexandris (Peugeot 504) 23.17'35"
12. Alen-Kiwimaki (Fiat Abarth 131 R)

RALLY MAROCCO

1.07'53"; 8. Descaseaux (Citroen CX) 1.10'28"; 9. Munari (Lancia Stratos) 1.11'20"; 10. Privé (Renault 17) 1.11'29"

PS 2: Oulmes Khemiset - 1. Mikkola 1.05'54"; 2. Makinen 1.06'25"; 3. Bacchelli 1.06'40"; 4. Alen 1.08'02"; 5. Clark 1.08'52"; 6. Lefebvre (Peugeot 504) 1.09'53"; 7. Verini 1.10'02"; 8. Descaseaux 1.11'12"; 9. Munari 1.11'48"; 10. Nicolas 1.12'15"

PS 3: Midelt - 1. Bacchelli 1.02'17"; 2. Alen 1.04'07"; 3. Munari 1.04'47"; 4. Nicolas 1.05'50"; 5. Touroul (Peugeot 504) 1.07'18"; 6. Guichet (Peugeot 504) 1.09'07"; 7. Makinen 1.10'13"; 8. Hoepfner (Peugeot 504) 1.10'24"; 9. Barin (Peugeot 504) 1.11'39"; 10. Lampinen (Peugeot 504) 1.12'07"

PS 4: Chikker - 1. Alen 47'08"; 2. Bacchelli 47'20"; 3. Makinen 47'38"; 4. Mikkola 47'48"; 5. Munari 48'09"; 6. Nicolas 48'50"; 7. Lampinen 49'47"; 8. Chasseuil (Escort RS 2000) 49'58"; 9. Lefebvre 50'14"; 10. Verini 51'00"

PS 5: Missouri: 1. Mikkola 1.42'17"; 2. Nicolas 1.45'33"; 3. Makinen 1.51'38"; 4. Lampinen 1.53'04"; 5. Bacchelli 1.54'06"; 6. Descaseaux 1.55'19"; 7. Alen 1.56'48"; 8. Mauch (Peugeot 504) 2.02'24"; 9. Touroul 2.05'02"; 10. Briavoine (Renault 12) 2.05'12"

PS 6: Rich - 1. Bacchelli 1.39'45"; 2. Nicolas 1.40'44"; 3. Alen 1.40'46"; 4. Lampinen 1.43'19"; 5. Munari 1.45'01"; 6. Lefebvre 1.45'41"; 7. Privé 1.46'45"; 8. Descaseaux 1.46'46"; 9. Guichet 1.49'00"; 10. Touroul 1.49'13"



La Renault 17 Gordini di Privé-Tilber dà un esempio del genere di strade incontrate in Marocco

Campionato Mondiale Marche Rallies

	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Safari	Acropoli	Marocco	TOTALE
LANCIA	20	10	20	—	—	12	62
OPEL	10	12	12	—	8	—	42
DATSUN	—	—	6	4	20	—	30
PEUGEOT	—	—	—	10	—	20	30
SAAB	—	20	—	—	—	—	20
MITSUBISHI	—	—	—	20	—	—	20
TOYOTA	—	—	15	—	—	—	15
ALPINE	—	—	—	—	15	—	15
FORD	8	—	4	—	—	—	12
ALFA ROMEO	1	—	—	1	10	—	12
CITROEN	—	—	—	—	—	10	10
FIAT	6	—	—	—	—	—	6
LADA	—	—	—	—	6	—	6
RENAULT	—	—	—	—	—	6	6
PORSCHE	4	—	—	—	—	—	4
VOLVO	—	4	—	—	—	—	4
BMW	—	—	—	—	4	—	4
MAZDA	—	—	3	—	—	—	3

Il rally doppio

CASABLANCA. Non erano in gara, ma vi sono stati tre uomini Fiat che hanno fatto anche loro il Rally del Marocco, e in un certo senso quasi al doppio dei piloti ufficiali. Sono Bobo Cambiagli, Scabini e Pianta, che con due macchine Fiat Abarth 131 (i muletto usati in prova) hanno scorazzato per tutte le strade e stradine della corsa, in appoggio volante alle macchine di assistenza. Avanti e indietro per le varie prove, percorrendo quasi la stessa distanza dei concorrenti e con « tempi » sempre molto impegnativi. Cambiagli ha infatti aiutato molto a risolvere una situazione delicata per tutto il rally, quando un tratto di strada era rimasto semi-bloccato da macchine di spettatori imprudenti che si erano impantanati rischiando di costituire una ostruzione invalicabile. E per Pianta, tra le altre benemerite, vi è stata la eccezionale rapidità con la quale ha potuto far cambiare delle gomme a Bacchelli ed Alen nella prima parte della tappona transmarocchina. Un minuto e 23 secondi per Bacchelli e ancora meno per Alen.

BARTOLETTI-Kock

● Il medico ufficiale della Fiat, Bartoletti, diventato ormai istituzione fissa e preziosa della squadra, ci ha ricordato una famosa commedia allegra assidua nei repertori di una ventina d'anni fa. Quella del medico Kock, « ovvero il trionfo della medicina », che si installa in un paesino di montagna dove tutti erano sempre stati benissimo ma che suggestionati dal medico si scoprono infiniti malanni, e si affannano a farseli curare, irritati se non ricevono prescrizioni sempre più complicate.

Da quando Bartoletti è entrato alla Fiat, con un'opera che è davvero importantissima, c'è un sacco di gente, tra coloro che affiancano la squadra, che si scopre malanni o sintomi curiosi. E che ricorre al paziente dottore, che dalla sua borsa magica tira fuori a getto continuo medicine dalle etichette e confezioni suggestive. Chi ha detto che l'uomo moderno non ha bisogno degli stregoni?

● Le cose incredibili. Alle verifiche tecniche, condotte da Robert Aumaitre (è stato capo meccanico alla Gordini, tanti anni fa) e da Lafontaine, sono state registrate parecchie irregolarità non soltanto su macchine private ma su moltissime delle macchine ufficiali. Le Peugeot avevano i tappi dei serbatoi molto sporgenti dalla carrozzeria, cosa vietata dai regolamenti, ed hanno dovuto fare le necessarie modifiche. La Fiat aveva all'interno dell'abitacolo i tubi del carburante non adeguatamente protetti; ed ha dovuto provvedere alla mascheratura protettiva. La Ford infine aveva le chiusure dei cofani non regolamentari. I commissari sono stati inflessibili, anche se molti hanno arricciato il naso considerando queste cose come peccatucci veniali.

23.59'43"; 13. Noujaim-Chavagnac (Datsun 180 B SSS) 25.15'41"; 14. Chasseuil-Chonez (Ford Escort RS 2000) 26.32'20"; 15. Heyder-Bruckner-Cailleres (Renault 12 G) 27.09'57"; 16. Choteau-Pastor (Peugeot 504) 27.19'52"; 17. Laurent-Marché (Citroen GS) 27.31'05"; 18. Puigsegur-Ricard (Peugeot 504) 29.15'12"; 19. Geeraerts-Persin (Peugeot 504) 31.02'28"

Le « speciali »

PS 1: Khatouat - 1. Alen (Fiat Abarth 131) 1.03'45"; 2. Bacchelli (Fiat Abarth 131) 1.05'43"; 3. Verini (Fiat Abarth 131) 1.05'44"; 4. Mikkola (Peugeot 504) 1.05'51"; 5. Nicolas (Peugeot 504) 1.06'01"; 6. Makinen (Escort RS) 1.07'14"; 7. Clark (Escort RS)

PS 7: Tizi n'Est - 1. Alen 57'48"; 2. Bacchelli 58'18"; 3. Munari 59'03"; 4. Nicolas 1.01'02"; 5. Privé 1.01'40"; 6. Lefebvre 1.01'48"; 7. Lampinen 1.01'59"; 8. Descaseaux 1.02'19"; 9. Dacremont (Peugeot 504) 1.02'45"; 10. Briavoine 1.02'54"

PS 8: Transmarocaine - 1. Lampinen 9.40'46"; 2. Nicolas 9.50'46"; 3. Descaseaux 10.29'46"; 4. Munari 10.41'05"; 5. Lefebvre 10.46'45"; 6. Hoepfner 10.47'08"; 7. Dacremont 10.55'09"; 8. Privé 11.02'24"; 9. Mauch 11.09'06"; 10. Guichet 11.23'15"

PS 9: Rich - 1. Munari 1.43'06"; 2. Briavoine 1.47'01"; 3. Bacchelli 1.47'36"; 4. Nicolas 1.49'15"; 5. Descaseaux 1.50'18"; 6. Privé 1.51'04"; 7. Lampinen 1.52'12"; 8. Lefebvre 1.52'15"; 9. Mauch 1'52'31"; 10. Hoepfner 1.53'26"

Classifica mondiale piloti rallies secondo AUTOSPRINT

	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Safari	Acropoli	Marocco	TOTALE
Munari	9	—	9	—	—	4	22
Lampinen	—	3	—	2	—	6	11
Eklund	—	9	—	—	—	—	9
Joginder	—	—	—	9	—	—	9
Kallstrom	—	—	—	—	9	—	9
Nicolas	—	—	—	—	—	9	9
Waldegaard	6	—	—	—	—	—	6
Blomqvist	—	6	—	—	—	—	6
Andersson	—	—	6	—	—	—	6
Ulyate	—	—	—	6	—	—	6
• Siroco •	—	—	—	—	6	—	6

● Dopo tanti anni di « pensione » si è rivisto in gara JEAN GUICHET, che ha fatto coppia con JACQUES JAUBERT. Senza mai strafare Guichet ha pian piano guadagnato posizioni ed ha soprattutto terminato.

● Il compagno di Descaseaux, PLASSARD, corre ogni anno il Rally del Marocco con la Citroen. Plassard è il direttore commerciale della Opel in Marocco! Come avversario, ogni anno, ha il suo direttore generale, Polizzi, il quale però corre su Opel.

7^a SABBIE D'ORO

19-21 giugno 1976

Prova valida per il campionato europeo conduttori rallies

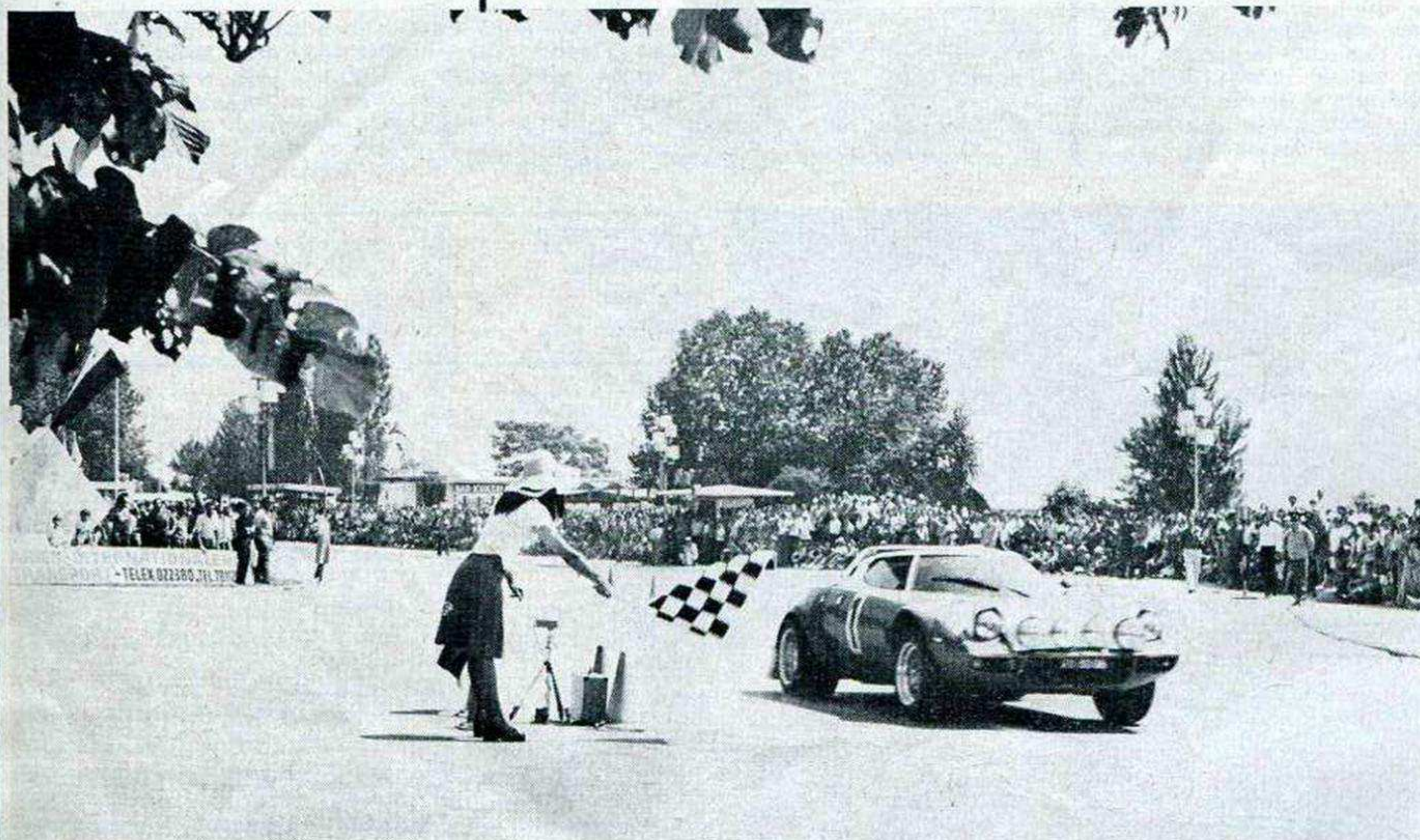
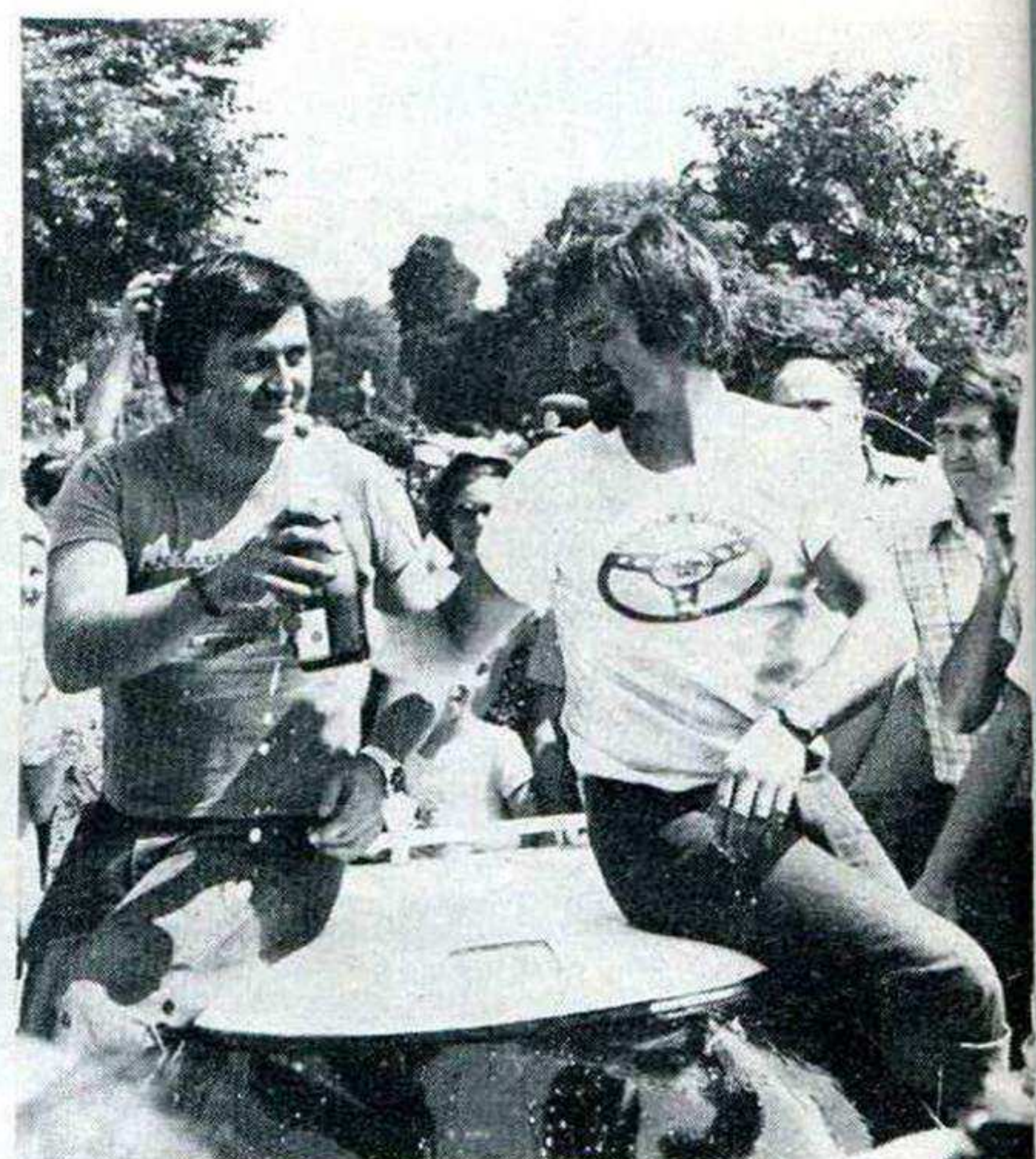
- **organizzazione:** Unione degli Automobilisti Bulgari 6, Rue Sveta Sofia, Sofia
 - **Percorso:** all'interno della Bulgaria con partenza e arrivo a Zlatni Piassatzi sul Mar Nero
 - **Lunghezza:** 1500 km.
 - **Partenza:** ore 7,01 del 20-6
 - **Condizioni climatiche:** cielo sereno con vento
 - **Spettatori:** incalcolabili sul percorso, oltre centomila alla partenza della prima prova in circuito
 - **Direttore di corsa:** Dimitar Markov
- LE PAGELLE:** organizzazione 8, sicurezza 9 (sulle speciali) 2 (nella prova in circuito), pilota più combattivo Landsberg, meno combattivo Leonidas, più sfortunato Altenheimer, meno sfortunato Stavoviack

Così al traguardo

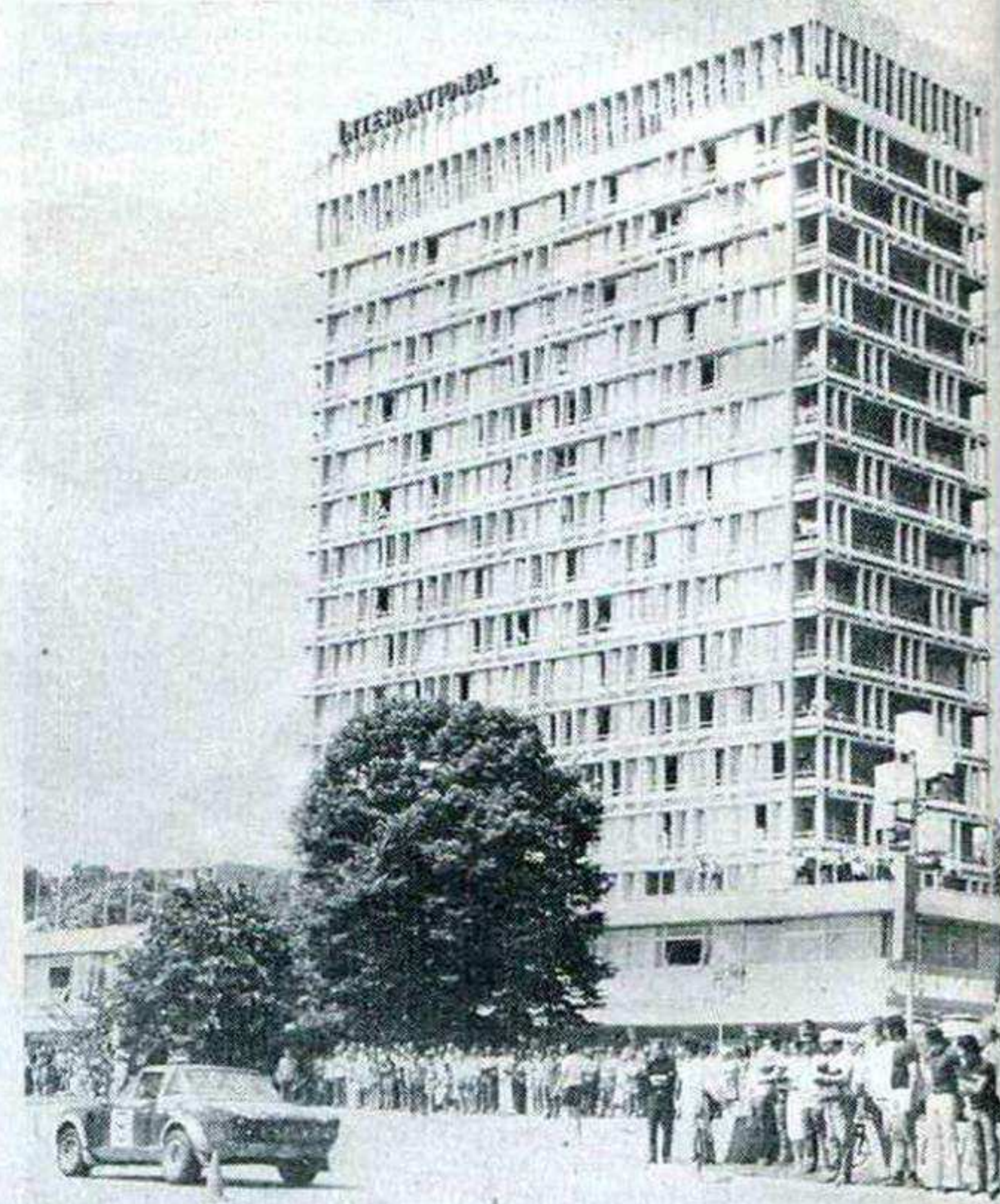
1. Jaroszewicz-Zyskowski (Lancia Stratos) p. 11651,3; 2. Stawowiak-Razanski

DOPO TRE TENTATIVI IL FIGLIO DEL PRIMO MINISTRO POLACCO HA VINTO CON LA STRATOS

JAROSZEWICZ assaggia il primato



Doppietta della Polski-Fiat in Bulgaria. Sopra l'arrivo vincente di Jaroszewicz con la Stratos-Maglioli, a destra lo spider Abarth 16 valvole di Stawoviak (CAVICCHI)



(Fiat 124 Abarth) p. 11750,5; 3. Ferjancz-Iriczfalvi (Renault 17G) p. 11853,5; 4. Cubricov-Tchubricov (Renault 17D) p. 12386,8; 5. Kvaizat-Kotek (Skoda 120 S) p. 12717,0; 6. Velev-Matov (Renault 12G) p. 12770,3; 7. Bien-Jedinak (P. Fiat 125) p. 12895,7; 8. Landsberg-Voitina (Renault 5 TS) p. 12994,1; 9. Sprukt-Kalnais (Vaz 2103) p. 13319,9; 10. Petkov-Gurlev (Vaz 2103) p. 13344,6.

Le classifiche di classe

Oltre 1600 gr. 4 - 1. Jaroszewicz-Zyskowski (Lancia Stratos) 11651,3; 2. Stawowiak-Razanski (Fiat Abarth 124) 11750,5; 3. Ferjancz-Iriczfalvi (Renault R 17 G.) 11853.

Fino a 1600 gr. 4 - 1. Velev-Matov (Renault 12 G) 12770,3; 2. Bien-Jedinak (Polski Fiat 125) 12895,7; 3. Sprukt-Kalnais (Vaz 2103) 13319,9.

Fino a 1600 gr. 2 - 1. Georgiev-Georgiev (Vaz 2103) 15086,7; 2. Nuscov-Zerev (Mokovich 412) 15680,5; 3. Kounavi-Kolias (Fiat 124) 15840,2.

Fino a 2000 gr. 1 - 1. Van den Bosch-Van Bruggen (Datsun 180 B) 15607,5.

Fino a 1600 gr. 1 - 1. Lekkas-Macrinos (Audi 80 GT) 13888,3; 2. Georgiev-Kostadinov (Vaz 2103) 13999,9; 3. Valkanov-Proinov (Vaz 2103) 14244,2.

Fino a 1300 gr. 2 - 1. Kvaizat-Kotek (Skoda 120 S) 12717,0; 2. Landsberg-Voitina (Renault R5) 12799,4; 3. Andras-Lajos (Skoda 120 S) 14070,3.

Fino a 1300 gr. 1 - 1. Moschous-Icaro (Alfasud) 14322,3; 2. Stoyanov-Stefanov (Vaz 2101) 14347,3; 3. Culmbaher-Weitz (Wartburg 353) 14649,5.

Fino a 1150 gr. 2 - 1. Weigel-Heinz (Wartburg 353) 13944,4; 2. Kruegel-Kruegel (Wartburg 353) 14801,7; 3. Schulze-Nessen (Wartburg 353) 14812,5.

SPECIALE AUTOSPRINT

ZLATNI PIASSATZI - Al suo terzo tentativo con la Lancia Stratos, Andrey Jaroszewicz ha colto il suo primo successo assoluto che coincide anche con il suo più prestigioso risultato in campo internazionale. Favoritissimo sin dalla partenza del settimo Rally Sabbie d'Oro in Bulgaria, il polacco ha trovato avversari solo nel suo mezzo meccanico che si è rivelato perfetto come preparazione (e qui tutto il merito va al biellese Maglioli, decisamente il mago di moda per i continui successi internazionali delle sue vetture), ma che durante la gara ha avuto diversi problemi che l'assistenza della Polsky Fiat ha saputo solo in parte rimediare.

La squadra ufficiale polacca è stata la vera mattatrice della gara valida per il campionato europeo. Alla fine tutte e tre le vetture iscritte hanno terminato occupando rispettivamente il primo, il secondo ed il settimo posto assoluto, con la soddisfazione poi di avere anche Jaroszewicz in testa al campionato europeo anche se probabilmente per una sola settimana, cioè fino al Rally di Antibes dove Darniche potrebbe riprendersi lo scetro continentale.

Al via, la lotta per l'assoluto era circoscritta ai due portacolori della

Polsky, Jaroszewicz e Stawowiak (che correva su uno spider 16 valvole 124 Abarth), al tedesco Altenheimer con una Porsche Gr. 3 potenziata nel motore, al greco «Siroco» con una Alpine A 110 ed al gruppo dei conduttori dell'est direttamente assistiti dalla Renault France e tutti alla guida di R. 17 Gordini con motore preparato da Melot, il polacco Krupa, campione '75 del campionato tra i paesi socialisti, il bulgaro Tchubricov, vincitore tra l'altro del Rally dell'Inverno Russo '75, e l'ungherese Ferjancz.

Tutti gli altri partivano con poche speranze se non quelle di un buon piazzamento od un successo di classe, comprendendo in questo anche gli equipaggi delle squadre ufficiali della Lada, della sovietica VAZ, delle Murat turche, delle Moskvich e delle Skoda cecoslovacche che pur sulla carta erano tra le vetture più interessanti ed in proporzione alla cilindrata certamente le più competitive di tutto il blocco dei partenti con la sola eccezione della Stratos del vincitore.

Jaroszewicz ha comunque preso subito il largo staccando tutti i rivali sin dalla prima prova in circuito, dopodiché il suo compito doveva essere solo di controllo in quanto Altenheimer si è fermato subito per un incidente di cui già si è detto in sede di cronaca parziale la

scorsa settimana, mentre «Siroco» che pure era partito molto bene ha lamentato noie all'impianto frenante che via via l'hanno rallentato sino a costringerlo al ritiro sul far della notte e prima di metà gara.

Anche gli altri comunque hanno avuto il loro da pensare con la sola eccezione di Stawowiak e Ferjancz che hanno duellato a lungo con leggera supremazia dell'ungherese della Renault sui tratti di terra (sempre molto bella e veloce) e del polacco sull'asfalto. Un duello che si è risolto solo nel finale a favore di Stawowiak. Krupa infatti non ha finito il rally dopo esser stato vittima di continue disavventure compreso il decisivo distacco di una ruota, mentre Tchubricov, che aveva perso molto tempo già nella prima prova, ha tenacemente inseguito superando (molto per forza di volontà) contrattempi a catena compreso un principio di incendio. Alla fine comunque per il pilota di casa c'è stata la soddisfazione di un quarto posto bugiardo, ma pur sempre onorevole.

Alle spalle dei favoriti si è così inserita la brillantissima Skoda ufficiale di Kvaizat, anch'essa ritardata nella prima prova da una foratura, ma poi artefice di grossi tempi, così come eccezionalmente veloce si era rivelata la vettura gemella, quella di Zapadlo, figlio del direttore tecnico (ed ex-pilota) del

DISERTATA DA TROPPI LA MOLTO SELETTIVA PROVA FRANCESE

RALLY ANTIBES

26-27 giugno 1976

Rally valido per il Campionato Europeo Conduuttori, coeff. 3.

- Organizzazione: A.S.A. Antibes
- Lunghezza: 1200 km. con 520 di prove speciali
- Ora partenza: 26 giugno ore 8. Iscritti 110; Partiti 103; Arrivati 51.
- Condizioni climatiche: ottime
- LE PAGELLE: Organizzazione 9; Sicurezza 7
- Piloti: più combattivo Robini; meno combattivo: Barailler; più sfortunato Vincent; meno sfortunato Beguin.

Così al traguardo

1. Darniche-Mahè (Lancia Stratos) 5.43' 42" ;
2. Lunel-Roux (Porsche) 5.48' 18" (1. del Gr. 3);
3. Clarr-Fauchille (Opel Kadett) 5.50' 15" ;
4. Beguin-Delaval (Opel Kadett) 5.58' 18" (1. del Gr. 1);
5. Babagianni-Barerhelt (Opel) 6.05' 15" (1. del Gr. 2).

...ma DARNICHE non molla

Classifica del Campionato d'Europa Piloti Rallies (dopo 25 prove)

Bernard Darniche	200
Andrej Jaroszewicz	150
Antonio Zanini	150
Taipio Rainio	120
Walter Rohrl	105
Jean Louis Clarr	96
Canellas 93; Carlsson 91; Brookes 90; Alen 80; Smolej 75; Clark 69; Kvaizar 64; Valtaharju, Saby, Coleman, Airikkala 60; Warmbold 56; Beguin 54; Bianchi 51; Schweitzer 49; Saari, Serpaggi 48.	

ANTIBES - La permanenza di Jaroszewicz in testa alla classifica del campionato europeo conduttori non è durata neppure lo spazio di una settimana. Bernard Darniche, cogliendo la sua ottava vittoria stagionale, è nuovamente balzato in testa in questa lotta ormai ristretta ai due piloti della Lancia Stratos.

Se la vittoria di Darniche, sempre in coppia con il fido Mahè, dà lustro all'albo d'oro del Rally di Antibes, bisogna constatare la mancanza di validi antagonisti. Tutta in famiglia tra francesi questa prova del campionato europeo (coeff. 3) ha lasciato l'amaro in bocca agli organizzatori che si erano preparati ad accogliere nel migliore dei modi i rappresentanti del «Gota» europeo, mancati assolutamente sulle stradine dell'entroterra della Costa Azzurra.

Come se non bastasse si è aggiunto anche qualche forfait all'ultima ora, compreso quello di Ravot che, vistosi presentare il conto della tanta sospirata Stratos maggiorato di circa 5 milioni — causa lo sbalzo del rapporto lira-franco — tra la prenotazione e la consegna, ha lasciato perdere macchina e gara.

Il Rally di Antibes, al di là della validità del campionato europeo si presentava gara difficile ed innovatrice con i suoi 525 chilometri di prove speciali su 1200 di percorso. E' secondo soltanto al Tour de Corse fra le gare francesi. Si ritornava sul colle di Corvine, già prova speciale del Rally di Montecarlo. Il contorno era altamente spettacolare con una cornice di festeggiamenti a tutti i livelli. Infine c'era l'esperimento di unire alle prove scratch (cioè senza tempo imposto nelle speciali) le prove a tempo prefissa-

CONTINUA A PAGINA 42

Renato Ronco



Bella la corsa delle «piccole». Sopra Kvaizar fora mentre passa Landsberg (finiranno 5. e 8.). Sotto l'Alfasud del greco Moschous 1.a di classe



Sfortunata la prova del greco «Siroco» con l'Alpine A 110 che qui vediamo impegnato sul circuito stradale di Albena davanti all'incredibile folla presente. Si è dovuto ritirare per noie ai freni

reparto corse boemo. Purtroppo Zapadlo ha rotto il motore altrimenti questa posizione finale sarebbe stata sua.

Entusiasmante per tutti è stata comunque anche la corsa di Landsberg, un terza categoria polacco che fino allo scorso anno ha fatto da copilota a Krupa. Landsberg guidava una R5 patrocinata dalla Marlboro e preparata col semplice Kit Gordini per la pista. Nonostante i miseri 80 cavalli, questa vettuolina ha ottenuto grossi exploit grazie alla perizia di guida del suo conduttore che al suo Paese è soprannominato, guarda caso, «Kamikaze».

In classifica la «piccola» si è fatta precedere da sole sette macchine, tra cui, oltre ai già citati, un altro equipaggio bulgaro, Velev-Matov che conducevano un R12 Gordini 1600 e dall'equipaggio misto della Polsky Bien-Jedinak, dove Jedinak è quella pilotessa polacca che lo scorso anno fu la sola a capeggiare un equipaggio interamente femminile nei rallies d'oltrecortina. Più indietro finalmente il primo equipaggio sovietico, Sprut-Kalnais con una VAZ da 130 cavalli che ha preceduto l'identica vettura, ma privata, dei bulgari Petkov-Gurlev.

Purtroppo nel finale ha un poco ceduto il greco Moschous che stava andando fortissimo, anche se a

vista, con una Alfasud Gr. 1; in tutti i casi la prestazione del noto pilota dell'Alfa ellenica (ed in procinto di passare all'acquisto di uno spider Fiat 124 16 valvole grazie all'appoggio del suo sponsor, la Texaco) è stata degna di nota.

Il rally è stato particolarmente interessante ed organizzato ben oltre quanto era possibile prevedere. Le informazioni erano più che tempestive ed un circuito televisivo teneva continuamente aggiornata la situazione anche al molto pubblico che si assiepa di continuo sotto la direzione gara situata in uno dei tanti alberghi della località di villeggiatura del Mar Nero cui appunto si intitola la manifestazione.

Carlo Cavicchi

I «ginnasti» russi

● Tutti e dieci i componenti cinque equipaggi ufficiali dell'Unione Sovietica, tre su VAZ 2103 e due su Moskovich 412, nella vita sono insegnanti di educazione fisica.

● IL RUSSO BRUMM, sulla Moskovich 412 ha corso tutto il rally con un cambio completo nel bagagliaio. Evidentemente all'est certe fisime riguardo i pesi non ci sono ancora.

● La STRATOS di Jaroszewicz che lamentava una esagerata durezza di sterzo doveva questa sua caratteristica alla diversa scatola guida, del tipo più recente. Lui infatti, nell'altra Stratos che possiede, ne montava una meno diretta, di vecchio tipo.

● Decisamente a sorpresa l'interesse mostrato verso lo sport dell'auto dalla televisione bulgara: al rally erano presenti ben dodici GIORNALISTI TELEVISIVI che intervenivano di continuo con interviste, flash e spezzoni di riprese in corsa. Come da noi...

● Chiesto ad un dirigente della SQUADRA POLSKY il motivo per cui il polacco Mucha non corre più, proprio lui che era indiscutibilmente il più veloce, ci si è sentiti rispondere: «forse andava troppo forte e dava fastidio a qualcuno...».

● Niente male gli sponsor dei piloti greci: sia Moschous (Texaco) che «Siroco» (Bic) ricevono per una stagione dieci milioni di lire. Entrambi adesso vorrebbero cambiare vettura e «Siroco» non è detto che non venga a correre a Sanremo.

● In occasione del Rally, secondo una tradizione delle corse all'Est, è stata emessa una busta primo giorno con annullato postale della gara.

● Curiosa scelta di pneumatici per JAROSZEWICZ: sui cerchi da 8" anteriori montava delle Michelin SB 15, e su quelli da 12" posteriori delle SB 11. Normalmente si fa il contrario, questo perché, secondo la regola francese, ad un numero più alto corrisponde una mescola più tenera. E poi si lamentava che lo sterzo era duro!



Reiner Altenheimer era il grande rivale della vigilia di Jaroszewicz. Ha avuto subito, però, un incidente

4. RALLY LANA

26-27 giugno 1976

- Prova valida per il Trofeo Rally Nazionale coefficiente 3
- Organizzazione: Automobile Club di Biella
- Direttore di corsa: Pier Luigi Mosca
- Lunghezza: Km. 250
- Ora partenza: 20 del 26-6
- Condizioni climatiche: temperatura ideale
- Spettatori: moltissimi
- LE PAGELLE - Organizzazione: ottima; Sicurezza: ottima; Piloti: più combattivo Besozzi; più sfortunato Lambruno; Macchine: più efficace Stratos; meno efficace Fiat Abarth.

Così (in 80) al traguardo

1. Besozzi-Brusati (Lancia Stratos) 56'55";
2. Genzone-Provera (Lancia Stratos) 58'01";
3. Cane-Orlando (Porsche Carrera) 59'19";
4. Cuccirelli-Giubbilei (Porsche Carrera) 1.0'24";
5. Liviero-Cernigai (Porsche) 1.0'37";
6. Sola-Carrera (Fiat Abarth) 1.0'53";
7. Cabianca-Snici (Lancia Stratos) 1.00'57";
8. Basetti-Zardi (Fiat Abarth 124) 1.01'02";
9. Ardizzola-Rolando (Porsche) 1.01'05";
10. Vudafieri-Bonaga (Lancia Stratos) 1.01'21";
11. Bellostà-Bondesan (Opel Kadett GTE) 1.01'27";
12. Deccà-Zanola (Renault Alpine) 1.02'24";
13. Casati-Pontiglia (Porsche Carrera) 1.03'28";
14. Zandonà-Molon (Opel Kadett 1900) 1.04'02";
15. Nova-Bovo (Lancia Fulvia HF) 1.04'26";
16. Bolli-Bellican (Lancia Fulvia HF) 1.04'44";
17. Vospani-Penariol (Lancia Stratos) 1.05'00";
18. Piacenza-Rustia (Opel Commodore) 1.05'10";
19. Angustin-Strametto (Opel Ascona 1900) 1.05'19";
20. Bernetti-Beltramo (Fiat Abarth 124) 1.05'27";
21. Palladino-Scaramuzzi (Lancia Fulvia HF) 1.05'41";
22. Perazio-Genova (Lancia Beta Coupé) 1.05'56";
23. Dus-Costa (Opel Ascona 1900) 1.06'00";
24. Nocentini-Bisanz (Lancia Fulvia HF) 1.06'02";
25. Galante-Mazzoni (Lancia Fulvia HF) 1.06'12";
26. Francone-Francone (Fiat Abarth 124) 1.06'12";
27. Ferli-Citorello (Simca) 1.06'13";
28. Pelli-Cristina (Ford Escort 1600) 1.06'51";
29. Dionaz-Lanaro (Alfasud) 1.06'52";
30. Mella-Porro (Alfetta) 1.06'56";
31. Sassone-Dotto (Fiat 127) 1.07'02";
32. Pons-Corueglio (Simca Rally 2) 1.07'13";
33. Novarese-Gaudio (Opel Ascona) 1.07'20";
34. Berruto-Bigone (Fiat 128 Coupé) 1.07'24";
35. Bonino-Massone (Autobianchi A-112) 1.07'27";
36. Bosisio-Bosisio (Opel Ascona 1900) 1.07'32";
37. Vasino-Panchielli (A-112) 1.07'53";
38. Maggi-Rampini (Simca Rally 2) 1.07'55";
39. Oppizi-Oppizi (A-112) 1.07'57";
40. Perazzo-Folerio (Daf) 1.08'05";
41. Re-Leone (Opel Kadett) 1.08'05";
42. Polo-Zepi (Simca Rally 2) 1.08'25";
43. Facetti-Rizzardi (A-112) 1.08'30";
44. Fragale-Fornengo (Fiat 128 Coupé) 1.09'15";
45. Borione-Abate (Simca Rally 2) 1.09'20";
46. Crugnola-Manzoni (Abarth) 1.09'22";
47. Tosca-Posurdi (Lancia Fulvia HF) 1.09'29";
48. Cabano-Poldo (A-112) 1.09'55";
49. Castelli-Rusfatti (Fiat 128 Coupé) 1.10'02";
50. Camuri-Cappelli (Opel Ascona 1900) 1.10'05";
- ULTIMI: 80. Ostinelli-Gorla (Fulvia HF) 1.45'43".

Le prove speciali

1. (Sostegno) - 1. Vudafieri-Bonaga 7'01";
2. Besozzi-Brusati 7'03";
3. Bertolo-Colucci 7'11";
4. Genzone-Provera 7'12";
5. Cesari-Rollini 7'16".
2. (Lanificio Barbera) - 1. Vudafieri-Bonaga 7'19";
2. Besozzi-Brusati 7'20";
3. Genzone-Provera 7'21";
4. Cesari-Rollini 7'27";
5. Liviero-Cernigai 7'35".
3. (Bioglio) - 1. Besozzi-Brusati 8'54";
2. Genzone-Provera 9'01";
3. Cane-Orlando 9'14";
4. Vudafieri-Bonaga 9'17";
5. Cesari-Rollini 9'22".
- N. 4 (Sostegno) - 1. Besozzi-Brusati 7'05";
2. Genzone-Provera 7'10";
3. Cesari-Rollini 7'22";
4. Cuccirelli-X 7'27";
5. Iesvinchio-Vernigai 7'30".
- N. 5 (Lanificio Barbera) - 1. Besozzi-Brusati 7'17";
2. Genzone-Provera 7'26";
3. Vudafieri-Bonaga 7'29";
4. Cane-Orlando 7'37";
5. Liviero-Cernigai 7'40".
- N. 6 (Bioglio) - 1. Besozzi-Brusati 8'56";
2. Canuri-X 9'06";
3. Genzone-Provera 9'16";
4. Cane-Orlando 9'17";
5. Ormezzano-Rudi 9'21".
- N. 8 (Cerione) - 1. Besozzi-Brusati 4'10";
2. Cuccirelli-X 4'17";
3. Genzone-Provera 4'18";
4. Cane-Orlando 4'18";
5. Ardizzola-Rolando 4'25".
- N. 9 (Dals) - 1. Besozzi-Brusati 3'40";
2. Genzone-Provera 3'47";
3. Cane-Orlando 3'48";
4. Cuccirelli-X 3'48";
5. Ardizzola-Rolando 3'56".

VUDAFIERI SOLO PER DUE PROVE GLI TIENE TESTA

Una buona lana BESOZZI...

BIELLA - Non c'è due senza tre si auguravano Besozzi e Brusati alla partenza del Rally della Lana, che già nelle edizioni del '74 e dello scorso anno li aveva visti vincitori. Altrettanto temevano Vudafieri e compagni, consci oltretutto del fatto che i favoriti d'obbligo correvano quasi sulle strade di casa. Vudafieri comunque da buon leader della classifica del TRN, tentava fin dalla prima prova di mettere le mani avanti e ci riusciva per due secondi. Altrettanto faceva nella seconda ma già nella terza, apparsa a molti la più dura e più « guidata », Besozzi (forse anche per un omaggio al suo preparatore Maglioli che abita a due passi dalla fine della prova stessa) ha dato una prima zampata da leone passando in testa alla corsa e proseguendo poi fino alla fine delle nove prove speciali con i migliori tempi, terminando con un minuto sul secondo, l'ottimo e regolarissimo Genzone anche lui con una Stratos Maglioli.

Vudafieri è incappato in una giornata decisamente sfortunata, forando da prima nella quarta prova e rendendosi poi involontario protagonista dell'unico fatto spiacevole della gara; è stato nel corso della settima prova Ormezzano, l'idolo biellese, dopo una corsa da par suo nelle prove su asfalto, stava tentando di rosicchiare ancora qualche posizione sfruttando al limite la sua Kadett GTE Conrero sulla prima delle tre prove in sterrato. Tradito da un grosso sasso, in una curva particolarmente veloce, carambolava irrimediabilmente fino a finire con la macchina in mezzo alla strada ed in pessime condizioni. Basetti e Bellostà che lo seguivano riuscivano a passare al millimetro, mentre Vudafieri incuneava la sua Stratos tra la stessa Opel di Ormezzano ed un grosso masso, ostruendo così la strada ad alcuni concorrenti che lo seguivano. Spese le partenze e liberato il percorso, agli organizzatori non restava comunque che decidere l'annullamento della prova, anche in considerazione del fatto che il pubblico, particolarmente numeroso dappertutto, aveva ormai invaso in modo pericoloso il percorso.

Merita a questo punto evidenziare il comportamento di Basetti e Bellostà, indiscutibilmente i più danneggiati dal fatto, che hanno per la verità molto signorilmente saputo comprendere ed accettare la sola decisione veramente sportiva che i commissari potessero adottare. Bellostà si è comunque consolato assicurandosi per l'ennesima volta la vittoria in gr. 1, ciò che gli assicura ormai quasi matematicamente la vittoria del Campionato. Cane-Orlando si sono imposti con altrettanta bravura in gr. 3 con la Porsche.

Tutte le prove sono parse indovinate e ben distribuite mentre l'organizzazione dell'Automobile Club di Biella si è ancora una volta mostrata all'ottimo livello di sempre. Particolarmente apprezzato dai concorrenti è stata poi anche la cortesia delle cantine Curti che già fortemente impegnate nella sponsorizzazione di una agguerritissima Scuderia hanno offerto a tutti un'abbondante campione del loro ottimo nettare.

DARNICHE

CONTINUA A PAGINA 41

to, definite prove di selezione: cosa nuova per la Francia e che per le note disposizioni vigenti è l'unica possibile in Italia.

Tutte queste premesse per giungere finalmente sabato mattina alla partenza della prima tappa, tutta diurna. Un temporale abbattutosi sulla zona nel corso della notte — in contrasto con la tremenda siccità che imperversa in Francia — prendeva l'avvio prudente. Darniche preferiva non forzare — gli bastava un secondo posto per tornare al comando dell'Europeo — e lasciava a Lunel, su Porsche Carrera, la soddisfazione e la responsabilità di attaccare. Due prove a Lunel e poi Darniche, approfittando del terreno tornato ormai asciutto, partiva al contrattacco aggudicandosi le successive tre prove ed insediandosi al comando.

Nel frattempo parecchi dei protagonisti sparivano dalla scena: Hummel (Alpine 1800) per una sbandata alla seconda speciale, Bondil (Porsche) per guasto allo sterzo nella terza, Mass (Alpine 310) per una foratura e noie alla pompa dell'acqua; Nissel Mouton (Alpine 310 potenziata) per danni ad un semiasse conseguenti ad un sbandata sul terreno umido. Ed infine Vincent (Alpine 310), attardato da tre forature sul Col San Rafael e sulla Couiolle, tanto che era inutile continuare nonostante la vittoria dell'ultima prova speciale della giornata, davanti a Darniche.

La classifica al termine della prima tappa, sabato sera, vedeva così la Stratos di Darniche al comando davanti alla Porsche di Lunel, di circa due minuti ed alla Opel Kadett GTE Gr. 4 di Clarr, che accusava problemi di surriscaldamento di due minuti e mezzo.

La seconda tappa, dopo due ore soltanto di riposo, presentava a questo punto una sola incognita: si sarebbe ripetuto il temporale notturno che aveva capovolto i pronostici nelle prime prove nella tappa iniziale? Il gioco delle gomme e dell'asfalto bagnato avrebbe potuto ridare interesse alla gara. Invece tutto si svolgeva nella normalità più assoluta durante la tappa notturna che comprendeva ben 14 prove tra speciali e selettive. Darniche poteva limitarsi a controllare gli avversari, ma il suo vantaggio aumentava progressivamente fino a quasi cinque minuti.

Unici fatti di rilievo i ritiri di Robini (Opel) e del rientrante Barailler (Por-

sche) e la bella rimonta di Deguin dall'ottavo al quarto posto. La gara si concludeva domenica a mezzogiorno con le prime posizioni della classifica invariate e con l'ennesimo trionfo della Stratos di Darniche-Mahè, lanciati alla conquista praticamente certa (oltre 200 punti di vantaggio su Deguin e 250 su Saby e la Mouton) del campionato francese del Rally e, quel che più conta, alla conquista del titolo europeo.

La prossima settimana sarà Jaroczewicz a disporre della carta favorevole con il Rally di Polonia (anche se Darniche afferma che i punteggi così come sono stati diffusi non sono reali e prima di Antibes lui e il polacco erano alla pari) mentre Darniche rientrerà in lizza con il Rally di San Martino di Castrozza ai primi di settembre dopo la pausa estiva. Il seguito della stagione agonistica dei due piloti sarà certamente in funzione dei loro prossimi risultati, ma, sembra incontestabile che il titolo non debba sfuggire ad una Lancia Stratos: o quella del figlio del primo ministro polacco o quella di Darniche, che corre per Chardonnet (importatore, guarda caso, della Fiat Polski in Francia).

Resta il fatto che questo campionato ha ogni anno uno svolgimento ristretto ad un paio di piloti, quelli che rimangono a galla dopo le prime prove, e ad Antibes sono piuttosto delusi. « Ogni anno — ci ha detto il Presidente dell'A.S.A. Antibes dottor Rouz — prepariamo una gara con i fiocchi, veramente selettiva ed al meglio delle possibilità organizzative. Ne vale ancora la pena? Credo che il prossimo anno chiederemo di essere dispensati dalla titolarità per l'europeo visto che intanto dal resto d'Europa non viene nessuno. Possibile che abbiano così paura di cimentarsi sulle nostre strade? ».

Certo bisogna riconoscere che qualcosa di giusto nelle parole del dott. Rouz c'è, comprese le batoste che i non francesi hanno sempre preso sul percorso del Critérium Alpino e del Rally di Antibes.

Ma Darniche che ascoltava ha concluso: « Già, così gli altri continueranno ad avere le gare fatte su misura e senza avversari come il "Sabbie d'Oro" o la Polonia, e noi gli facciamo ancora questi bei regali. Diciamo piuttosto che il Campionato dovrebbe prevedere la partecipazione a gare su terreni diversi, come minimo ». Tutto sommato ci sembra di capire che il titolo europeo '77 dovrà ancora tener conto delle sinuose strade dei Colli della Costa Azzurra, anche se una revisione di questo Campionato s'impone.

r. r.

● Incredibile giallo prima della partenza. ZAMBRUNO aveva da poco lasciato la sua Abarth ex-ufficiale nel parco partenze quando la vettura è arrivata al cancello d'uscita. « Vado a far benzina » ha tagliato corto il « pilota » rivolto al commissario che ha cercato di fermarlo e che ha dovuto fare un salto di lato per non essere investito. Della vettura non si è avuta più nessuna notizia.

● Una prestazione podistica degna di Mennea ha fatto registrare il simpatico DIEGO CARTA FORNOU, deus ex machina della Biella Corse e per l'occasione commissario alla prima prova. Avvertito tempestivamente di un incidente, che sembrava sulle prime particolarmente grave, accaduto a Doso e Stradella a poche centinaia di metri dal via, nonostante non sia più un ragazzino è schizzato letteralmente verso il luogo indicato, arrivandovi trafelato ma con qualche lunghezza di vantaggio sull'ambulanza della Croce Rossa partita pochi istanti dopo di lui. Per fortuna le dimensioni dell'incidente sono poi risultate di parecchio inferiori alle apparenze.

ROHRL vince per squalifica a YPRES

YPRES - Walter Rohrl e Willy Pitz hanno ottenuto una vittoria a sorpresa nella « 24 ore di Ypres » con la loro Opel Kadett GT/E, dopo la squalifica dei belgi Staepelaere-« Vaillant », che avevano vinto la gara.

La prova era divisa in due parti, con percorso segreto nella prima parte notturna, e percorso facilmente provabile nella seconda parte, diurna. Le strade segrete ovviamente favorivano i locali, soprattutto per la loro perfetta conoscenza delle prove speciali, che disputano spesso durante la stagione.

A parte la prima speciale, in cui il miglior tempo lo ha fatto segnare il vincitore dell'edizione precedente, Mordaq, Staepelaere ha « macinato » secondo su secondo tutti gli avversari. « Temo che Rohrl mi guadagni molto nella seconda giornata — diceva il belga — e quindi cerco di guadagnare ora più vantaggio possibile ».

Ma non è stato Rohrl a negare la vittoria a Staepelaere, bensì il regolamento. Il belga ha infatti « saltato » un punto di controllo in una sezione di gara il cui percorso era stato cambiato all'ultimo momento. Staepelaere era il primo concorrente a passare, ed i commissari non lo hanno visto transitare davanti alla loro postazione. Un vero e proprio infortunio, neppure in un tratto « tirato ».

Molti dei piloti più veloci si sono dovuti ritirare nella seconda parte della gara, vittime del ritmo elevatissimo di corsa. Mordaq ha rotto il cambio, Bruno Saby (Alpine) si è fermato senza benzina, Schewe ha avuto noie meccaniche mentre il velocissimo Goblet, che guidava il gruppo 1 con una Avenger, ha avuto noie ai freni. Le Escort sono andate un po' meglio soprattutto per merito di Vranekn, che ha salvato l'onore della Casa vincendo il gruppo 1 con la RS 2000, mentre Russel si è dovuto fermare con l'albero motore della sua RS 1800 rotto, e Tony Maslen ha bruciato la guarnizione della testata.

m. h.

24 ORE DI YPRES, rally internazionale valido per il campionato europeo conduttori coefficiente 3. Ypres (Belgio) 25-26 giugno 1976.

LA CLASSIFICA

1. Walther Rohrl-Willy Pitz (Opel Kadett GTE) 1.25'48";
2. Canellas-Ferrater (Seat 1430 S) 1.28'37";
3. Carlsson-De Jong (Opel Kadett TE) 1.29'02";
4. Zanini-Petisco (Seat 1430 S) 1.30'05";
5. Gustavson-De Langue (Porsche Carrera) 1.32'20";
6. Jacquemin-Delferrier (Simca Rallye 2) 1.42'40";
7. Vranekn-Franssen (Ford Escort RS 2000) 1.42'50";
8. "Ronny"-Ampe (Porsche Carrera) 1.43'08";
9. Schweitzer-Ostam (Opel Kadett GTE) 1.45'14";
10. Maes-Moers (Audi 80 GT) 1.49'30".

Ormai il fenomeno non si discute nemmeno più. I campionati promozionali varati dalle Case hanno almeno in parte mutato il volto delle corse degli anni settanta ed anche se qualcuno giudica che queste iniziative abbiano fatto un po' calare il fascino agonistico (cosa peraltro piuttosto discutibile), non c'è dubbio che i premi e la precisa organizzazione delle corse « di marca » siano un'ottima « carta moschicida » per i piloti.

Non si spiegherebbe altrimenti il successo del « 2 CV-Dyane Cross » che la Citroen-Italia ha varato per la prima volta da noi. In Italia è ancora piuttosto prematuro parlare di tradizione dell'autocross, eppure alla terza gara di campionato disputata a Roma gli iscritti erano oltre settanta e soltanto otto erano gli stranieri. Senza contare che per la maggior parte si tratta di giovani e meno giovani che prima del varo-italiano del Citroen-Cross non avevano mai gareggiato in vita loro.

Per quanto riguarda le facilitazioni previste dalla Citroen, oltre al monte premi di gara (poco più di 1.400.000 lire), al 30% di sconto sui ricambi ed alla possibilità di acquistare una 2 CV usata per circa 300.000 lire c'è da aggiungere l'organizzazione del trasporto per le vetture (55.000 lire di spesa per Milano-Roma e ritorno) e la presenza di tecnici della Casa alle gare che si aggiungono alla mezza dozzina di persone che danno una mano al direttore sportivo Paolo Frosi.

Da rilevare anche che se l'Alfasud ha la vivacissima Barbara Marchand (ex-Radio Montecarlo ed ora alla RAI in « Musica In ») per commentare le gare, la Citroen ha seguito gli stessi passi ed ha ingaggiato il fumistico Ettore Andenna che si può ascoltare tutte le mattine dall'emittente monegasca. Infine c'è la presenza di « super-assi » che si cimentano con i novellini: all'inizio ci sono stati Lella Lombardi ed Amilcare Ballestrieri (che però correva per AUTOSPRINT) mentre a Roma avrebbe dovuto correre il campione italiano rallies Bobo Cambiaghi. All'ultimo momento però il milanese si è reso latitante a causa degli impegni per il Marocco, ma c'è anche chi aggiunge che tutto sommato la Fiat non avrebbe visto troppo benevolmente l'esibizione di un suo pilota con un'altra marca.

In ogni caso nemmeno Cambiaghi avrebbe avuto la vita facile con gli scatenati francesi che hanno già quattro anni di esperienza nel 2 CV-Dyane Cross e guidano vetture nettamente più curate in fatto di preparazione. E non è nemmeno da dire che quest'ultima sia molto costosa o particolarmente complicata: occorre però molta dimestichezza con il Citroen-Cross per sapere esattamente dove mettere le mani.

Non a caso il campione europeo '75 Bruno Franco ci diceva che « occorre un anno di pratica prima di trovare la ricetta giusta per l'assetto ». Quest'ultimo è la vera gioia e dolore di qualsiasi crossista e d'altronde la

NEL CAMPIONATO CITROEN IL TRUCCO C'È... E SI VEDE

Mamma cross in Dyane

tenuta di strada originale delle 2 CV e delle Dyane, caratterizzata dal ben noto rollio e dall'altrettanto famoso beccheggio, non è certo l'ideale per correre. Si mettano però fianco a fianco una vettura normale ed una assettata dai francesi: si vedrà subito che quella preparata sarà estremamente più bassa ed addirittura il parafrangente posteriore (pur accorciato di 20 cm. per regolamento) arriverà a coprire il centro del mozzo delle ruote. Il risultato è che le 2 CV e le Dyane « assettate » diventano addirittura sovrasterzanti oltre che incredibilmente maneggevoli ed i francesi possono impostare le curve in derapata come se fossero alla guida di una trazione posteriore.

E' facile o difficile arrivare a tanto? Nessuna delle due; ci vuole solo esperienza ed il regolamento tecnico che permette di combinare assieme molte parti della vasta gamma delle piccole Citroen (2 CV, Dyane, Méhari, Ami 6, Ami 8, furgoni AZU 250 e AK 400) non dà certo ragione agli improvvisatori. I francesi poi sono piuttosto gelosi dei loro piccoli segreti anche se sembra che il miglior cocktail per avere una Dyane 602 competitiva sia: telaio della 2 CV, motore, sospensioni e barra stabilizzatrice anteriore della Ami 8, cambio della Dyane 4 (ha i rapporti più corti) e sterzo (più diretto) del furgone.

Come dicevamo però il vero problema è l'assetto ed in questo caso la prima operazione da farsi è la re-

gistrazione quasi a fine corsa delle zeppe che regolano l'escursione dei bracci oscillanti. Inoltre, sia le 2 CV che le Dyane montano gli elementi a molla longitudinale che collegano i bracci anteriori e posteriori delle sospensioni, ricavati dalle AMI 8. A fianco di questi elementi c'è inoltre un ammortizzatore che però è a struttura sigillata e per regolamento non può essere toccato. Per le gomme ci si avvale di comuni Michelin X molto usurati dietro e di Michelin « neve » davanti ma anche in questo caso l'esperienza francese insegna qualche cosa: i nostri si sono buttati infatti su gomme moderne relativamente larghe mentre i transalpini montano delle strane « gomme » piuttosto alte di fianco e di foggia ormai antiquata.

Tutto sommato dunque i problemi più semplici sono quelli relativi al cambio (anche se occorre aggiungere un certo « spessore » nel leveraggio per evitare di restare con il comando in mano) ed al motore che deve essere strettamente di serie. Sulla 602 però molti montano il carburatore monocorpo della 435 per migliorare il « tiro » in basso ed anche il collettore di scarico (libero a parte il tratto iniziale) hanno una raccordatura ed una uscita a megafono tutt'altro che improvvisata.

I « Lauda » della specialità sono dunque i due fratelli Bruno ed Antonio Franco che corrono (come gli altrettanti bravi colleghi Anaud e Perdrix) per l'Associazione Sportiva di Le Creusac che è un po' la Mecca della specialità in Francia.

Anche gli italiani stanno comunque imparando in fretta e sono in molti che hanno dimostrato di saperci fare. C'è anche qualche velocista abbastanza noto (Schermi, Amodeo e « Sassa-Roll-Bar ») ma chi si è messo in luce nelle prime gare è un milanese (di Cornate d'Adda) 36enne che non aveva mai corso prima. Si tratta di Felice Panzeri ex-meccanico della Citroen ed ora dimostratore presso la stessa casa.

Molto bene con la 435 sta andando anche un altro milanese: il 37enne Paolo Vargiu che è il più vecchio dei due fratelli noti anni fa in F. Monza. Anch'egli meccanico, prepara da sé la vettura ed in pratica è tornato alle corse proprio con la Citroen. Altro meccanico (officina autorizzata Citroen) ed altro debuttante: è il 29enne Bruno Romano di Vimercate che non aveva mai corso in macchina e che a Roma si è dimostrato tra i più forti.

Altrettanto felice il debutto automobilistico dell'unica donna (almeno in Italia) che partecipi al Trofeo. E' Nelly Rovelli, 31enne bresciana moglie del notissimo Saitta proprietario della pista di Lonato. Ha due figlie di 9 e 4 anni ed ha sempre fatto la casalinga ma in gara ha un temperamento tutt'altro che « casalingo ».

d. b.

Le tappe in Marocco

CONTINUAZIONE DA PAG. 38

fine della prova Bacchelli e Alen hanno bisogno di assistenza, ma ripartono bene.

I motori Peugeot, in altitudine, vanno male e così le macchine francesi perdono tempo. Due forature per Christine Dacremont, surriscaldamento per la Ford di Chasseuil. A Fes arrivano in 67. L'ultima parte della semitappa permette di usare strade asfaltate ed i migliori lo sanno. Non lo sanno altri, che seguono l'itinerario scritto. La Opel di Vallini ci rimette la sospensione e si ritira. Tra i ritirati anche Carlotta Verney rimasta senza corrente elettrica.

Dopo tre ore di riposo, ripartono. La prova speciale notturna è della Fiat con Alen e Bacchelli, poi Makinen, Mikkola, Munari, Nicolas. La seconda prova è per le Peugeot. Bacchelli ha forato e la gom-

ma ha rotto un tubo dei freni e Verini deve abbandonare, con un semiasse rotto. Anche Munari è attardato. Finiscono in 57.

Terza prova della giornata, ancora alla Fiat con Bacchelli. Grossi guai per Makinen (guarnizione della testata) che deve abbandonare. Marianne Hoepfner fora due volte e non riesce a tirar fuori la ruota di scorta supplementare, perché i meccanici avevano chiuso il cofano a chiave! Finiscono in 51. A Marrakech ne arrivano 50 perché Mikkola resta per strada. Sull'asfalto facile gli si rompe un ammortizzatore e la aumentata escursione della ruota fa spezzare un semiasse ed il differenziale.

Da Marrakech a Casablanca per l'ultima tappa. Una trentina di ore, con la prova speciale iniziale facile, la « trasmarocchina » terribile e la finale. Sono ancora in gara gli equipaggi Benelli-Caveglia e Gerbino-Pons, con la Opel Conrero, nonostante penalizzazioni.

Appena partito da Marrakech, Polizzi si ferma per rifornire e la macchina prende fuoco. In cima al Tizi N'Test passano in 48. Si è ritirato anche Pouteau (Citroen). Bacchelli è velocissimo nella prima parte, poi Alen fa leggermente meglio. Munari aveva camminato forte sull'asfalto ma sullo sterrato va ancora cauto; non vuol rischiare. Nicolas è battuto di oltre trenta minuti. Benelli fa un bel tempo. Arrivano ad Agadir a sera. Tre ore di riposo e poi la grande traversata, la terribile avventura.

I primi chilometri sono per le Fiat. Bacchelli dà la paga alle Peugeot, ma quando cominciano i sassi cominciano i guai. Dopo duecento chilometri si hanno notizie allarmanti per le Fiat ed anche per Munari. Per la Stratos però si tratta di cautela, di voglia di arrivare in fondo. Le Fiat cominciano il calvario delle rotture alle sospensioni. Le duttili Peugeot, anche se non veloci, vengono fuori. A primo mattino, alla fine della sfatica-

ta, restano in 25; Lampinen ha dato dieci minuti a Nicolas, una cinquantina a Deschaseaux e Munari, oltre un'ora a Lefebvre, Marianne Hopfner, Christine Dacremont. Alen, stoico, fa tanta strada con le ruote che ballano, come lo deve fare Bacchelli.

Dopo questa prova è primo Nicolas, secondo Lampinen e terzo Deschaseaux seguito da Munari. C'è ancora l'ultima prova. Munari ha l'estro per far valere il suo orgoglio e batte tutti. Anche Bacchelli, per dimostrare che non è battuto, si impegna ed è terzo; Alen invece non può farlo. Restano in ventuno; tra i ritirati c'è Benelli, la cui macchina non ha retto. Subito dopo la prova Bacchelli deve ancora fermarsi per riparare la sospensione. Passa troppo tempo ed arriva a Casablanca fuori tempo massimo. C'è un allarme anche per Deschaseaux, ma riesce a riparare la sospensione bloccata.

f. i.

HEZEMANS fa tris nella « COPPA PORSCHE » GT

NORISRING - Anche la terza prova valevole per il campionato europeo GT è stata vinta dall'olandese Toine Hezemans al volante della sua Porsche 934 Turbo. Hezemans ha ottenuto una vittoria sicura dalla partenza al traguardo, non essendo mai stato in pericolo, soprattutto dopo che Bjo Wollck (anche lui su Porsche Turbo) ha dovuto ritirarsi dopo 42 giri per difetto alla trasmissione. Come Tim Schenken che ha fatto solo sei giri per lo stesso difetto. Solo 10 macchine (tutte Porsche 934 Turbo) hanno preso il via, sei sono arrivate al traguardo.

GARA AL NORISRING - Velocità in circuito valevole per il campionato Europeo GT - Norisring, 27 giugno 1976.

1. Toine Hezemans (Porsche turbo RSR) 1.03'20"5, media 143,78 kmh; 2. Stenzel (Porsche turbo RSR) 1.03'37"4; 3. Kelleners (Porsche turbo RSR) 1.04'00"1; 4. Kannacher (Porsche turbo RSR) a 3 giri; 5. Pallavicini (Porsche turbo RSR) a 3 giri; 6. Konrad (Porsche Carrera RS) a 5 giri.

DEILA: sei su sei in autocross

MONCALIERI - Maxi ponte estivo, maxi caldo balneare. Sempre vincitore, sei gare su sei vinte, Giacomo Deila con la sua X1/9 Abarth con aspirazione tipo Safari in attesa di esordire con un inedito motore 16 valvole preparato dal solito Lavazza di potenza astronomica. Alle sue spalle nella classe C gran lotta tra Michelangelo Isoardi (Fulvia HF) e Fassia su A-112, mentre Bianco tenta invano di esplodere il motore della sua Simca.

TROFEO KLIPPAN - Autocross Moncalieri, 27 giugno 1976
LE CLASSIFICHE

Classe A - fino a 1000 cc (8 giri): 1. Gelato (500/850) 9'17"4; 2. Brusaschetto (500/DKW) 9'18"2; 3. Viberti (Bianchina 1000) 10'13"2; 4. Mercadante (500/DKW) 10'20"1; 5. Sandroni (500/DKW) a 1 giro; 6. Ferreri (500/DKW) a 4 giri.

Classe B - fino a 1500 cc: 1. Zocca (500/DKW) 9'59"6; 2. Gulli (600/1001) 10'08"8; 3. Marengo (Fulvia HF) 10'12"3; 4. Boni (500/128) a 3 giri; 5. Ferrara (850 Fiat) a 5 giri; 6. Boscolo (850 Coupé) a 7 giri.

Classe C - oltre 1500 cc: 1. Deila (X-1/9 Abarth) 8'51"5; 2. Isoardi (Fulvia HF) 9'14"8; 3. Fassia (A.112 Abarth) 9'16"6; 4. Bianco (Simca) 9'30"1; 5. Luisella Cerrato (Fulvia HF)
Prototipi tubolari: 1. Franco Langhi 10'33"2 (giri 10); 2. Marengo a 1 giro.

Tanto pubblico nessun problema (per la vittoria)

CEVA - Gare, caldo, tanto pubblico e tanti piloti e nessun problema per Giacomo Deila a vincere con la sua poderosa X1/9 Abarth ex-Darniche ancora ulteriormente potenziata: Secondo è Leporace che brucia Amelio sul finale. Guasti a catena nei prototipi con vittoria di Landi che regola Marengo e Scanavino pieni di problemi. Sfortuna per Franco Negro bloccato da un guasto in batteria deve cedere dopo lunga lotta

TROFEO AUSONIA - Autocross, Ceva, 20 giugno 1976
LE CLASSIFICHE

Classe 700: 1. Gandolfo 10'28"3; 2. Dotta 10'35"4; 3. Ricatto 10'46"9; 4. Ferreri 10'51"5.

Classe 1000 cc: 1. Cavallero 10'06"7; 2. Negro 10'20"1; 3. Fissore 10'20"9; 4. Viberti 11'06"2; 5. Sandroni 10'07"2 a 1 giro; 6. Robba a 1 giro.

Classe 1500 cc: 1. Zocca 10'11"9; 2. Amerio 10'32"2; 3. Ferroggio 10'41"4; 4. Gulli 10'49"8; 5. Musso 11'01"3; 6. Fissore 11'22"4.

Classe oltre 1500 cc: 1. Deila 10'07"2; 2. Leporace 10'43"1; 3. Amerio 10'49"1; 4. Tealdi 11'08"7; 5. Turco 10'18"1 a 1 giro; 6. Bianco a 1 giro; 7. Cerrato Luisella a 1 giro.

Prototipi tubolari: 1. Langhi 10'36"1; 2. Marengo 10'38"6 a 1 giro; 3. Scanavino a 5 giri.